



Tradition & Transformation

Results · Résultats · Resultados

Tradition & Transformation

The Future of the City

8th World Congress of Metropolis

Berlin, May 11-15, 2005

Tradition & Transformation

L' avenir de la ville

8ème Congrès mondial de Metropolis

Berlin, du 11 au 15 mai 2005

Tradición & Transformación

El futuro de la ciudad

8º Congreso Mundial de Metropolis

Berlín, 11 – 15 de mayo de 2005

Metropolis



Table of Contents

Table des Matières

Índice

4	Forewords	Avant-propos	Prólogos
11	Prelude: Millennium Development Goals - Megacities and their Poor	Prélude au Congrès : Les mégapoles et leurs pauvres - Les Objectifs du Millénaire des Nations unies pour le Développement	Inicio: Objetivos de Desarrollo del Milenio – Las megaciudades y sus pobres
20	Opening Conference	Conférence d'ouverture	Conferencia inaugural
	Commission Meetings	Conférences des Commissions:	Reuniones de las comisiones
24	Commission 1: Metropolitan Governance	Commission 1 : Gouvernance métropolitaine	Comisión 1: Gobernanza Metropolitana
34	Commission 2: Poverty and Environment	Commission 2 : Pauvreté et environnement	Comisión 2: Pobreza urbana y Medio Ambiente
40	Commission 3: Urban Waste Management	Commission 3 : Gestion des déchets urbains	Comisión 3: Gestión de Residuos Urbanos
42	Commission 4: Urban Mobility Management	Commission 4 : Gestion de la mobilité urbaine	Comisión 4: Gestión de la Movilidad Urbana
67	Commission 5: Metropolitan Performance Measurement	Commission 5 : Indicateurs métropolitains de performance	Comisión 5: Indicadores Metropolitanos de Resultados
72	Commission 6: Water Management	Commission 6 : Gestion de l'eau	Comisión 6: Gestión del Agua
84	Workshop Energy Efficiency	Atelier sur le rendement énergétique	Taller sobre la eficiencia energética
88	Workshop Megacities of Tomorrow	Atelier sur les « mégapoles de demain »	Taller sobre las megaciudades del mañana
94	Women's Congress	Congrès des Femmes	Congreso de Mujeres
100	Youth Congress	Congrès de la Jeunesse	Congreso de Jóvenes
104	Board of Directors, General Assembly and Award Ceremony	Conseil d'administration, Assemblée générale et Cérémonie de remise des prix	Consejo de Administración, Asamblea General y ceremonia de entrega de premios
108	Evening Functions and Cultural Programme	Programme culturel et manifestations de soirée	Eventos de noche y programa cultural
111	Action Plan and new Standing Commissions 2005-2008	Plan d'action et nouvelles Commissions pour 2005 – 2008	Plan de acción y nuevas comisiones de trabajo 2005 – 2008
112	About Metropolis	A propos de Metropolis	Metropolis en resumen
114	Imprint	Impression	Pie de imprenta


Governing Mayor of Barcelona
Maire de Barcelone
Alcalde de Barcelona
Joan Clos

The 8th World Congress was a landmark in the development of the Metropolis network. In accord with the theme of the Congress "Tradition and Transformation – the Future of the City" and drawing on our successful work of now twenty years we have set priorities for our future activity in the new action plan covering the period 2005-2008.

Each metropolis is unique in its kind and should preserve and further develop its distinctive special features. Unquestionably, large differences exist between rapidly growing megacities in developing and newly industrialised countries and European metropolises that are showing stagnant growth rates. Yet, the anniversary Congress has borne out the existence of quite a number of issues we have in common, for instance in the field of transport, poverty, pollution and water management where experts working in a close international cooperation are able to come forward with suggestions for their practical solution and to give new impetus. We have anew come aware of the heavy burden of responsibility decisions-makers in metropolises have to bear when they seek to translate the UN Millennium Development Goals into practice.

The 8th World Congress has broadened and strengthened the scope of cooperation between active

Le 8ème Congrès mondial a constitué un temps fort dans le développement du réseau Metropolis. Conformément au thème du Congrès, « Tradition et transformation – l'avenir de la ville » et en encourageant le travail fructueux que nous accomplissons depuis vingt ans maintenant, nous avons fixé, dans le nouveau plan d'action couvrant la période 2005 – 2008, des priorités quant à notre activité future.

Chaque métropole est unique en son genre, et devrait préserver et développer davantage ses caractéristiques distinctives spécifiques. Il est incontestable que de grandes différences existent entre, d'une part, les grandes villes à la croissance rapide dans les pays en voie de développement et les nouveaux pays industrialisés et d'autre part dans les métropoles européennes dont les taux de croissance stagnent. Cependant, le Congrès anniversaire est venu corroborer l'existence d'un certain nombre de problèmes que nous partageons tous, par exemple dans le domaine des transports, de la pauvreté, de la pollution et de la gestion de l'eau, domaines pour lesquels les experts travaillant en étroite coopération internationale peuvent présenter des suggestions en vue de leur résolution pratique et donner un nouvel élan. Nous avons de nouveau conscience du lourd fardeau de responsabilités que doivent porter les preneurs de décision au sein des métropoles en cherchant à mettre en

El 8º Congreso Mundial marcó un hito importante en la evolución de la red Metropolis. De acuerdo con el lema del congreso "Tradición y transformación – el futuro de la ciudad", y apoyados en nuestra dilatada trayectoria de 20 años, hemos definido un nuevo plan de acción para el período 2005 – 2008.

Ninguna ciudad es igual a otra, y cada una debería conservar y desarrollar su perfil inconfundible. Existen grandes diferencias entre las megaciudades de rápido crecimiento, en países en desarrollo y en países emergentes, y las metrópolis europeas, más estancadas en lo que se refiere al número de habitantes. Sin embargo, el congreso del 20º aniversario ha vuelto a confirmar que las ciudades tienen numerosos problemas comunes – como el tráfico, la pobreza, la contaminación ambiental, y la gestión del agua-, y que la cooperación técnica internacional puede aportar ideas e impulsos que ayuden a resolverlos. Una vez más, hemos tomado conciencia de la enorme responsabilidad que tienen los gestores de las metrópolis en la lucha por lograr los Objetivos de Desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas.

El 8º Congreso Mundial ha fortalecido la cooperación entre los miembros activos de Metropolis, y la ha ampliado hacia las organizaciones internacionales, la ciencia

members of Metropolis and international organisations by incorporating themes such as science and business. And what is more, the Women's Congress and the Youth Congress have demonstrated that it is essential to give women and young people a greater share in the shaping of the future development of metropolises. I express thanks to all participants for the great success of the Congress, in particular to those responsible in the city of Berlin for hosting the Congress.

Above all, I have been impressed by the hospitality and enormous progress Berlin has made in the process of overcoming more than 40 years of its division.

I hope for just as much commitment and engagement to realise the objectives set in our action plan 2005-2008, and I am confident that we shall be able to present excellent results at the 9th World Congress in Sydney in 2008.

Joan Clos
Mayor of Barcelona
President of Metropolis

pratique les Objectifs du Millénaire pour le Développement de l'ONU.

Le 8ème Congrès mondial a élargi et renforcé la portée de la coopération entre les membres actifs de Metropolis et les organisations internationales en intégrant des thèmes tels que la science et le commerce. En outre, le Congrès des Femmes et le Congrès de la Jeunesse ont démontré qu'il était essentiel d'accorder aux femmes et aux jeunes un plus grand rôle dans la formation du développement futur des métropoles. Je tiens à exprimer mes plus sincères remerciements à tous les participants pour la grande réussite du Congrès, et à remercier plus particulièrement les personnes responsables de la ville de Berlin pour accueillir le Congrès.

J'ai surtout été impressionné par l'hospitalité et les énormes progrès que Berlin a réalisés au cours de ce processus visant à surmonter plus de 40 années de division interne.

J'espère constater autant d'engagement en vue de la réalisation des objectifs que nous nous sommes fixés dans notre plan d'action 2005-2008, et je suis persuadé que nous serons en mesure de présenter d'excellents résultats lors du 9ème Congrès mondial qui aura lieu à Sydney en 2008.

Joan Clos
Maire de Barcelone
Président de Metropolis

y la economía. Por otro lado, el Congreso de Mujeres y el Congreso de Jóvenes han demostrado que para el desarrollo futuro de las metrópolis es imprescindible una mayor implicación de las mujeres y los jóvenes.

Quiero agradecer a todos los asistentes, y en especial a los responsables de la ciudad anfitriona de Berlín, por el gran éxito del congreso. Me han impresionado, sobre todo, la hospitalidad y el progreso experimentado por Berlín para superar la división que la ciudad sufrió durante más de cuarenta años.

Espero el mismo espíritu y compromiso para poder alcanzar los objetivos marcados por nuestro Plan de Acción 2005 – 2008, y por ello estoy convencido de que en el 9º Congreso Mundial en Sidney, en 2008, presentaremos un balance de actividades con excelentes resultados.

Joan Clos
Alcalde de Barcelona
Presidente de Metropolis





Governing Mayor of Berlin
Bourgmestre régnant de Berlin
Alcalde Gobernador de Berlin
Klaus Wowereit

The 8th World Congress of Metropolis showed us that metropolises are seismographs of the future. Whether we look at science and research, at culture and education, or at the subject of security and sustainability, future trends and challenges in all of these areas can be detected first in large cities.

Huge challenges confront us in the field of ecology and in our today's way of living in cities and its environmental impact. Cities are being called upon to create the conditions that will secure economic strength. And again and again they face the question of how, as Richard Sennett put it, the "diversity of urban life" can be made a "source of mutual strength rather than a source of estrangement and bitterness of citizens."

Metropolises are excellently equipped for the task of working towards solutions. Their residents are well-educated. Major cities are centres of science and culture, and they are venues of economic and political decision-making. International exchange takes place primarily in large cities, and they attract people from very different countries and cultures. All of this represents the greatest potential for the "future of the city."

Berlin was honoured and delighted to host the 8th World Congress and the celebration of Metropolis's

Le 8ème Congrès mondial de Metropolis a montré que les métropoles sont les sismographes du futur. Que ce soit en matière de science et de recherche, de culture et d'éducation ou au plan de la sécurité et de la durabilité – dans tous ces domaines, les tendances et les défis du futur se déclinent en premier lieu dans les grandes villes.

D'importants défis se posent en matière d'écologie, de l'écocompatibilité de nos modernes formes de vie urbaine. Les villes sont appelées à créer des conditions qui permettent d'assurer leur force économique. Et elles sont confrontées en permanence à la question de savoir comment réussir à transformer « la diversité de la vie urbaine en une source de force commune » « au lieu d'en faire une source d'aliénation et d'amertume des citoyens », pour reprendre une formule de Richard Sennett.

Les métropoles possèdent d'excellentes conditions préalables pour élaborer des solutions. Leurs habitants bénéficient d'une bonne formation. Les métropoles sont des centres scientifiques et culturels, les lieux où sont prises les décisions économiques et politiques. Les échanges internationaux se déroulent avant tout dans les grandes villes. Les grandes villes sont des pôles d'attraction pour des gens d'origine et de culture les plus diverses. Tout cela représente le potentiel le plus important pour « l'avenir de la ville ».

El 8º Congreso Mundial de Metropolis nos demostró que las grandes ciudades son los sismógrafos del futuro. Ya nos fijemos en la ciencia y la investigación, o en los temas de la seguridad y la sostenibilidad, los desafíos y las tendencias del futuro se detectan inicialmente en las grandes ciudades.

Nos enfrentamos a grandes retos en el campo de la ecología, y en el impacto medioambiental en la vida diaria de nuestras ciudades. Sobre las ciudades recae la responsabilidad de crear las condiciones que garantizarán un poder económico seguro. Y nuevamente nos preguntamos "cómo". Según afirmó Richard Sennett, "la diversidad de la actividad humana" puede convertirse en "una fuente de fuerza mutua más que en una causa de enajenación y amargura entre los ciudadanos".

Las grandes urbes están perfectamente dotadas para emprender la búsqueda de soluciones. Sus ciudadanos tienen un buen nivel cultural. Las grandes ciudades son además centros de ciencia y de cultura y lugares en los que se toman decisiones políticas y económicas. Los intercambios internacionales que atraen a gentes de lugares y culturas diferentes tienen lugar principalmente en las grandes ciudades. Todo esto es parte del gran potencial para el "futuro de las ciudades".

twentieth anniversary. The fall of the Wall and the reunification of Germany gave Berlin the chance to take an active role in international projects of cooperation, and the city has benefited in particular from its active involvement in the Metropolis network.

I was very pleased that a great many participants who were familiar with Berlin from previous visits commented on the city's dramatic development since the end of division and told me how impressed they were by the lively atmosphere, the internationality, and the open-mindedness they noticed in the city.

The next challenge we are looking forward to is the 2006 Football World Cup, the theme of which is "A time to make friends". Germany's capital city is extremely well prepared for its role as a host city. We are looking forward to our visitors, and I can promise all of our guests an exciting and inspiring stay in the city. Berlin is always worth a trip.

Klaus Wowereit
 Governing Mayor of Berlin

Ce fut un honneur et une grande joie pour Berlin que d'accueillir le 8ème Congrès mondial et les cérémonies du vingtième anniversaire de Metropolis. La chute du Mur et la réunification ont donné à Berlin la possibilité de participer activement aux projets internationaux de coopération. Il est particulièrement important et bénéfique pour Berlin de prendre une part active au sein du réseau Metropolis.

J'ai été très heureux d'entendre de nombreux congressistes, qui connaissaient Berlin en raison de séjours antérieurs, me confirmer l'immense développement qu'a accompli la ville depuis que la division a été surmontée et combien ils ont été impressionnés par l'atmosphère animée, l'internationalité et l'ouverture d'esprit qu'ils ont ressentis dans notre cité.

Le prochain défi dont nous nous réjouissons est la Coupe du monde de football 2006, placée sous la devise « Le monde convié chez des amis ». La capitale allemande, ville d'accueil, y est parfaitement préparée. Nous attendons nos invités avec plaisir et je promets à tous ses visiteurs un séjour passionnant et stimulant dans notre ville. Berlin vaut toujours le voyage.

Klaus Wowereit
 Bourgmestre régnant de Berlin

Berlín tuvo el placer y el honor de ser sede del 8º Congreso Mundial y de la celebración del 20º aniversario de Metropolis. La caída del Muro y la reunificación de Alemania le brindaron a la capital alemana la oportunidad de participar activamente en proyectos de cooperación internacional y la ciudad se ha beneficiado muy especialmente de su colaboración en la red de Metropolis.

Me complace poder decir que una gran parte de los participantes, que ya conocían Berlín de visitas anteriores, han hecho comentarios favorables acerca de los cambios tan positivos experimentados en la ciudad tras el fin de su división y han hablado del ambiente que se respira en la ciudad, de lo cosmopolita que es y del espíritu abierto que se hace patente.

El próximo desafío será la celebración del Campeonato Mundial de Fútbol 2006, cuyo lema es "El mundo entre amigos". La capital de Alemania está bien preparada para ejercer de anfitriona. Esperamos con ilusión la llegada de todos los visitantes y les prometemos que disfrutarán de una estancia inolvidable en nuestra ciudad. Una visita a Berlín siempre merece la pena.

Klaus Wowereit
 Alcalde gobernador de Berlín





Senator for Urban Development, Berlin
Sénatrice pour l'Urbanisme, Berlin
Senadora de Urbanismo, Berlin
Ingeborg Junge-Reyer

In large cities, there is nothing so permanent as the process of change. In many cases, the process of transformation is perceived by the city and its inhabitants to be a challenge, if not even an excessive demand. During the 8th World Congress of Metropolis, participants from all over the world discussed possible solutions to central issues of transport policy, environmental impact, waste management and development of a social city that are summarised in this documentation.

The report submitted by the Commission "Metropolitan Governance", in particular its part on the "Mayors' Round Table", demonstrates the major significance for the cities to strengthen democratic local government and dedicated civic participation. Both the Youth Congress and the Women's Congress of Metropolis that took place for the first time made strong calls for these key elements.

At the Public Forum, but likewise in debates held by the Commission "Poverty and Environment" the emphasis was laid on the shared aim of fighting against growing poverty and social disintegration not only in metropolises of developing and newly industrialised countries. In the forthcoming action period 2005-2008, the exchange of experiences on these issues will be resumed by the

Dans les grandes villes, rien n'est aussi permanent que le processus de changement. Dans beaucoup de cas, le processus de transformation est perçu par la ville et ses habitants comme un défi, voire comme une exigence excessive. Lors du 8e Congrès mondial de Metropolis, des participants provenant du monde entier ont évoqué d'éventuelles solutions aux problèmes essentiels de politique des transports, d'impact sur l'environnement, de gestion des déchets et de développement d'une ville sociale, problèmes qui sont évoqués dans ce document.

Le rapport soumis par la Commission « Gouvernance métropolitaine », et plus particulièrement sa partie consacrée à la « Table Ronde des Maires », fait montre de la grande signification pour les villes du renforcement du gouvernement local démocratique et de la participation enthousiaste des citoyens. Le Congrès de la Jeunesse tout comme le Congrès des Femmes de Metropolis qui ont été organisés pour la première fois, ont lancé de forts appels allant dans le sens de ces éléments fondamentaux.

Lors du Forum Public, mais également lors des débats tenus par la Commission « Pauvreté et environnement », l'accent a été mis sur l'objectif commun de lutter contre la pauvreté grandissante et la désintégration sociale, mais pas

En las grandes ciudades no hay nada tan permanente como el mismo proceso de cambio. En muchas ocasiones los habitantes de una ciudad perciben este proceso de transformación como un reto, e incluso como una pesada carga.
En el curso del 8º Congreso Mundial de Metropolis se propusieron soluciones a los temas clave relacionados con las políticas de transporte, el impacto medioambiental, la gestión de residuos y el desarrollo de una ciudad más humana que quedan recogidas en los documentos que se presentan a continuación.

El informe confeccionado por la comisión de "Gobernanza Metropolitana" y en particular la "Mesa redonda de alcaldes", demuestra la gran importancia de las ciudades a la hora de reforzar un gobierno local democrático y la participación ciudadana. Durante el Congreso de Jóvenes y en el Congreso de Mujeres de Metropolis, que se celebraron por primera vez, se resaltó la importancia de estos dos factores.

En el Foro público, así como en los debates organizados por la comisión "Pobreza y Medio Ambiente", se enfatizó el objetivo común de luchar contra una pobreza siempre creciente y contra la desintegración social que no sólo afecta a las metrópolis de los países en desarrollo o en los que la industrialización sea un fenómeno reciente.

new Commission "Social and Urban Revitalisation of Neighbourhoods" albeit with a slight shift in focus.

The "Declaration on Sustainable Urban Mobility Management" adopted during the Congress will provide a good basis for pressing ahead with the pursuit of solutions to improve mobility.

The Commission "Urban Waste Management" which brought its work to a conclusion submitted its proposals for waste reduction and a sustainable environment management of big events. Its final report sets out manifold examples of successful schemes led in co-operation by twin cities that could spur other cities to embark on similar follow-up projects.

The Commission "Water Management" has established itself as an international forum to help resolve issues of urban water supply and sewage disposal and will take an active part in the upcoming 4th World Water Forum in Mexico in 2006.

The importance of a detailed collection and evaluation of indicators of urban development for political decision-makers and good local governance is shown in the report drawn up by the Commission "Metropolitan Performance Measurement" but also in the report

uniquement dans des métropoles des pays en voie de développement et des nouveaux pays industrialisés. Au cours de la prochaine période d'action 2005 – 2008, l'échange des expériences de ces problèmes sera repris par la nouvelle Commission « Revitalisation sociale et urbaine de quartiers », bien qu'avec un objectif quelque peu différent.

La « Déclaration sur la gestion durable de la mobilité urbaine » adoptée lors du Congrès constituera une bonne base en vue de persévérer dans la recherche de solutions visant à améliorer la mobilité.

La Commission « Gestion des déchets urbains », qui a mené son travail à terme, a soumis ses propositions pour une réduction des déchets et une gestion durable de l'environnement lors de grandes manifestations. Son rapport définitif présente toute une série d'exemples de projets fructueux menés en coopération par deux villes jumelées qui pourraient inciter d'autres villes à s'embarquer dans des projets continus similaires.

La Commission « Gestion de l'eau » s'est établie en tant que forum international en vue d'aider à résoudre les problèmes liés à l'alimentation en eau et à l'évacuation des eaux usées dans les villes. Par ailleurs, elle jouera un

En el próximo periodo de acción 2005 – 2008 la nueva comisión "Revitalización Social y Urbana de Barrios" tomará nota del intercambio de experiencias en este terreno, si bien con ligeros cambios.

La "Declaración por una gestión sostenible de la movilidad urbana", adoptada durante el Congreso, será una buena base para seguir trabajando para encontrar soluciones a los problemas de movilidad.

La comisión "Gestión de Residuos Urbanos" resumió en sus conclusiones las propuestas para la reducción de residuos y la gestión de grandes eventos para un medio ambiente sostenible. En sus conclusiones finales se presenta un abanico de proyectos llevados a cabo con éxito en colaboración con ciudades hermanadas, que podrían animar a otras ciudades a emprender proyectos similares.

La comisión "Gestión del Agua", que se confirmó como un foro internacional para encontrar soluciones a los problemas de abastecimiento de agua y de saneamiento y participará en la próxima celebración del "IV Foro Mundial del Agua" en México en 2006.

Una cuidadosa recogida de datos relativos al desarrollo urbano y la valoración de los mismos son de suma importancia para los tomadores de decisiones y un buen

Senator for Urban Development, Berlin**Sénatrice pour l'Urbanisme, Berlin****Senadora de Urbanismo, Berlin****Ingeborg Junge-Reyer**

on the Workshop "Megacities of Tomorrow".

It is my firm conviction that it is vital to shape the future of a sustainable city and to enhance inhabitants' living conditions throughout the world and it is my sincere hope that many suggestions and imaginative approaches put forward during this Congress will be taken up and put into practice.

Ingeborg Junge-Reyer
Senator for
Urban Development, Berlin
Vice President of Metropolis Europe

rôle actif dans le 4ème Forum mondial de l'eau qui se tiendra prochainement à Mexico en 2006.

L'importance d'une collecte et d'une évaluation détaillées des indicateurs de développement urbain pour les décideurs politiques ainsi que d'une bonne gouvernance locale est démontrée dans le rapport élaboré par la Commission « Indicateurs métropolitains de performance » ainsi que dans le rapport sur l'atelier intitulé « Les mégapoles de demain ».

Je suis intimement convaincue du fait qu'il est essentiel de dessiner l'avenir d'une ville durable et d'accroître les conditions de vie des habitants dans le monde entier. J'espère également de tout cœur que beaucoup de suggestions et d'approches imaginatives présentées au cours de ce Congrès sont prises en compte et mises en pratique.

Ingeborg Junge-Reyer
Sénatrice pour l'Urbanisme, Berlin
Vice-présidente de Metropolis Europe

Gobierno local. Esta relevancia queda demostrada en el informe de la comisión "Indicadores Metropolitanos de Resultados" y también en el informe del taller "Megaciudades del mañana".

Estoy plenamente convencida de que es vital conformar el futuro de una ciudad sostenible y mejorar las condiciones de vida de sus habitantes en todos los rincones del mundo. Desearía que muchas de las sugerencias y de las propuestas tan originales que han sido expuestas en este Congreso se tengan en cuenta y se lleven a la práctica.

Ingeborg Junge-Reyer
Senadora de Urbanismo de Berlín
Vicepresidenta de Metropolis para Europa

**Megacities and their Poor:
Crisis or Opportunity?****Cities and their Role for the Millennium Development Goals (MDG)**

Public Forum on the occasion of the 8th World Congress of Metropolis
Wednesday, 11 May 2005,
17.00-20.00 h

Poverty is an increasingly urban phenomenon. However, cities are hardly heard in the discussion on the Millennium Development Goals, which is dominated by national governments. Therefore, this open forum was organised by the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ), the German Technical Cooperation (GTZ) and the Cities Alliance in cooperation with the Berlin Senate on the occasion of the 8th World Congress of Metropolis 2005 in order to discuss the role and voice of cities with regard to the Millennium Development Goals.

In his speech, **Erich Stather, State Secretary of the German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development**, stressed that poverty in developing countries is increasingly urban. Today, almost a third of all city inhabitants live in slums without access to clean potable water, without sewage and waste disposal. The Millennium Development Declaration is a top priority for the German Government. The German development cooperation has considerably contributed towards combating poverty and making urban development sustainable during the last years. At the same time, the international focus on cities need to be strengthened. Cities are engines of economic development and therefore provide a way out of poverty. The successful achievement of the Millennium Development Goals to halve extreme poverty by 2015 and to improve significantly the living conditions of at least 100 million slum dwellers depends above all on the cities. The Cities Alliance's action plan "Cities Without Slums" is seen to be a success story. Germany continues to support the Cities Alliance through its direct

Les mégapoles et leurs pauvres :
Danger ou chance ? Les villes et leur rôle pour les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD)
Forum public organisé à l'occasion du 8ème Congrès mondial de Metropolis
Mercredi 11 mai 2005,
17h00 – 20h00

La pauvreté devient de plus en plus un phénomène urbain. Cependant, les villes sont difficilement entendues dans la discussion sur les Objectifs du Millénaire pour le Développement, discussion dominée par les gouvernements nationaux. En conséquence, ce forum ouvert a été organisé par le ministère fédéral de la Coopération Economique et du Développement (BMZ), la Deutsche Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ) et Cities Alliance en coopération avec la sénatrice de Berlin, à l'occasion du 8ème Congrès mondial de Metropolis 2005, afin de discuter du rôle et de la voix des villes pour ce qui concerne les Objectifs du Millénaire pour le Développement.

Dans son discours, **Erich Stather, secrétaire d'Etat du ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement**, a souligné que la pauvreté dans les pays en développement était de plus en plus urbaine. Aujourd'hui, presque un tiers de l'ensemble des habitants des villes vit dans des endroits insalubres, sans avoir accès à l'eau potable, sans système d'évacuation des eaux usées et des déchets. La déclaration du millénaire pour le développement est une des grandes priorités du gouvernement allemand. La coopération allemande pour le développement a considérablement contribué à la lutte contre la pauvreté et à rendre le développement urbain durable au cours de ces dernières années. Dans le même temps, l'accent international mis sur les villes doit être renforcé. Les villes sont des moteurs du développement économique et, par conséquent, offrent une issue à la pauvreté. L'accomplissement avec succès des Objectifs du Millénaire pour le Développement afin de réduire de moitié l'extrême pauvreté avant 2015 et d'améliorer de manière significative les conditions de vie d'au

**Las megaciudades y sus pobres:
¿Crisis u oportunidad? Las ciudades y su papel en los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)**
Foro público en ocasión de la celebración del 8º Congreso Mundial de Metropolis.
Miércoles, 11 de mayo de 2005, 17.00 – 20.00 horas

La pobreza es un fenómeno urbano en crecimiento constante. Sin embargo las ciudades apenas se mencionan en las discusiones de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), dominadas por los gobiernos nacionales.

El Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo alemán (BMZ), la Sociedad de Cooperación Técnica alemana (GTZ) y la Alianza de las Ciudades en cooperación con el Senado de Berlín crearon este foro abierto en ocasión del Congreso Mundial de Metropolis 2005 para debatir el papel de las ciudades y darles voz en todo lo referente a los "Objetivos de Desarrollo del Milenio".

En su discurso **Erich Stather, secretario de Estado del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania**, destacó que la pobreza en los países en desarrollo es cada vez más de carácter urbano. En la actualidad casi un tercio de los habitantes de las ciudades viven en los barrios pobres sin agua potable y sin infraestructuras de saneamiento. La "Declaración de Desarrollo del Milenio" constituye una prioridad para el Gobierno alemán. En los últimos años la cooperación alemana para el desarrollo ha trabajado para combatir la pobreza y favorecer un desarrollo urbano sostenible. Al mismo tiempo es necesario que se refuerce la atención dedicada a las ciudades. Las ciudades ofrecen una verdadera vía de salida de la pobreza, puesto que son los verdaderos motores de desarrollo económico. Cumplir los "Objetivos de Desarrollo del Milenio" de reducir a la mitad la pobreza extrema para el 2015 y mejorar las condiciones de vida de al menos 100 millones de residentes en los barrios menos favorecidos dependerá sobre todo de las ciudades.

cooperation with its partners in the cities as well as through financial and personal support of the Alliance's secretariat. The challenge of urban poverty should be taken into consideration when decisions are taken by governments and international organisations.

Dr. Anna Tibaijuka, Executive Director UN-HABITAT, pointed out that one billion of the world population living in slums is the most visible manifestation of poverty and non sustainable development. The issue of slum dwellers received international attention through the "Cities without Slums" initiative launched five years ago when the Cities Alliance was created. However, the goal of improving the living conditions of 100,000 slum dwellers tackles only 10% of the global challenge of one billion people living in slums. The upgrading of existing slums is necessary but not sufficient. What is important is to prevent new slums. Inclusive policies and strategies are needed. The slum target should not be looked at in isolation. All of the Millennium Development Goals need to be addressed in a systemic manner. The Cities Alliance serves as a vehicle for the global partnership among international development organisations and countries so as to improve coherence in support of cities and countries, which wish to improve the urban poor's life.

Shigeo Katsu, Regional Vice President, Europe and Central Asia, World Bank, emphasised that cities are the places where economies modernise, and where most of the national output is generated. At the same time, the percentage of the urban population living in slums is unacceptably high. Over the last 50 years, the global population living in slums rose from 35 to 900 million. Unless radical changes are made, this number could double again in the next 30 years. To respond to the challenge of rising urban poverty, four key action areas were proposed by the World Bank, i.e. supporting local governments to contribute to

moins 100 millions de personnes vivant dans des taudis, dépend surtout des villes. Le plan d'action de Cities Alliance, « Des villes sans taudis » semble être l'histoire d'une réussite. L'Allemagne continue d'encourager Cities Alliance par le biais de sa coopération directe avec ses partenaires dans les villes, ainsi qu'au moyen d'un soutien financier et personnel du secrétariat de l'Alliance. Le défi de la pauvreté urbaine devrait être pris en compte lorsque des décisions sont prises par les gouvernements et les organisations internationales.

Le **Dr. Anna Tibaijuka, directrice exécutive d'UN-HABITAT**, a mis en avant que le fait qu'un milliard de personnes dans le monde vit dans des taudis constitue la manifestation la plus visible de la pauvreté et du développement non durable. Le problème des personnes vivant dans des taudis a reçu l'attention de la communauté internationale grâce à l'initiative « Des villes sans taudis » lancée il y a cinq ans lors de la création de Cities Alliance. Cependant, l'objectif d'améliorer les conditions de vie de 100 000 personnes vivant dans des taudis ne constitue que 10 % du défi mondial qui, lui, concerne un milliard de personnes. L'amélioration des taudis existants est nécessaire mais insuffisante. Ce qui est important, c'est d'empêcher la formation de nouveaux taudis. Des politiques et des stratégies globales sont nécessaires. L'objectif relatif aux taudis ne doit pas être considéré séparément. L'ensemble des Objectifs du Millénaire pour le Développement ne doit pas être abordé de manière isolée de leur contexte. Cities Alliance sert à véhiculer le partenariat mondial parmi les organisations internationales pour le développement et les pays en vue d'améliorer la cohérence dans le soutien des villes et des pays désireux d'améliorer la vie des pauvres urbains.

Shigeo Katsu, vice-président pour les régions Europe et Asie centrale, Banque Mondiale, a mis l'accent sur le fait que c'est au cœur des villes que l'économie se modernise et que la majeure partie de la production nationale est générée. Dans le même temps, le pourcentage de la popula-

El proyecto de la Alianza para las Ciudades "Ciudades sin barrios pobres" ha sido un éxito. Alemania sigue apoyando la Alianza para las Ciudades mediante la cooperación directa con sus socios en las ciudades así como a través de ayuda financiera y personal ofrecida a la secretaría de la Alianza. Los gobiernos y las organizaciones internacionales deben tener en cuenta el reto que la pobreza urbana representa a la hora de tomar decisiones.

La **Dra. Anna Tibaijuka, directora ejecutiva de UN-HABITAT**, destacó que los mil millones de personas que viven en los barrios más pobres de las ciudades es la manifestación más visible de la pobreza y del desarrollo no sostenible. La realidad de los habitantes de los barrios marginales recibió atención internacional gracias a la iniciativa "Ciudades sin barrios pobres", que se lanzó hace cinco años con la creación de la Alianza para las Ciudades. Sin embargo, la mejora de las condiciones de vida de 100.000 habitantes de los barrios más pobres representa solamente el 10% del reto que suponen los mil millones de personas que viven en barrios marginales. La mejora de los barrios pobres es necesaria pero no suficiente. Lo importante es prevenir la aparición de nuevos barrios desfavorecidos: son necesarias medidas políticas y estrategias de inclusión. No hay que estudiar la problemática de los barrios pobres por separado, sino tratar todos los "Objetivos de Desarrollo del Milenio" de una manera sistemática. La Alianza para las Ciudades sirve como vehículo de cooperación entre organizaciones internacionales para el desarrollo y los países. Con esta cooperación se pretende dar más coherencia a los planes de apoyo de las ciudades y a los países que deseen mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos pobres.

Shigeo Katsu, vicepresidente regional del Banco Mundial para Europa y Asia central, destacó que es en las ciudades donde las economías se modernizan y donde se genera la mayor parte de la riqueza nacional. Al mismo tiempo cuesta aceptar el elevado porcentaje de personas

National Poverty Reduction Strategies by developing MDG-based city development strategies; adopting business climate surveys as a tool for local authorities to become more efficient and competitive; developing refined instruments to mobilise domestic capital more ef-



fectively to be proactive developers of urban infrastructure; supporting sustainable financing strategies and more efficient management of natural resources.

In his statement **Feliciano Belmonte, Mayor of Quezon Metro Manila, Philippines**, explained his efforts to modernise urban management through a tax administration reform resulting in a 40% increase in tax collection and by substantially reducing the number of municipal employees. The municipal strategies of poverty reduction are reflecting the priorities of the poor: health care focusing on comprehensive child care and reproductive health. Education measures are raising the quality of public schools and promoting information technology training. Entrepreneur-

tion mondiale vivant dans des taudis est terriblement élevé. Au cours des 50 dernières années, la population mondiale vivant dans des taudis est passée de 35 à 900 millions. A moins que des changements radicaux ne soient apportés, ce nombre pourrait doubler à nouveau au cours des 30 prochaines années. Pour répondre au défi de faire baisser la pauvreté urbaine, quatre domaines d'action clés ont été proposés par la Banque Mondiale. En d'autres termes, il s'agit d'encourager les collectivités locales à contribuer aux Stratégies de Réduction de la Pauvreté Nationale en développant des stratégies de développement urbain basées sur les OMD ; en adoptant des études sur les agents économiques, études qui serviraient d'outil aux autorités locales qui deviendraient plus efficaces et compétitives ; en développant des instruments perfectionnés visant à mobiliser le capital domestique plus efficacement et à devenir des développeurs proactifs de l'infrastructure urbaine ; et en encourageant les stratégies de financement durables et une gestion plus efficace des ressources naturelles.

Dans sa déclaration, **Feliciano Belmonte, maire de Querón Metro Manila, Philippines**, a expliqué les efforts qu'il a déployé pour moderniser la gestion urbaine au moyen d'une réforme de l'administration fiscale qui a conduit à une augmentation de 40 % de la perception d'impôts, et d'une réduction substantielle du nombre d'employés municipaux. Les stratégies municipales pour la réduction de la pauvreté reflètent les priorités des pauvres : les soins de santé, avec une attention particulière pour le soin des enfants et la santé génésique. Les mesures liées à l'éducation permettent d'accroître la qualité des écoles publiques et de promouvoir la formation aux technologies de l'information. L'esprit de libre entreprise est favorisé par l'introduction réussie d'une sorte de micro-crédits instaurés par la banque Grameen, ainsi que par le développement et la formation de nouveaux entrepreneurs, principalement des femmes. La ville de Quezon a également élaboré un code de développement des sexes. En vue de répondre aux besoins de

que viven en los barrios marginales. En los últimos 50 años el número de habitantes que vive en barrios pobres ha aumentado de 35 a 900 millones. A menos que se tomen medidas radicales este número puede duplicarse de nuevo en los próximos 30 años.

Para hacer frente al reto que supone el aumento de la pobreza, el Banco Mundial ha propuesto cuatro áreas de acción: apoyar a los gobiernos locales para contribuir a las "Estrategias nacionales para la reducción de la pobreza" por medio de estrategias de desarrollo basadas en los "Objetivos de Desarrollo del Milenio", adoptar medidas para evaluar el ambiente de negocios como una herramienta útil para que las autoridades locales mejoren su eficiencia y se hagan más competitivas, desarrollar instrumentos más sofisticados para movilizar el capital doméstico de una manera más eficaz y conseguir ser más activos en la planificación de infraestructuras urbanas; apoyar estrategias de financiación sostenibles y una gestión más eficaz de los recursos naturales.

Feliciano Belmonte, alcalde de Quezón Metro Manila, Filipinas, nos informó acerca de los esfuerzos realizados para modernizar la gestión urbana. Se llevó a cabo una reforma de la administración de impuestos que tuvo como consecuencia un aumento del 40% de los ingresos y la reducción de la plantilla de trabajadores municipales. Las estrategias municipales para combatir la pobreza quedan reflejadas en la atención a las prioridades de los más necesitados: una asistencia sanitaria centrada en la salud de los niños y la salud de la reproducción. Las medidas educativas tomadas están mejorando la calidad de nuestras escuelas públicas y promoviendo la formación en nuevas tecnologías. Se incentivan las iniciativas empresariales gracias a la introducción de microcréditos del tipo de los Grameen y de la formación de nuevos empresarios, principalmente mujeres: la ciudad de Quezón ha desarrollado un código de género.

Con el fin de poner solución a la falta de viviendas dignas, se creó una corporación privada para la creación

ship is fostered by the successful introduction of a Grameen type of micro-credits and the development and training of new entrepreneurs, mainly women. Quezon city also developed a gender development code. To address the need of shelter a private corporation for social housing was created and a community mortgage programme is being implemented jointly with the national government.

The existence of parallel realities presenting images of different centuries within one city was described by **Helena Maria Gasparian, Representative of Sao Paulo, Brazil**. The current debt service is a severe constraint for local authorities. The renegotiation of the debt is ongoing. All municipal policies are evaluated in order to spend the money wisely in priority areas such as fighting hunger and extreme poverty, education and health care. The subsidy of half a minimum salary will only be paid if the children of the benefiting families are attending school. A successful community based health care programme will be expanded to monitor and reduce domestic violence and violence against women and to monitor and teach environmental issues, since the water resources of the city are seriously endangered. The models of diversity, the manifold examples of poor immigrants who have reached citizenship within one generation and thus built the wealth of Sao Paulo were highlighted.

Patrick Ramiaramanana, Mayor of Antananarivo, Madagascar, stressed the importance of partnerships between the mayor and the national government in order to avoid competition, between local authorities and donors, and also with the population, where their engagement and involvement are decisive. There was a need to organise the community and to add to a good communication. The population has to participate and will pay for the municipal services. One of the most difficult districts of the city was changed by building a new street, markets,

logements, une entreprise privée pour le logement social a été créée, et un programme d'hypothèque de la communauté est actuellement en cours d'élaboration, conjointement avec le gouvernement national.

L'existence de réalités parallèles présentant des images de siècles différents au sein d'une même ville a été décrite par **Helena Maria Gasparian, représentante de Sao Paulo, Brésil**. Le service de la dette actuelle constitue une importante contrainte pour les collectivités locales. La renégociation de la dette est en cours. Toutes



les politiques municipales sont évaluées afin de dépenser l'argent sage-ment dans des domaines prioritaires comme la lutte contre la faim ou l'extrême pauvreté, l'éducation et l'accès aux soins de santé. L'allocation équivalente à la moitié d'un salaire minimum ne sera versée que si les enfants des familles bénéficiaires vont à l'école. Un programme réussi de soins de santé basé sur la com-munauté sera étendu afin de contrôler et de réduire la violence domestique et la violence à l'encontre des femmes, ainsi que pour contrôler et sensibiliser aux problèmes de l'environnement, étant donné que les ressources en eau de la ville sont sérieusement menacées. Les modèles de diversité, les multiples exemples d'immigrants pauvres ayant obtenu la nationalité en une génération et, par la suite, bâti la richesse

de viviendas sociales y un programa de hipotecas comunitarias, que está siendo posible gracias a la colaboración del Gobierno de la nación.

Helena Maria Gasparian, representante de Sao Paulo, Brasil, describió la existencia de realidades paralelas que evocan imágenes de épocas pasadas dentro de una misma ciudad. El actual servicio de la deuda supone una pesada carga para las autoridades locales: la renegociación de la deuda es continua. Todas las medidas políticas municipales se evalúan para constatar si los fondos

se emplean en asuntos prioritarios, como la lucha contra el hambre y la pobreza extrema, la educación y la asistencia sanitaria. Se paga un subsidio equivalente a la mitad del salario mínimo sólo a las familias cuyos hijos estén escolarizados. El programa comunitario de asistencia sanitaria, que ya se está llevando a la práctica con éxito, se va a ampliar para abarcar también el control de la violencia doméstica, la violencia de género y para educar a la población en temas medioambientales, dada la necesidad imperante de salvaguardar los recursos hídricos.

Destacó también los modelos de diversidad y los muchos ejemplos de inmigrantes pobres que han conseguido la ciudadanía en una generación y contribuido así a la riqueza de la ciudad de São Paulo.

schools, by improving water supply and introducing professional waste management. Public private partnerships with European investors have already been initiated. The experience of upgrading is resumed in other quarters, and other cities have shown interest in this new urban development scheme. The main question is, what is the vision, how will the city look like in the time ahead? Millennium Development Goals are objectives. Don't fight poverty; fight for development.

Ashok Kumar Walia, Minister of Urban Development and Finance of National Capital Territory (NTC) of Delhi, India, summarised the challenges that the city of Delhi must deal with, i. e. a severe scarcity of water as well as problems to provide urban services, such as electricity, sewerage, and the need to preserve the environment and natural resources. One of the examples of successful solutions was the reduction in air pollution through changing the type of fuel; the privatisation of the electricity supply, which minimized the high proportions of stolen energy; the provision of health infrastructure (12 hospitals in 10 years), and the provision of sewerage and drainage systems for slum areas, which still need to be complemented by treatment plants. The city government is also making reforms in housing and property tax systems that have substantially improved their revenues. The importance of women's education was considered to be an essential factor of further development. The city government is considering the development of satellite towns to improve the living conditions in slum areas in the future, and in a joint effort with the private sector and the national government, a housing scheme aimed at increasing land occupation density through the use of multi-storey flats.

Bärbel Dieckmann, Mayor of Bonn, Germany, expressed her conviction that Millennium Development Goals cannot be achieved without the engagement of local authorities

de São Paulo, ont été mis en avant.

Patrick Ramiaramanana, maire d'Antananarivo, Madagascar, a souligné l'importance du partenariat entre le maire et le gouvernement national afin d'éviter toute concurrence entre les collectivités locales et les donateurs, ainsi qu'avec la population, dont l'engagement et l'implication sont essentiels. Il a été nécessaire d'organiser la communauté et d'y ajouter une bonne communication. La population doit participer et payera les services municipaux. Un des quartiers les plus difficiles de la ville a été modifié grâce à la construction d'une nouvelle rue, de magasins, d'écoles, à l'amélioration de l'alimentation en eau et à l'introduction d'une gestion professionnelle des déchets. Des partenariats entre le secteur public et privé et les investisseurs européens ont déjà été mis en place. L'expérience de l'amélioration a été entreprise dans d'autres quartiers, et d'autres villes ont fait partie de leur intérêt dans ce nouveau schéma de développement urbain. La principale question est : quelle est la perspective d'avenir ? À quoi ressemblera la ville dans le futur ? Les Objectifs du Millénaire pour le Développement sont des buts. Ne lutter pas contre la pauvreté, lutter pour le développement.

Ashok Kumar Walia, ministre du Développement urbain et des Finances du Territoire de Delhi, Inde, a résumé les défis que la ville de Delhi doit relever : une forte pénurie d'eau, des problèmes pour fournir des services urbains tels que l'électricité, l'assainissement, et un besoin de préserver l'environnement et les ressources naturelles. Un des exemples de solutions réussies a été la réduction de la pollution de l'air grâce à une modification du type de carburant ; la privatisation de l'alimentation en électricité, ce qui a permis de minimiser les fortes proportions d'énergie volée ; la fourniture d'infrastructures de santé (12 hôpitaux en 10 ans), et la création de systèmes de drainage et d'évacuation des eaux usées dans les zones défavorisées, systèmes qui doivent encore être complétés par des usines de traitement. L'administration de la ville entreprend également des

Patrick Ramiaramanana, alcalde de Antananarivo, Madagascar, destacó la importancia de las colaboraciones entre la Alcaldía y el Gobierno nacional, entre los donantes locales y las autoridades locales, entre todos ellos y los mismos ciudadanos, en particular en los casos en que su compromiso y dedicación son decisivos, para evitar que compitan entre sí. Era necesario organizar la comunidad y mejorar la comunicación. Los ciudadanos tienen que participar y correrán con los gastos de los servicios municipales. Una de las zonas más problemáticas de la ciudad cambió gracias a la construcción de una nueva calle, mercados y escuelas; se mejoró el abastecimiento de agua y se introdujo la gestión profesional de la eliminación de residuos. Ya se han puesto en práctica iniciativas de cooperación entre el sector público y el sector privado con inversores europeos. El experimento de mejora se está llevando a cabo en otros barrios y además otras ciudades han expresado interés en este nuevo plan de desarrollo urbano. La cuestión más apremiante es, ¿cuál es la visión final? ¿qué aspecto tendrá la ciudad del día de mañana? Los "Objetivos de Desarrollo del Milenio" son objetivos: no hay que luchar contra la pobreza, sino a favor del desarrollo.

Ashok Kumar Walia, ministro de Urbanismo y Finanzas del Territorio de la Capital del Estado, Delhi, India, resumió los grandes retos a los que se enfrenta la ciudad de Delhi: la severa escasez de recursos hídricos, los problemas relacionados con la provisión de servicios urbanos tales como electricidad, saneamiento y la necesidad de salvaguardar el medioambiente y los recursos naturales. Algunas de las soluciones llevadas a la práctica con éxito han sido la reducción de la contaminación del aire por medio del uso de un fuel diferente, la privatización del abastecimiento eléctrico – que redujo el alto porcentaje de la energía robada de la red, la puesta en marcha de nuevas infraestructuras sanitarias (12 hospitales en 10 años) y la creación de servicios de saneamiento y desague en los barrios más pobres, aunque quede pendiente aún la construcción

that are closer to local problems. Bonn as a city of international dialogue supports projects of cooperation in the field of development aid. Dieckmann called upon municipal administrations to intensify their cooperation and presented examples of experiences of mutual



benefit that Bonn has made with various twin cities in different continents. Aiming at closer cooperation between municipalities might be a solution to the challenges cities are facing. In comments from the audience financial issues were stressed such as the difficulty for cities to get direct access to international financial resources, and central governments' decisions and their commitment of funds at the local level.

Rapporteur Manfred Konukiewitz, Federal Ministry of Economic Cooperation and Development, presented the following conclusions.

Poverty is Increasingly Urban. Cities grow by 180,000 persons every day. In 2030, we shall have 2 billion additional inhabitants

réformes pour le logement et les systèmes d'impôts fonciers, ce qui a considérablement augmenté ses recettes. L'importance de l'éducation des femmes a été considérée comme un facteur essentiel du développement. L'administration de la ville envisage le développement de villes satellites en vue d'améliorer, dans le futur, les conditions de vie dans les zones défavorisées, et, dans un effort conjoint avec le secteur privé et le gouvernement national, met au point un projet de logement destiné à augmenter la densité d'occupation des sols en recourant à la construction d'immeubles.

Bärbel Dieckmann, maire de Bonn, Allemagne, a exprimé sa conviction selon laquelle les Objectifs du Millénaire pour le Développement ne pouvaient être atteints sans l'engagement des autorités locales qui s'avèrent plus proches des problèmes locaux. Bonn, en tant que ville du dialogue international, soutient des projets de coopération dans le domaine de l'aide aux pays en développement. Dieckmann a appelé les administrations municipales à intensifier leur coopération et a présenté des exemples d'expériences de bénéfice mutuel que Bonn a réalisées avec de nombreuses villes jumelées de continents différents. Tendre à une coopération plus étroite entre les municipalités pourrait être une solution aux défis que les villes doivent relever. Parmi les commentaires provenant de l'assistance, certains ont mis l'accent sur des problèmes financiers tels que la difficulté pour les villes d'accéder directement aux ressources financières internationales, ainsi que les décisions et les engagements de crédits des gouvernements centraux au niveau local.

Le rapporteur, **Manfred Konukiewitz, ministre fédéral de la Coopération économique et du Développement,** a présenté les conclusions suivantes :

La pauvreté est de plus en plus un phénomène urbain.

180 000 personnes viennent grossir les villes chaque jour. En 2030, nous devrions compter 2 milliards d'habitants supplémentaires dans le monde, dont plus de 90 % dans

de plantas de tratamiento de aguas residuales. El Gobierno de la ciudad está llevando a cabo reformas en las viviendas y en la recaudación de impuestos de propiedades, que han supuesto un incremento importante de los ingresos. La importancia de la educación de la mujer es un factor clave para el desarrollo futuro. Las autoridades locales están estudiando un proyecto para mejorar las condiciones de vida de los barrios más pobres por medio de la construcción de ciudades satélite. Se está trabajando, junto con el sector privado y el Gobierno de la nación, en otro proyecto para la construcción de viviendas en edificios de varios pisos que ayuden a aumentar la densidad de población.

Bärbel Dieckmann, alcaldesa de Bonn, Alemania, expresó su convencimiento de que los "Objetivos de Desarrollo del Milenio" no podrán alcanzarse sin la participación de las autoridades locales, al conocer éstas más de cerca los problemas de las ciudades. Bonn es una ciudad siempre a favor del diálogo internacional y como tal fomenta proyectos de cooperación en el ámbito de la ayuda al desarrollo. B. Dieckmann pidió a las administraciones locales para que colaboren entre sí, y presentó ejemplos de colaboraciones que han supuesto un beneficio mutuo entre Bonn y otras ciudades de otros continentes hermanadas con ésta. Una colaboración más estrecha entre los gobiernos municipales puede ser una solución a los problemas a los que se enfrentan las ciudades. Se mencionaron problemas de financiación, tales como las dificultades para acceder a fondos financieros internacionales, y las decisiones de los gobiernos centrales sobre la adjudicación de fondos financieros a las administraciones locales.

El relator **Manfred Konukiewitz, del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania,** presentó las conclusiones siguientes:

La pobreza es cada vez más de carácter urbano

La población de las ciudades crece a un ritmo de 180.000 personas al día. Para el 2030 tendremos 2 mil millones más de habitantes en el planeta,

in the world, more than 90% of them in developing countries, and a large proportion of it living in slums. (In Africa: 70% of urban residents live in slums). This represents a huge challenge. If we want to succeed in fighting poverty, we cannot ignore the urban poor: the shanty towns, the favelas, the bidonvilles, the favelas, the taudis, the gecekondus.

Overcoming Urban Poverty is the Key to Reaching other Global Objectives with an Emphasis on Two Areas:

- **Peace and Security:** Reducing inequality and poverty are key factors to achieve peace and security. Problems of violence in everyday life, violence against women, and crime in neighbourhoods are recurring. All of this reminds us that peace and security are not just an issue of war between armies, but of how we live in communities.

- **Sustainability:** The challenge is how to address the needs of the poor while protecting water and natural resources. As cities are huge consumers of natural resources, energy consumption and efficient use of energy in cities of developing countries are vital to the agenda of sustainable urban development.

The Urban Poor are an Asset. They are Part of the Problem, but also Part of the Solution.

Informal economies are a driving force for local development. This is to be seen in the energy that the poor devote to work, in their determination to educate their children, to save money and to improve their living conditions. The urban poor have assets that can be used in a bankable way to their own benefit. As an example, if you multiply an asset of 200 \$ as property value in a small home by two billion people it adds up to a huge amount of assets.

Local Communities: Cities have Impressive Success Stories to Tell. Communities find ways to turn problems into solutions. Each of

les pays en développement, parmi lesquels une grande majorité devrait vivre dans des taudis. (En Afrique : 70 % des citadins vivent dans des taudis). Cela constitue un énorme défi. Si nous voulons parvenir à lutter contre la pauvreté, nous ne pouvons ignorer les pauvres des villes : les bidonvilles, les favelas, les taudis, les gecekondus.

Faire face à la pauvreté urbaine est fondamental à l'atteinte d'autres objectifs mondiaux avec une attention particulière vis-à-vis de deux domaines :

- **La paix et la sécurité :** La réduction des inégalités et de la pauvreté constitue un facteur clé pour atteindre la paix et la sécurité. Les problèmes de violence au quotidien, la violence envers les femmes, et les crimes dans les quartiers sont récurrents. Tout cela nous rappelle que la paix et la sécurité ne sont pas simplement une question de guerre entre armées, mais une question de manière dont on vit dans les communautés.

- **Développement durable :** Le défi porte sur la manière de répondre aux besoins des pauvres tout en protégeant les ressources en eau et les ressources naturelles. Dans la mesure où les villes constituent de grandes consommatrices de ressources naturelles, la consommation d'énergie et l'utilisation efficace de l'énergie dans les villes des pays en développement sont essentielles pour l'agenda du développement durable urbain.

Les pauvres des villes sont un atout. Ils font partie du problème, mais également de la solution.

Les économies souterraines sont une force motrice du développement local. Cela peut être constaté dans l'énergie que les pauvres déploient au travail, dans leur détermination à éduquer leurs enfants, à économiser de l'argent et à améliorer leurs conditions de vie. Les pauvres des villes ont des atouts qui peuvent être utilisés de manière bancable en vue de leur propre profit. Par exemple, si vous multipliez un bien d'une valeur immobilière de 200 \$ dans une petite maison, par deux milliards

más del 90% de estos en países en desarrollo, y una gran proporción de los mismos vivirá en barrios pobres. En África un 70% de la población urbana vive en barrios pobres. Este hecho supone un gran desafío. Si queremos ganar la batalla contra la pobreza no podemos ignorar a los pobres de las urbes: el chabolismo, las favelas, los barrios marginales, los gecekondus de Turquía.

La batalla contra la pobreza urbana es la clave para la consecución de otros objetivos globales con énfasis en dos áreas:

- **Paz y seguridad:** la reducción de las desigualdades y de la pobreza son factores a tener en cuenta para conseguir la paz y la seguridad. La violencia en la vida diaria, contra las mujeres, y el crimen en nuestros barrios son fenómenos recurrentes. Las palabras "paz" y "seguridad" no se relacionan sólo con la guerra entre dos ejércitos, sino que cobran también significado cuando hablamos de cómo vivimos en nuestras comunidades.

- **Sostenibilidad:** el gran reto es cómo hacer frente a las necesidades de los más pobres y al mismo tiempo proteger el agua y los recursos naturales. Dado que las ciudades consumen grandes cantidades de recursos, el consumo energético y el uso eficiente de los recursos naturales en las ciudades del mundo en desarrollo son vitales en el contexto de un desarrollo urbano sostenible.

Los pobres de los núcleos urbanos son un valor en sí: son parte del problema, pero también de la solución

Las economías informales y no reglamentadas son la fuerza que mueve el desarrollo local. Esto queda demostrado en la dedicación de los ciudadanos más pobres al trabajo, en su deseo de educar a sus hijos, de ahorrar para mejorar sus condiciones de vida. Los pobres de los centros urbanos tienen recursos activos que podrían "cotizar" en su propio beneficio. Un ejemplo: si multiplicas mos por dos mil millones de personas los 200 dólares del valor de una pequeña vivienda, la suma resultante será una cantidad considerable.

the presentations has brought a large number of success stories and solutions to the needs and challenges of urban poverty. The message from the local level is: success is possible.

Local Authorities make their Voice and Needs to be heard in the International Community.
The international community begins to recognise the political relevance of urban issues. Urban issues are more and more transformed from technical issues into issues of political importance. The emphasis of problems such as access to water and basic sanitation has shifted from the technical to the top political level.



The voice of the local level needs to be strengthened in the international dialogue. At the local level, you need a cross-cutting vision, a multi-disciplinary approach, you must take into account the needs of all your people in a very broad way. While it is a clear strength at the local level, it becomes a weakness at the level of international organisations. At this level, the development issues are very nicely fragmented (sector-related approach). There are wonderful organisations that keep each other in business but never talk to each other. Urban challenges need to be better placed on the international development agenda.

de personnes, cela représente un montant important de biens.

Communautés locales : les villes ont d'impressionnantes success stories à raconter.

Les communautés trouvent des manières de transformer les problèmes en solutions. Chacune des présentations a permis d'évoquer un grand nombre de success stories et de solutions aux besoins et défis de la pauvreté urbaine. Le message transmis au niveau local est : la réussite est possible.

Les autorités locales font entendre leur voix et leurs besoins au sein de la communauté internationale.

La communauté internationale

Comunidades locales: las ciudades nos hablan de sus éxitos

Las comunidades encuentran modos de convertir los problemas en soluciones. Todas las presentaciones nos han ofrecido ejemplos de soluciones a las necesidades y los retos de la pobreza urbana. El mensaje tiene que ser que el éxito sí es posible.

Las autoridades locales se hacen oír y expresan sus necesidades ante la comunidad internacional

La comunidad internacional está empezando a reconocer la relevancia de los problemas urbanos. Estos últimos se están percibiendo, cada vez más, como problemas de importancia política y no sólo como meros problemas técnicos.

Problemáticas tales como la falta de acceso al agua y a un saneamiento básico han pasado del nivel técnico al ruedo político. Los niveles locales tienen que hacerse oír con más fuerza en los foros de diálogo internacionales.

En el ámbito local se requiere una visión integradora, un enfoque interdisciplinario que tenga en cuenta las necesidades de los individuos en un sentido amplio. Aunque esta visión es la más apropiada a escala local, se convierte en un punto débil en el marco de las organizaciones internacionales, donde los problemas de desarrollo aparecen fragmentados y son tratados por sectores. Algunas grandes organizaciones existen en función de otras y viceversa, pero apenas se comunican entre sí. Los problemas urbanos tienen que ocupar un lugar más visible en las agendas del desarrollo internacional.

¿Qué necesitan las ciudades?

- Más recursos financieros provenientes de distintas fuentes.
- Autoridad y capacidad para retener los ingresos locales – como impuestos locales y pagos por el uso o disfrute de un servicio.
- Acceso a los mercados de capital y a distintos modos de financiación: esta independencia financiera requiere que las autoridades locales aprendan a solicitar préstamos.
- Acceso a la información relativa a posibles soluciones. Existe la probabilidad de que cualquier

What do Cities Need?

- More financial resources from all sources.
- Authority and capacity to capture local revenues (like local taxes and fees for services).
- Access to capital markets and to various forms of finance; this kind of sovereign lending requires developing the capacity of local authorities to become borrowers.
- Access to knowledge and information about solutions. For each problem a city has, a solution probably exists in other cities. The challenge is to link information about solutions with the need of information.
- Need for greater continuity and predictability in favour of local authorities.

To summarise, cities need a stronger voice in the international political dialogue, and more dedicated champions for urban solutions.

saciones internacionales. A ce niveau, les problèmes de développement sont très subtilement fragmentés (approche par secteur). Il existe de merveilleuses organisations qui continuent à faire affaire ensemble mais ne communiquent jamais entre elles. Les défis urbains doivent occuper une meilleure position sur l'agenda international consacré au développement.

De quoi les villes ont-elles besoin ?

- Davantage de ressources financières de toutes origines.
- Une autorité et une capacité à s'emparer des recettes locales (comme les impôts locaux et les frais de gestion).
- Un accès aux marchés de capitaux et à diverses formes de finance, ce type de prêt souverain demande un développement des capacités des autorités locales afin qu'elles deviennent emprunteurs.
- Un accès aux connaissances et aux informations relatives aux solutions. Pour chaque problème qu'une ville rencontre, une solution existe probablement dans d'autres villes. Le défi consiste à relier les informations concernant les solutions au besoin en informations, et
- La nécessité d'une plus grande continuité et prévisibilité en faveur des autorités locales.

Pour résumer, les villes ont besoin de se faire davantage entendre dans le dialogue politique international, et de plus de champions entièrement consacrés aux solutions urbaines.

problema que pueda tener una ciudad, se haya solucionado ya en algún otro lugar. El reto consiste en facilitar el contacto entre los que buscan soluciones y aquellos que ya las tienen.

- Necesidad de un mayor apoyo a las autoridades locales.

En resumen las ciudades necesitan hacerse oír con más fuerza en los foros internacionales y necesitan también a personas más comprometidas en la búsqueda de soluciones a los problemas urbanos.

Opening Conference

Conférence d'ouverture

Conferencia de inauguración

Thursday, 12 May 2005,
09.00-11.00 h

The World Congress was opened by a welcome address delivered by the President of the Federal Republic of Germany Dr. Horst Köhler, who had assumed the patronage over the Congress. Following his address formal speeches were held by the President of Metropolis and Mayor of Barcelona Joan Clos, the Governing Mayor of Berlin Klaus Wowereit, the Executive Director of UN-HABITAT Dr. Anna Tibaijuka, the Executive Director of the UN Environment Programme (UNEP) Dr. Klaus Töpfer, the Vice President of the Regional Council Île-de-France, Paris, Janine Haddad as well as the Mayor of Montreal and Executive Vice President of Metropolis Gérald Tremblay. Donald L. Plusquellec, Mayor of Akron, Ohio, brought warm greetings from the mayors of the US Conference of Mayors.

In his welcome address the **President of the Federal Republic of Germany Dr. Horst Köhler** underscored the growing role of cities for a peaceful and humane coexistence. The principle valid at the time of the Middle Ages "living in a city is liberation" is an expression of freedom that has always been provided to people living in a city. It is one of the major challenges when developing cities to respond to upcoming changes as early as possible, "to take them seriously soon enough so as not to allow them to turn into substantial problems".

In his opening address the **Governing Mayor of Berlin Klaus Wowereit** highlighted the significance of the World Congress of Metropolis for Berlin: "We are delighted to have the world as a guest here in our city. We are pleased to see Berlin in the heart of consultations between professionals from the political arena, from business, science and the public administration so as to exchange views and experiences about schemes and visions for major cities.

It gives me a particular pleasure to see in our midst around 75 repre-

Jeudi 12 mai 2005,
9h00 – 11h00

Le Congrès mondial s'est ouvert sur un message de bienvenue adressé par le Dr. Horst Köhler, Président de la République fédérale d'Allemagne, qui a assuré le patronage du Congrès. Suite à son allocution, des discours officiels ont été prononcés par Joan Clos, président de Metropolis et maire de Barcelone, Klaus Wowereit, bourgmestre régnant de Berlin, Dr. Anna Tibaijuka, directrice exécutive de UN-HABITAT, Dr. Klaus Töpfer, directeur exécutif du Programme pour l'Environnement de l'ONU (PNUE), Janine Haddad, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France, Paris, ainsi que par Gérald Tremblay, maire de Montréal et vice-président exécutif de Metropolis. Donald L. Plusquellec, maire d'Akron, Ohio, a transmis ses remerciements les plus sincères de la part des maires de la Conférence des Maires américains.

Dans son discours de bienvenue, le **Dr. Horst Köhler, Président de la République fédérale d'Allemagne**, a souligné le rôle grandissant des villes dans l'établissement d'une coexistence pacifique et humaine. Le principe datant du Moyen-Âge selon lequel « vivre dans une ville est signe de libération » constitue une expression de liberté qui a toujours été fournie aux citadins. Réagir le plus tôt possible aux changements imminents représente l'un des plus grands défis du développement des villes, car il faut « les prendre au sérieux assez tôt pour empêcher qu'ils ne se transforment en des problèmes substantiels ».

Dans son allocution d'ouverture, **Klaus Wowereit, bourgmestre régnant de Berlin**, a mis en avant la signification du Congrès mondial de Metropolis pour la ville de Berlin : « Nous sommes ravis d'accueillir le monde dans notre ville. Nous sommes heureux de voir la ville de Berlin au cœur des consultations entre professionnels de l'arène politique, du monde des affaires, des sciences, de l'administration publique, dont le but est d'échanger des points de vue et des expériences

Jueves, 12 de mayo de 2005,
9.00 – 11.00 horas

El Congreso Mundial se inauguró con unas palabras de bienvenida del presidente de la República Federal Alemana, el Dr. Horst Köhler, bajo cuyo patrocinio se celebra el Congreso. Tras el discurso inaugural interviniieron Joan Clos, presidente de Metropolis y alcalde de Barcelona, Klaus Wowereit, alcalde gobernador de Berlín, la Dra. Anna Tibaijuka, directora ejecutiva de UN-Habitat, el Dr. Klaus Töpfer, director ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Janine Haddad, vicepresidenta del Consejo Regional de Île-de-France, París y Gérald Tremblay, alcalde de Montréal y vicepresidente ejecutivo de Metropolis. Donald L. Plusquellec, alcalde de Akron, Ohio, saludó a los asistentes en nombre de la Conferencia Estadounidense de Alcaldes.

En su discurso de bienvenida el **Presidente de la República Federal Alemana, Dr. Horst Köhler**, subrayó la creciente importancia de las ciudades para una convivencia pacífica y humana. El principio proveniente de la Edad Media, "la vida en la ciudad es la liberación" expresa la sensación de libertad que desde siempre han ofrecido las ciudades a sus habitantes. Éste es uno de los mayores retos en un momento en el que las ciudades tienen que adaptarse a grandes cambios con gran rapidez. En su discurso proclamó que deben "tomarse las dificultades en serio antes de que se conviertan en problemas graves".

En su discurso de bienvenida **Klaus Wowereit, alcalde gobernador de Berlín**, destacó la relevancia de la celebración del Congreso Mundial de Metropolis en Berlín con las siguientes palabras:

"Nos complace acoger al mundo entero en nuestra ciudad. Es un honor que Berlín se encuentre en el centro del debate entre distintos profesionales del mundo político, de negocios, de la ciencia y de la administración pública, reunidos aquí con el objetivo de intercam-



sentatives of our young generation from all over the world who are participating in the Youth Congress. It is they who can make a difference. And it is important for them to be given the opportunity early on in life to learn to think beyond their own agenda and to enter into a dialogue with other people.

I am also delighted to acknowledge around 100 women who have come to Berlin in connection with Metropolis with the declared aim of setting up the international Women's Network of major metropolises. A warm welcome!

Finally, my heartfelt thanks to the federal government and private sponsors of the Congress. Without their help we would not be in a position to host this Congress".

On behalf of the world association the **President of Metropolis and Mayor of Barcelona Joan Clos** thanked all those who hosted the event and reminded participants of the foundation and objectives once set by the association. "In 1985, one year after the first Congress in Paris, fourteen major cities met in Montreal to formally establish Metropolis, the World Association of Major Metropolises. The aim was to respond to the growing importance of major conurbations and to forge links of cooperation between them. Since its foundation, Metropolis has aimed at defending the interests of the world's urban regions by encouraging interchange of ideas and experiences as well as by promoting cooperation between municipal administrations to enhance the quality of life of their inhabitants. The vision the founders of Metropolis had in 1984 has been reinforced over the decades. Today, we are opening the 8th World Congress of Metropolis and at the same time celebrating the 20th anniversary of our Association".

At the beginning of her speech **Dr. Anna Tibaijuka, Executive Director of UN-HABITAT**, based in Nairobi, pointed to the growing importance of cities: "The future of the city reflects the future of the world itself, which will be, no doubt, charac-

quant aux projets et aux perspectives pour les grandes villes. Cela me procure un plaisir particulier de compter parmi nous environ 75 représentants de la jeune génération du monde entier qui participent au Congrès de la Jeunesse. Ce sont eux qui peuvent faire la différence. Et il est important qu'ils aient la possibilité, le plus tôt possible, d'apprendre à penser au-delà de leur propre agenda et d'entamer un dialogue avec d'autres personnes.

Je suis également ravi de saluer cette centaine de femmes venues à Berlin en relation avec Metropolis avec l'objectif annoncé de fonder le Réseau féminin international des grandes métropoles. Un chaleureux accueil !

Enfin, je tiens à remercier tout particulièrement le gouvernement fédéral et les sponsors privés du Congrès. Sans leur aide, nous n'aurions pas été en mesure d'accueillir le Congrès ».

Au nom de l'association mondiale, **Joan Clos, président de Metropolis et maire de Barcelone**, a remercié les organisateurs du Congrès et a rappelé aux participants la fondation et les objectifs fixés autrefois par l'association. « En 1985, un an après le premier Congrès organisé à Paris, quatorze grandes villes se sont réunies à Montréal pour fonder officiellement Metropolis, l'Association mondiale des Grandes Métropoles. Le but était de répondre à l'importance grandissante des grandes conurbations et d'établir des liens de coopération entre elles. Depuis sa fondation, Metropolis tend à défendre les intérêts des régions urbaines du monde entier en encourageant les échanges d'idées et d'expériences ainsi qu'en faisant la promotion de la coopération entre les administrations municipales afin d'améliorer la qualité de vie de leurs habitants. La vision qui était celle des fondateurs de Metropolis en 1984 a été renforcée au fur et à mesure des décennies. Aujourd'hui, nous ouvrons le 8ème Congrès mondial de Metropolis et célébrons, dans le même temps, le 20ème anniversaire de notre association. »

Au début de son discours, le **Dr. Anna Tibaijuka, directrice exécutive**

de UN-HABITAT, dont le siège se trouve à Nairobi, a mis l'accent sur l'importance grandissante des villes : « L'avenir de la ville reflète l'avenir du monde lui-même, qui, sans aucun doute, se caractérise par l'urbanisation de la planète. Cela s'est avéré être une longue tendance historique mais elle atteint désormais un point où la Terre elle-même commence à ressembler à une « ville », non seulement en raison de la dimension socio-économique de la mondialisation, mais également en raison de l'impact des technologies de l'information sur nos vies ». En outre, elle a exposé des problèmes qui constituent la cause de la croissante urbanisation, principalement dans les pays en développement et nouvellement industrialisés. Les métropoles ne sont pas uniquement les centres de l'innovation et les moteurs du développement ; elles sont aussi le lieu de violations massives des droits de l'homme, de désastres écologiques et autres désastres naturels ainsi que d'inégalités sociales de plus en plus grandes. La tendance mondiale dans le domaine de l'urbanisation ne suppose rien de moins que « l'urbanisation de la pauvreté et de la privation ». Dr. Anna Tibaijuka called upon the audience to make all efforts to counteract this trend in development.

El presidente de Metropolis y alcalde de Barcelona Joan Clos dio las gracias, en nombre de la Asociación, a los anfitriones del Congreso por la oportunidad brindada y recordó a los participantes la fundación y los objetivos marcados en su día por la Asociación. «En 1985, un año después del primer Congreso de París, 14 grandes ciudades nos reunimos en Montreal con el fin de constituir formalmente Metropolis, la Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis. El objetivo era el de responder a la creciente importancia de las grandes aglomeraciones urbanas y tender puentes de cooperación entre ellas. Desde su fundación, Metropolis ha intentado defender los intereses de las grandes aglomeraciones urbanas de todo el mundo, promoviendo el intercambio y la colaboración de las instituciones que las gobernan, con la voluntad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. La visión de los fundadores de Metropolis en 1984 se ha reforzado a lo largo de estas décadas. Hoy inauguramos el 8º Congreso Mundial de Metropolis y al mismo tiempo celebraremos el 20º aniversario de nuestra asociación».

El Dr. Klaus Töpfer, directeur du Programme PNUE de l'ONU pour l'Environnement, a exprimé son espoir de ne plus voir les villes comme faisant partie du problème, mais plutôt comme un élément de la solution. Il a appelé à une plus grande implication des femmes dans l'urbanisme pour le futur. La politique des développeurs urbains, avec leur forte orientation « masculine », a participé à l'extension urbaine et a encouragé le transfert des infrastructures de services vers la « rase campagne ». Les femmes s'intéressent davantage aux trajets courts, dans la mesure où elles doivent organiser la vie quotidienne et pratique de leurs familles.

terised by the urbanisation of the planet. This has been a long-term historical trend but reaching to a point where the Earth itself begins to resemble to a "city", not only because of the socio-economic dimension of globalisation, but also given the impact of the technologies of information on our lives".

In addition, she set forth issues that are the cause of growing urbanisation, first and foremost in developing and newly industrialised countries. Metropolises are not only centres of innovation and engines of development, but also places of massive breaches of human rights as well as of ecological and other natural disasters in addition to growing social inequalities. The global trend in urbanisation implies nothing less than "urbanisation of poverty and deprivation". Dr. Anna Tibaijuka called upon the audience to make all efforts to counteract this trend in development.

The Director of the UN Environment Programme UNEP Dr. Klaus Töpfer expressed his hope that cities will no longer be part of the problem, but instead become part of the solution. He called for a strengthening of women's involvement in urban planning in the time ahead. Urban developers' policy with their strong "masculine" orientation had added to urban sprawl and encouraged the transfer of infrastructure of services to "the open countryside". Women are rather interested in having short ways, as they have to organise their practical everyday life of their families.

Le Dr. Klaus Töpfer, directeur du Programme PNUE de l'ONU pour l'Environnement, a exprimé son espoir de ne plus voir les villes comme faisant partie du problème, mais plutôt comme un élément de la solution. Il a appelé à une plus grande implication des femmes dans l'urbanisme pour le futur. La politique des développeurs urbains, avec leur forte orientation « masculine », a participé à l'extension urbaine et a encouragé le transfert des infrastructures de services vers la « rase campagne ». Les femmes s'intéressent davantage aux trajets courts, dans la mesure où elles doivent organiser la vie quotidienne et pratique de leurs familles.

Al inicio de su intervención **Anna Tibaijuka, directora ejecutiva de UN-Habitat**, con sede en Nairobi, se refirió a la importancia creciente de las ciudades: "El futuro de la ciudad refleja el futuro del mundo, que estará, sin duda alguna, caracterizado por la urbanización del planeta. Ésta ha sido la tendencia a lo largo de la historia, pero llegará el momento en el que la Tierra se asemeje a una gran ciudad, no sólo debido a la dimensión socioeconómica de la globalización, sino también a causa del impacto de las tecnologías de la información en nuestras vidas".

También señaló la problemática causada por la creciente urbanización, especialmente en los países en desarrollo y en los de reciente industrialización.

Las metrópolis no son sólo centros de innovación y motores de crecimiento, también son lugares en los que se violan los derechos humanos, donde se producen desastres ecológicos y naturales y donde siguen agudizándose las desigualdades sociales.

La tendencia global a la urbanización implica nada menos que la "urbanización de la pobreza y de las privaciones". Anna Tibaijuka hizo un llamado a todos para unir fuerzas y hacer frente a esta evolución.

El Dr. Klaus Töpfer, director del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente PNUMA, expresó su deseo de que las ciudades dejen de ser parte del problema y pasen a formar parte de la solución. Reclamó un papel más decisivo de las mujeres en los procesos de planificación urbana futura. Una excesiva orientación "masculina" en la política de los urbanistas, ha contribuido al crecimiento descontrolado de las ciudades y fomentado la transferencia de las infraestructuras de servicios a las zonas periféricas. Sin embargo las mujeres, debido a que tienen que organizar la vida diaria de sus familias, tienden a apreciar las distancias más cortas.

Commissions

Commissions

Comisiones

Commission 1:
Metropolitan Governance
Presidency: Montreal
Chair: Gérald Tremblay,
Mayor of Montreal

Political Round Table:
Metropolitan Governance
Friday, 13th May 2005,
09.00-12.00 h

Facilitators:
Gerd Appenzeller, Journalist,
Director of the daily paper
Der Tagesspiegel, Berlin
Amara Ouerghi, Regional Secretary
of Metropolis, Coordinator of the
Commission, Montreal

Panel:
Kalliopi A. Bourdara, Deputy Mayor
of Athens, Greece
Catherine Tarras-Wahlberg, Deputy
Mayor of Stockholm, Sweden
Gérald Tremblay, Mayor of Montreal
and President of Commission 1,
Canada
Joan Clos i Matheu, Mayor of
Barcelona and President of
Metropolis, Spain
Janine Haddad, Vice President of
the Regional Council Île-de-France,
Paris, France
Klaus Wowereit, Governing Mayor
of Berlin, Germany
David Miller, Mayor of Toronto,
Canada
Arturo Montiel Rojas, Governor
of the Federal State of Mexico,
Mexico
Ximena Rincón, President of the
Metropolitan Regional Council
Santiago, Chile
Pierre Amondji Djedji, Governor of
the District of Abidjan, Ivory Coast

Résumé
This political round table was
attended by ten high-level political
representatives (mayors, deputy
mayors and governors) from the
following metropolises: Athens,
Paris, Stockholm, Barcelona,
Berlin, Montreal, Toronto, Mexico,
Santiago de Chile and Abidjan.

The round table primarily aimed
at providing delegates with an ad-
equate platform of expanding upon
specific features inherent in their
regions and respective local reali-

Commission 1:
Gouvernance métropolitaine
Présidence : Montréal
Président : Gérald Tremblay,
Montréal

Table ronde des élus:
Gouvernance métropolitaine
Vendredi 13 Mai 2005,
09h00 – 12h00

Rapporteurs:
Gerd Appenzeller, journaliste,
directeur du quotidien
Der Tagesspiegel, Berlin
Amara Ouerghi, secrétaire régional
de Metropolis, coordinateur de la
Commission, Montréal

Panel:
Kalliopi A. Bourdara, maire député,
Athènes, Grèce
Catherine Tarras-Wahlberg, maire
députée de Stockholm, Suède
Gérald Tremblay, maire de Montréal
et président de la Commission,
Canada
Joan Clos i Matheu, maire de
Barcelone et président de Metro-
polis, Espagne
Janine Haddad, vice-présidente
du Conseil régional de Paris -
Île-de-France, France
Klaus Wowereit, bourgmestre
régnant de Berlin, Allemagne
David Miller, maire de Toronto,
Canada
Arturo Montiel Rojas, gouverneur
de l'État fédéral de Mexico,
Mexique
Ximena Rincón, président du Con-
seil régional de la région Santiago,
Chili
Pierre Amondji Djedji, gouverneur
du District administratif Abidjan,
Côte d'Ivoire

Synthèse
Cette table ronde a réuni dix diri-
geants politiques (maires, maires
adjoints et gouverneurs), repré-
sentant les métropoles suivantes :
Athènes, Paris, Stockholm, Bar-
celone, Berlin, Montréal, Toronto,
Mexico, Santiago et Abidjan.

Cette table ronde politique a pour
principaux objectifs d'offrir aux
élus participants la possibilité
de présenter les spécificités de
leur contexte et de leur réalité,

Comisión 1:
Gobernanza Metropolitana
Presidencia: Montreal
Presidente: Gérald Tremblay,
alcalde de Montreal

Mesa redonda política:
Gobernanza Metropolitana
Viernes, 13 de mayo de 2005,
09.00 – 12.00 horas

Moderadores:
Gerd Appenzeller, periodista,
director del diario
Der Tagesspiegel, Berlin
Amara Ouerghi, secretario regional
de Metropolis, coordinador de la
comisión, Montreal

Panel:
Kalliopi A. Bourdara, vicealcaldesa
de Atenas, Grecia
Catherine Tarras-Wahlberg, viceal-
caldesa de Estocolmo, Suecia
Gérald Tremblay, alcalde de Mon-
tréal y presidente de la comisión 1,
Canadá
Joan Clos i Matheu, alcalde de Bar-
celona y presidente de Metropolis,
España
Janine Haddad, vicepresidente
del Consejo Regional Île-de-France,
París, Francia
Klaus Wowereit, alcalde goberna-
dor de Berlín, Alemania
David Miller, alcalde de Toronto,
Canadá
Arturo Montiel Rojas, gobernador
del Estado Federal de México,
México
Ximena Rincón, intendenta de la
Región Metropolitana de Santiago,
Chile
Pierre Amondji Djedji, gobernador
del Distrito de Abiján, Costa de
Marfil

Resumen
Esta mesa redonda reunió a diez
representantes políticos de alto
nivel (alcaldes, alcaldes adjuntos
y gobernadores) de las siguientes
ciudades: Atenas, París, Estocol-
mo, Barcelona, Berlín, Montreal,
Toronto, México, Santiago de Chile
y Abiyán.

La mesa redonda política tuvo
como objetivos principales dar
a las autoridades municipales
participantes la posibilidad de



ties, of isolating the problematic nature of governing a metropolis and its manifold components and of learning lessons from experiences presented by its participants.

This interactive political round table that was led in form of queries, responses and reactions was presented by Gerd Appenzeller, journalist and director of the editorial department of the daily *Der Tagesspiegel* and by Amara Ouerghi, coordinator of the Commission 1. The interchange of ideas and discussions pivoted around subjects as follows:

- Different nature of institutions and their difficulties,
- intergovernmental relations,
- urban development strategies, and
- financing of services and of infrastructure.

Urban sprawl and institutional fragmentation were identified as being the underlying cause of a whole range of unsolved issues, such as lack of coordination, absence of metropolitan vision, fiscal disparities, social injustice and weak competitiveness at the international level.

Throughout the world, cities have grown in importance as political, social and economic entities that are key to further development of our today's societies. It is in this context that metropolitan governance has come to be of paramount importance.

The exchange of views revealed the great variety of models of urban governance among metropolises dependent on their socio-political fabric. Cities like Paris, Toronto and Montreal dispose of formal metropolitan structures. Within the German federal system, Berlin has the status of a Land. As for Barcelona, the government has abolished its metropolitan structure. Athens, in turn, has no metropolitan governance whatsoever. And as to Abidjan and Santiago, these cities have a formal administrative coordination under state control.

de débattre de la problématique métropolitaine et de ses différentes composantes et de tirer des leçons des expériences présentées.

Cette table ronde interactive sous forme de questions, réponses et réactions a été animée par M. Gerd Appenzeller, journaliste et directeur du quotidien *Der Tagesspiegel*, et par Amara Ouerghi, coordonnateur de la commission. Les interactions et le débat ont tourné autour des thématiques suivantes :

- les problématiques institutionnelles;
- les relations gouvernementales;
- les stratégies de développement;
- le financement des services et des infrastructures.

L'extension urbaine et la fragmentation institutionnelle ont été identifiées comme étant la source d'un certain nombre de problèmes, tels que le manque de coordination, l'absence de vision métropolitaine, les disparités fiscales, les iniquités sociales et la faible compétitivité à l'échelle internationale.

Partout à travers le monde, les villes ont pris de l'importance en tant qu'entités politiques, sociales et économiques essentielles dans le développement des sociétés contemporaines. C'est dans ce cadre que la gouvernance métropolitaine prend toute son importance primordiale.

Les échanges ont permis de constater que les modèles de gouvernance métropolitaine varient d'une grande ville à une autre en fonction du contexte sociopolitique. Ainsi, Paris, Toronto et Montréal disposent de structures métropolitaines formelles. Berlin, au sein du système fédéral allemand, a le statut d'un Land. Dans le cas de Barcelone, le gouvernement a aboli la structure métropolitaine. Athènes, cependant, n'a pas de gouvernance métropolitaine. À Abidjan et Santiago, il existe une coordination administrative formelle contrôlée par l'État.

Au delà des structures et des mécanismes de coordination, les pa-

presentar las características de su contexto y realidad locales, de discutir sobre la problemática metropolitana y sus diferentes aspectos, y de sacar conclusiones de las experiencias presentadas.

Esta mesa redonda interactiva, desarrollada en forma de preguntas, respuestas y reacciones, estuvo dirigida por el Sr. Gerd Appenzeller, periodista y director del periódico "Der Tagesspiegel" y por Amara Ouerghi, coordinador de la comisión. Las intervenciones y el debate giraron en torno a los temas siguientes:

- la problemática institucional,
- las relaciones intergubernamentales,
- las estrategias de desarrollo urbano,
- la financiación de los servicios e infraestructuras.

La expansión urbana y la fragmentación institucional fueron identificadas como fuentes de numerosos problemas tales como la falta de coordinación, la carencia de una visión metropolitana, las desigualdades a nivel de impuestos, las injusticias sociales y una débil competitividad a escala internacional.

En todo el mundo las ciudades están ganando importancia como centros políticos, sociales y económicos esenciales para el desarrollo de las sociedades contemporáneas. Es aquí, en este contexto, donde la gobernanza metropolitana adquiere toda su importancia.

Las intervenciones permitieron constatar que los modelos de gobernanza metropolitana varían de una ciudad a otra según su contexto sociopolítico. Así, París, Toronto y Montréal disponen de claras estructuras metropolitanas. Berlín, dentro de la estructura política alemana, posee la calidad de Estado Federado. En el caso de Barcelona el Gobierno ha abolido la estructura metropolitana. Atenas, por otro lado, carece de gobernanza metropolitana. En Abiyán y Santiago existe una clara coordinación administrativa controlada por el Estado.

Besides structures and mechanisms of coordination, panellists exchanged their views on varied strategies they could employ in furtherance of urban development. In all cases, metropolises seek to create adequate conditions that are conducive to a sustainable economic development based on industrial production, tertiary sector and new technologies to attract investments, to create new jobs and to ensure the competitiveness of their regions at an international level.

In other metropolises, big events in sport and culture serve as an attractive means of revitalising the metropolis. In this way, cities such as Barcelona and Athens harnessed the Olympic Games which helped them modernise certain urban quarters, build major infrastructure and create new jobs. In addition, the Olympic Games left their stamp on those and other cities by conferring them a brand image and a reputation throughout the world.

Other cities have adopted sector-related strategies. Berlin, for example, has relied on tourism to secure its economic development. To these ends, the city has mobilised companies of the tourist industry, airline companies and hoteliers with the aim of designing a shared strategy in favour of those sectors. By the same token, Berlin, in combination with its partners, has also invested in the infrastructure of the tourist industry, but, likewise, in a successful promotional campaign worldwide.

Other cities, such as Montréal, centre on culture in all its manifestations and on the organisation of major festivals. Culture is a multi-faceted source of development for business and various companies and, besides, creates new jobs. In the same way, it affords Montréal a strategic position and an appeal of international reach.

The problematic nature of the inner city and its outskirts was broadly discussed in terms of disparity and

néalistes ont échangé leurs vues sur les différentes stratégies utilisées pour assurer un développement métropolitain. Dans tous les cas, les métropoles tentent de créer des conditions propices à un développement économique durable basé sur les industries manufacturières, le secteur tertiaire et les nouvelles technologies pour attirer des investissements, créer des emplois et assurer la compétitivité de leurs régions à l'échelle internationale.

Dans d'autres cas, on a recours à des événements sportifs ou culturels majeurs pour revitaliser la métropole. C'est ainsi que les villes de Barcelone et d'Athènes ont recours aux Jeux Olympiques qui leur ont permis de moderniser certains quartiers, ériger des infrastructures majeures et créer de l'emploi. De plus, les Jeux Olympiques ont permis à ces villes et à d'autres de donner une image de marque et une réputation à l'échelle internationale.

D'autres villes ont adopté des stratégies sectorielles. C'est ainsi que Berlin mise sur le tourisme pour assurer son développement. La ville a ainsi mobilisé les entreprises de tourisme, les compagnies aériennes et les représentants des hôtels, pour développer une stratégie commune dans ces secteurs. Avec ces partenaires, Berlin a également investi dans les infrastructures touristiques, mais également dans une campagne promotionnelle à l'échelle mondiale.

D'autres villes, telle que Montréal, misent sur la culture sous toutes ses formes et le développement des festivals importants. La culture permet ainsi aux entreprises de se développer et de créer des emplois. Elle permet aussi à Montréal d'avoir un positionnement stratégique et un rayonnement international.

La difficulté particulière du centre-ville et de sa périphérie a été également largement débattue en termes de disparité et d'iniquité. En ce sens, de plus en plus, les centres-villes abritent des popu-

Además de las estructuras y de los mecanismos de coordinación, los panelistas se refirieron a las diferentes estrategias utilizadas para asegurar un desarrollo metropolitano. En todos los casos, las metrópolis han intentado crear las condiciones propicias para un desarrollo económico sostenible basado en la industria manufacturera, en el sector de servicios y en las nuevas tecnologías para atraer inversiones, crear empleos y asegurar la competitividad de sus regiones en el ámbito internacional.



En otros casos, para revitalizar la ciudad se ha recurrido a los grandes eventos deportivos o culturales. De esta forma, ciudades como Barcelona y Atenas recurrieron a los Juegos Olímpicos lo que les permitió modernizar ciertos barrios, levantar infraestructuras de mayor envergadura y crear puestos de trabajo. Además, los Juegos Olímpicos han dado a estas ciudades y a otras prestigio y reputación a escala internacional.

Otras ciudades han adoptado estrategias por sectores. Es así como Berlín se concentró en el turismo para asegurar su desarrollo. La ciudad movilizó las empresas de turismo, las compañías aéreas y a los representantes de la hostelería para desarrollar una estrategia conjunta en estos sectores. Dentro de esta cooperación, Berlín invirtió tanto en la infraestructura turística como en una campaña de promoción a escala mundial.

Otras ciudades, como Montréal, se han centrado en la cultura en todas

iniquity. An ever increasing number of low-income inhabitants live in cities which, as a result, take on ever greater financial and fiscal burdens. In contrast, at the outskirts of cities, in general, we find



well-off sections of the population, who stand to profit from services provided for by their inner cities, without however taking an equitable financial share in the financing of those services. That is why there is a need for metropolitan governance to enable the region to function in a coherent, effective way and with greater equity.

As to relations with the government, everyone is in broad agreement on the vital importance of those relations for a favourable urban development of a region. That being said, negotiations, more often than not, are shown to be drawn-out and difficult. In general, negotiations pivot around devolution, transfer of powers, competence shifting relating to taxation, and on certain major urban development projects. As to the region Paris, Île de France, the French government just transferred the portfolio of transportation along with its financial resources onto the Regional Council in the process of decentralising its system. And still another aspect of moment is worth mentioning: various cities have managed to enter into contracts with their respective governments. That holds true for Paris, but likewise for Montreal. Unfortunately, in several other cases, most notably for cities in development countries, the transfer of respon-

lations à revenu modeste mais, par contre, assument des charges financières et fiscales de plus en plus lourdes. En revanche, les villes périphériques généralement abritant les classes aisées profitent des services offerts par les centres-villes sans pour autant contribuer de façon équitable au financement de ces services. De là, découle la nécessité d'une gouvernance métropolitaine pour que la région fonctionne de façon cohérente, efficace et plus équitable.

En ce qui concerne les relations avec le gouvernement, tout le monde s'entend sur le fait que ces relations revêtent une importance primordiale pour le développement d'une région. Toutefois, les négociations sont, parfois, très longues et difficiles. Généralement, les négociations tournent autour de la décentralisation, le transfert des compétences, le transfert des pouvoirs de taxation et sur certains projets majeurs de développement. Dans le cas de Paris – Île-de-France, le gouvernement français, dans le cadre du processus de décentralisation, vient de transférer au Conseil régional le domaine des transports ainsi que les transferts financiers. Un autre élément important à signaler est que plusieurs villes ont réussi à établir des contrats avec les gouvernements respectifs. Cela vaut pour Paris, mais c'est aussi le cas de Montréal. Malheureusement, dans plusieurs autres cas, notamment les pays en développement, les villes n'ont pas bénéficié d'un transfert de compétences accompagné d'un transfert de ressources adéquates.

Une bonne partie du débat a été centrée sur les finances et la fiscalité. Ceci est très compréhensible, puisqu'il s'agit de moyens par lesquels les villes et les métropoles puissent agir et réaliser leurs projets. De plus, la fiscalité est la véritable marge de manœuvre des élus locaux. C'est ainsi qu'à Stockholm les élus établissent le niveau de fiscalité requis pour pouvoir réaliser les projets promis à la population. À leur tour, les habitants sont informés de ce

sus formas y en la organización de festivales. La cultura ha permitido a las empresas desarrollarse y crear empleos. Ha hecho también que Montreal posea una posición estratégica y un aura internacional.

Se discutió largamente la problemática entre los núcleos centrales y su periferia en términos de la disparidad y desigualdad. En este sentido, los núcleos centrales acogen cada vez más a la población de ingresos modestos pero asumiendo al mismo tiempo cargas financieras y tributarias cada vez más pesadas. Por el contrario, al acoger a las clases acomodadas la periferia saca generalmente provecho de los servicios ofrecidos por los núcleos centrales, pero sin contribuir de manera igualitaria a la financiación de estos servicios. De aquí se desprende la necesidad de una gobernanza metropolitana para que la región funcione de manera coherente, eficaz y más equitativa.

En lo que respecta a las relaciones con el Gobierno, todos concuerdan con que estas relaciones son sumamente importantes para el desarrollo de una región. Sin embargo, las negociaciones son a veces muy largas y difíciles. En general, éstas giran alrededor de la descentralización, de la transferencia de competencias y de la política tributaria, así como alrededor de determinados proyectos de desarrollo de mayor envergadura. En el caso de París, île-de-France, el Gobierno francés, dentro del marco del proceso de descentralización, acaba de transferir al Consejo regional el área de transportes incluida la competencia financiera. Otro aspecto digno de destacar es que numerosas ciudades han conseguido establecer convenios con los gobiernos respectivos. Es el caso de París y de Montreal. Desgraciadamente, en muchos otros, especialmente en los países en desarrollo, las ciudades no se han beneficiado de una transferencia de competencias que incluya al mismo tiempo una adecuada transferencia de recursos.

sibility was not accompanied by a transfer of adequate financial means.

Financial resources and the system of taxation were predominantly at the heart of lengthy discussions. What is quite easy to understand, because it is financial means that are of essence for cities and metropolises when it comes to taking action and translating their projects into practice. And what is more, taxation is the very room of manoeuvre available to their elected delegates of parliament. In Stockholm, for instance, members of parliament establish the necessary level of the taxation to be able to realise those projects that were promised to the population. Inhabitants, in turn, are informed of what they will get even in case the level of taxation is comparatively high. As mayors of Montreal and Toronto explained, local authorities, in general, are financed through the local property tax in Canada. Recently, in the wake of an agreement reached with provincial governments, the federal government (that did not finance municipalities because of jurisdiction) has accepted to support local authorities by transferring part of the sales tax and part of the gasoline tax to municipalities, thus to enable them to build and modernise their infrastructure.



Except those cases, most of the panellists are in broad agreement that financial resources of metropolises are limited in view of the population's requirements and obligations. By the same token, they

qu'ils reçoivent, même si le niveau d'impôt est relativement élevé. Les maires de Montréal et Toronto ont expliqué qu'au Canada les autorités locales sont financées principalement par l'impôt foncier et que récemment le gouvernement fédéral (qui ne finançait pas les municipalités compte tenu des juridictions), après entente avec les gouvernements provinciaux, a accepté d'aider les autorités locales en transférant une partie de la taxe de vente et une partie de la taxe sur l'essence pour permettre aux municipalités d'ériger et de moderniser leurs infrastructures.

À l'exception de ces cas, la plupart des intervenants sont d'accord pour que les ressources des métropoles soient limitées au vu des besoins de la population et leur obligations. Ils s'entendent également sur la nécessité d'une décentralisation des compétences accompagnée de ressources fiscales et de pouvoirs de taxation adéquats. Unanimement, ils manifestent leur volonté de ne pas alourdir le fardeau fiscal des contribuables et des entreprises. Ils indiquent que, pour réaliser des projets majeurs, il faudrait songer à un recours au secteur privé ou à un partenariat du secteur public et privé.

En somme, le débat de la table ronde a démontré hors de doute que, partout, la question de la gouvernance métropolitaine est à l'ordre du jour. Elle demeure une question d'actualité. Elle est transversale, car elle englobe de nombreux phénomènes institutionnels, juridictionnels, financiers et fiscaux. Elle sous-entend également des enjeux et des rapports de force entre les acteurs en présence. La gouvernance métropolitaine nécessite constamment de la négociation, l'établissement de partenariats, la souplesse et la capacité de compromis. Un tel débat sur une question aussi complexe a fait tout de même ressortir les différences des modèles et des expériences d'une métropole à une autre, mais également des convergences sur des questions

Una gran parte del debate se centró en las finanzas y en la política tributaria. Esto es muy comprensible ya que se trata de los recursos gracias a los que las ciudades y las metrópolis son capaces de funcionar y realizar sus propios proyectos. Además, es el sistema tributario el que otorga un verdadero margen de acción a las autoridades locales. Es así que en Estocolmo las autoridades municipales fijan la tasa de impuestos requerida para realizar los proyectos prometidos a la población. Por su parte los habitantes están informados de lo que van a recibir aunque el nivel de impuestos sea relativamente elevado. Los alcaldes de Montréal y Toronto explicaron que en Canadá las autoridades locales se financian principalmente a través de las contribuciones territoriales (impuesto de bienes raíces) y que recientemente el Gobierno Federal (quien, según la jurisdicción, no financiaba a los municipios) después de acuerdos con los gobiernos provinciales, ha aceptado ayudar a las autoridades locales transfiriendo una parte de los impuestos sobre el volumen de ventas y una parte de los impuestos sobre la gasolina para permitir a los municipios construir y modernizar sus infraestructuras.

Exceptuando estos casos, la mayor parte de los participantes concordaron en que los recursos de las metrópolis son limitados considerando las necesidades de la población y sus obligaciones. También estuvieron de acuerdo con la necesidad de una descentralización de las competencias acompañada de recursos fiscales y de una adecuada influencia en la política de impuestos. Manifestaron unanimemente la voluntad de no aumentar la carga tributaria de los contribuyentes ni de las empresas. Declararon que para la realización de proyectos de mayor envergadura sería necesario pensar en recurrir al sector privado o a un partenariado público-privado.

En suma, el debate en la mesa redonda demostró que indudablemente el tema de la gobernanza

are in agreement on the need to devolve powers and competences matched by fiscal resources and adequate powers of imposing taxes. Unanimously, they express their determination not to further increase the fiscal burden for taxpayers and business. In their view, consideration should be given to the idea of falling back upon the private sector and a private public partnership when it comes to implementing major projects.

In a nutshell, the political round table discussion revealed without doubt that, across the world, the issue of metropolitan governance is high on the agenda. It is of a cross-cutting nature because it embraces various institutional, jurisdictional, financial and fiscal phenomena. Moreover, it implies manifold aspects and the balance of power between players confronting each other. Metropolitan governance constantly requires negotiating, establishing partnerships, flexibility and a willingness for give-and-take. Such a debate on a question of high complexity has neverthless revealed the disparities of schemes and related experiences gathered by various metropolises, but, at the same time, the consensus of opinion on strategic questions, such as the need of devising a metropolitan vision, coordinating and securing coherence, equity, a fiscal system and competitiveness of metropolises on an international level.

Commission 1:
Metropolitan Governance
E-Government for Mobile Citizens
Workshop in cooperation with
Siemens Business Services
Friday, 13 May 2005,
14.00-16.15 h

Representatives of Siemens Business Services, the city of Vienna and the integrated transport system of Vogtland presented and illustrated new technologies in public administrations:
• A new parking management, which allows for a direct and easy control of parking zones.

stratégiques telles que l'importance de l'élaboration d'une vision métropolitaine, la coordination et la cohérence, l'équité, la fiscalité et la compétitivité des métropoles à l'échelle internationale.

Commission 1 :
Gouvernance métropolitaine
Les e-Gouvernements au service des citoyens mobiles
Atelier en coopération avec
Siemens Business Services
Vendredi 13 mai 2005,
14h00 – 16h15

Les représentants de Siemens Business Services, de la ville de Vienne et des systèmes de transport intégrés de Vogtland ont présenté et illustré de nouvelles technologies dans le domaine des administrations publiques :
• Une nouvelle gestion du stationnement, ce qui permet un contrôle direct et simple des zones de stationnement. Les conducteurs réservent leur temps de stationnement par téléphone portable, les gérants des zones de stationnement exercent un contrôle immédiat et peuvent délivrer les tickets, lesquels sont réglés par débit immédiat.

• De nouveaux services orientés vers le client sont également appliqués à Vogtland : suite à la mise en place du système de transport intégré, les infrastructures et les matériels roulants ont été renouvelés et une carte intelligente a été introduite. La billetterie et les informations sont désormais disponibles via téléphone portable .

• Illustré par le modèle d'une ville de 600 000 habitants, un nouveau type de centre d'informations et de services en place pour répondre aux questions et aux demandes des citoyens a été présenté. Avec un seul point de contact, 80 % des appels et des courriels entrants peuvent immédiatement être traités, tandis que 20 % seulement sont transférés à des spécialistes, soulageant ainsi ces derniers des affaires de routine. Une efficacité et une

metropolitana está a la orden del día en todas partes y sigue siendo de gran actualidad. Es transversal, porque abarca muchos problemas institucionales, jurisdiccionales, financieros, tributarios. Implica también compromiso y proporción de fuerzas de parte de los actores involucrados. La gobernanza metropolitana necesita constantemente negociar, establecer cooperaciones, ser flexible y capaz de compromiso. Un debate como éste, sobre un tema tan complejo, ha puesto de relieve las diferencias de modelos y de experiencias entre las ciudades, pero también las convergencias en lo que respecta a cuestiones estratégicas tales como la importancia de la elaboración de una perspectiva metropolitana, la coordinación y la coherencia, la equidad, la política de impuestos y la competitividad a escala internacional.

Comisión 1:
Gobernanza Metropolitana
Administración electrónica para ciudadanos móviles
Taller realizado con la cooperación de Siemens Business Services
Viernes, 13 de mayo de 2005, 14.00 – 16.15 horas

Los representantes de Siemens Business Services, la ciudad de Viena y del Sistema de Transporte integrado de Vogtland, presentaron e ilustraron las nuevas tecnologías en la administración pública:
• Un nuevo sistema de gestión de aparcamientos que permite el control sencillo y directo de las zonas de aparcamiento. Los conductores reservan su plaza por medio del teléfono móvil, los encargados del aparcamiento controlan y emiten el ticket, que se paga mediante tarjeta.

• En Vogtland se ha puesto en práctica un nuevo servicio de atención al cliente. Tras haber establecido un sistema integrado de transporte, se renovaron las infraestructuras y la flota de vehículos y se introdujo el uso de una "tarjeta inteligente". La emisión de tickets y la información se hacen a través del móvil.

Drivers book their parking time via mobile phone, parking lot attendants have immediate control and can issue tickets, which are cleared by direct debit.

• Customer-oriented new services are applied also in Vogtland: After the establishment of the integrated transport system, infrastructure and rolling stock were renewed and a smart card was introduced. Ticketing and information are possible via mobile phone.

• Illustrated by a model of a town with 600,000 inhabitants, a new type of information and service centre for citizens' questions and applications was presented. At a single point of contact, 80% of incoming calls and e-mails can immediately be dealt with whereas only 20% are passed on to specialists, this way relieving them from routine affairs. Increased efficiency and transparency lead to a reduction in costs and more job satisfaction.

Commission 1:
Metropolitan Governance
Solutions for Conflict-ridden Cities?
Friday, 13 May 2005,
16.30-19.00 h

Chair: Dr. Holger Kuhle, Berlin

The workshop presented the results of the trilateral cooperation between Germany represented by a Berlin team as coordinator of the project, and Israeli and Palestinian researchers in order to develop a



transparence accrue conduisent à une réduction des coûts ainsi qu'à une plus grande satisfaction professionnelle.

Commission 1 :
Gouvernance métropolitaine
Quelles solutions pour les villes en conflit important ?
Vendredi 13 mai 2005,
16h30 – 19h00

Président : Dr. Holger Kuhle, Berlin

Cet atelier a présenté les résultats de la coopération tripartite entre l'Allemagne, représentée par une équipe berlinoise coordinatrice du projet, et des chercheurs israéliens et palestiniens, en vue de développer une « perspective d'avenir » pour Jérusalem. Ce projet pourrait constituer un exemple de la manière dont il est possible d'encourager la transformation d'une ville divisée en une capitale cosmopolite.

Au nom de l'équipe allemande, le **Dr. Holger Kuhle** a exprimé l'importance de ce projet pour la ville de Berlin : « Au cours de la discussion que nous avons entretenue avec nos partenaires de Jérusalem, l'équipe berlinoise a identifié des enseignements tirés des dix dernières années d'investissement et d'innovation. Dans une certaine mesure, ce que nous, en tant qu'équipe berlinoise, sommes capables d'offrir consiste en une reconstruction critique des 16 dernières années de l'histoire de Berlin, et donc une identification et une analyse des erreurs et des opportunités manquées ». A cet égard, il a défini la relation entre, d'une part, les grands et impressionnantes projets urbains privés-publics et l'infrastructure moderne de Berlin et, d'autre part, les difficultés de combiner le savoir-faire de l'Est et de l'Ouest dans ce processus. C'est pourquoi le peuple de Jérusalem devrait se montrer critique quant à ses propres approches du développement urbain pour lequel, comme cela a été démontré à Berlin, des alternatives sont toujours possibles !

En representación del equipo alemán, el **Dr. Holger Kuhle** expresó la importancia del proyecto para Berlín: "En las conversaciones con nuestros socios de Jerusalén el equipo berlínés ha aprendido de las lecciones sobre inversión e innovación de la pasada década. Nuestra contribución, como representantes de Berlín, es una reconstrucción crítica de los últimos 16 años en la historia de Berlín para identificar y analizar los errores y las oportunidades desaprovechadas." En este sentido explicó la relación entre los impresionantes proyectos públicos y privados, la moderna infraestructura de Berlín y las dificultades surgidas para combinar el saber hacer del este y el oeste en el proceso. Los habitantes de Jerusalén tienen

• Se presentó un nuevo servicio de atención al ciudadano con una ciudad de 600.000 habitantes como modelo. Es posible atender a la vez el 80% de las llamadas y responder los correos electrónicos recibidos en un mismo lugar, mientras que sólo el 20% restante se pasa a los especialistas, de modo que se libera a estos últimos de trabajos rutinarios. La mejora en la eficiencia y la transparencia han llevado a una reducción de costes y más satisfacción laboral.

Comisión 1:
Gobernanza Metropolitana
¿Soluciones para las ciudades plagadas de conflictos?
Viernes, 13 de mayo de 2005,
16.30 – 19.00 horas

Presidencia: Dr. Holger Kuhle, Berlin

En el taller se expusieron los resultados de la cooperación trilateral entre Alemania, representada por el equipo berlínés y coordinador del proyecto, y unos investigadores de Israel y Palestina, con el fin de proyectar una "visión" para Jerusalén. El proyecto podría servir como ejemplo de cómo transformar una ciudad dividida en una capital cosmopolita.

En representación del equipo alemán, el **Dr. Holger Kuhle** expresó la importancia del proyecto para Berlín: "En las conversaciones con nuestros socios de Jerusalén el equipo berlínés ha aprendido de las lecciones sobre inversión e innovación de la pasada década. Nuestra contribución, como representantes de Berlín, es una reconstrucción crítica de los últimos 16 años en la historia de Berlín para identificar y analizar los errores y las oportunidades desaprovechadas." En este sentido explicó la relación entre los impresionantes proyectos públicos y privados, la moderna infraestructura de Berlín y las dificultades surgidas para combinar el saber hacer del este y el oeste en el proceso. Los habitantes de Jerusalén tienen

"vision" for Jerusalem. The project could serve as an example of how to support transformation from a divided city into a cosmopolitan capital.

On behalf of the German team **Dr. Holger Kuhle** expressed the relevance of this project for Berlin: "In the discussion with our partners from Jerusalem the Berlin team identified lessons learnt in the last decade of investment and innovation. To a certain extent, what we as Berlin team are able to offer is a critical reconstruction of the past 16 years of Berlin's history, and thus to point to and analyse mistakes and chances missed." In this regard, he set out the relation between the impressive public/private large urban projects and modern infrastructure in Berlin and the difficulties to combine eastern and western know-how in the process. Thus, the people of Jerusalem should be critical in their own approaches to urban development, where, as has been the experience in Berlin, alternatives are always available!

The two Jerusalem teams presented a joint "Scenario and Vision Study". According to **Dr. Shlomo Hasson**, West Jerusalem, an exceptional case, but a relatively autonomous city, could function as "a catalyst for resolving conflicts in the entire region and paving the way for reconciliation between its cultures and religions". For **Dr. Rami Nasrallah**, East Jerusalem, therefore, "a solution for Jerusalem" as a hot spot of many fundamental conflicts, "could help in resolving problems on a wider scale".

The project team traced back the historical development of the conflict "from Madrid to Camp David and beyond" and on the basis of an evaluation of mistakes made and difficulties encountered by both sides during those negotiations since 1991, drew up a summary of their suggestions. With the main focus on the issue of sovereignty, an exclusively political factor, parties involved failed to

Les deux équipes de Jérusalem ont présenté conjointement un rapport intitulé « Scénario et étude d'avenir ». Selon le **Dr. Shlomo Hasson**, Jérusalem Ouest, qui représente un cas exceptionnel mais une ville relativement autonome, pourrait fonctionner tel « un catalyseur pour résoudre les conflits dans l'ensemble de la région et montrer le chemin de la réconciliation entre les cultures et les religions ». En conséquence, pour le **Dr. Rami Nasrallah**, Jérusalem Est, « une solution pour Jérusalem », point brûlant de plusieurs conflits fondamentaux, « pourrait aider à



résoudre des problèmes à une plus grande échelle ».

L'équipe de projet a retracé le développement historique du conflit « de Madrid à Camp David et au-delà » et, sur la base d'une évaluation des erreurs commises et des difficultés rencontrées par les deux parties pendant ces négociations depuis 1991, a élaboré un résumé de ses suggestions. En portant toute leur attention au problème de la souveraineté, facteur exclusivement politique, les parties ont omis d'examiner la manière d'orchestrer une transition entre la situation tendue actuelle et une situation pacifique. Les négociations devraient être conduites par un groupe multidisciplinaire plutôt que par des hommes politiques uniquement. L'efficacité de ces négociations devrait être évaluée grâce à des facteurs tels que la sécurité dans les rues et dans les quartiers urbains, mais également en fonction de la qualité de vie

que acercarse a sus proyectos de desarrollo urbano con espíritu crítico, visto que, como se ha demostrado en Berlín, hay siempre otras alternativas posibles.

Los dos equipos de Jerusalén presentaron conjuntamente un "Estudio de escenario y visión". Para el **Dr. Shlomo Hasson**, de Jerusalén occidental, Jerusalén constituye un caso excepcional, pero con una autonomía relativa, que podría convertirse en "un catalizador para resolver conflictos en toda la región y para preparar el camino a la reconciliación entre sus culturas

y sus religiones". Para el **Dr. Rami Nasrallah**, de Jerusalén oriental, por lo tanto, "una solución para la ciudad", un foco de grandes conflictos, "podría contribuir a la resolución de problemas de mayor escala".

El equipo se remontó a la evolución histórica del conflicto "de Madrid a Camp David y más allá" y presentaron un resumen de sugerencias a partir del análisis de los errores cometidos y las dificultades a las que tuvieron que hacer frente ambos bandos durante las negociaciones desde 1991. Al centrarse en la soberanía, un factor exclusivamente político, los participantes fueron incapaces de escapar la tensión del momento para abrirse paso a un ambiente sereno de trabajo. Los moderadores de las negociaciones, en vez de haber sido políticos, deberían haber sido representantes de un grupo mixto y multidisciplinar. Los resultados tendrían que haberse evaluado en función de

consider a way of how to orchestrate a transition from the current tense situation to a peaceful state. Negotiations should be led by a multidisciplinary group rather than by politicians alone and their efficiency is evaluated via such factors as security on streets and in urban quarters but also quality of life rather than sustainable political agreements.

In "scenarios" developed for Jerusalem as a possible, but not desirable future as distinct from a vision, relations between Israelis and Palestinians were also considered: occupation, international interventions and the role of the civil society, all of which are factors of considerable impact on their quality of life. As a conclusion, the study defined a "best case", a "worst case" and an "intermediate" scenario. In a best case scenario, Jerusalem is home to two distinct capitals under the principle of "separation/integration/cooperation" with the Old Town as a special international area." In a PowerPoint presentation Jerusalem was shown when, in 2020, integration and separation will be in a good balance, i.e. as a modern metropolis in coexistence of two capitals and two municipalities with clearly defined borders but free traffic, based on the recognition of the right to self-determination.

For the time ahead, in line with recommendations from the audience, the research group suggests as follows: to invest in education, promote cooperation with those media that are in favour of peace, assist Palestinians in their struggle against poverty, involve both parties in the responsibility of respecting their borders, to encourage professional exchanges and in particular those in favour of young people devoid of ideals and hope, to support institutional dialogue, attempt at intensifying religious cooperation as well as to promote women's wider participation in the decision-making and negotiation process.

plutôt qu'en fonction des accords politiques durables.

Dans les « scénarios » élaborés comme étant un avenir possible mais non souhaitable pour la ville Jérusalem, les relations entre Israéliens et Palestiniens ont également été prises en compte : l'occupation, les interventions internationales et le rôle de la société civile, tous représentant des facteurs ayant un impact considérable sur leur qualité de vie. En conclusion, cette étude a envisagé « la meilleure des situations », « la pire des situations » et un scénario « intermédiaire ». En ce qui concerne la meilleure des situations, Jérusalem abrite deux capitales distinctes en vertu du principe de « séparation/intégration/coopération », la Vieille Ville représentant une zone internationale spéciale ». Dans une présentation PowerPoint, la ville de Jérusalem a été montrée lorsque, en 2020, l'intégration et la séparation auront trouvé leur équilibre, c'est-à-dire lorsqu'elle constituera une métropole moderne où coexisteront deux capitales et deux municipalités, aux frontières clairement définies, mais autorisant la libre circulation, en vertu de la reconnaissance du droit de disposer de soi-même.

Pour l'avenir, dans le sens des conseils donnés par l'assistance, le groupe de recherche suggère ce qui suit : investir dans l'éducation, promouvoir la coopération avec ces médias qui sont en faveur de la paix, aider les Palestiniens dans leur lutte contre la pauvreté, impliquer les deux parties dans la responsabilité du respect des frontières, encourager les échanges professionnels, et notamment ceux qui favorisent les jeunes dénués d'idéaux et d'espoir, encourager le dialogue institutionnel, tenter d'intensifier la coopération religieuse et promouvoir une plus grande participation des femmes dans les processus de décision et de négociation.

los logros para la seguridad ciudadana y la calidad de vida y no prestando atención a los acuerdos políticos conseguidos.

En su "Estudio de escenario y visión", donde desarrollaron una visión de futuro de Jerusalén posible pero no deseable y no una visión ideal, tuvieron en cuenta las relaciones entre israelíes y palestinos: la ocupación, las intervenciones internacionales y el papel de la sociedad civil, todos ellos factores que tienen un gran impacto en la calidad de vida. A modo de conclusión el estudio presentó un "mejor caso", un "peor caso" y un "escenario intermedio". En el "mejor caso" Jerusalén es la sede de dos capitales diferentes bajo el principio de "separación / integración / cooperación" con la Ciudad Vieja como zona con un "estatus internacional". En una presentación de PowerPoint se mostró a Jerusalén en 2020, con un perfecto equilibrio entre integración y separación, como una metrópolis moderna en la que coexisten dos capitales y dos municipalidades con zonas fronterizas bien marcadas, pero abierta al tráfico, basada en el reconocimiento del derecho a la autodeterminación.

El equipo y la audiencia hacen las siguientes recomendaciones para el futuro: invertir en educación, fomentar la cooperación entre aquellos medios que estén a favor de la paz, ayudar a los palestinos a erradicar la pobreza, involucrar a las dos partes en el respeto de las fronteras marcadas, promover los intercambios profesionales, y muy en particular los que apoyan a los jóvenes que han perdido sus ideales y cualquier esperanza de futuro, apoyar el diálogo institucional, fomentar la cooperación entre los grupos religiosos, involucrar a las mujeres en la toma de decisiones y en las negociaciones.

Commissions

Commissions

Comisiones

Commission 2:
Poverty and Environment
Presidency: Rio de Janeiro

Solutions for Deprived Urban Areas
Thursday, 12th May 2005,
14.00-16.15 h

Chair: Alfredo Sirkis,
Rio de Janeiro
Facilitator: Peter Palesch,
Cities Alliance

In the course of the Congress in Berlin, the Commission held two workshops on the relationship between poverty and environment. Following the ordinary working session held in close cooperation with UN-HABITAT in Rio de Janeiro, the Commission's work covering the period 2002-2005 was brought to a conclusion.

The Congress session was dedicated to case studies presented by various lecturers from Berlin, Rio de Janeiro, Brasilia, Uturu, Hyderabad and Paris on deprived urban quarters of their cities and solutions to enhance inhabitants' living conditions. These were followed by an in-depth discussion where both differences and common ground were spelt out in relation to poverty and disadvantages in developing as well as in newly industrialised countries. The project Samambaia: a model of settlements presented by **Diana Meirelles da Motta, Secretary for Urban Development and Housing, Brasilia**, was given an award on the occasion of the 2nd Metropolis Award ceremony.

Hella Dunger-Löper, Permanent Secretary, Senate Department for Urban Development, Berlin, looked into the term of poverty. Poverty as defined for the UN Millennium Development Goals (lack of basic supply of food, clean water, health care and drugs, shelter and an amount of less than 1 US \$ per day to survive) is not to be found in Western Europe. In Berlin, for instance, 15% of its inhabitants with a disposable income of less

Commission 2 :
Pauvreté et environnement
Présidence : Rio de Janeiro

Quelles solutions pour les quartiers urbains défavorisés ?
Jeudi 12 mai 2005,
14h00 – 16h15

Président : Alfredo Sirkis,
Rio de Janeiro
Rapporteur : Peter Palesch,
Cities Alliance

Au cours du Congrès de Berlin, la Commission a organisé deux ateliers sur le thème de la relation entre pauvreté et environnement. Suite à la session de travail ordinaire organisée en étroite coopération avec UN-HABITAT à Rio de Janeiro, le travail de la Commission couvrant la période 2002 – 2005 a été mené à son terme.

La session du Congrès était consacrée aux études de cas présentées par plusieurs intervenants provenant de Berlin, Rio de Janeiro, Brasilia, Uturu, Hyderabad et Paris, qui concernaient les quartiers urbains défavorisés de leurs villes et les solutions visant à améliorer les conditions de vie de leurs habitants. Ces études de cas ont été suivies d'une discussion en profondeur au cours de laquelle les différences, mais aussi les points communs ont été expliqués en rapport avec la pauvreté et les inégalités dans les pays en développement comme dans les pays nouvellement industrialisés. Le projet Samambaia : un modèle de logements présenté par **Diana Meirelles da Motta, ministre pour l'Urbanisme et le Logement, Brasilia**, a été récompensé à l'occasion de la 2ème cérémonie de remise des prix de Metropolis.

Hella Dunger-Löper, secrétaire d'Etat à l'Administration sénatoriale pour l'Urbanisme, Berlin, a mis l'accent sur le terme de pauvreté. La pauvreté telle qu'elle est définie dans le cadre des Objectifs du Millénaire pour le Développement (manque en aliments de base, eau potable, accès aux soins et

Comisión 2:
Pobreza urbana y medio ambiente
Presidencia: Río de Janeiro

Soluciones para las áreas más pobres
Jueves, 12 de mayo de 2005,
14.00 – 16.15 horas

Presidente: Alfredo Sirkis,
Río de Janeiro
Moderador: Peter Palesch,
Alianza para las Ciudades

Durante el Congreso de Berlín la comisión organizó dos talleres sobre la relación entre pobreza y medio ambiente.
Tras la sesión ordinaria celebrada con la colaboración de UN-HABITAT en Río de Janeiro, se dio por cerrado el trabajo de la Comisión para el periodo 2002 – 2005.

La sesión del Congreso se centró en los trabajos presentados por varios participantes de Berlín, Río de Janeiro, Brasilia, Uturu, Hyderabad y París, todos ellos relacionados con la vida en los barrios más pobres de sus ciudades y con las soluciones propuestas para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos. Seguidamente hubo discusiones en profundidad que abarcaron las diferentes opiniones en los temas de la pobreza y las necesidades de los países en desarrollo y de los de industrialización más reciente. El proyecto Samambaia: un modelo de asentamiento presentado por **Diana Meirelles da Motta, secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de Brasilia**, fue premiado en ocasión de la 2da. Edición de premios Metropolis.

Hella Dunger-Löper, secretaria de Estado del Departamento de Urbanismo del Senado de Berlín, analizó el término "pobreza". La pobreza tal y como se describe el término en los "Objetivos de Desarrollo del Milenio" de la ONU (falta de alimentos básicos, de agua potable, de asistencia sanitaria y medicamentos, de un techo y de una suma de dinero inferior a un dólar americano al día para sobrevivir) no existe en Europa occidental.

than 600 Euros per month are regarded to be poor. Poverty is a relative term when compared with a given societal situation and the average living standard. Poverty is equal to the exclusion or lack of participation in social, economic, political, societal life and culture. A critical phenomenon is especially to be seen in the degree of concentration relating to inhabitants lacking any adequate educational background, to higher-than-average unemployment (in particular of young people) among migrants showing insufficient assimilation and to large families disposing of an income below average in certain urban quarters. It will only be possible to improve the situation in case inhabitants can be stimulated into taking part in initiatives to upgrade their quarters. This is seen to be a difficult and long-drawn-out process that, in Berlin, was set in train with the programme "Social city – district management" which, from the onset, has yielded remarkable results as yet.

Alfredo Sirkis, Río de Janeiro, reported on experiences garnered in a sustained effort to legalise and integrate "informal areas", i.e. urban quarters built with no regard to urban planning, and to a large extent, beyond any state regulation and control. These "favelas, townships, bidonvilles, slums" sprawl Rio de Janeiro on hills and mountainsides, but come to expand into residential areas of the middle class. Approximately 20% of Rio's inhabitants live within these areas. It is impossible to turn a blind eye to resultant problems and their environmental impact. Seen in a historical perspective, three phases of coming to grips with these problems can clearly be distinguished:

- Repression (in the early 1970s, driving out inhabitants, destruction of their houses),
- laissez-faire (in the 1980s, a policy of non-interference resulting in major ecological and social problems),
- integration (efforts made to integrate those areas into the urban structure since around 1990).

médicaments, logement et moins d'1 \$ par jour pour survivre) n'existe pas en Europe occidentale. A Berlin, par exemple, 15 % des habitants bénéficient d'un revenu inférieur à 600 Euros par mois et sont donc considérés comme pauvres. La pauvreté est un terme relatif lorsqu'il est confronté à une situation sociétale donnée et au niveau de vie moyen. La pauvreté revient à l'exclusion ou au manque de participation à la vie sociale, économique, politique, sociétale et culturelle. Un phénomène critique doit tout particulièrement être considéré par rapport au degré de concentration d'habitants n'ayant pas reçu une éducation adéquate, du taux de chômage plus haut que la moyenne (en particulier chez les jeunes) parmi les migrants faisant montre d'une intégration insuffisante, et des grandes familles dont le revenu est inférieur à la moyenne dans certains quartiers urbains. Il ne sera possible d'améliorer la situation que lorsque les habitants pourront être stimulés à participer aux initiatives visant à améliorer leurs quartiers. Il s'agit d'un processus difficile et long à mettre en place que celui qui a été lancé à Berlin avec le programme « ville sociale - gestion de quartier », programme qui, depuis son lancement, a obtenu des résultats remarquables.

Alfredo Sirkis, Río de Janeiro, a évoqué les expériences recueillies dans un effort durable pour légaliser et intégrer les « quartiers non officiels », c'est-à-dire les quartiers urbains construits sans considération de l'urbanisme, et dans une large mesure, en enfreignant tout règlement et contrôle de l'Etat. Ces « favelas, townships, bidonvilles, taudis » ont étendu la ville de Rio de Janeiro sur les collines et les versants de la montagne, mais sont venus se répandre dans les zones résidentielles de la classe moyenne. Environ 20 % des habitants de Rio vivent dans ces quartiers. Il est impossible de fermer les yeux sur les problèmes qui en résultent et leur impact sur l'environnement. D'un point de vue historique, trois phases de tentatives de résolution

Por ejemplo en Berlín consideramos como "pobre" a un 15% de la población con una renta inferior a 600 euros al mes. La pobreza es relativa si se comparan sociedades y niveles de vida medios. La pobreza equivale a la exclusión social o a la falta de participación en la vida social, económica, política y cultural. Un fenómeno grave es la concentración de habitantes sin estudios, un desempleo superior a la media (en particular entre los jóvenes que se mudan a las ciudades en busca de trabajo y no consiguen integrarse) y familias numerosas con rentas básicas inferiores a la media en ciertos barrios de las ciudades. La situación solo cambiará cuando los habitantes se animen a tomar parte en iniciativas para mejorar sus barrios. Es un proceso largo que ya se inició en Berlín con el proyecto "Ciudad social – gestión de distrito", que por el momento está dando buenos resultados.

Alfredo Sirkis, Río de Janeiro, habló de los esfuerzos realizados para legalizar e integrar "áreas informales": zonas urbanas construidas sin permiso, sin urbanizar y fuera del control del Estado. En Río de Janeiro estas "favelas", "townships", "bidonvilles", o "barrios de chabolas" ocupan las colinas y las laderas de los montes y algunas incluso se desarrollan en el seno de los barrios de clase media. Alrededor de un 20% de los habitantes de Río vive en estos barrios. Resulta imposible ignorar los problemas que se derivan de esta realidad y su impacto medioambiental. Desde una perspectiva histórica, hay tres fases que se siguen cuando nos enfrentamos a esta realidad:

- Represión: a principios de los años setenta, mediante la expulsión de los habitantes, destruyendo sus casas.
- "Laissez-faire": dejar hacer, una política de "no intervención" que resultó en una crisis ecológica y social (años ochenta del siglo pasado).
- Integración: esfuerzos realizados para integrar esas zonas en el

Integration means legalising those structures in place providing they do not give rise to real dangers for inhabitants and the environment, establishing a minimum infrastructure and linking it to the city, and taking action to bring down environmental damage while opening up employment opportunities for the people.

This successful strategy was exemplified by **Diana Mereilles da Motta**. Since 1989, within the framework of the "Samambaia Progressive Housing Project for Low-income Families", inhabitants of Brasilia's slums, subsequent to their consent to the project were resettled to Samambaia (approx. 25 km away from the city centre of Brasilia). In doing so, neighbourhoods, as far as possible, could be preserved in their entire shape. The government made available land, material, advice and favourable credit facilities. Inhabitants, under technical guidance, were thus able to build their own new houses, now in accordance with legal requirements. And what is more, they not only have become proprietors in the process, but also respected citizens for the first time in their life. A new city has developed that, today, has more than 215,000 inhabitants, a fundamental infrastructure including schools and health care centres, small trade and industrial settlements and connections to the transportation system of the city.

Prof. Geoffrey I Nwaka, Abia State University Uturu, Nigeria, expressed doubts about a "common development line" for cities that are situated even on different continents. "The city of Lagos will never be like Berlin". By the same token, a scheme that is workable under prevalent conditions in Latin America cannot be applied to Africa. Informal settlements found in African cities are too large in extent and, besides, are growing too fast. Lagos, for instance, has approximately 60–80% of its whole population, whereas Rio has "only" 15–20% of it. African cities have grown in an informal way and are

de ces problèmes peuvent être clairement distinguées :

- répression (au début des années 1970, en chassant les habitants, en détruisant leurs maisons) ;
- laissez-faire (dans les années 1980, une politique de non-intervention qui a entraîné des problèmes écologiques et sociaux majeurs) ;
- intégration (efforts déployés pour intégrer ces quartiers dans la structure urbaine depuis 1990 environ).

Intégrer signifie légaliser ces structures, étant donné qu'elles ne supposent pas de réels dangers pour les habitants et l'environnement, en y établissant une infrastructure minimum et en les reliant à la ville, mais aussi en prenant des mesures pour réduire les dégâts sur l'environnement tout en développant les opportunités d'emploi pour le peuple.

Cette stratégie réussie a été illustrée par **Diana Mereilles da Motta**. Depuis 1989, dans le cadre du « Projet de logement progressif pour les familles à faible revenu à Samambaia », les habitants des taudis de Brasilia, suite à leur consentement vis-à-vis du projet, ont été relogés à Samambaia (environ 25 km du centre ville de Brasilia). Ce faisant, les quartiers, dans la mesure du possible, pouvaient conserver leur structure. Le gouvernement a mis à disposition des terres, du matériel, des conseils et des facilités de crédit avantageuses. Les habitants, soutenus par des conseils techniques, ont dès lors été capables de construire leur propre nouvelle maison, cette fois conformément aux exigences légales. Par ailleurs, ils ne sont pas uniquement devenus propriétaires grâce à ce processus, mais également des citoyens respectés pour la première fois de leur vie. Une nouvelle ville s'est ainsi développée. Elle compte aujourd'hui plus de 215 000 habitants, possède des infrastructures fondamentales telles que des écoles et des centres de soins, de petits commerces et industries, ainsi

entramado urbano (desde el año 1990).

La integración pasa por la legalización de las estructuras existentes, siempre y cuando no presenten ningún tipo de riesgo para los habitantes o el medio ambiente, creando unas infraestructuras mínimas y comunicándolas con la ciudad, actuando con el fin de reducir el impacto medioambiental y dando nuevas oportunidades laborales a sus habitantes.

Diana Mereilles da Motta presentó un ejemplo de esta estrategia que ya se ha realizado con éxito. Desde 1989, y dentro del "Proyecto Samambaia de viviendas para familias de bajos recursos", se llevó a cabo el traslado – con su consentimiento – de los habitantes de los barrios marginales de Brasilia a Samambaia (a unos 25 km del centro de la ciudad). De este modo resultó más fácil, dentro de lo posible, conservar la estructura de los barrios en su totalidad. El Gobierno proporcionó terreno, materiales de construcción, asesoramiento y créditos preferenciales. Con el apoyo técnico los habitantes construyeron sus propias viviendas dentro del marco de la ley. Y es más, en el proceso se convirtieron al mismo tiempo en propietarios de sus propias viviendas y en ciudadanos dignos de todo respeto por primera vez en su vida. La ciudad que crearon tiene hoy más de 215.000 habitantes, con escuelas, ambulatorios, comercios, industria y está comunicada con la red de transporte de la capital.

El Prof. Geoffrey I Nwaka, de Abia State University, Uturu, Nigeria, puso en duda el concepto de "un desarrollo común" válido para ciudades que están situadas incluso en continentes diferentes. "La ciudad de Lagos nunca será como Berlín". Un proyecto realizable en América Latina no puede trasladarse a África. Los asentamientos "informales" de las ciudades africanas son demasiado grandes y crecen a un ritmo muy rápido. Un 60–80% de la población de Lagos vive en asentamientos de este tipo,

largely devoid of any organisational structure. While London had several centuries to develop, Lagos, in turn, has grown to become a megacity rather overnight. Neither has the city any political structure and, hence, is incapable of taking responsible action, nor does it own a mayor responsible for the city as a whole. Nigeria, instead, is marked by a fragmentation of 774 "local governments" disposing of insufficient financial resources and lacking any decision-making authority. There is no coherent strategy either to cope with informal settlements and urban quarters, but rather a policy mix founded on pragmatism and eclecticism, such as for instance an effort to boost informal economy by granting micro financing. It is of vital importance for the public administration to streamline and consolidate its power of decision so as to enable their inhabitants to really build their own lives.

Dr. N. Ashok Kumar, Regional Centre for Urban and Environmental Studies, Osmania University, Hyderabad, highlighted the importance of clearly defining the term of poverty and the need of detailed knowledge relating to its various manifestations along with a sufficient data base for a successful fight against poverty. Since the 1980s, the central government and the government of the state Andhra Pradesh have set about drawing up integrated, inclusive programmes to reduce poverty as former projects had failed to achieve any satisfactory result. Within the framework of these projects, certain segments presenting difficulties (e.g. women) and aspects of reducing poverty (e.g. job creation, education and vocational training, healthy living environment) are appropriately taken into consideration. According to the favourable new approach, a further devolution of power is one of the project component to stimulate the poor and provide them with suitable models of self-help and of mutual assistance for self-government. Likewise, the private sector and NGOs are engaged in this process.

que des liaisons vers le système de transport de la ville.

Le Prof. Geoffrey I Nwaka, Abia State University Uturu, Nigeria, a fait part de ses doutes quant à une « direction de développement commune » à toutes les villes, même situées sur des continents différents. « La ville de Lagos ne sera jamais comme Berlin ». D'ailleurs, un projet envisageable en fonction des conditions qui prévalent en Amérique latine ne peut être appliqué à l'Afrique. Les logements non officiels que l'on trouve dans les villes africaines sont trop nombreux et, de plus, se multiplient beaucoup trop vite. Par exemple, entre 60 % et 80 % des habitants de Lagos vivent dans ces logements, tandis qu'à Rio, ils ne représentent « qu'entre » 15 % et 20 % de la population.

Les villes africaines se sont développées de manière informelle et sont fortement dénuées de toute structure organisationnelle. Tandis que Londres a mis des siècles pour se développer, Lagos est pratiquement devenue une métropole du jour au lendemain. La ville n'a ni structure politique, c'est pourquoi, elle est incapable de prendre les mesures nécessaires, ni même un maire responsable de la ville tout entière. A la place, le Nigeria est marqué par une fragmentation de 774 « gouvernements locaux » ne disposant pas des ressources financières suffisantes et dénués d'autorité décisionnaire. Il n'existe aucune stratégie cohérente, ni pour faire face aux logements non officiels ni aux quartiers urbains, mais plutôt un mélange de politiques fondées sur le pragmatisme et l'éclectisme, comme par exemple, un effort pour stimuler l'économie souterraine en accordant des micro-financements. Il est essentiel pour l'administration publique de rationaliser et de consolider son pouvoir de décision en vue de permettre à ses habitants de bâtir véritablement leur propre vie.

Le Dr. N. Ashok Kumar, du Centre régional des études urbaines et environnementales, Osmania University, Hyderabad, a insisté sur

mientras que en Río se habla del 15 al 20%. Las ciudades de África han crecido de manera descontrolada y carecen de cualquier tipo de estructuras de organización.

Mientras que Londres se transformó a lo largo de varios siglos, Lagos se ha convertido en una ciudad enorme prácticamente de la noche a la mañana. No hay estructuras políticas –no cuenta con un Alcalde que gobierne la ciudad en su totalidad, y por lo tanto resulta difícil emprender acciones responsables. En Nigeria encontramos un fenómeno de fragmentación en 774 "gobiernos locales" que carecen de recursos financieros y de la autoridad suficiente. No hay coherencia en las estrategias para regular los asentamientos ilegales ni para los barrios urbanos, sino que únicamente se cuenta con una política basada en el pragmatismo y el ecletismo. Sirvan de ejemplo los esfuerzos para impulsar la economía informal por medio de microcréditos. La administración pública tiene que coordinar y consolidar mejor su poder de decisión para sentar las bases sobre las que los ciudadanos puedan construir sus vidas.

El Dr. N. Ashok Kumar, del Centro regional para estudios urbanos y de medio ambiente, Universidad de Osmania, Hyderabad, resaltó la importancia de definir claramente el término "pobreza" y la necesidad de ejemplificar todas sus manifestaciones con una base de datos que resulte útil a la hora de luchar contra la pobreza. Desde los años ochenta del pasado siglo el Gobierno central y el Gobierno del Estado de Andhra Pradesh han colaborado, tras haber visto cómo fracasaron algunos proyectos anteriores, en la realización de programas integrados e inclusivos para la reducción de la pobreza. Con estos nuevos proyectos se han acometido algunas de las problemáticas más graves (como la situación de la mujer) y se han estudiado medidas contra la pobreza para fomentar el empleo, la educación y formación vocacional y para crear un entorno de

Commissions

Commissions

Comisiones

Joseph Trehel, Regional Council of Île-de-France, emphasised common ground shared by all stakeholders in their worldwide fight against poverty, what is perceptible in particular in their approach of participation and their intense dialogue with all partners involved despite all their differences. He described the way how structural change affected small cities within the metropolitan region of Paris (banlieue) in their urban structure that was greatly shaped by the automotive industry, and how local communities suffered from economic problems entailing social consequences (e.g. a high degree of concentration as regards low-income families, economic decline in residential areas, forming of ghettos, youth unemployment and delinquency).

The whole metropolitan area really affords ample opportunities to find employment, but many inhabitants are simply not willing to leave their neighbourhoods for a new job. There is a need to encourage people in their willingness to show greater occupational mobility and beyond to overcome the city boundary both in people's mind and in planning and decision-making structures. What is more, social cohesion of intact neighbourhoods is to be furthered by empowering responsible groups (e.g. parents and teachers) and through neighbourhood management based on civic participation.

The Role of Women in the Fight for a Better Urban Environment

Friday, 13 May 2005,
09.30-12.00 h

Chair: Arlette López Trujillo,
federal State of Mexico
Facilitator: Cornelia Poczka, Berlin

Opened by an introductory lecture delivered by **Arturo Montiel Rojas, Constitutional Governor of the Federal State of Mexico**, this workshop was devoted to "Urban Growth and Women's Role in their Fight for a Preservation of Natural Resources and a Sustainable Development". The discussion held within the

l'importance d'une définition claire du terme de pauvreté ainsi que sur la nécessité d'avoir des connaissances détaillées sur ses diverses manifestations et une base de données suffisante afin de lutter efficacement contre la pauvreté. Depuis les années 1980, le gouvernement central et le gouvernement de l'Etat Andhra Pradesh ont entrepris de mettre au point des programmes complets et intégrés visant à réduire la pauvreté étant donné que les projets précédents n'avaient produit aucun résultat satisfaisant. Dans le cadre de ces projets, certains segments présentant des difficultés (par ex. les femmes) et certains aspects visant à la réduction de la pauvreté (par ex. création d'emplois, éducation et formation professionnelle, environnement de vie sain) sont pris en compte de manière adéquate. Selon la nouvelle approche favorable, une nouvelle délégation du pouvoir constitue l'une des composantes du projet visant à stimuler les pauvres et à leur fournir des modèles adaptés d'auto-assistance et d'assistance mutuelle pour l'auto-gouvernement. En outre, le secteur privé et des ONG sont impliqués dans ce processus.

Joseph Trehel, Conseil régional d'Île-de-France, a mis en avant les points communs à l'ensemble des parties en question dans leur lutte mondiale contre la pauvreté, ce qui est perceptible dans leur approche de participation et leur dialogue intense avec tous les partenaires impliqués en dépit de toutes leurs différences. Il a décrit la manière dont un changement structurel affectait les petites villes de la banlieue de Paris dans leur structure urbaine qui a largement été définie par l'industrie automobile, et la manière dont les communautés locales souffraient de problèmes économiques, ce qui engendrait des conséquences sociales (par ex. une forte concentration des familles à revenu faible, déclin économique dans les quartiers résidentiels, formation de ghettos, chômage des jeunes et délinquance).

L'ensemble de la banlieue regorge

vida saludable. Este nuevo enfoque pretende dotar de más poderes a los individuos más desfavorecidos y proporcionarles modelos apropiados de autoayuda y autogestión. Este proceso cuenta también con el apoyo de organizaciones no gubernamentales y del sector privado.

Joseph Trehel, del Consejo Regional de Île-de-France, se refirió a los intereses compartidos por todos los que desean luchar contra la pobreza en el mundo. Prueba de ello es el valor que se concede a la participación y al diálogo entre todas las partes, por muy diferentes que éstas sean. Habió de cómo los cambios estructurales provocados por la industria del automóvil han afectado a la estructura urbana de los pequeños núcleos urbanos del área metropolitana de París. Explicó cómo los problemas económicos son la causa de los problemas sociales (la alta concentración de familias con bajos ingresos, el declive económico de las zonas residenciales, la formación de guetos, el paro juvenil y la delincuencia).

En el área metropolitana hay oportunidades de trabajo, pero muchos de sus habitantes no están dispuestos a cambiar de empleo y abandonar sus barrios. Es necesario animar a los habitantes a que salgan de su entorno habitual en busca de mejores oportunidades laborales. Hay que eliminar las "fronteras ciudadanas" de la mente de la gente y de aquéllos que planifican y toman decisiones. La cohesión social de una comunidad se potencia si se dota de poderes a los grupos más responsables (como profesores y padres) y si se gestionan los barrios contando con la participación de los ciudadanos.

El papel de la mujer en la lucha por un entorno urbano mejor
Viernes, 13 de mayo de 2005,
9.30 – 12.00 horas

Presidenta: Arlette López Trujillo,
México
Moderadora: Cornelia Poczka,
Berlín

framework of the 1st Women's Network of Metropolis was a great success as was confirmed by participants in the Congress and representatives from the federal State of Mexico, Berlin, Rio de Janeiro, Cape Town, Teheran and Bamako.

véritablement de vastes opportunités d'emplois, mais beaucoup d'habitants ne veulent tout simplement pas quitter leur quartier pour un nouvel emploi. Il est nécessaire d'encourager les personnes dans leur volonté de faire preuve d'une plus grande mobilité professionnelle et, plus loin encore, à dépasser les frontières de la ville, à la fois dans l'esprit des gens et dans les structures décisionnaires et d'aménagement. Par ailleurs, la cohésion sociale doit être favorisée dans les quartiers sans problème en donnant les pleins pouvoirs aux groupes responsables (par ex. parents et enseignants) et par le biais d'une gestion des quartiers qui se fonde sur une participation civique.

Le rôle des femmes dans la lutte pour un meilleur environnement
Vendredi 13 mai 2005,
9h30 – 12h00

Présidente : Arlette López Trujillo,
Mexico
Rapporteur : Cornelia Poczka,
Berlin

Ouvert par un discours d'introduction prononcé par **Arturo Montiel Rojas, gouverneur constitutionnel de l'Etat fédéral de Mexico**, cet atelier a été consacré à « La croissance urbaine et [au] rôle des femmes dans la lutte pour la préservation des ressources naturelles et pour le développement durable ». La discussion qui s'est tenue dans le cadre du 1er Réseau des Femmes de Metropolis a été un véritable succès, comme cela a été confirmé par les participants au Congrès et les représentants de l'Etat fédéral de Mexico, Berlin, Rio de Janeiro, Le Cap, Téhéran et Bamako.

Este taller, en torno a "El crecimiento de las ciudades y el papel de la mujer en la lucha por la conservación de los recursos naturales y el desarrollo sostenible", se abrió con una presentación a cargo de **Arturo Montiel Rojas, gobernador constitucional del Estado Federal de México**. El debate tuvo lugar dentro del marco de la I Red de Mujeres de Metropolis y tanto los participantes al Congreso como los representantes del Estado de México, de Berlín, Río de Janeiro, Ciudad del Cabo, Teherán y Bamako corroboraron su éxito.

Commissions

Commissions

Comisiones

Commission 3:
Urban Waste Management
Presidency: Barcelona
Coordinator: Enric Garriga,
Barcelona

Chairs: Jean François Apoko,
Brazzaville, José Cuervo, Barcelona
Facilitators: Enric Garriga, Barce-
lona, Carles Conill, Barcelona

Workshops on 13th and 14th
May 2005
**Eco-Design, Environment-
friendly Products**
**Environment Management of
Big Events, and Recycling**

For the Commission 3 the Berlin Congress of Metropolis marked the end of a comprehensive work programme covering the action period 2002-2005 and included three sessions, two workshops and an instructive field trip to the company ALBA's new recycling plant for the treatment of urban waste. Moreover, the work of the Commission 3 encompassed its regular work sessions, that of 2003 held in Ixtapan de la Sal, and of 2004 in Barcelona as well as expert advice rendered to the cities of Quito, La Paz and Brazzaville, and, finally, its extensive final report.

The first workshop dealt with the subject of "Eco-design and Environment-friendly Products as a Means of Avoiding Waste" chaired by Jean F. Apoko, adviser to the mayor's office of Brazzaville, and presented by Enric Garriga as the coordinator of the Commission 3. Varied lectures, for instance on strategies for resource circulation and sustainable consumer products in Australia, given by representatives from the University of Vienna, the Environment Protection Agency (EPA) Victoria, the Berlin Sanitation Department (BSR) Berlin, the cities of Daejon and Mashhad were at the heart of this workshop session. Impacts of eco-design and environment-friendly products on the quantity of waste were analysed and broadly discussed.

Commission 3 :
Gestion des déchets urbains
Présidence : Barcelone
Coordinateur : Enric Garriga,
Barcelone

Présidents : Jean François Apoko,
Brazzaville, José Cuervo, Barcelone
Rapporteurs : Enric Garriga, Barce-
lona, Carles Conill, Barcelone

Ateliers des 13 et 14 mai 2005
**Un design écologique et des
produits écologiques**
**Gestion de l'environnement
lors de grandes manifestations
et recyclage**

Pour la Commission 3, le Congrès de Metropolis à Berlin a marqué la fin d'un programme de travail complet couvrant la période d'action 2002 – 2005, et a inclus trois sessions, deux ateliers et une sortie très éducative à la nouvelle station de recyclage pour le traitement des déchets urbains de la société ALBA. Par ailleurs, le travail de la Commission 3 s'est composé de ses sessions de travail régulières, celle de 2003 ayant été organisée à Ixtapan de la Sal et celle de 2004 à Barcelone, des conseils experts qu'elle a prodigué aux villes de Quito, La Paz et Brazzaville, et, finalement, de son rapport définitif de grande envergure.

Le premier atelier a abordé le sujet du « design écologique et des produits écologiques comme moyen d'éviter les déchets », atelier présidé par Jean F. Apoko, conseiller du bureau du maire de Brazzaville, et a été présenté par Enric Garriga, coordinateur de la Commission 3. Au travers des divers discours, par exemple sur les stratégies de circulation des ressources et les biens de consommation durable en Australie, prononcés par des représentants de l'Université de Vienne, de l'Agence pour la Protection de l'Environnement (APE) de Victoria, ou du Département sanitaire de Berlin (BSR), les villes de Daejon et Mashhad ont été au cœur de cette session d'atelier. Les impacts du design écologique et des produits écologiques sur la quantité

Comisión 3:
Gestión Urbana de Residuos
Presidencia: Barcelona
Coordinador: Enric Garriga,
Barcelona

Presidentes: Jean François Apoko,
Brazzaville; José Cuervo, Barcelona
Moderadores: Enric Garriga, Barce-
lona; Carles Conill, Barcelona

Talleres del 13 y 14 de mayo
de 2005
**Ecodiseño, compra verde y
gestión ambiental de grandes
eventos y reciclaje**

Completando el amplio trabajo desarrollado por la Comisión 3 durante el período 2002 – 2005, que ha incluido las reuniones de trabajo ordinarias en Ixtapan de la Sal en el 2003 y en Barcelona en el 2004, y las asistencias técnicas a las ciudades de Quito, La Paz y Brazzaville, la Comisión realizó tres actividades durante la reunión de Metropolis en Berlín, dos talleres participativos y una interesante visita técnica a la planta de tratamiento de residuos de la empresa ALBA en esta capital.



Un primer taller trató sobre la temática del "Ecodiseño y Compra Verde", bajo la presidencia de Jean F. Apoko, consejero de la Alcaldía de Brazzaville y la moderación de Enric Garriga, coordinador de la Comisión 3. En este taller se presentaron ponencias de la Universidad de Viena, de la EPA Victoria, de BSR Berlín, de Daejon y de Mashhad, y se estudiaron y deba-

The second workshop on the topic "Environment Management of Big Events" was under the chair of José Cuervo, President of the Commission 3, and presented by Carles Conill, manager of EMMA (environment agency of the metropolitan region Barcelona). In this workshop, case studies prepared by Sydney, Paris, Madrid, Alexandria, Berlin and the position of Metropolis were put forward for a searching discussion. Cities that organised Olympics, world championships or big events came forward with remarkable examples and suggestions.

In the final workshop that was organised as a field trip the technology and ecological efficiency of a new recycling plant for urban waste in Berlin were analysed on the spot.

de déchets ont été analysés et largement débattus.

Le deuxième atelier, sur le thème de la « gestion de l'environnement lors de grandes manifestations » a été présidé par José Cuervo, président de la Commission 3, et présenté par Carles Conill, responsable d'EMMA (agence environnementale de la région métropolitaine de Barcelone). Lors de cet atelier, les études de cas préparées par Sydney, Paris, Madrid, Alexandrie, Berlin, ainsi que la position de Metropolis ont été mis en avant lors d'une discussion perspicace. Les villes qui ont organisé les Jeux Olympiques, les championnats du monde ou de grandes manifestations ont pu fournir des exemples et des suggestions remarquables.

Lors du dernier atelier organisé autour d'une sortie instructive, la technologie et l'efficacité écologique d'une nouvelle usine de recyclage des déchets urbains de Berlin ont pu être analysées sur place.

tieron las influencias del diseño de los productos y la compra verde sobre la gestión final de los residuos urbanos.

El segundo taller, sobre "Gestión ambiental en las grandes manifestaciones y eventos", fue presidido por José Cuervo, presidente de la Comisión, y moderada por Carles Conill, gerente de la EMMA. Este taller debatió los casos de Sidney, París, Madrid, Alejandría, Berlín y el propio posicionamiento de Metropolis, con interesantes ejemplos y propuestas de las ciudades que organizan olimpiadas, campeonatos mundiales o reuniones multitudinarias.

En el último taller, bajo el formato de visita técnica, se estudió la eficiencia ecológica de la nueva planta de tratamiento de residuos, y la tecnología aplicada al reciclaje.

Commissions

Commissions

Comisiones

Commission 4: Urban Mobility Management

Presidency: Berlin

Chairs: Ingeborg Junge-Reyer,
Berlin, Marie-Pierre Digard, Paris,
Île-de-France

Mobility and New Car Technologies

In cooperation with
Volkswagen AG
Thursday, 12th May 2005,
14.00-16.15 h

One of the basic problems in the world's ever growing metropolises is the increase in traffic along with the rise in hazardous emissions, the number of accidents, congestion and dependence on fossil energies. Representatives of Volkswagen reported on the company's research programmes: sustainable individual urban mobility, transport simulation in conurbations, Traffic-Online, travel services and traffic management, and new drive and fuel schemes. The future is with driver's assistance: warning systems will help drivers avoid collisions, car-to-car navigation will inform them about incidents behind the next curve, a crossing assistant will provide information and control traffic lights, other systems help keep the necessary distance to the car in front.

Traffic simulation affords detailed data on the efficiency of new information and communication technologies in terms of the flow of traffic, emissions and their environmental impact, driver's performance and effects of new drive and fuel systems. Initial traffic analyses on both macro- and micro-level were carried out in Berlin. The objective is a more efficient use of the infrastructure. One of the options is e.g. to open additional lanes of arterial roads for incoming traffic in the morning, and for the outgoing one in the afternoon. The simulation makes it possible to study the effect on inner-city areas that are most affected.

In order to keep traffic flowing, a new concept was developed

Commission 4 : Gestion de la mobilité urbaine

Présidence : Berlin

Présidentes : Ingeborg Junge-Reyer,
Berlin, Marie-Pierre Digard, Paris,
Île-de-France

Mobilité et nouvelles technologies automobiles

En coopération avec Volkswagen AG
Jeudi 12 mai 2005,
14h00 – 16h15

L'un des problèmes de base dans les métropoles mondiales toujours plus grandes est l'augmentation de la circulation entraînant les émissions dangereuses, du nombre d'accidents, des embouteillages et de la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles. Les représentants de Volkswagen ont évoqué des programmes de recherche de leur société : mobilité urbaine individuelle durable, simulation des transports dans les conurbations, circulation en ligne, gestion des services de déplacement et de circulation, et nouveaux projets relatifs à l'entraînement et au carburant.

L'avenir se fera avec l'assistance au conducteur : des systèmes d'avertissement aideront les conducteurs à éviter les collisions, une navigation de voiture à voiture les informera des incidents survenus après le prochain virage, un assistant aux croisements fournira des informations et contrôlera les feux de circulation, d'autres systèmes permettront de respecter la distance de sécurité par rapport à la voiture qui précède.

La simulation de la circulation offre des données détaillées sur l'efficacité des nouveaux techniques informatiques et de communication en termes de flux de la circulation, d'émissions et de leur impact sur l'environnement, de performance du conducteur et d'effets des nouveaux systèmes d'entraînement et de carburant. Les premières microanalyses et macro-analyses de la circulation ont été menées à Berlin. L'objectif est d'atteindre une utilisation plus efficace de l'infrastructure. Une des options consiste par ex. à ouvrir des voies supplémentaires

Comisión 4: Gestión de la Movilidad Urbana

Presidencia: Berlín

Presidentas: Ingeborg Junge-Reyer,
Berlín, Marie-Pierre Digard, Comunidad de Île-de-France

Movilidad y nuevas tecnologías del automóvil

En colaboración con Volkswagen AG
Jueves, 12 de mayo de 2005,
14.00 – 16.15 horas

Uno de los problemas a los que se enfrentan las grandes urbes del planeta, con su acelerado ritmo de crecimiento, es el aumento del tráfico rodado junto con el aumento de las emisiones tóxicas, el número de accidentes, la congestión del tráfico y la dependencia de los combustibles fósiles.

Los representantes de Volkswagen informaron acerca de los programas de investigación de la empresa: la movilidad individual sostenible en las ciudades, simulación del transporte en grandes conurbaciones, tráfico on-line, servicios al viajero, gestión del tráfico y nuevos programas de conducción y de empleo de combustibles.

El futuro está en la asistencia al conductor: sistemas de preaviso que ayudarán al conductor a evitar colisiones, sistemas de navegación "car-to-car" entre vehículos para intercambiar información en tiempo real, un asistente le informará en los cruces y controlará los semáforos, otros sistemas le ayudarán a mantener la distancia con el vehículo precedente. La simulación del tráfico proporciona datos sobre la eficacia de las nuevas tecnologías informáticas cuando se aplican a la circulación de vehículos, al impacto medioambiental de las emisiones, a la conducción de la persona al volante o a los resultados de los nuevos programas de conducción y de empleo de combustibles.

Berlín realizó estudios del tráfico a un nivel macro y micro con el objetivo final de potenciar un uso más eficiente de las infraestructuras. Una de las opciones propuestas es, por ejemplo, la habilitación de ca-



using the anonymous data of mobile phone networks. Status signals from mobile phones and the ratio of incoming and outgoing calls provide data like the travelling time from one GSM cell to the other, and herewith help detect congestions. The data obtained proved to give a fast and reliable picture of traffic conditions.

Unlike currently operated navigation systems, new communication networks enable the system installed in cars not just to receive data, but to actively respond within the system. Mobile services provide information not only about the route to a certain destination, but apart from the mere data on current traffic conditions include information and suggestions about the area in question tuned to the time of day and driver's requests and desires. The result is a splitting and better flow of traffic, and



a more efficient and broader use of the infrastructure.

The final contribution dealt with the future development of drive and fuel systems. It is to be expected that due to the low energy density and various other problems, hydrogen-driven vehicles on a broad scale will not be manufactured until the late 2030s. In the meantime, research goes to synthetic fuels from coal, natural gas and organic substances ("Sunfuels"), which have the same properties as or

sur les grandes artères pour les désengerger au moment de la circulation de pointe le matin et le soir. La simulation rend possible l'étude de la conséquence sur les zones urbaines intérieures touchées. En vue de conserver une circulation fluide, un nouveau concept a été mis au point grâce à l'utilisation des données anonymes provenant des réseaux de téléphones portables. Les signaux de positionnement émis depuis les téléphones portables et le ratio des appels entrants et sortants fournissent des données telles que le temps de déplacement d'un GSM à un autre, et permet ainsi de détecter les embouteillages. Les données obtenues ont montré qu'elles pouvaient permettre de dresser un portrait rapide et fiable des conditions de circulation. Contrairement aux systèmes de navigation actuels, de nouveaux réseaux de communication permettent au système installé dans les véhicules non seulement de recevoir des données, mais également de répondre activement au sein du système. Les services liés aux téléphones portables fournissent des informations non seulement sur la route conduisant à certaines destinations, mais, hormis les simples données relatives à la situation actuelle de la circulation, incluent des informations et des suggestions quant à la zone en question, lesquelles sont ajustées en fonction des conditions météorologiques et des demandes et souhaits du conducteur. Ce système conduit à une plus grande fluidité de la circulation ainsi qu'à une utilisation plus efficace et plus large de l'infrastructure.

La contribution finale a abordé le futur développement des systèmes d'entraînement et de carburant. Il faut espérer qu'en raison de la faible densité d'énergie et de divers autres problèmes, les véhicules à hydrogène ne seront pas fabriqués à grande échelle avant la fin des années 2030. Dans le même temps, la recherche continue à se pencher sur des carburants synthétiques à partir du charbon, du gaz naturel et des substances organiques (« Sunfuels »), lesquels pos-

rriles de entrada por las mañanas y de salida por las tardes. Por medio de la simulación se estudian los efectos que estas medidas tienen en el entorno urbano en el que se aplican. Se ha desarrollado un nuevo método para mejorar el flujo de tráfico gracias al uso de la información anónima que proporcionan las redes de teléfonos móviles. Las señales de los teléfonos móviles y la relación entre las llamadas recibidas y las realizadas proporcionan información acerca del tiempo de transmisión de una célula GSM a otra y facilitan por lo tanto la detección de atascos. Este sistema proporciona un cuadro fiable de la situación del tráfico con gran rapidez. Las nuevas redes de comunicación hacen posible que los sistemas de navegación de vehículos instalados en los automóviles, a diferencia de los actuales, sean más interactivos. Estos servicios móviles no se limitan a informar sobre la ruta, sino que, además de dar datos sobre el estado de la circulación, proporcionan información y sugerencias sobre una cierta zona a una hora determinada y responden a las preguntas y los deseos del conductor. El resultado es una mejor redistribución del flujo del tráfico y un mejor aprovechamiento de las infraestructuras.

La intervención final apuntó al desarrollo de los sistemas de conducción y de uso de combustibles. Debido al problema de la baja densidad energética entre otros, no es de esperar que veamos el uso de vehículos de hidrógeno a gran escala hasta finales de la década de 2030. Mientras tanto se seguirán investigando los "sunfuels" o combustibles orgánicos sintéticos derivados del carbón, del gas o de otras sustancias orgánicas, que tienen las mismas propiedades de los combustibles tradicionales y un proceso de producción similar, pero que a diferencia de éstos generan menos emisiones, especialmente de CO₂. Su combustión es además regulable. Teniendo esto en cuenta el uso del "sun-diesel" o "diesel ecológico" conlleva ventajas en comparación con otros



are similar to traditional fuels and can be produced in a similar way, but with significantly less emissions especially of CO₂. Furthermore, they can be designed according to various combustion systems. In this respect, Sun-Diesel is most promising which in contrast to traditional bio fuels employed in production uses the whole plant and that way allows for a more efficient use of agricultural areas. The Combined Combustion System as developed by Volkswagen combines the low emissions of the Otto motor with the efficiency of the Diesel.

Managing Mobility in Berlin

In cooperation with Siemens AG
Thursday, 12 May 2005,
16h30 – 19h00

Gerd Rosenthal, Berlin Senate Department for Urban Development, reported on the optimisation of traffic management and telematics through multifunctional Global Navigation Satellite Systems (GNSS), enabling a better use of infrastructures, a decrease in emissions and increased safety. Spatial information was compared with information provided by GNSS, augmentation systems and groundbased differential (D)GNSS reference station systems. The GNSS (GPS, GLONASS, future GALILEO), and the basic principles of satellite-based positioning were described as well as different requirements for accuracy, availability and reliability.

sèdent les mêmes propriétés ou des propriétés similaires aux carburants traditionnels et peuvent être produits de manière similaire, mais en engendrant nettement moins d'émissions, notamment de CO₂. En outre, leur conception peut être réalisée à partir de plusieurs systèmes de combustion. A cet égard, le Sun-Diesel est le plus prometteur car, contrairement aux biocombustibles traditionnels utilisés pour la production, il utilise la totalité de l'usine et permet ainsi une utilisation plus efficace des zones agricoles. Le système CCS (Combined Combustion System), développé par Volkswagen, associe les faibles émissions du moteur Otto à l'efficacité du Diesel.

La gestion de la mobilité à Berlin
En coopération avec Siemens AG
Jeudi 12 mai 2005,
16h30 – 19h00

Gerd Rosenthal, Administration sénatoriale pour l'Urbanisme, Berlin, a élaboré un rapport sur l'optimisation de la gestion de la circulation et la télématicque via des Systèmes Globaux de Navigation par Satellite (GNSS), permettant une meilleure utilisation des infrastructures, une réduction des émissions et une plus grande sécurité. Les informations géographiques ont été comparées aux informations fournies par le GNSS, aux systèmes d'augmentation et au différentiel au sol (D) des systèmes de stations de référence du GNSS. Les GNSS (GPS, GLONASS, futur GALILEO), et les principes fondamentaux de la localisation par satellite ont été décrits. Il en a été de même des différentes exigences de précision, de disponibilité et de fiabilité. Les exigences liées à leur application dans le guidage de la circulation ont été illustrées par le « Système d'aide à l'exploitation » mis en place au sein du service des transports publics BVG de Berlin, les devoirs du service attaché à la circulation de la police centrale de Berlin, la gestion du fonctionnement autonome et le système de guidage des pompiers de Hambourg, le transport des produits dangereux, l'aviation avec

Otros ejemplos presentados fueron el alemán SAPOS® y el conocido SAPOS® de Berlín, con un alto estándar de calidad y accesibilidad. Desde la fundación del "Sistema europeo de determinación de la

combustibles ecológicos tradicionales, ya que favorece un uso más racional de las zonas agrícolas al necesitar una planta entera para su producción. El "Sistema de combustión combinada" de Volkswagen combina las bajas emisiones del motor Otto con las prestaciones del diesel.

Gestión de la movilidad en Berlín
En colaboración con Siemens AG
Jueves, 12 de mayo de 2005,
16.30 – 19.00 horas

Gerd Rosenthal, del Departamento de Urbanismo del Senado de Berlín habló de la racionalización de la gestión del tráfico y las aplicaciones telemáticas por medio del GNSS (sistema mundial de navegación por satélite), que favorecen el mejor aprovechamiento de las infraestructuras, reducen las emisiones y aumentan la seguridad.

La información espacial fue comparada con la ofrecida por los sistemas de navegación GNSS, y DGNSS (augmentation systems and ground based differential). Se describieron las características principales de los sistemas de navegación por satélite GNSS (GPS, GLONASS y el futuro GALILEO) con relación a los requisitos de exactitud, accesibilidad y fiabilidad. La necesidad de llevar a la práctica los nuevos sistemas de navegación se apoyó con ejemplos del sistema de gestión y control de vehículos de la BVG (Entidad Gestora de Transportes de Berlín), del trabajo de la policía de tráfico de Berlín, de la gestión autónoma y de navegación del parque de bomberos de Hamburgo, del transporte de mercancías peligrosas y de los aterrizajes y despegues de aviones. Los sistemas DGNSS cumplen todos los requisitos en cuanto a un posicionamiento de unos 3 metros a 2 centímetros en tiempo real con acceso garantizado.

Otros ejemplos presentados fueron el alemán SAPOS® y el conocido SAPOS® de Berlín, con un alto estándar de calidad y accesibilidad. Desde la fundación del "Sistema europeo de determinación de la

Demands for their application in traffic guidance were exemplified through the 'Vehicle Scheduling and Control System' of the Berlin public transport service BVG, duties of the Berlin central police traffic service, the autonomous operation management and guiding system of the Hamburg fire brigade, transport of dangerous



goods, aviation with precise take-off and landing. In particular, ground-based DGNSS reference station systems meet requirements of precise positioning from about three metres up to 2 centimetres accuracy in real-time, availability guaranteed. Examples of such systems were given by the German SAPOS® and the well-known SAPOS® realisation of Berlin, which stand for both very high quality and availability. Since the foundation of the European Position Determination System (EUPOS®) in 2002, geodetic surveying, geo-information and space authorities from 15 Central and Eastern European Countries cooperate in establishing uniform DGNSS reference station systems, which, in the end, will cover approximately 10 million km², that is nearly 60% of the European territory and part of the Russian territory in Asia. The UN Office for Outer Space Affairs highly recognised EUPOS® as the first ground-based GNSS infrastructure of regional reach significantly enhancing both the scope of use and applications and resulting scientific, social and economic benefits.

décollage et atterrissage précis. Plus particulièrement, les systèmes de stations de référence DGNSS basés au sol doivent répondre au besoin en une localisation précise allant de trois mètres à 2 centimètres de précision en temps réel, et en disponibilité garantie.

Les exemples de ces systèmes ont été fournis par le SAPOS® allemand et la célèbre réalisation de SAPOS® à Berlin, laquelle est symbole à la fois de très haute qualité et de disponibilité. Depuis la création du European Position Determination System (EUPOS®) en 2002, l'étude géodésique, la géo-information et les autorités spatiales de 15 pays de l'Europe centrale et orientale coopèrent pour établir des systèmes de stations de référence DGNSS uniformes qui, à la fin, couvriront environ 10 millions de km², ce qui représente quasiment 60 % du territoire européen et une partie du territoire russe en Asie. Le Bureau des Affaires Spatiales de l'ONU a fortement reconnu EUPOS® comme étant la première infrastructure GNSS au sol à portée régionale améliorant de manière significative à la fois la portée de l'utilisation et les applications, et engendrant des bénéfices scientifiques, sociaux et économiques.

Hans-Joachim Schade, Siemens, a introduit le thème de la télématicque des transports – conservation de la mobilité, sécurité et sûreté des transports, protection de l'environnement et utilisation efficace de tous les modes de transports concernés – tout en présentant l'exemple du projet de gestion de la mobilité de Berlin. L'idée de base consiste à associer des solutions apportées pour des éléments individuels à une solution globale intégrée (systèmes coopératifs). Au Centre de Gestion de la Circulation, les données sont transformées en informations. Le Centre de Contrôle de la Circulation rassemble les données relatives à la situation actuelle et contrôle la répartition égale de la circulation, par ex. en ajustant les feux de circulation ou en rajoutant des voies en conséquence. Ces deux

positions" (EUPOS®) en 2002, la exploration géodésique, la geo-information y experts de 15 pays de l'Europe centrale et orientale sont cooperando para la creación de unas estaciones de DGNSS comunes que llegarían a cubrir una superficie de unos 10 millones de kilómetros cuadrados, es decir, un 60% del territorio europeo y parte de Rusia en Asia. La Oficina de las Naciones Unidas para Asuntos del Espacio Exterior (UN Office for Outer Space Affairs) ha reconocido el EUPOS® como la primera infraestructura GNSS que puede producir verdaderos beneficios científicos, sociales y económicos en la región.

Hans-Joachim Schade, Siemens, trató el tema de "Telemáticas del transporte" (mantenimiento de la movilidad, seguridad del transporte, protección del medio ambiente y uso eficiente de todos los modos de transporte en cuestión) junto con el ejemplo del plan de gestión de la movilidad de Berlín. Se parte de la idea de combinar las soluciones a aspectos individuales con soluciones globales (sistemas cooperativos). En el "Centro para la gestión del tráfico" los datos se convierten en información. Se recoge información relativa a la situación en tiempo real y se regula el tráfico, por ejemplo mediante el reajuste de semáforos o actuando sobre la distribución de los carriles. Ambos centros intercambian la información recibida. El "Centro de control público" es responsable de los datos del transporte público. Además se está estudiando la posibilidad de incluir información referente a otros temas relacionados con el transporte como el tiempo atmosférico y otros datos relativos al medio ambiente.

El "Centro de gestión del tráfico" funciona como un proyecto de colaboración entre el sector público y el privado. La ciudad de Berlín es propietaria y responsable de la infraestructura, mientras que la parte privada, de la que forma parte Siemens, crea el método, lo mantiene, adapta y opera bajo su propio riesgo y responsabilidad.

Hans-Joachim Schade, Siemens, introduced the subject of Transport Telematics – maintenance of mobility, transport safety and security, environmental protection and the efficient use of all modes of transport involved – along with the example of the Berlin mobility management scheme.

The basic idea is to combine solutions found for individual elements with an integrated overall solution (cooperative systems). In the Traffic Management Centre data are transferred to information. The Traffic Control Centre collects the data of the actual situation and controls the even distribution of traffic e.g. by adjusting traffic lights or allocating lanes accordingly. Both centres share incoming data. The Public Control Centre is responsible for the relevant data from public transport. Besides, initial approaches are under consideration to integrate other transport-related issues such as weather and environmental data.

The Traffic Management Centre is operating as a public private partnership (PPP) project. The city of Berlin is the owner of and responsible for the infrastructure, whereas the private partner, part of which is Siemens, sets up the concept, maintains, adapts and operates it at its own expense and risk. Resultant data are available for citizens and the local government, but also – as a value-added service – for professional purposes. The website moreover provides information about various other issues such as the actual data of the city's three airports, available parking space, taxi and bus operators.

The development of an intermodal quality management for the evaluation of the overall scheme and of individual measures has not yet been concluded, but is under way.

Traffic and Urban Space
Friday, 13 May 2005,
14.00-15.45 h
Chair: Ingeborg Junge-Reyer, Berlin
Facilitator: Dr. Friedemann Kunst, Berlin

centres partagent les données entrantes. Le Centre de Contrôle Public est chargé de collecter les données pertinentes concernant les transports publics. Par ailleurs, de premières approches sont actuellement examinées en vue d'intégrer d'autres problèmes liés aux transports, que sont les données relatives aux conditions météorologiques ou à l'environnement.

Le Centre de Gestion de la Circulation est un projet de partenariat public-privé (PPP). La ville de Berlin est propriétaire et responsable de l'infrastructure, tandis que le partenaire privé, dont Siemens fait partie, élabore le concept, le conserve, l'adapte et l'applique à ses propres frais et risques. Les données qui en résultent sont disponibles aux citoyens et au gouvernement local, mais également – en tant que service à valeur ajoutée – à des fins professionnelles. Le site web fournit par ailleurs des informations relatives à diverses autres questions telles que les données en temps réel sur les trois aéroports de la ville, les places de stationnement disponibles, les opérateurs de taxis et de bus.

Le développement d'une gestion de la qualité intermodale pour l'évaluation du projet global et des mesures individuelles n'a pas encore été réalisé, mais est en cours.

Trafic et espace urbain
Vendredi 13 mai 2005,
14h00 – 15h45

Présidente : Ingeborg Junge-Reyer, Berlin
Rapporteur : Dr. Friedemann Kunst, Berlin

Introduction:
Ingeborg Junge-Reyer, sénatrice de l'Administration sénatoriale pour l'Urbanisme, Berlin, présidente de la Commission 4, a fait référence à l'impact négatif des transports, comme cela a été évoqué par les villes membres de la C 4 dans l'étude de 2003, sur la pollution environnementale, la division de la population en termes de l'accès à la mobilité et l'augmentation

La información resultante se pone a disposición de los ciudadanos y de la administración local, pero supone también un servicio con valor añadido desde el punto de vista profesional. El sitio Web ofrece, entre otros, información relativa a los tres aeropuertos de la ciudad, sobre las plazas de aparcamiento disponibles, el servicio de taxi o de autobuses.

Se sigue trabajando en un plan de control de calidad intermodal para evaluar el proyecto global junto con las medidas individuales.

Tráfico y espacio urbano

Viernes, 13 de mayo de 2005,
14.00 – 15.45 horas

Presidenta: Ingeborg Junge-Reyer, Berlin
Moderador: Dr. Friedemann Kunst, Berlin

Introducción:

Ingeborg Junge-Reyer, senadora del Departamento de Urbanismo de Berlín y presidenta de la Comisión 4, hizo mención a las consecuencias negativas del transporte, que ya quedaron documentadas en el informe de 2003 de las ciudades de la Comisión 4: la contaminación urbana, la clasificación de la población según criterios de acceso a la movilidad, el aumento del transporte rodado de mercancías. Todas las grandes ciudades tienen que hacer frente a los mismos desafíos, si bien la situación varía de ciudad en ciudad, de continente en continente. Habrá que encontrar estrategias innovadoras y soluciones que potencien la movilidad pero que minimicen los riesgos.

Maria Krautzberger, secretaria de Estado de Transporte y Medio Ambiente de Berlín, se refirió a los problemas específicos de Berlín en los últimos años y que derivan de su historia.

Hasta 1860 la población vivía y trabajaba en un mismo lugar, pero en los años siguientes la ciudad creció a un ritmo elevado. El asentamiento de la industria en las afueras de la ciudad llevó a una reorganización importante

Introduction

Ingeborg Junge-Reyer, Senator of the Berlin Department for Urban Development, President of Commission 4, referred to the negative impact of transport as reported from C 4 member cities in the 2003 survey such as environmental pollution, the division of the population in terms of access to mobility, and the increase in road-bound freight transport. These are challenges all big cities have to confront albeit the situation varies considerably from city to city, from continent to continent. Innovative strategies and solutions will be required to obtain maximum mobility with the least burden possible.

Maria Krautzberger, Permanent Secretary for Transport and Environment, Berlin, referred to Berlin's specific problems in the last decade that are partly due to its particular history. After 1860, when living and working still took place in the same surroundings, the city experienced a rapid growth. The relocation of industry to urban fringes initiated an initial major reorganisation of the city: commuting and a rapid expansion of infrastructure. World War II resulted in an almost complete destruction and the division of the city.

Subsequently, the two parts of the city developed differently. While in its eastern part, the focus was on public transport, its western part was converted into a car-friendly city. After reunification, both parts of the city had to be reconnected, and its urban and transport planning had to integrate the surrounding countryside. Immense funds were invested. The planning authorities' expectations for a further influx of residents led to an intense development activity at the outskirts, thus to suburban sprawl, increasing the residents dependence on the automobile and adding to pressure on the traffic in its urban centres. The volume of traffic increased, also due to a backlog demand in the eastern part of Berlin.

Today, the modal split is as follows: 38% car traffic, 27% public

des transports de fret routiers par exemple. Ces derniers constituent des défis auxquels doivent faire face toutes les grandes villes, bien que la situation varie considérablement d'une ville à une autre, d'un continent à un autre. Des stratégies et des solutions innovantes devront être utilisées pour atteindre une mobilité maximale, tout en portant un fardeau qui soit le moins lourd possible.

Maria Krautzberger, secrétaire d'Etat pour le Transport et l'Environnement, Berlin, s'est référé aux problèmes spécifiques que Berlin a rencontré au cours de la dernière décennie, problèmes qui s'expliquent en partie par son histoire particulière. Après 1860, lorsque les gens travaillaient et vivaient encore dans les mêmes quartiers, la ville connut une croissance rapide. Le déménagement de l'industrie dans les banlieues marqua le début d'une réorganisation majeure de la ville : des déplacements journaliers et une rapide expansion de l'infrastructure. La Deuxième Guerre mondiale eut pour conséquence une destruction quasi-complète et une division de la ville. En conséquence, les deux parties de la ville se sont développées différemment. Alors qu'à l'est, l'accent était mis sur les transports en commun, à l'ouest, la ville avait adopté la voiture comme moyen de déplacement. Suite à la réunification, les deux parties de la ville durent se reconnecter, et l'urbanisme et la planification des transports allaient devoir intégrer la campagne environnante. Des fonds considérables furent investis. Les attentes des organismes de planification relatives à un nouvel afflux de résidents conduisirent à une activité intense de développement dans les faubourgs, et donc à l'extension de la banlieue, augmentant la dépendance des résidents vis-à-vis de l'automobile et ajoutant à la pression de la circulation dans ses centres urbains. Le volume du trafic augmente également en raison de la demande ressentie depuis longtemps dans la région est de Berlin. Aujourd'hui, la répartition modale

de la ciudad: los desplazamientos diarios de personas del hogar al centro de trabajo y la expansión de la infraestructura.

Tras la Segunda Guerra Mundial, cuando Berlín estaba prácticamente destruida, tuvo lugar la división de la ciudad. El este y el oeste se desarrollaron por separado. En la parte este se potenció el transporte público, mientras que en el oeste se acogió con entusiasmo al coche privado. Después de la reunificación fue necesario realizar una nueva ordenación urbana y de transporte para conectar las dos partes y comunicarlas al mismo tiempo con los alrededores. Se invirtieron grandes sumas de dinero. Ante expectativas de los planificadores urbanos de recibir un mayor número de residentes, se produjo un fuerte aumento de la construcción en las afueras, que a su vez provocó la expansión descontrolada de la ciudad. Estos cambios perjudicaron la circulación en los centros urbanos y aumentaron la dependencia del automóvil. El volumen de tráfico aumentó también debido a la nueva demanda de vehículos privados de la parte este de la ciudad.

Hoy en día el reparto modal es: 38% de vehículos, 27% transporte público, 25% peatones, 10% bicicletas. La calidad de vida de los habitantes no peligra sólo debido al ruido y a la contaminación del aire, sino también a la utilización del 15% de la superficie de la ciudad para el transporte. Han disminuido los accidentes, pero aún así el año pasado 17.600 personas, en su mayoría peatones o ciclistas, resultaron heridas o murieron en las carreteras. También hay que decir que Berlín presenta buenas perspectivas de futuro para un desarrollo sostenible al contar con un índice relativamente bajo de motorización de alrededor de 300 coches por cada 1.000 habitantes y a su estructura polícentrica – con un 80% de la población que reside dentro de la ciudad, frente al 20% de los que habitan en los alrededores. En 1998 el plan de desarrollo urbano para el área metropolitana de Berlín-Brandenburg marcó los siguientes objetivos: dar preferen-

transport, 25% pedestres, 10% bicicletas. Besides noise and air pollution, a total utilisation of 15% of Berlin's surface area for transport endangers inhabitants' quality of life. The accident rate has decreased, but nonetheless, last year 17,600 people were injured or killed, mostly pedestrians and cyclists.

However, with a fairly low motorisation rate of 300 cars per 1,000 inhabitants, its polycentric structure, and a favourable 80 to 20% ratio of the population in the city and its surroundings, Berlin has good prospects of a sustainable development in the time to come. In 1998, the urban development plan for the metropolitan region of Berlin-Brandenburg defined the following goals: internal development takes precedence over urban expansion; on the periphery, priority is given to a further development within settlement structures, in particular along railway lines. Since 2000, Berlin has focused on an intelligent use of its infrastructure. The urban development plan relating to transport provides both the strategy and concrete planning for an environmentally sound transport policy, i.e. a reduction of car traffic through parking space management, further speed limits and traffic monitoring, a regaining and revitalisation of public space, a strengthening of public transport in order to reduce pollution and noise, lower accident rates, as well as improvement of inhabitants health and quality of life.

Prof. Lyndsay Neilson, Secretary, Victorian Department of Sustainability and Development, Melbourne, explained Australia's difficult political and economic position in the fast-growing Asian area having to compete for capital investment in infrastructure and economic development. While Asian cities show a massive increase in population, population growth in Australia is rather modest. Strategic urban planning and governance is a State Government responsibility. Local councils implement plans, and provide detailed planning. In view of ever smal-

lest la suivante : 38 % de circulation routière, 27 % de transports en commun, 25 % de piétons et 10 % de bicyclettes. Hormis le bruit et la pollution de l'air, une utilisation totale de 15 % de la superficie de Berlin pour les transports met en danger la qualité de vie de ses habitants. Le taux d'accidents a diminué, or, toutefois, l'année dernière, 17 600 personnes ont été blessées ou tuées, principalement des piétons et des cyclistes. Cependant, avec un taux de motorisation assez faible de 300 voitures pour 1 000 habitants, sa structure polycentrique, et un ratio favorable de 80 pour 20 % de la population dans la ville et ses environs, Berlin a de bonnes perspectives de développement durable pour les années à venir. En 1998, le projet de développement urbain pour la région métropolitaine de Berlin-Brandebourg a défini les objectifs ci-après : le développement interne prévaut sur l'expansion urbaine ; dans la périphérie, la priorité est donnée à un nouveau développement au sein des structures de cité, notamment le long des lignes de chemin de fer. Depuis 2000, Berlin a centré son attention sur une utilisation intelligente de son infrastructure. Le projet de développement urbain lié aux transports offre à la fois une stratégie et une planification concrète pour une politique des transports respectueuse de l'environnement, ce qui se traduit par une réduction de la circulation routière grâce à une gestion des espaces de stationnement, des limitations de vitesse et une gestion de la circulation routière, un regain et une revitalisation des espaces urbains, une amélioration des transports publics en vue de réduire la pollution et le bruit, une réduction des taux d'accidents, ainsi que qu'une amélioration de la santé et de la qualité de vie des habitants.

Le Prof. Lyndsay Neilson, secrétaire, Département pour le Développement durable de Victoria, Melbourne, a fait part de la difficile position politique et économique de l'Australie dans la rapide croissance de la zone asiatique qui doit lutter contre le développement du noyau urbain avant de favoriser l'expansion; donner la priorité au développement des agglomérations existantes en dehors des agglomérations situées le long des lignes ferroviaires. Depuis 2000, Berlin a concentré son attention sur l'utilisation intelligente de son infrastructure. Le plan de développement urbain pour la région métropolitaine de Berlin-Brandebourg a défini les objectifs ci-après : le développement interne prévaut sur l'expansion urbaine ; dans la périphérie, la priorité est donnée à un nouveau développement au sein des structures de cité, notamment le long des lignes de chemin de fer. Depuis 2000, Berlin a centré son attention sur une utilisation intelligente de son infrastructure. Le projet de développement urbain lié aux transports offre à la fois une stratégie et une planification concrète pour une politique des transports respectueuse de l'environnement, ce qui se traduit par une réduction de la circulation routière grâce à une gestion des espaces de stationnement, des limitations de vitesse et une gestion de la circulation routière, un regain et une revitalisation des espaces urbains, une amélioration des transports publics en vue de réduire la pollution et le bruit, une réduction des taux d'accidents, ainsi que qu'une amélioration de la santé et de la qualité de vie des habitants.

Entre 1951 y 1971, y de nuevo después de 1996, Melbourne experimentó un rápido crecimiento hacia las afueras. Inicialmente esta expansión tuvo lugar en torno a los principales núcleos de transporte, pero en la última década la expansión se ha extendido también

ler average households the predominant sparsely built-up areas with their typical one-family houses pose a major challenge for city and transport planning. Between 1951 and 1971, and again after 1996, Melbourne experienced a rapid growth towards its outskirts. At first, this expansion took place mainly around major public transport lines, but, in the last decade, included also areas located between them. Travelling within the city is easier and faster by car than by public transport since places of work are widely scattered. So, despite the fact that Melbourne has the second largest tramway network in the world and a very large railway network, the share of public transport is only 11%. The Melbourne 2030 development strategy therefore puts major emphasis on public transport. The growth management strategy is partly realised, which in order to stop urban sprawl defined a limited number of areas for future outward expansion that are served by the railway network. In addition, the existing ratio of 60% of new dwellings at the fringe and 40% of them within the built-up area, will be changed to 60% for the inner city and 40% for a fringe development. Significant funds are being invested in redevelopment and new housing around major trade and business centres that are served either by the fixed track public transport system or by cross-town bus routes. Moreover, a road space management is intended to reallocate public transport, freight traffic and cars which gives priority to tramway and bus networks with drivers being able to switch on and off traffic lights. The 2020/20 scheme sets the goal of a share of 20% of public transport by 2020 and of 30% of rail-bound freight going to the port by 2010. The metropolitan transport plan of November 2004 defines the necessary steps to reach that goal, and provides for extensive investment.

Stefan Hofäss, Manager Subdivision, Siemens AG, Transportations Systems, Berlin, reported on the company's engagement in Asia.

pour l'investissement de capitaux dans le développement économique et les infrastructures. Alors que les villes asiatiques connaissent une augmentation massive de population, la croissance de la population en Australie est assez modeste. L'aménagement et la gouvernance des villes stratégiques sont du ressort du gouvernement d'Etat. Les conseils locaux mettent en œuvre des projets, et fournissent une planification détaillée. Etant donné que les ménages moyens sont toujours plus réduits, les zones prédominantes, construites de manière éparses et composées de maisons individuelles traditionnelles, constituent un défi majeur pour l'urbanisme et la planification des transports. Entre 1951 et 1971, et à nouveau après 1996, Melbourne a connu une croissance rapide en direction de ses banlieues. Tout d'abord, cette expansion s'est principalement organisée autour des principales lignes de transport public mais, au cours de la dernière décennie, elle a également inclus des zones situées entre ces lignes. Se déplacer au sein de la ville est plus simple et plus rapide en voiture que par le biais des transports en commun étant donné que les lieux de travail sont largement éparpillés. Donc, en dépit du fait que Melbourne possède le deuxième plus grand réseau de tramway du monde et un très vaste réseau ferroviaire, la part des transports en commun n'est que de 11 %. La stratégie de développement Melbourne 2030 met donc un accent majeur sur les transports en commun. La stratégie de gestion de la croissance est en partie réalisée, stratégie qui, afin de stopper l'expansion urbaine, a défini un nombre limité de zones desservies par le réseau ferroviaire pour une future expansion vers l'extérieur. En outre, le ratio existant de 60 % de nouvelles habitations en banlieue et de 40 % au sein de la zone de construction, passera à 60 % pour l'intérieur de la ville et de 40 % pour un développement en banlieue. Des fonds significatifs sont investis dans le redéveloppement et dans de nouveaux logements autours

a zones intermedias. Los viajes dentro de la ciudad resultan más cómodos y rápidos en el propio vehículo que con el transporte público ya que los centros de trabajo están diseminados. A pesar de que Melbourne tiene la segunda red de tranvías del mundo y una red ferroviaria importante, el transporte público representa sólo un 11% del total. El Plan Melbourne 2030 quiere hacer hincapié en el transporte público. El primer paso para poner freno a una expansión desordenada se ha dado con la limitación de toda expansión futura a ciertas zonas bien comunicadas por la red de ferrocarriles. Además, se quiere invertir la proporción de construcciones nuevas del 60% en los alrededores frente al 40% en la zona más edificada de la actualidad a un 60% en el centro de la ciudad y un 40% en las afueras. Se están invirtiendo sumas considerables de dinero en remodelación y en la construcción de nuevas viviendas en las zonas de mayor actividad comercial, que ya están bien comunicadas por medio de la red de transporte público. Además se tiene la intención de remodelar el transporte público, de mercancías y de vehículos privados haciendo prioritarias las redes de tranvías y de autobuses y dando a los conductores de los medios de transporte públicos el control del encendido y el apagado de los semáforos. El Plan 2020/20 tiene dos objetivos principales: incrementar el porcentaje de uso del transporte público a un 20% del total para el 2020 y hacer que el porcentaje de mercancías que llega al puerto por ferrocarril alcance el 30% para el 2010. El plan de transporte metropolitano de noviembre 2004 adelanta la financiación y los pasos necesarios para alcanzar ese objetivo.

Stefan Hofäss, director de subdivisión, Siemens AG, Transportations Systems, Berlín, informó de la actividad de la empresa en Asia. Los habitantes de las grandes ciudades son más longevos que en el pasado, tienen más recursos financieros y viajan más. La demanda de un transporte

People in big cities live longer than they did in the past, they have more money, and they travel more. There is a major demand for high-capacity and high-speed passenger and freight corridors, in particular in view of intercity connections. Huge funds are being invested in infrastructure projects, and companies as Siemens try to establish innovative modes of financing transportation systems as e.g. public private partnership projects. The city of Beijing is currently considering establishing a new transport control centre similar to the ones in Berlin and Athens which combine all transportation modes as well as police, fire departments and others. The increase in population, expanding cities and the rising demand in mobility moreover call for increased speed in mass transit systems. By taking into account the increase in energy costs, a greater efficiency of the transportation infrastructure and systems is required. In Bangkok, for example, huge amounts have already been invested in the establishment of a complex railway system, 16 to 17 billion euros more being earmarked for transport infrastructure within the next few years. Yet another focus is the demand management system as developed and practiced e.g. in London or Singapore. Ticketing systems help assess the demand in advance, and fully automatic and remote-controlled systems as practiced in Paris handle the system by means of camera detection.

In New York, the old underground system will be converted into a fully demand-driven system for greater efficiency. Nuremberg, Germany, has already contracted the first fully-automated underground. The tendency hence goes to fully-automatic systems. But unlike cities as New York or Berlin, where mass transit systems have already been established, Asian cities with their huge growth of population and transportation demand to avoid a collapse still have to provide for the necessary short-term capacity.

des principaux centres d'affaires et de commerce, lesquels sont soit desservis par un système de transport public à itinéraire fixe, soit par des lignes de bus dans toute la ville. Par ailleurs, une gestion de l'espace routier est prévue afin de réorganiser les transports en commun, le trafic de fret et les voitures. Cette gestion donne la priorité aux réseaux de bus et de tramway avec des conducteurs capables de contrôler les feux de circulation. Le concept 2020/20 se fixe pour objectif une part de 20 % des transports en commun avant 2020 et de 30 % d'acheminement par rails du fret à destination du port avant 2010. Le projet de transport métropolitain de novembre 2004 définit les étapes nécessaires à l'atteinte de cet objectif, et assure un investissement considérable.

Stefan Hofäss, directeur de subdivision, Siemens AG, systèmes de transport, Berlin, s'est exprimé sur l'engagement de sa compagnie en Asie. Les habitants des grandes villes vivent plus longtemps que par le passé, ont plus d'argent, et voyagent plus. Il existe une grande demande en voies rapides consacrées au fret et au transport de passagers, notamment pour les liaisons « inter ville ». D'énormes fonds sont investis dans les projets d'infrastructure, et des sociétés comme Siemens tentent d'établir des modes de financement innovants pour les systèmes de transport, c'est le cas par ex. des projets de partenariat public-privé. La ville de Pékin examine actuellement la possibilité de mettre en place un nouveau centre de contrôle des transports similaire aux centres de Berlin et d'Athènes, intégrant tous les modes de transport ainsi que la police, les brigades de pompiers et autres. L'augmentation de la population, l'expansion des villes et la demande de plus en plus forte en mobilité appellent à une plus grande vitesse des systèmes de transit de masse. Si l'on tient compte de l'augmentation des coûts de l'énergie, une plus grande efficacité des infrastructures et des systèmes de transport est

de pasajeros rápido y de gran capacidad está creciendo; también crece la necesidad de corredores de transporte de mercancías, sobre todo para las conexiones entre las principales ciudades. Se están haciendo grandes inversiones en infraestructuras y compañías como Siemens están investigando nuevos modos de financiación de los sistemas de transporte, como pueden ser iniciativas de cooperación entre entidades públicas y privadas. La ciudad de Pekín está estudiando la creación de un centro de gestión del transporte similar a los de Berlín o Atenas, que integran los distintos modos de transporte con la policía, los bomberos, etc. El aumento de la población, el crecimiento de las ciudades y la demanda de movilidad, reclaman más velocidad en los sistemas de transporte de masas. Si tenemos en cuenta el aumento de los costes energéticos comprendemos la razón por la que es necesario exigir una mayor eficiencia a las redes de transporte. En Bangkok, por ejemplo se han realizado inversiones importantes para establecer un complejo sistema de trenes, y se han reservado de 16 a 17 mil millones de euros para la red de transporte en los próximos años. Otro punto a tener en cuenta es la gestión de la demanda tal como se lleva a cabo en Londres o Singapur. Los sistemas de venta de pases de acceso a la ciudad permiten calcular la demanda por adelantado (por ejemplo en París, un sistema automatizado por medio de cámaras es el encargado del proceso). En Nueva York el antiguo metro va a ponerse al día al pasar a ser un sistema "demand-driven", es decir, según requerimiento. Nuremberg, en Alemania, ya ha contratado el primer sistema de metro completamente automatizado. Nueva York y Berlín cuentan ya con buenas redes de transporte colectivo pero, sin embargo, en las ciudades asiáticas hacen falta también soluciones inmediatas para evitar el colapso ante el crecimiento constante de la población y la demanda del transporte.

Ricardo Montezuma, Bogotá, reported on how things changed after a total collapse of mobility in Bogotá. In 1990, the city's population was about 6 million growing at the enormous rate of 3.5% per year. 650,000 cars at a growth rate of 4% travelled at an average speed of 6 km/h. For an average distance of 7 km cars needed 75 minutes. Pollution was high, and the accident rate was extremely high. In the beginning of the 1990s though, a new Colombian constitution supported local authorities and the district government of Bogotá, so local mayors became more powerful and could react individually.

And it was a period of opening up to private investments. The public transport sector was converted into a private transport management. At the same time, because



of mobility problems and for safety reasons many people moved from the urban fringe back into the city. In 1995, the modal split amounted to around 20% for cars and 75% for public transport. On Sundays, roads were closed to give way for about half a million people riding bicycle, a mode of transport not very much used from Monday through Friday. In this situation, international expertise advised to enlarge the road network to speed up traffic, but the local government decided for a completely new conception. They invested in culture trying to change citizens' mindset, making them aware of

nécessaires. A Bangkok, par exemple, de fortes sommes ont déjà été investies dans la mise en place d'un système ferroviaire complexe, et entre 16 et 17 milliards d'euros supplémentaires seront consacrés aux infrastructures de transport dans les prochaines années. Cependant, un autre centre d'intérêt concerne le système de gestion de la demande, tel qu'élaboré et appliqué par exemple à Londres ou à Singapour. Les systèmes de billetterie permettent d'évaluer la demande par avance, et les systèmes télécommandés entièrement automatiques, tels qu'utilisés à Paris, permettent cette gestion grâce à la détection des caméras. A New York, pour une plus grande efficacité, l'ancien système souterrain sera transformé en un système entièrement commandé sur demande. La ville de Nuremberg, en Allemagne, a déjà passé commande du premier métro entièrement automatisé. La tendance porte sur les systèmes entièrement automatisés. Mais contrairement à des villes comme New York ou Berlin, dans lesquelles les systèmes de transit de masse ont déjà été mis en place, les villes asiatiques, avec leur forte croissance de population et leur demande en transport pour éviter un délabrement, doivent encore faire montre de l'aptitude nécessaire à court terme.

Ricardo Montezuma, Bogotá, a évoqué la manière dont les choses avaient changées suite à un effondrement total de la mobilité à Bogotá. En 1990, la population de la ville était d'environ 6 millions d'habitants, et grandissait à un taux gigantesque de 3,5 % par an. 650 000 voitures à un taux de croissance de 4 % se déplaçaient à une vitesse moyenne de 6 km/h. Un trajet moyen de 7 km nécessitait 75 minutes en voiture. La pollution était importante, et le taux d'accidents extrêmement élevé. Pourtant, au début des années 1990, une nouvelle constitution colombienne encouragea les autorités locales et le gouvernement du district de Bogotá. Les maires locaux devinrent ainsi plus puissants et furent en mesure de

Ricardo Montezuma, Bogotá, informó de los cambios registrados en la ciudad desde que tuvo lugar un colapso en el sistema. En 1990 la población de la ciudad era de 6 millones y crecía en un 3,5% al año. Los 650.000 coches, que crecían en un 4%, se desplazaban a una velocidad media de 6 km/h: para cubrir un trayecto de 7 km en coche eran necesarios 75 minutos. La contaminación era elevada, así como los accidentes. A principios de los años noventa del siglo pasado, la nueva Constitución otorgó más poderes a las autoridades locales y al Gobierno del Distrito de Bogotá, con más poderes para los alcaldes y sus iniciativas individuales.

Fue un periodo de apertura a las inversiones privadas. El sector del transporte público pasó a ser de gestión privada. Al mismo tiempo, debido a problemas de movilidad y seguridad, muchos habitantes se mudaron de las afueras al centro de la ciudad. En 1995 el equilibrio en el reparto modal era 20% de coches y 75% de transporte público. Los domingos las carreteras se cerraban al tráfico para brindar a la población la oportunidad de ir en bicicleta, un medio de transporte apenas utilizado de lunes a viernes.

Expertos internacionales recomendaron mejorar la red viaria para agilizar el tráfico, pero el Gobierno local se decantó por un concepto más innovador: invirtieron en un cambio de mentalidad de los ciudadanos, recalando la importancia de su papel y la necesidad de respeto recíproco y de las reglas. Un sistema de guías en las carreteras ayudó a los ciudadanos a aprender cómo comportarse. Estas medidas tuvieron como consecuencia una reducción importantísima del número de accidentes.

Además de la campaña de concienciación, el nuevo sistema de impuestos recaudó cantidades 3 veces mayores que las de antes. Se redujeron los gastos burocráticos del 50% al 25% en 2000. El dinero se usó con más eficacia.

their role, of the need to respect each other and the rules. A system of guides in the roads helped people understand how they should behave. The result among others was a huge decrease in road accidents.

Apart from the educational campaign, the tax collection system was changed leading to tax revenues of an amount three times as high as before. Expenses for bureaucracy were reduced from previously 50% to 25% in 2000. Revenues were used much more efficiently. 300,000 square metres of public space were reclaimed from car use. An additional road network of 305 km and 300 km of cycle routes were established. Public transport was decisively promoted. The bus system was modified by replacing some of the medium-capacity buses by articulated buses with fixed stations so that, today, there is a capacity of 44,000 passengers per hour.

By now, the second phase of the project, an additional expansion of the public transport system is nearing conclusion. More people travel at a much higher frequency much faster than before. Both fees and expenses could be lowered. Between 1998 and 2003, the use of cars in the rush hour could be reduced from 18% to 12%, a further reduction by 40% is under way. The number of pedestrians increased from 7%



réagir individuellement. Ce fut également une période d'ouverture aux investissements privés. Le secteur des transports en commun fut converti en une gestion des transports privée. Dans le même temps, en raison des problèmes de mobilité et pour des raisons de sécurité, beaucoup de personnes quittèrent la banlieue pour retourner s'installer en ville. En 1995, la répartition modale s'élevait à environ 20 % pour les voitures et 75 % pour les transports en public. Les dimanches, les routes étaient fermées pour permettre à environ un demi million de personnes de faire du vélo, un mode de transport pas très utilisé du lundi au vendredi. Dans cette situation, l'expertise internationale conseilla d'agrandir le réseau routier pour accélérer la circulation, mais le gouvernement local décida d'adopter un concept totalement nouveau. Il investit dans la culture, tentant de changer la mentalité des citoyens, leur faisant prendre conscience de leur rôle, de la nécessité de se respecter entre eux et de respecter les règles. Un système de guides sur les routes a permis aux gens de comprendre la manière dont ils doivent se comporter. Un des résultats de ce concept fut la forte diminution des accidents de la route.

Hormis la campagne d'éducation, le système de collecte des impôts fut modifié et permit de multiplier par trois les recettes des impôts. Les dépenses de la bureaucratie furent réduites de 50 % à 25 % en 2000. Les recettes furent utilisées de manière beaucoup plus efficace. 300 000 mètres carrés d'espace public furent transformés pour l'utilisation des voitures. Un réseau routier supplémentaire de 305 km et 300 km de routes cyclables furent établis. La promotion des transports en commun fut décisive. Le système de bus fut modifié en remplaçant certains bus à capacité moyenne par des bus articulés aux stations fixes si bien, qu'à ce jour, une capacité de 44 000 passagers par heure est disponible.

Désormais, la seconde phase du

Se recuperaron 300.000 metros cuadrados de espacio público para los ciudadanos. Se estableció un trazado de 305 km de carreteras y 300 km de carriles de bicicleta. Se potenció el transporte público. En lo relativo a los autobuses, algunos de los vehículos estándar de capacidad media fueron sustituidos por otros articulados que tendrían paradas fijas, de modo que hoy en día la red de autobuses tiene una capacidad de 44.000 pasajeros por hora.

La segunda fase del proyecto, que supone la expansión de la red de transporte público, está llegando a su fin. En la actualidad viaja más gente, con más frecuencia y a más velocidad: las tarifas y los gastos podrían rebajarse. Entre 1998 y 2003 el uso del automóvil en las horas punta bajó del 18% al 12%; otra reducción del 40% se está llevando a cabo. El número de peatones aumentó del 7% al 11%, el de bicicletas del 2% al 4% y el transporte público del 6% al 17%. Esto influyó muy positivamente en las condiciones de salud de la población.

La transformación de Bogotá se llevó a cabo sin ningún plan a largo plazo, pero sí con el apoyo de los medios de comunicación. No puede decirse que este cambio fuera cuidadosamente planificado, pero tuvo éxito gracias a que todos los implicados trabajaron juntos.

Durante el debate se puso de manifiesto que en Australia unas corporaciones dependientes del Gobierno controlan la revalorización del suelo, identifican y preparan los solares para la reordenación urbana, montan los sistemas para financiarlos y los traspasan al sector privado para su urbanización. En cuanto al desarrollo futuro de Bogotá, el sistema es todavía frágil por lo que será importante continuar con medidas y acciones de enfoque ascendente que involucren tanto al ciudadano de a pie como a los expertos.

to 11%, that of bicycles from 2% to 4%, and public transport rose from 6% to 17%. This also means a huge increase in public health.

All of this was realised without any ten years' plan on how the city should develop, but with a strong support for the project by the media.

The transformation of Bogotá thus was not necessarily planned, but it was successful because all stakeholders acted together.

The **discussion** revealed that, in Australia, increases in land value are handled through government-owned land corporations, which along with infrastructure investments assemble sites for re-development and then return them in packages for the purpose of development through the private sector. With regard to the future development of Bogotá the whole system is still fragile and it is important to continue bottom-up policies.

Dialogue-oriented Traffic Policy and Planning

Friday, 13 May 2005,
16.30-17.45 h

Chair: Ingeborg Junge-Reyer, Berlin
Facilitator: Ricardo Montezuma, Bogota

Xavier Rosello, ATM, Vice Director, Barcelona, presented the Barcelona Strategic Infrastructure Plan developed between 1998 and



projet, l'expansion supplémentaire du système des transports publics, touche à son terme. Davantage de personnes se déplacent beaucoup plus fréquemment et plus vite qu'auparavant. Les frais et les dépenses pourraient être revus à la baisse. Entre 1998 et 2003, l'utilisation des voitures pendant les heures de pointe a pu être réduite de 18 % à 12 %, et une nouvelle réduction de 40 % est en cours. Le nombre de piétons a augmenté de 7 % à 11 %, celui de cyclistes de 2 % à 4 %, et les transports en commun sont passés de 6 % à 17 %. Cela se traduit également par une forte amélioration de la santé publique.

Tout cela a été réalisé sans recourir à un projet long de dix ans sur la manière dont la ville devrait se développer, mais avec un fort soutien des médias pour ce projet. La transformation de Bogotá n'avait donc pas nécessairement été planifiée, mais s'est avérée une réussite car toutes les parties en questions ont agi ensemble.

La **discussion** a révélé que, quant à l'Australie, les augmentations de la valeur de la terre sont le fruit de sociétés foncières détenues par le gouvernement, qui, avec les investissements en infrastructures, bâtit des sites pour le re-développement, puis les déclare en « offres groupées » pour le besoin du développement par le biais du secteur privé. En ce qui concerne le futur développement de Bogotá, le système dans son ensemble est toujours fragile, et il est important de continuer à élaborer des politiques ascendantes.

Politique et planification du trafic tournées vers le dialogue

Vendredi 13 mai 2005,
16h30 - 17h45

Présidente : Ingeborg Junge-Reyer, Berlin
Rapporteur : Ricardo Montezuma, Bogotá

Xavier Rosello, ATM, vice-directeur, Barcelone, a présenté le Projet

Políticas de tráfico y planificación basadas en el diálogo

Viernes, 13 de mayo de 2005,
16.30 – 17.45 horas

Presidenta: Ingeborg Junge-Reyer, Berlin
Moderador: Ricardo Montezuma, Bogotá

Xavier Roselló, vicedirector de la ATM (Autoridad del Transporte Metropolitano), Barcelona, presentó el "Plan estratégico de infraestructuras" de Barcelona que se diseñó entre 1998 y 2001, fue adoptado en 2002 y todavía sigue en funcionamiento.

El área metropolitana de Barcelona comprende una población de 4,7 millones, al que se suman los 1,6 millones de personas que viven en una franja de municipios en crecimiento constante en un perímetro de 30 a 40 km. La ciudad y la región cuentan con una importante red de ferrocarriles gestionada por cuatro operadores nacionales y regionales. El sistema de autobuses urbanos complementa el sistema de transporte público.

En Barcelona muchos de sus habitantes se desplazan a pie, si bien el 60% usa el transporte público y el 30% restante el automóvil. Las personas que tienen que desplazarse a diario desde su hogar al centro de trabajo prefieren los vehículos privados. La ratio de uso del vehículo privado al de transporte público es 70/30. El año pasado el transporte público aumentó en un 3,4%. La Autoridad del transporte metropolitano (ATM), es la encargada del sistema. Se trata de un consorcio interadministrativo de expertos en transporte público: 45% del Gobierno catalán y 49% del Ayuntamiento de Barcelona y municipios limítrofes. El Gobierno español es un mero observador.

El sistema integrado de tarifas incluye también a las empresas nacionales. El plan define las futuras inversiones: expansión de la red, un programa de intercambio para coordinar la red de manera más eficaz, modernizar y mejorar el parque de vehículos públicos y el transporte de mercancías entre otras. Con este fin todos los ayun-

tos 2001, adoptado in 2002 and still in place. The metropolitan area of Barcelona has a population of 4.7 million inhabitants with another 1.6 million people living in a belt of strongly growing municipalities at a distance of 30-40 km. Both the city and the region dispose of a large railway network



d'Infrastructure Stratégique de Barcelone élaboré entre 1998 et 2001, adopté en 2002 et toujours en vigueur actuellement. La région métropolitaine de Barcelone compte une population de 4,7 millions d'habitants, 1,6 millions d'habitants supplémentaires demeurant dans une ceinture de municipalités en forte croissance et situées à une distance de 30 – 40 km. La ville comme la région disposent d'un grand réseau ferroviaire dirigé par quatre opérateurs nationaux et régionaux. Un réseau de bus vient compléter le système de transport en commun. A Barcelone, nombreuses sont les personnes qui se déplacent à pied, toutefois, 60 % d'entre elles utilisent les transports en commun, et 30 % utilisent la voiture. Les navetteurs préfèrent utiliser leur voiture personnelle. Le taux de voitures par rapport aux transports en public y est de 70 pour 30. L'année dernière, les transports en commun ont augmenté de 3,4 %. Le système est géré par la Metropolitan Transport Authority (MTA), consortium regroupant tous les décideurs du domaine des transports en public : 45 % du gouvernement catalan et 49 % du gouvernement local incluant l'ensemble des municipalités de la région. Le gouvernement central espagnol intervient simplement en tant qu'observateur. Le système intégré de tarification inclut également les lignes nationales. Le Projet d'Infrastructure Stratégique définit les futurs investissements : expansion du réseau, programme d'échange en vue de mieux coordonner les lignes au sein du réseau, modernisation et amélioration générale des matériels roulants et du transport ferroviaire de fret et autres. A cette fin, par exemple, toutes les municipalités ont rassemblé les opinions et les suggestions de la population. La modification des projets, selon les demandes des résidents formulées avant leur élaboration, a offert un deuxième niveau de participation.

Dr. Friedemann Kunst, Administration sénatoriale pour l'Urbanisme, Berlin, a affirmé qu'après 40 ans

tamientos recogieron las opiniones y sugerencias de la población. Antes de llevar los proyectos a la práctica, estos se modificaron teniendo en cuenta las solicitudes de los residentes, lo que dio buena muestra de otro nivel de participación.

El Dr. Friedemann Kunst, del Departamento de Urbanismo del Senado de Berlín, declaró que después de 40 años de división moverse por la ciudad es sinónimo de libertad. La política de transporte, que requiere un mínimo consenso en asuntos básicos, será un éxito si el público en general está bien informado. La infraestructura de transporte en Alemania necesita mucha planificación y períodos de construcción. Además el transporte no puede cambiarse dependiendo de políticas personales. Se necesita una estrategia consistente que reúna varias medidas y cambie la tendencia a la separación de los modos. Facilitar información detallada y promover la participación pública por medio de estructuras explícitas formales puede ayudar a superar la desconfianza y a mejorar la puesta en práctica de estas medidas. Hasta ahora la planificación y las



medidas han sido insuficientes y estaban relacionadas con determinados proyectos. Se necesita consenso para el desarrollo de estrategias básicas. En Berlín la planificación de la nueva estrategia de transporte comenzó en 2000, y el final de

population. The modification of plans according to residents' requests made before their realisation provided a second level of participation.

Dr. Friedemann Kunst, Senate Department for Urban Development, Berlin, stated that after 40 years of division mobility for people is synonymous with freedom; for a successful transport policy the general public needs to be well informed, and it requires a minimum consensus on basic issues. The transport infrastructure in Germany requires long planning and construction periods. Transport cannot be changed on the basis of individual policies. A consistent strategic approach involving a mix of various measures is needed to change the modal split; comprehensive information and public participation can reduce distrust, improve plans and facilitate their implementation; formal explicit participation structures are required. Up to now, they are insufficient and linked to particular projects. A consensus on the foundation of basic strategies is needed. The planning of the new transport strategy for Berlin started in 2000, the end of the conceptual phase was in 2002. A round table was established including 20 people from different stakeholder groups: transport companies, NGOs, trade associations, representatives of the Berlin boroughs and political parties. Since the choice of participants was limited, they used



56

de division, la mobilité est, pour les gens, synonyme de liberté ; pour être couronnée de succès, la politique des transports a besoin d'un public bien informé et requiert un consensus minimum quant aux problèmes fondamentaux. L'infrastructure des transports en Allemagne nécessite de longues périodes de planification et de construction. Les transports ne peuvent être modifiés sur la base de politiques individuelles. Une approche stratégique cohérente rassemblant diverses mesures est nécessaire pour changer la répartition modale ; des informations complètes et une participation du public peuvent permettre de réduire le manque de confiance, d'améliorer les projets et de simplifier leur mise en application ; des structures de participation explicites et officielles sont nécessaires. Jusqu'à maintenant, elles s'avèrent insuffisantes et sont liées à des projets particuliers. Un consensus sur le fondement des stratégies fondamentales est requis. La planification de la nouvelle stratégie des transports pour Berlin a débuté en 2000. La phase conceptuelle s'est achevée en 2002. Une table ronde a été organisée, regroupant 20 personnes provenant de différents groupes de parties en question : sociétés de transport, ONG, associations commerciales, représentants des arrondissements de Berlin et partis politiques. Etant donné que le choix des participants était limité, ils eurent recours à des meneurs de l'opinion. Un groupe de travail administratif composé des participants a développé des idées et des suggestions, avec l'aide d'une entité scientifique consultative indépendante extérieure à la commission. La table ronde a débattu des résultats, et l'autorité ou administration a pris la décision politique. En conséquence, en évitant tout mélange des fonctions pendant une période assez courte, il a été possible d'aboutir à une stratégie complètement nouvelle, stratégie qui est désormais en application. Pour ce faire, la condition de base a consisté à établir un fondement commun et à améliorer le processus décisionnel consultatif.

Sun Gu Jeong, director de Transportes de la Administración Metropolitana de Seúl, explicó cómo la Reforma del Sistema de Autobuses de Seúl, premiada por la Asamblea General de Metropolis en 2005, se inició en un momento en el que el transporte urbano sufría las consecuencias del crecimiento demográfico y del rápido desarrollo económico: graves atascos, alto nivel de contaminación del aire, ruido, accidentes de tráfico. El hecho de que durante los últimos veinte años hubiera aumentado el número de coches registrados, así como la existencia de un servicio de transporte público insatisfactorio provocó la disminución del uso de los autobuses en un millón. Por esta razón se estableció el Comité del Ciudadano para la Reforma del Sistema de Autobuses. Se remodeló toda la conexión de autobuses y los servicios se agruparon en cuatro clases: carreteras principales, de acceso, líneas circulares e interregionales. Para orientar a los clientes se pintaron los autobuses de diferentes colores. Con un sistema de operación semi-

opinion leaders. An administrative task force set up from these participants developed ideas and suggestions supported by an independent consultative scientific body from outside the board. The round table discussed the results, and the authority or public administration made the political decision. Thus, by avoiding any mixture of functions in a fairly short period of time it was possible to come up with a completely new strategy, which is now being implemented. The basic condition of this outcome was the establishment of a common foundation and an improvement of the consultative decision-making process.

Sun Gu Jeong, Director for Transportation, Metropolitan Government, Seoul

The Seoul Bus System Reform awarded by the General Assembly of Metropolis in 2005 started in an extremely difficult transport situation: serious traffic congestion, high levels of air pollution, noise and traffic accidents following a rapid population and economic growth. The increase in the registration of cars and their use, and the unsatisfactory level of service in public transport led to a decrease in the use of buses by one million over the past two decades. Hence, the Citizens' Committee for Bus System Reform was set up. The entire bus network was redesigned and services were grouped into four types: trunk, feeder, circular and interregional lines. For better orientation, buses were painted in different colours. Due to the implementation of a quasi public operating system private bus firms are retained, but decisions as to routes, schedules and fares are left to the city government. Through a joint management of the revenue pool bus companies are reimbursed on the basis of vehicles' kilometres of service. A bus management system was set up using advanced intelligent transport system technology. A unified, coordinated fare structure combines bus with rail services. Fares depend on the distance travelled

Sun Gu Jeong, directeur des Transports, Gouvernement métropolitain, Séoul

La Réforme du système des bus à Séoul, récompensée par l'assemblée générale de Metropolis en 2005, s'est initiée dans une situation des transports extrêmement difficile : importants embouteillages, forts niveaux de pollution, bruit et accidents de la circulation, parallèlement à une croissance de la population et économique rapide. L'accroissement de l'enregistrement des voitures et de leur utilisation, et le niveau insatisfaisant des services fournis par les transports en commun a conduit à une diminution d'un million de l'utilisation des bus au cours des deux dernières décennies. C'est la raison pour laquelle la Commission des Citoyens pour une réforme du système des bus a été fondée. La totalité du réseau des bus a été repensé et les services ont été regroupés en quatre catégories : grande ligne, ligne secondaire, ligne périphérique et ligne interrégionale. Pour une meilleure orientation, les bus ont été peints de différentes couleurs. En raison de l'application d'un système de fonctionnement quasi-public, les sociétés de bus privées sont conservées, mais les décisions relatives aux routes, aux calendriers et aux tarifs sont laissées au gouvernement de la ville. Par le biais d'une gestion conjointe du pool des recettes, les sociétés de bus sont remboursées sur la base des kilomètres de service des véhicules. Un système de gestion des bus a été mis en place en utilisant une technologie avancée pour un système de transport intelligent. Une structure tarifaire coordonnée et unifiée combine à la fois les services de bus aux services ferroviaires. Les tarifs dépendent de la distance parcourue, avec un transfert gratuit entre les lignes et le métro. Les trajets sont payés par T-Money. Cette carte intelligente peut également être utilisée pour d'autres installations contractuelles, telles que les parcs à thème et les places de stationnement. Un centre de contrôle des bus a été fondé pour la gestion générale.

público se han podido mantener los servicios prestados por las empresas privadas de autobuses pero las decisiones sobre rutas, horarios y precios son competencia del Gobierno de la ciudad. Gracias a una gestión conjunta del fondo común de ingresos las compañías de autobuses reembolsan el dinero con arreglo a los kilómetros



recorridos. Se ha establecido además un sistema de gestión de los autobuses mediante el uso de un sistema tecnológico avanzado de transporte inteligente. Se aplica la misma estructura coordinada y unificada de tarifas para autobuses y trenes. Los precios varían dependiendo de la distancia así como del número de transbordos entre líneas de autobús y metro. Para realizar el pago se utiliza la T-Money, una tarjeta inteligente que puede usarse también en otras instalaciones como aparcamientos o parques temáticos. La organización general se lleva a cabo en un centro de control y todos los autobuses tienen instalados terminales GPS con los que es posible adaptar el servicio a la demanda. El sistema de líneas de autobuses prioritarias ha aumentado y se ha modernizado. Para 2006 entrarán en servicio 300 autobuses de una planta que funcionan con gas natural comprimido. Un servicio alimentador de líneas especiales cubrirán la demanda de transporte público durante los fines de semana o en caso de acontecimientos deportivos.



with free transfer between lines and the underground and are paid by T-Money. This smart card can also be used for other contractual facilities, such as theme parks and parking lots. A bus control centre was established for the general management. The GPS terminals installed in all buses allow for a demand-driven adjustment of the number of buses. In addition,

the bus priority lane system was expanded and upgraded. By 2006, 300 low-floor buses, mostly run on compressed natural gas will be in service. Custom-made feeder lines are intended to meet extra demands for weekend or sports activities. Transfer centres and public terminals add to a smooth operation. By remodelling existing facilities and improving revenue thanks to a higher number of passengers it was possible to reduce construction costs.

The reform was accomplished through a condensed preparation and decision-making process. At first, plans had encountered strong opposition from labour unions fearing possible job losses, profitable bus companies and some commuters travelling by car, but also broad support from unprofitable bus companies, civic groups and transportation experts. The Citizens' Committee for Bus System Reform acted as a mediator, and after months of dialogue an agreement between all parties involved was reached. The Mass Transit Research Centre supported also by private experts provided an

Les terminaux GPS installés dans l'ensemble des bus permettent un ajustement à la demande du nombre de bus. En outre, le système de voies prioritaires pour les bus a été étendu et amélioré. Pour 2006, 300 bus à plancher surbaissé, fonctionnant principalement au gaz naturel comprimé, seront mis en service. Les lignes secondaires sur commande devraient permettre de répondre à des demandes supplémentaires pour les activités de week-end ou les activités sportives. Les centres de transfert et les terminaux publics viennent s'ajouter à un fonctionnement en douceur. En réorganisant les installations existantes et en améliorant les recettes grâce à une augmentation de la fréquentation, il a été possible de réduire les coûts de construction.

La réforme a été mise en place grâce à une préparation condensée et à un processus décisionnel. Au début, les projets avaient rencontré une forte opposition des syndicats qui craignaient d'éventuelles pertes d'emplois, des sociétés de bus rentables et de certains navetteurs se déplaçant en voiture, mais avaient également obtenu un fort soutien des sociétés de bus non rentables, des groupes de civils et des experts en transport. La Commission des citoyens pour la réforme du système des bus est intervenue comme médiateur, et après des mois de dialogue, un accord entre les parties impliquées fut atteint. Le Centre de Recherche pour le Transit de Masse également aidé par des experts privés fournit un plan d'action, les sociétés de bus obtinrent des garanties de leurs propres recettes et les syndicats purent s'attendre à des améliorations dans le domaine du bien-être. Mais ce fut la Commission des Citoyens qui joua un rôle essentiel dans l'ensemble du processus. Cette commission se composait de 20 membres issus des groupes de civils, d'experts, d'opérateurs de bus, de syndicats et du gouvernement de la ville. L'accent fut mis sur un processus orienté vers le dialogue plutôt que sur un processus descendant, et, plus important encore, a préféré le consensus à

Los centros de transbordo y las terminales públicas contribuyen al buen funcionamiento de la red. Al remodelar las instalaciones existentes y aumentar los ingresos obtenidos gracias al mayor número de usuarios se consiguió reducir el coste de las obras. La reforma se logró gracias a una preparación concienciosa y a un proceso de toma de decisiones. En un principio los sindicatos se mostraron contrarios a los planes por miedo a una pérdida de puestos de trabajo, al igual que las compañías de autobuses con fuertes ingresos, y algunas de las personas que usan el coche a diario para desplazarse de su hogar al puesto de trabajo. Sin embargo, las compañías de autobuses menos rentables y algunos grupos de ciudadanos y expertos en transporte apoyaron la propuesta. El Comité de Ciudadanos a favor de la Reforma del Sistema de Autobuses actuó como intermediario y después de varios meses de diálogo se llegó a un acuerdo entre ambas partes. El Centro de investigación para el transporte público, con la ayuda de expertos privados, propuso un plan de acción, se garantizó a las compañías unos ingresos razonables y a los sindicatos unas mejores condiciones. El Comité de Ciudadanos, formado por 20 miembros de grupos de civiles, expertos, operadores de autobuses, sindicatos y el Gobierno de la ciudad, jugó un papel crucial durante todo el proceso. Éste se basó en el diálogo y no en las decisiones unilaterales de las autoridades o los expertos, y sobre todo se prefirió el consenso antes que una simple votación mayoritaria, lo que tuvo resultados enormemente positivos.

Políticas y estrategias para reducir las emisiones provenientes del tráfico
Viernes, 13 de mayo de 2005,
17.50 – 18.50 horas

Presidenta: Marie-Pierre Digard, París,
Moderador: François-Pierre Leroux, París

action plan, bus companies obtained guarantees for proper revenues and labour unions could expect improvement in welfare. But the crucial role in the whole process was with the Citizens' Committee. It consisted of 20 members from civic groups, experts, bus operators, labour unions and the city government. The focus was on a dialogue-oriented process rather than on a top-down one, and, more importantly, it preferred consensus to a simple majority vote which proved enormously effective.

Political Action and Strategies to Fight Traffic-related Emissions

Friday, 13 May 2005,
17.50-18.50 h

Chair: Marie-Pierre Digard, Paris
Facilitator: François-Pierre Leroux, Paris

Marie-Pierre Digard, President of ARENE, Paris, Île-de-France, illustrated the challenges the metropolitan region of Paris, Île-de-France with 11 million inhabitants is facing. There is a lack of balance between suburbs and the city centre, public transport does not link together departments and suburbs around Paris. Fees are very high. Pollution is a huge problem: 66% of nitrogen oxide, 60% of carbon monoxide and 30% of greenhouse gas emissions are caused by traffic posing a major problem to citizens' health. To meet these challenges, the region intends to take varied steps in favour of passenger and goods transport by introducing modern technologies, reorganising the transport sector, revising the quality of the infrastructure and bringing about a change in behaviour and attitudes. In general, an integrated access of the region's cities is required.

Dave Wetzel, Transport for London, mainly provided details about congestion charging in London emphasising that, up to now, it is applied to only a small area in the city centre. Cameras have been installed to identify licence plates. The payment is due until midnight. Les résultats se sont

un simple vote à la majorité, ce qui s'est avéré extrêmement efficace.

Les mesures politiques et les stratégies visant à lutter contre les émissions causées par la circulation

Vendredi 13 mai 2005,
17h50 – 18h50

Présidente :
Marie-Pierre Digard, Paris
Rapporteur :
François-Pierre Leroux, Paris

Marie-Pierre Digard, présidente d'ARENE, Paris, Île-de-France, a illustré les défis auxquels la région métropolitaine de Paris, Île-de-France, est confrontée avec ses 11 millions d'habitants. Il existe un manque d'équilibre entre les arrondissements et le centre ville, les transports publics ne reliant pas ensemble les départements et les arrondissements autour de Paris. Les tarifs sont très élevés. La pollution est un problème énorme : 66 % de l'oxyde d'azote, 60 % du monoxyde de carbone et 30 % des émissions de gaz à effet de serre sont causés par la circulation, ce qui représente un véritable problème pour la santé des citoyens. Pour faire face à ces défis, la région tente de prendre diverses mesures en faveur des transports de passagers et de biens en introduisant des technologies modernes, en réorganisant le secteur des transports, en revoyant la qualité de l'infrastructure et en provoquant un changement de comportement et d'attitude. De manière générale, un accès intégré aux villes de la région est nécessaire.

Dave Wetzel, Transport de Londres, a principalement fourni des détails concernant les forts embouteillages de Londres en soulignant que, jusqu'à maintenant, cela ne s'applique qu'à une zone réduite du centre ville. Des caméras ont été installées afin d'identifier les plaques d'immatriculation. Le paiement est obligatoire jusqu'à minuit. Il s'avère que le mode de paiement préféré est devenu celui par téléphone portable. Les résultats se sont

Marie-Pierre Digard, Presidenta de ARENE, París, Île-de-France, ilustró los desafíos que la región de París, Île-de-France, con una población de 11 millones de habitantes, tiene que afrontar. No existe equilibrio entre la zona periférica y la zona centro ya que el transporte público no conecta entre sí los barrios de las afueras de París. La tarifa es muy alta y la contaminación representa un enorme problema: un 66% de óxido de nitrógeno, un 60% de monóxido de carbono y un 30% de emisiones de gas de efecto invernadero son causa directa del tráfico y afectan seriamente a la salud de los ciudadanos. Para hacer frente a estos problemas la región va a tomar una serie de medidas a favor del pasajero y del transporte de mercancías. Se introducirán nuevas tecnologías, se reorganizará el sector del transporte, se revisará la calidad de la infraestructura, y se intentará un cambio de comportamiento y actitudes. En general se necesita una accesibilidad integral a todas las zonas de la ciudad.

Dave Wetzel, Transportes de Londres, aportó información sobre las tarifas londinenses y quiso dejar claro que sólo se aplican por ahora en una zona reducida del centro de la ciudad y hasta medianoche. Se han instalado cámaras que identifican las matrículas. La forma más común de pago, que termina a las 12 de la noche, se realiza con el móvil. Los resultados son muy positivos: un 18% menos de coches, lo que significa un 30% menos de tráfico, los viajes también se han reducido un 30%, lo que a su vez conlleva menos accidentes, menos contaminación y más rendimiento para las empresas. La mayoría de las personas que antes utilizaba el coche ahora usa el transporte público, que a su vez ha mejorado. En un futuro las tarifas aumentarán, se duplicará la zona de aplicación, y la hora de cese de la limitación de acceso controlado al centro se adelantará media hora. El beneficio social neto es de 15 millones de libras al año y la lección aprendida es: el compromiso político es importante,

The most popular way of paying turned out to be the one made by mobile phone. Results were very positive: An 18% reduction in cars that is 30% reduction in traffic, journey times reduced by 30%; fewer accidents, less pollution and more efficient work for businesses. The majority of those who had travelled by car now use public transport, which in consequence was improved. The area concerned will be expanded to about double size, prices will be increased, the finishing time though brought forward by half an hour. Net social cost benefit is 15 million pounds per annum. Major lessons learnt: political commitment is important; effective research has to be carried out beforehand; public consultation and resultant alterations are essential, and adequate public transport alternatives as well as a public information campaign explaining the project are necessary.

Brian Ashton, Councillor, Transit and Transportation, Toronto, reported that the city has about 2.5 million inhabitants, and the greater economic region about 6 million people. Promoted by expressways, commuting is mostly by car. The number of cars is increasing. Moreover, goods transport is covering the entire region. Air pollution is a major problem, part of it, however, being caused by neighbouring USA, where power is generated through fossil fuels. The Toronto Transit Commission runs an integrated system of bus routes, streetcar routes and subways with 418 million passenger trips in 2004 which show an upward trend. The subway dates back to 1954, when Toronto had a population of 250,000 people. In view of the ever increasing urban sprawl there is a growing demand for a rapid transit system. The province of Ontario runs an interregional transit system, a heavy rail system based on diesel trains. Toronto has a major international airport, and the Canadian railway, which is not electrified, runs on diesel. First priority hence is to change peoples' attitude and behaviour. Existing congestion encourages

avérés très positifs : une réduction de 18 % des voitures, soit une réduction de 30 % de la circulation, des temps de trajets réduits de 30 %, moins d'accidents, moins de pollution et un travail plus efficace pour les commerces. La majorité de ceux qui utilisaient auparavant une voiture se déplacent désormais via les transports en commun, transports qui par conséquent ont été améliorés. La zone concernée sera doublément élargie, les prix vont être augmentés, le temps de fin de stationnement réduit d'une demi-heure. Le bénéfice social net est de 15 millions de livres par an. Les grands enseignements tirés sont : l'engagement politique est important ; une recherche efficace doit être menée au préalable ; la consultation du public et les altérations qui s'ensuivent sont essentielles ; des alternatives adéquates aux transports en commun ainsi que des campagnes d'information au public expliquant le projet sont nécessaires.

Brian Ashton, conseiller municipal, Transit et Transports, Toronto, a évoqué le fait que la ville comporte 2,5 millions d'habitants, et que la région économique plus large en compte 6 millions environ. Facilités par des voies express, les déplacements journaliers se font principalement en voiture. Le nombre de voitures est de plus en plus important. Par ailleurs, le transport des biens couvre la région tout entière. La pollution de l'air constitue un problème majeur, une partie étant toutefois causée par les Etats-Unis voisins, où l'énergie est générée par des combustibles fossiles. La Commission de Transit de Toronto applique un système intégré de voies pour les bus, de voies pour les tramways et de métros, avec 418 millions de passagers en 2004, preuve d'une tendance ascendante. Le métro date de 1954, lorsque Toronto ne comptait que 250 000 habitants. Etant donné l'expansion urbaine ininterrompue, la demande quant à un système de transit rapide est croissante. La province d'Ontario gère un système de transit interrégional, un lourd système ferroviaire

se debe realizar una investigación efectiva con tiempo, así como una consultación pública. También se deben tener en cuenta los cambios resultantes, las alternativas adecuadas de transporte y una campaña pública de información que explique el proyecto.

Brian Ashton, concejal, Asuntos de Transporte, Toronto, informó de que en la ciudad habitan cerca de 2,5 millones de personas y que en la región, gran centro económico, viven cerca de 6. Las autopistas son el medio de acceso al trabajo para todas las personas que conducen y el número de coches ha aumentado. Además el transporte de mercancías abastece a toda la región. La contaminación del aire, que procede sin embargo de las regiones vecinas de EE UU, donde se utilizan combustibles fósiles, se ha convertido en un grave problema. La Comisión de Transporte de Toronto (Toronto Transit Commission) se encarga de un sistema integral de rutas de autobuses, tranvía y metro que registró en 2004 la cifra de 418 millones de pasajeros, un número que continúa aumentando. El metro se fundó en 1954 cuando Toronto tenía una población de 250.000 habitantes. Debido a la continua y descontrolada expansión de la ciudad se requiere con urgencia un sistema de tránsito rápido. La provincia de Ontario posee un sistema interregional de transporte, un sistema de trenes con gran demanda que consiste en trenes de diesel. Toronto tiene un aeropuerto internacional, y un ferrocarril canadiense que no es eléctrico sino que funciona con diesel. De ahí que la primera prioridad sea cambiar la actitud y el comportamiento de la gente. Los atascos de tráfico existentes han animado a la gente a cambiar sus hábitos de viaje. Para que el transporte público sea de su confianza debe tener precios asequibles y horarios adecuados, lo que resulta difícil dada la descontrolada expansión de la ciudad. Se requiere una reorganización de toda la ciudad y un uso de los medios de transporte más eficiente. Se están invirtiendo fondos para mantener el sistema

people to change their travel habits. In order to be accepted, public transport though has to be reliable, affordable and available, which is difficult considering urban sprawl. A reorganisation of the whole city and a more efficient use of transport means are required. Funds currently are being invested in the maintenance of the transport system, but it is feared that it will not be possible to cope with future economic development. There are plans in favour of a change in the system.

Rafet Bozdogan, Head of Urban Transport, Istanbul.

Istanbul's population amounts to nearly 15 million people, the total number of vehicles is about 2.5 million; vehicles in daily traffic amount to 1.7 million, of which 1.6 million are private cars; 400 cars per day are newly registered; the road network amounts to nearly 12,000 km; daily journeys are approximately 15 million; the number of trips between the two continents is 1.3 million; and the average journey takes 36 to 39 minutes. Transport modes are: land-based transportation with a share of 89% of trips, rail-based transportation with 7%; water-borne transport with 4% of them. Apart from municipal companies, 900 private operators run the system. In view also of the recent earthquake, a new Transport Master Plan is to realign the city plan by means of an increase in rail system lines, construction of new roads



basé sur des trains diesels. La ville de Toronto possède un aéroport international majeur, et le transport ferroviaire canadien, lequel n'est pas électrifié, fonctionne au diesel. C'est pourquoi la première des priorités consiste à modifier l'attitude et le comportement des gens. Les embouteillages actuels encouragent les personnes à changer leurs habitudes de déplacement. Pour être acceptés, les transports en commun doivent être fiables, abordables et disponibles, ce qui est difficile étant donné l'expansion urbaine. Une réorganisation de la totalité de la ville et une utilisation plus efficace des moyens de transports sont nécessaires. Des fonds sont actuellement investis dans la maintenance du système de transport, mais on craint de ne pouvoir faire face au futur développement économique. Des projets prônant un changement du système ont été élaborés.

Rafet Bozdogan, responsable des Transports urbains, Istanbul. La population d'Istanbul est d'environ 15 millions. Le nombre total de véhicules est de 2,5 millions environ. Le nombre de voitures circulant quotidiennement est d'1,7 million, parmi lesquelles 1,6 million sont des véhicules particuliers. 400 nouvelles voitures sont enregistrées quotidiennement. Le réseau routier s'étend sur 12 000 km. Le nombre des trajets quotidiens s'élève environ à 15 millions. Le nombre de voyages entre deux continents est d'1,3 million. Et un déplacement moyen prend entre 36 et 39 minutes. Les modes de transport sont : les transports routiers avec une part de 89 % des déplacements effectués, les transports ferroviaires avec 7 % et les transports maritimes avec 4 %. Hormis les sociétés municipales, 900 opérateurs privés gèrent le système.

Vu aussi le récent tremblement de terre, un nouveau projet directeur des transports doit réorganiser le plan de la ville en augmentant le nombre de lignes du système ferroviaire, en construisant de nouvelles routes et de nouvelles jonctions pour éviter les embouteillages, en réorganisant les transports en com-

de transporte pero se teme que se no pueda hacer frente al futuro desarrollo económico. Hay planes a favor del cambio en el sistema.

Rafet Bozdogan, director de Transporte Urbano, Estambul explicó que la población de Estambul es de aproximadamente 15 millones de habitantes, el número total de vehículos es de unos 2,5 millones, lo que significa un tráfico diario de 1,7 millones de vehículos, de los cuales 1,6 millones son coches privados, 400 coches al día se registran todos los días, la conexión de las carreteras asciende a cerca de 12.000 km, los viajes diarios se cuentan en aproximadamente 15 millones, el número de viajes entre los dos continentes es de 1,3 millones, y la media de viajes supone de 36 a 39 minutos. Los modos de transporte son: transporte por carretera con un total del 89% de viajes, transporte ferroviario con un 7% y marítimo con un 4%. Aparte de las compañías municipales, 900 operadores privados se encargan de explotar el sistema. Tras el reciente terremoto, se ha creado un nuevo plan de transporte que va a reordenar el plan de la ciudad por medio de un aumento de las líneas del sistema ferroviario y del transporte marítimo, un aumento de las instalaciones de aparcamiento, establecimiento de centros de transbordos, áreas de disuasión, aparcamientos, y la introducción de un sistema de gestión eficaz del tráfico. El sistema de ferrocarril de Estambul está en la actualidad al frente del tren suburbano, que pasará por debajo del Bósforo a través de un túnel que está en construcción, el tranvía, el metro y el sistema funicular. Una mayor expansión está en camino y se han realizado estudios de viabilidad para un futuro sistema de monorraíl.

Manuel Ortíz García, secretario de Comunicaciones, Estado Federal de México, México, habló del área central de la ciudad de México que cuenta con una población de 19 millones de habitantes. El problema principal es la gran falta de infraestructura que asegure un

and junctions to avoid traffic jams, reorganisation of public transport and water-borne transportation, increase in parking facilities, establishment of transfer centres, park-and-ride areas, parking lots, and the introduction of an effective traffic management system. Istanbul railway systems is currently operating the suburban train which will run below the Bosphorus through a tunnel that is under construction, tramway, intercity railway and funicular system. A major expansion is under way, feasibility studies for a future monorail system have been carried out.

Manuel Ortíz García, Secretary for Communications, Federal State of Mexico, Mexico, concentrated on the central area of the federal state of Mexico with a population of over 19 million people. The main problem is a major lack of infrastructure to ensure adequate urban transport and mobility. Two major projects are under construction to meet this challenge. Due to a consensus reached among the population and lorry companies 26 km of a train line of a capacity of almost 300,000 passengers per day could be built in an area with 3 million inhabitants. It will help save time – of nearly three hours a day – and provide a cheap and safe transit. The project will move lorries off the road thereby improving the flow of traffic. A circular motorway will link up several other motorways focusing on the Federal District, what will reduce inner-city traffic. A reduction of 20,000 vehicles is expected. Moreover, the motorway could limit urban sprawl and make available 10,000 hectares of open space for forests and areas of natural beauty, which in turn would be of benefit for the local population. To speed up the flow of traffic, a new plan for crossroads was developed and provides pedestrians with a safe crossing, its positive results help reduce air pollution.

Ingeborg Junge-Reyer, as the Commission's President expressed her thanks for the hard work of the Commission and the adoption of the declaration on sustainable

mun et les transports maritimes, en augmentant les installations de stationnement, en établissant des centres de transfert, des zones de park-and-ride, des zones de stationnement, et en introduisant un système efficace de gestion de la circulation. Les systèmes ferroviaires d'Istanbul gèrent actuellement le train de banlieue, lequel passera en dessous du Bosphore grâce à un tunnel actuellement en construction, le tramway, le système de train et de funiculaire. Une expansion majeure est en cours, des études de faisabilité en vue de l'établissement d'un futur système monorail ont été réalisées.

Manuel Ortíz García, secrétaire des Communications, Etat fédéral de Mexico, Mexique, s'est concentré sur la zone centrale de l'Etat fédéral de Mexico, peuplée de plus de 19 millions d'habitants. Le principal problème consiste en un manque important d'infrastructures pour garantir une mobilité et des transports urbains adéquats. Deux projets majeurs sont en cours afin de relever ce défi. En raison d'un consensus atteint parmi la population et les sociétés de camion, 26 km de ligne ferroviaire, d'une capacité de presque 300 000 passagers par jour, pouvait être construite dans une zone de 3 millions d'habitants. Elle permettra d'économiser du temps – presque trois heures par jour – et offrira un transit peu cher et sûr. Le projet permettra de ne plus voir de camions sur les routes, et, par conséquent, d'améliorer le flux de la circulation. Une autoroute périphérique sera reliée à plusieurs autres autoroutes, et notamment au District Fédéral, ce qui réduira la circulation au centre ville. Une réduction de 20 000 véhicules est attendue. Par ailleurs, l'autoroute pourrait limiter l'expansion urbaine et libérer 10 000 hectares d'espace ouvert pour des forêts et des zones de beauté naturelle, ce qui serait bénéfique à la population locale. Pour accélérer le flux de la circulation, un nouveau projet de carrefours a été mis au point. Il offrira aux piétons la possibilité de traverser en toute sécurité, et ses

transporte urbano y una movilidad adecuada. Se están creando dos importantes proyectos para superar este reto. Debido al consenso alcanzado entre la población y las compañías de camiones se construirán 26 km de línea ferroviaria con una capacidad de casi 300.000 pasajeros al día en un área poblada por 3 millones de habitantes. Ayudará a ahorrar tiempo – casi tres horas al día – y ofrecerá un tránsito barato y seguro. El proyecto desplazará los camiones a otra carretera, lo que mejorará la fluidez del tráfico. Una autopista circular unirá las diferentes autopistas y se centrará en el Distrito Federal, lo que reducirá el tráfico interno de la ciudad. Se espera una disminución de 20.000 vehículos. Además, la autopista limitará el aumento desproporcionado de la ciudad y permitirá 10.000 hectáreas de espacio abierto para bosque y áreas de belleza natural, lo que a su vez beneficiará a la población local. Para hacer más rápida la circulación del tráfico se planea construir más cruces y rotondas, así como pasos de peatones más seguros. Se espera que los resultados sean positivos y ayuden a reducir la contaminación del aire.

Ingeborg Junge-Reyer, como Presidenta de la Comisión agradeció el enorme trabajo de la Comisión, y la adopción de la declaración sobre el desarrollo urbano sostenible en el que el trabajo futuro de la Comisión asentará su base.

Las metrópolis y sus sistemas de transporte ferroviario – una ventaja evidente

Seminario de entrenamiento sobre el transporte ferroviario en cooperación con Siemens AG Viernes, 13 de mayo 2005, 9.00 – 12.00 horas

El seminario sobre el transporte ferroviario que tuvo lugar durante el 8º Congreso Mundial de Metropolis demostró una vez más que una infraestructura eficiente del tráfico es de vital importancia para el desarrollo de una gran ciudad. En este contexto el seminario abor-

urban development on which the Commission will base its future work.

Metropolises and their Rail Transportation Technology – the Evidence of Use

Training seminar Rail Systems in cooperation with Siemens AG Friday, 13 May 2005, 09.00-12.00 h

The seminar on rail system that was held during the 8th World Congress of Metropolis showed once again in what way an efficient traffic infrastructure is of vital importance for the development of a big city. In this context, the seminar dealt with issues such as: what are the advantages of a rail system over public transport by bus. Under what conditions are they economically advantageous? Given certain conditions, what systems are to be preferred for a meaningful solution – trams, underground railway, regional rail system?

In his introductory lecture, **Dr. Gregor Wessels, General Manager of TEWET, Berlin**, pointed to immense problems of growth facing big cities above all in Asia as well as to vast expenditure for the national economy that are incurred mainly as a result of environmental pollution, traffic jams and further traffic-related social costs. As is apparent, further growth of cities and of whole regions will not be possible in the absence of financial resources for a infrastructure flexible enough to meet the needs of requisite modifications.

As **Dr. Chisanti, member of the Board of the National Railways of Thailand**, highlighted in his lecture on Bangkok's development during the last 30 years and future prospects for the two decades to come that efficient traffic corridors, integrated traffic systems, traffic guidance systems giving priority to public transport as well as stringent rules for private transport are an absolute must to have an appropriate control of further development. Admittedly, more is needed

résultats positifs permettront de réduire la pollution de l'air.

Ingeborg Junge-Reyer, en tant que présidente de la Commission, a exprimé ses remerciements pour le travail fructueux de la Commission et l'adoption de la déclaration sur le développement durable urbain, déclaration qui servira de base au futur travail de la Commission.

Les métropoles et leurs systèmes de trafic ferroviaire – I évidence du choix
Séminaire de formation sur le trafic ferroviaire en coopération avec Siemens AG Vendredi 13 mai 2005, 9h00 – 12h00

Le séminaire sur les systèmes ferroviaires qui s'est tenu lors du 8e Congrès mondial de Metropolis a démontré une fois encore la manière dont une infrastructure efficace de la circulation revêt une importance vitale pour le développement d'une grande ville. Dans ce contexte, le séminaire a abordé des questions telles que : quels sont les avantages d'un système ferroviaire par rapport aux transports publics comme le bus ? Dans quelles conditions sont-ils avantageux d'un point de vue économique ? Etant donné certaines conditions, quels sont les systèmes devant être privilégiés pour atteindre une solution significative - trams, métros, système ferroviaire régional ?

Dans son allocution d'introduction, le **Dr. Gregor Wessels, directeur général de TEWET, Berlin**, a mis le doigt sur d'immenses problèmes de croissance auxquels sont confrontées les grandes villes, notamment d'Asie, ainsi que sur les vastes dépenses pour l'économie nationale qui résultent principalement de la pollution de l'environnement, des embouteillages et des autres coûts sociaux liés à la circulation. Comme cela est visible, la croissance des villes et des régions entières ne pourra se poursuivre en l'absence de ressources financières permettant de financer une infrastructure suffisamment

dó asuntos tales como: ¿cuáles son las ventajas del sistema de trenes frente al transporte público de autobuses, y bajo qué condiciones resultan económicamente favorables? Dadas ciertas condiciones, ¿qué sistema es preferible para encontrar una solución acertada – tranvía, metro, o sistema regional de trenes?

En su presentación introductoria el **Dr. Gregor Wessels, director general de TEWET, Berlín**, destacó los enormes problemas de crecimiento que las grandes ciudades, y sobre todo las de Asia, tienen que superar, así como los exorbitantes gastos en los que una economía nacional incurre como resultado de la contaminación medioambiental, los atascos de tráfico, y otros costes sociales relacionados con éste. Como es de suponer sin la existencia de recursos financieros que permitan una infraestructura lo suficiente flexible como para cubrir las necesidades de las modificaciones requeridas no será posible un crecimiento futuro de las ciudades y de las regiones enteras

El Dr. Chisanti, miembro de la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de Tailandia, subrayó en su ponencia que dado el desarrollo de Bangkok durante los últimos 30 años y las perspectivas futuras para los próximos 20, es imprescindible crear unos accesos eficientes, sistemas de tráfico integrados, y de orientación del tráfico que den prioridad al transporte público, así como un reglamento severo para el transporte privado. Se debe admitir que los esfuerzos realizados a nivel urbano no son suficientes. De acuerdo con esta propuesta, el desarrollo de la estructura del tráfico local se entiende como un reto de dimensión nacional que intentará poner a Bangkok a la altura para poder competir con otras metrópolis.

Juan Pablo Martínez, director del Metro de Buenos Aires, hizo más hincapié en los problemas relacionados con la eficiencia operacio-

than efforts that are undertaken only on an urban level. According to his view, Bangkok is only able to stand its ground in the competition with metropolises because the development of the local traffic infrastructure is understood to be a challenge of national dimension.

Juan Pablo Martinez, Director, Metro Buenos Aires, in his lecture placed a far greater emphasis on problems of operational efficiency than on further extension of the traffic infrastructure. In Buenos Aires, essential parts of the public transport network were built as late as during the first half of the last century. For the next century to come, it will be an overriding task to step up the technical and administrative efficiency. 10 years ago, the political framework in favour of a comprehensive privatisation effort was created. Initial results of a successful implementation reveal: since the privatisation, there has been a steady rise in the number of passengers, railway stations have been modernised, and operational efficiency has increased strongly.

Stefan Hofssäss, Director Asia, Transportation System Turnkey, Siemens AG, spelt out the requirements of metropolises from the point of view of a turnkey supplier of rail transportation systems and in the light of demographic and economic trends. Being a powerhouse for the growth of national economies metropolises need visions of traffic policy, an efficient infrastructure and state-of-the art solutions for modal traffic guidance.

In his lecture, **Dr. Jürgen Sparmann, President of the Hessian Office for Roads and Traffic**, expanded on traffic problems within the region "Frankfurt Rhine-Main", one of the key hubs for passenger and goods traffic in Europe. The ever increasing demand in transport offers in all fields results in increasing capacity constraints in the overall traffic network of this conurbation. It is imperative to reengineer the traffic management system exten-

flexible pour répondre aux besoins des modifications requises.

Comme le **Dr. Chisanti, membre du Conseil des Chemins de fer nationaux de Thaïlande**, l'a souligné lors de son discours sur le développement de Bangkok au cours des 30 dernières années et sur les perspectives pour les 20 ans à venir, des voies de circulation efficaces, des systèmes de circulation intégrés, des systèmes de guidage de la circulation donnant priorité aux transports publics ainsi que des règles draconiennes pour le transport privé, sont absolument nécessaires pour aboutir à un contrôle approprié du futur développement. Il faut reconnaître qu'il faut bien plus que des efforts uniquement entrepris au niveau urbain. Quant à ce point, la ville de Bangkok n'est en mesure de s'imposer dans la concurrence avec les métropoles que parce que le développement des infrastructures locales de circulation est bien considéré comme un défi de dimension nationale.

Dans son discours, **Juan Pablo Martinez, directeur, Métro de Buenos Aires**, a mis un plus grand accent sur les problèmes d'efficacité opérationnelle que sur une nouvelle extension de l'infrastructure destinée à la circulation. A Buenos Aires, les parties essentielles du réseau de transport en public ont été construites au cours de la première moitié du siècle. Pour ce nouveau siècle, notre tâche primordiale sera d'accroître l'efficacité technique et administrative. Il y a 10 ans, le cadre politique en faveur d'une privatisation totale a été élaboré. Les premiers résultats d'une mise en place réussie se sont révélés : depuis la privatisation, une augmentation stable du nombre de passagers a été constatée, les gares ont été modernisées, et l'efficacité opérationnelle s'est fortement accrue.

Stefan Hofssäss, directeur Asie, Système de transport clés en main, Siemens AG, a expliqué les exigences des métropoles quant à un fournisseur clé en main de systèmes de transports ferroviaires à la lumière

nal que en una mayor ampliación de la infraestructura de tráfico. En Buenos Aires, la interconexión más importante del transporte público se construyó durante la primera mitad del siglo pasado. Durante este siglo aumentar la eficiencia técnica y administrativa se convertirá en una tarea primordial. Hace diez años se creó el marco político a favor de los esfuerzos de una privatización exhaustiva. Los resultados iniciales de esta exitosa implementación revelan que desde la privatización ha habido un aumento constante del número de pasajeros, que las estaciones ferroviarias se han modernizado, y que la eficiencia operacional ha aumentado enormemente.

Stefan Hofssäss, director de Asia, Sistemas de Transporte Ilove en mano, Siemens AG, hizo referencia a los requisitos de las metrópolis desde el punto de vista del sistema de un proveedor de transporte ferroviario Ilove en mano, así como a la tendencia demográfica y económica. Las metrópolis, centro neurálgico del crecimiento de las economías nacionales, necesitan políticas de tráfico, una infraestructura eficiente y soluciones que estén al día y presten atención a la necesidad de un modo de transporte u otro.

En su ponencia, el **Dr. Jürgen Sparmann, presidente del Departamento de Carreteras y Tráfico de Hesse** habló de los problemas de tráfico en la región de "Frankfurt Rin-Meno", Alemania, uno de los principales centros de pasajeros y de tráfico de mercancías en Europa. La creciente demanda de servicios de transporte en todos los ámbitos supone a su vez el aumento de las restricciones en la totalidad de la red de esta conurbación. Es imprescindible reestructurar el sistema de gestión de tráfico para que pueda expandirse. A este respecto, y bajo el control general de la Asociación de Empresas de Transporte de la región Rin-Meno se desarrollará un sistema de gestión integral del tráfico multimodal. El principal objetivo es

sively. In this respect, under the overall control of the Rhine-Main Association of Transport Companies an integrated multi-modal traffic management system will be developed. Its main aim is to secure mobility, hence to maintain the quality of the location of that region.

Hilmar Schmidt-Kohlhas, member of the Board of the Berlin Public Transportation Company (BVG), the major public transportation services in Germany. With a staff of approximately 11,600 employees, the BVG runs the underground railway, the tramway and a multitude of bus lines in Berlin. Increasing demands made by its customers and the competition between transportation services (thanks to a growing liberalisation of the market across Europe) are requiring more than ever before an efficient operation of public transport. That is why the BVG continues to enhance its integrated management of public transportation offers while observing requirements as established by the transport policy and integrating elements such as network planning, operational planning, an information system for passengers and a fare system of the transport company or association respectively.

Airport rail links, an aspect of ever greater dimension, was expounded on in a lecture given by **Hannes Oberkampf, Regional Director South East Asia, DE Consult**. Airports and air traffic hubs increasingly play a leading role as a location factor for metropolises. Worldwide, a total of 86 Airport Rail Links have been built to enable passengers to get to airports that are mostly situated far out of town as quickly and comfortable as possible. They offer a most efficient and, moreover, environmentally sound airport connection to inner cities. A greater number of up-to-date systems dispenses already of inner-city terminals offering the service of a complete passenger check-in and checking of baggage included.

des tendances démographiques et économiques. Pour constituer un moteur de la croissance des économies nationales, les métropoles nécessitent que la politique relative à la circulation offre des perspectives, une infrastructure efficace et des solutions de pointe pour un guidage de la circulation modale.

Dans son allocution, le **Dr. Jürgen Sparmann, président de l'Office de la Hesse pour les routes et le trafic**, s'est exprimé sur les problèmes de circulation visibles dans la région « Frankfort Rhin-Main », l'une des principales plaques tournantes pour la circulation de passagers et de biens en Europe. La demande toujours plus grande en offres de transport, quel qu'il soit, conduit à des contraintes de capacité toujours plus grandes pour l'ensemble du réseau des transports de cette conurbation. Il est impératif de réorchestrer le système de gestion de la circulation en profondeur. A cet égard, sous le contrôle général de l'Association des sociétés de transport du Rhin-Main, un système de gestion intégré du transport multimodal sera élaboré. Son principal objectif sera d'assurer la mobilité, et par conséquent de conserver la qualité de la situation de cette région.

Hilmar Schmidt-Kohlhas, membre du Conseil de la Société des transports publics de Berlin (BVG), principaux services de transport public d'Allemagne. Avec un personnel d'environ 11 600 employés, BVG gère le métro, le tramway et une multitude de lignes de bus à Berlin. Les demandes croissantes de ses clients et la concurrence entre les services de transport (grâce à une libéralisation de plus en plus grande du marché en Europe) requièrent encore plus qu'auparavant un fonctionnement efficace des transports en commun. C'est la raison pour laquelle BVG continue d'améliorer sa gestion intégrée des offres de transport en commun tout en observant les exigences établies dans la politique des transports, ainsi que des éléments intégrés tels que la planification du réseau, la plani-

asegurar una movilidad segura, y a partir de ahí mantener la calidad de la ubicación de esa zona.

Hilmar Schmidt-Kohlhas, miembro de la Junta directiva de la Entidad Gestora de Transportes de Berlín (BVG), el mayor servicio público de transportes en Alemania. Con una plantilla de aproximadamente 11.600 empleados la BVG está a cargo del metro, el tranvía y una multitud de líneas de autobuses en Berlín. La creciente demanda realizada por los clientes y la competitividad entre los servicios de transporte (gracias a la liberalización del mercado en toda



Europa) exigen más que nunca un funcionamiento eficiente del transporte público. Por esa razón, la entidad BVG continúa aumentando la gestión integral del transporte público e implementando nuevos programas como el de conexión, el operacional, un sistema de información para pasajeros y un sistema de tarifas de la compañía de transportes o la asociación respectivamente.

El tema de la ponencia de **Hannes Oberkampf, director para el Sudeste Asiático, DE-Consult**, fue el de los enlaces ferroviarios con los aeropuertos, un aspecto de enormes dimensiones que continúa aumentando. Los aeropuertos y los centros de tráfico aéreo siguen mejorando su principal función como factor de ubicación de una metrópolis. Se ha construido por todo el

Commissions

Commissions

Comisiones

Christoph Frings, economist and analyst of TEWET GmbH, in coming full circle and thereby concluding the seminar looked at transport systems and their economic aspect. The growth of national economies and individual prosperity made the totality of private cars to explode and resulted in devastating consequences for the traffic infrastructure. In metropolises, those trends can only be counteracted by operating rail-bound public transport systems. By taking into account relevant success factors, especially in a balanced ratio of the density of the transport network to the density of the population in cities, those cost-intensive systems can be quite effective in terms of finance.

fication des opérations, un système d'information pour les passagers et un système tarifaire de la société ou de l'association des transports respectivement.

Les liaisons ferroviaires avec l'aéroport, aspect d'une plus grande dimension encore, ont été évoquées au cours d'un discours prononcé par Hannes Oberkampf, directeur régional de l'Asie du Sud-Est, DE Consult. Les aéroports et les plates tournantes de l'aviation jouent de plus en plus un rôle capital quant au facteur géographique des métropoles. Dans le monde entier, 86 liaisons ferroviaires avec l'aéroport au total ont été mises en place afin de permettre aux passagers de se rendre aussi rapidement et confortablement que possible aux aéroports, pour la plupart situés à l'extérieur des villes. Ils offrent une liaison efficace et, en plus, écologique entre l'aéroport et l'intérieur des villes. Un plus grand nombre de systèmes actualisés disposent d'ores et déjà de terminaux à l'intérieur des villes offrant un service complet d'enregistrement des passagers et des bagages inclus.

Christoph Frings, économiste et analyste de TEWET GmbH, en revenant au point de départ et en concluant ainsi le séminaire, a évoqué les systèmes de transport et leur aspect économique. La croissance des économies nationales et la prospérité individuelle ont fait que le nombre de véhicules particuliers a explosé, ce qui a eu des conséquences dévastatrices sur l'infrastructure des transports. Dans les métropoles, on ne peut parler à ces tendances qu'en ayant recours à des systèmes de transport public sur rails. En prenant en compte les facteurs de réussite pertinents, notamment un ratio équilibré de la densité du réseau des transports par rapport à la densité de la population dans les villes, ces systèmes onéreux peuvent s'avérer assez efficaces en termes de finances.

mundo un total de 86 enlaces ferroviarios con los aeropuertos para permitir que los pasajeros lleguen a aquéllos que están situados más lejos de la ciudad de la manera más rápida y cómoda posible. Ofrecen la conexión más eficiente con el centro de las ciudades además de respetar el medioambiente. Disponen además de un gran número de sistemas actualizados, como terminales dentro de la ciudad que ofrecen al pasajero la posibilidad de facturar y recoger su equipaje.

Christoph Frings, economista y analista de TEWET, GmbH volvió al punto de partida y así concluyó que el seminario había tratado el sistema de transporte y su aspecto económico. Como consecuencia del crecimiento de las economías nacionales y de la prosperidad individual, el número de vehículos privados ha aumentado en gran medida y esto a su vez ha repercutido enormemente y de manera negativa en la infraestructura del tráfico. En las metrópolis esto puede sólo contrarrestarse mediante la puesta en práctica de sistemas de transporte públicos vinculados a los sistemas ferroviarios. El coste de estas prácticas y medidas resulta rentable si se tienen en cuenta los logros obtenidos, sobre todo al establecer una proporción equilibrada entre la densidad de la conexión de transporte con la densidad de población de las ciudades.

Commission 5: Metropolitan Performance Measurement
Presidency: Melbourne
Coordinator: Mary Lewin, Melbourne
From 11-15 May 2005

Measurement and Analysis of Strategic Indicators of Urban Development
Training seminar
Wednesday, 11 May 2005, 10.00-17.00 h

Chair:
Thorsten Tonndorf, Berlin

The Berlin Senate Department for Urban Development conducted a training seminar on "Measurement and Analysis of Strategic Indicators of Urban Development", using the Berlin experience as a benchmark. The seminar covered the role of monitoring systems, how performance measurement systems contribute to policy-making, and how to develop monitoring systems to support such policies. The session included an interactive component that focused on transferability of monitoring systems.

Using Indicators for Urban Management
Workshop A
Thursday, 12 May 2005, 14.00-16.00 h

Chair/facilitator:
Prof. Lyndsay Neilson, Melbourne

In the first of two workshops held by the Commission on this day, participants heard case studies from Addis Ababa, Barcelona, Delhi, Melbourne and Paris-Île-de-France that addressed spatial demographic analysis, structural indicators to measure quality of life, urban inequities survey, and community-based GIS to support provision of water and sanitation services.

Metropolitan regions are no steady bodies, but change and transform themselves consistently. In order to take appropriate decisions plan-

Commission 5 : Indicateurs métropolitains de performance
Présidence : Melbourne
Coordinatrice : Mary Lewin, Melbourne
Du 11 au 15 mai 2005

Recensement et évaluation des indicateurs stratégiques du développement urbain
Séminaire de formation
Mercredi 11 mai 2005, 10h00 – 17h00

Président :
Thorsten Tonndorf, Berlin

L'Administration sénatoriale pour l'Urbanisme de Berlin a dirigé un séminaire de formation sur le thème « recensement et évaluation des indicateurs stratégiques du développement urbain », prenant comme référence l'expérience de Berlin. Le séminaire a abordé le rôle des systèmes de suivi, la manière dont les systèmes de mesure des performances contribuent à l'élaboration de politiques, et la manière de développer des systèmes de suivi visant à soutenir ces politiques. La session a inclus une composante interactive qui s'est intéressée à l'aspect transférable de ces systèmes.

Utilisation d'indicateurs pour la gestion urbaine
Atelier A
Jeudi 12 mai 2005, 14h00 – 16h00

Président/rapporteur :
Prof. Lyndsay Neilson, Melbourne

Dans le premier des deux ateliers organisés par la Commission ce jour, les participants ont pu entendre des études de cas sur Addis Abeba, Barcelone, Delhi, Melbourne et Paris, Île-de-France qui ont abordé une analyse démographique dans l'espace, des indicateurs structurels pour mesurer la qualité de vie, une étude des inégalités urbaines, et un système d'information géographique (SIG) de la communauté visant à encourager

Comisión 5: Indicadores Metropolitanos de Resultados
Presidencia: Melbourne
Coordinadora: Mary Lewin, Melbourne
Del 11 al 15 de mayo de 2005

Medición y análisis de indicadores estratégicos del desarrollo urbano

Seminario de entrenamiento
Miércoles, 11 de mayo de 2005, 10.00 – 17.00 horas

Presidente:
Thorsten Tonndorf, Berlín

El Departamento de Urbanismo del Senado de Berlín realizó un seminario de formación sobre "Medición y análisis de indicadores estratégicos del desarrollo urbano" en el que Berlín servía de ejemplo. El seminario se centró en el papel de los sistemas de monitorización de Berlín, en cómo el uso de los sistemas de medición contribuye a la instauración de nuevas medidas políticas y cómo se pueden desarrollar sistemas de monitorización para apoyar esas medidas. En la sesión se discutió además la posibilidad de transferir estos sistemas de monitorización.

Utilización de indicadores para la gestión urbana
Taller A
Jueves, 12 de mayo de 2005, 14.00 – 16.00 horas

Presidente y moderador:
Prof. Lyndsay Neilson, Melbourne

En el primero de los dos talleres que la Comisión organizó para este día, los participantes escucharon los estudios prácticos de Addis Abeba, Barcelona, Delhi, Melbourne y París que se centraban en el análisis demográfico y territorial, los indicadores estructurales que miden la calidad de vida, la investigación de las desigualdades urbanas, y la tecnología GIS (Sistema de Información Geográfica) basada en la comunidad para facilitar el suministro de agua y el servicio

ners and managers rely on detailed and timely information about the development of their cities. But there are many different indicators that could measure the economic, social, cultural, or environmental performance of metropolitan regions and as many ways of describing and presenting them. The main task of the first panel discussion of Commission 5 was to present different case studies that established new sets of indicators as well as unique ways of representation.

Iuli Nascimento, Project Director, Institute of Regional Development Planning and Urban Development for the Region Île-de-France, Paris, presented an extensive list of 300 indicators that might be used to measure sustainable development and enhance environmental management. The developed ECI (European Common Indicators) can be adopted by other cities which will enable them to compare their performance on equal terms.

Cristina Mora, Economist, Technical Office for Programming, Barcelona, introduced the Barcelona "City Profile" project which was launched in 2000 and offers a detailed picture about the quality of life in Barcelona. The used indicators range from economic activity and real estate market to the street service-network and municipal citizens' attention. After that very impressive presentation, it was discussed how those indicators are used in the decision-making process. Transparency of the information is achieved by providing everybody working within city management with access to the data via intranet, and a selected sample can also be downloaded by the public.

While the next speaker was arranging his power point presentation **Renu Khosla, Director, Centre for Urban and Regional Excellence, Delhi, more as an aside**, raised one of the most important questions – the importance of data in the empowerment process. E.g. the city of Delhi uses the slum development data that is collected by Khosla's organisation not to im-

l'alimentation en eau et la fourniture de services d'assainissement. Les régions métropolitaines ne sont pas des entités stables, elles se modifient et se transforment en permanence. En vue de prendre les décisions adéquates, les planificateurs et les gestionnaires comptent sur des informations détaillées et ponctuelles relatives au développement de leur ville. Or, il existe plusieurs indicateurs différents capables de mesurer la performance économique, sociale, culturelle ou environnementale des régions métropolitaines, et autant de manières de les décrire et de les présenter. La mission principale de la première discussion du panel de la Commission 5 a été de présenter différentes études de cas établissant de nouveaux ensembles d'indicateurs ainsi que des manières uniques de représentation.

Iuli Nascimento, directeur de projet, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, Paris, a présenté une liste détaillée de 300 indicateurs pouvant être utilisés pour mesurer le développement durable et améliorer la gestion de l'environnement. Les ECI (Indicateurs communs européens) développés peuvent être adoptés par d'autres villes, ce qui leur permettra de comparer leur performance en termes égaux.

Cristina Mora, économiste, Bureau technique pour la planification, Barcelone, a présenté le projet « profil de la ville » de Barcelone lancé en 2000 et offrant un portrait détaillé de la qualité de vie à Barcelone. Les indicateurs utilisés incluent depuis la activité économique et le marché immobilier jusqu'à la connexion du service de rues et à l'attention des citoyens pour la municipalité. Suite à une présentation impressionnante, la manière dont ces indicateurs sont utilisés dans le processus de prise de décision a été évoquée. La transparence des informations est atteinte en fournissant à toutes les personnes travaillant dans la gestion de la ville un accès aux données via intranet. En outre, un

sanitario. Las áreas metropolitanas son centros de dinamismo y transformación sistemática. Para poder tomar decisiones apropiadas los planificadores y gestores urbanos confían en una información detallada y oportuna del desarrollo de la ciudad en cuestión. Existen multitud de indicadores que miden la actuación económica, social, cultural o medio-ambiental de las áreas metropolitanas así como multitud de maneras de describirlos y presentarlos. El objetivo principal del primer panel de discusión de la Comisión 5 fue proporcionar diferentes estudios prácticos que establecían una nueva serie de indicadores y una única manera de representación.

Iuli Nascimento, director de proyectos, IAURIF-Instituto de Planificación y Desarrollo Urbano de Île-de-France, Paris, presentó una amplia lista de 300 indicadores que podían usarse para medir el desarrollo sostenible y mejorar la gestión medioambiental. Otras ciudades pueden adoptar estos Indicadores Comunes Europeos, lo que les permitirá comparar su nivel de actuación de igual a igual.

Cristina Mora, economista, Oficina Técnica de Programación, Barcelona presentó el proyecto urbanístico "City Profile" de Barcelona, lanzado en 2000, que ofrece una imagen detallada de la calidad de vida en Barcelona. Los indicadores utilizados incluyen desde la actividad económica y el mercado inmobiliario hasta la conexión del servicio de calles y la atención municipal hacia el ciudadano. Después de esta magnífica presentación, se debatió cómo estos indicadores se utilizan a la hora de tomar decisiones. La transparencia de la información es evidente puesto que todas las personas que trabajan en la gobernanza metropolitana tienen acceso a estos datos vía intranet y cualquier ciudadano puede igualmente seleccionar y descargar un ejemplo.

Mientras el siguiente ponente preparaba su presentación con

prove slum conditions but instead as a resource to claim the amount of land that the city loses because of slum settlement.

Jeremy Reynolds, Manager, Demographic Research, Department of Sustainability and Environment, Melbourne, presented a fine summary of the demographic development of Melbourne over the last decades, its consequences and challenges. Whereas the preceding presentations mainly dealt with ways to collect data, Reynolds showed examples of how to present information and use it to underline existing problems. The "Spatial Demographic Atlas" and the "Metropolitan Atlas" use maps to mark changes in the urban environment and thus highlight the growing disparities between function and growth.

Following the Melbourne case study were two excellent presentations about the use of indicators and GIS (geographic information systems) based maps to analyse water access in Delhi and Addis Ababa. After introducing the water supply system in the slum settlements in Delhi, Khosla described a community-based urban improvement project that works with a data and map based information system. Within this most impressive information system existing water and sanitation conditions are evaluated, it provides in-depth information about the investment needed, and calculates the costs of new infrastructure. Besides, it also offers a platform for public participation, integrates the residents into the decision-making process and helps to limit governmental inefficiency. Khosla presented not just a remarkable GIS analysis, but also an excellent example of public empowerment through information technology.

Dr. Martin Raithelhuber, Associate Expert, Global Urban Observatory, UN-HABITAT, continued to talk about water supply, but on the basis of the UN-HABITAT study on Addis Ababa. He stressed again the importance of urban indicators

échantillon choisi peut également être téléchargé par le public.

Tandis que l'orateur suivant préparait sa présentation Power-Point, **Renu Khosla, directeur, Centre pour l'excellence urbaine et régionale, Delhi**, dans un aparté, a soulevé l'une des questions les plus essentielles : l'importance des données dans le processus de délégation des responsabilités. Par exemple, la ville de Delhi se sert des données relatives au développement des zones défavorisées collectées par l'organisation de M. Khosla, non pas pour améliorer les conditions des zones défavorisées, mais plutôt comme une ressource pour revendiquer l'espace perdu par la ville en raison des installations de taudis.

Jeremy Reynolds, manager, Recherche démographique, Département de l'environnement durable, Melbourne, a offert une présentation résumant le développement démographique de Melbourne au cours des dernières décennies, ses conséquences et ses défis. Alors que les présentations précédentes évoquaient principalement la collecte des données, M. Reynolds a offert des exemples de la manière de présenter les informations et de les utiliser pour mettre en avant les problèmes existants. L'« Atlas démographique spatial » et l'« Atlas métropolitain » ont recours à des cartes pour marquer les changements constatés dans l'environnement urbain et, par conséquent, mettre en relief les disparités de plus en plus grandes entre fonction et croissance.

Suite à l'étude de cas consacrée à Melbourne se sont ensuivies deux excellentes présentations sur l'utilisation des indicateurs et cartes élaborées à partir des SIG pour analyser l'accès à l'eau à Delhi et Addis Abeba. Après la présentation du système d'alimentation en eau dans les zones défavorisées de Delhi, M. Khosla a décrit un projet d'amélioration urbaine communautaire fonctionnant à partir d'un système d'information basé sur les données et les cartes. Grâce à ce systè

Power Point Renu Khosla, directeur del Centro de Excelencia Urbana y Regional, Delhi, planteó una de las cuestiones más relevantes – la importancia de la información en el proceso de empoderamiento de los más desfavorecidos. Por ejemplo, su organización obtiene datos acerca de la formación de chabolas en Delhi que la ciudad utiliza no para mejorar las condiciones de los asentamientos, sino como recurso para reclamar la cantidad de tierra que la ciudad está perdiendo por culpa de su existencia.

Jeremy Reynolds, gestor de Investigación Demográfica, Departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente de Melbourne, ofreció un excelente resumen del desarrollo demográfico de Melbourne durante las últimas décadas, sus consecuencias y desafíos. La presentación anterior se había centrado principalmente en los métodos de obtención de datos; en ésta Reynolds aportó ejemplos sobre cómo presentar la información y usarla para destacar problemas existentes. El "Spatial Demographic Atlas" y el "Metropolitan Atlas" usan mapas para señalar los cambios en el entorno urbano y así destacar las crecientes disparidades entre función y crecimiento.

Después del caso práctico de Melbourne se escucharon dos excelentes presentaciones acerca del uso de indicadores y de GIS (Sistemas de Información Geográfica) basados en mapas para analizar el suministro de agua en Delhi y Addis Abeba. Después de haber introducido un sistema de suministro de agua en los asentamientos de chabolas de Delhi, Khosla describió un proyecto de mejora urbanística basado en la comunidad que trabaja con un sistema de información de datos y mapas. Con este impresionante sistema de información se evalúan las condiciones sanitarias y la existencia de agua, se ofrece información detallada de las inversiones necesarias y se calculan los costes de las nuevas infraestructuras. También se ofrece una plataforma de participación pública, se anima

Commissions

Commissions

Comisiones

to the improvement of city management but also the need to choose them very thoughtfully. The simple accounting of water access of the population of Addis Ababa provides a limited picture of the reality. By introducing a "Water Poverty Index" (an index that also includes quality, accessibility, affordability, and availability) UN-HABITAT was able to show much greater disparities between different parts of Addis Ababa concerning water supply. The case study presentations were followed by questions and answers to the practical applicability of those indicators.

A Project in Support of Enhanced Urban Management Experience with the Local Urban Observatory

Workshop B
Thursday, 12 May 2005,
16.30-19.00 h

Facilitator: Tanzib Chowdhury,
Nairobi

The Workshop B focused on capacity building and the experience of local urban observatories (LUO). Of particular interest was the presentation of the Curitiba Metropolitan Observatory on monitoring the Millennium Development Goals. The federal State of Mexico and Porto Alegre also presented the experience of their LUOs.

Final Discussion on Main Topics and Conclusions drawn from Seminars

Workshop C
Chair: Mary Lewin, Melbourne

Friday, 13 May 2005,
09.30-19.00 h

On 13 May, the session was dedicated to city consultations between C 5 members. Participants identified areas of concern in their cities which require urgent attention, and each nominated one or two priority issues for inclusion in the work of the Commission. This was also an opportunity for members to indicate their commitment to work with the Commission.

me d'information très impressionnant, les conditions d'alimentation en eau et d'assainissement existantes sont évaluées. Ce système fournit des informations détaillées sur l'investissement requis, et calcule les coûts de la nouvelle infrastructure. Par ailleurs, il offre une plate-forme pour la participation publique, intègre les résidents au processus décisionnel et aide à limiter l'inefficacité gouvernementale. M. Khosla n'a pas seulement présenté une remarquable analyse des SIG, il a également donné un excellent exemple de délégation des responsabilités au public par le biais des technologies de l'information.

Le Dr. Martin Raithelhuber, expert associé, Observatoire urbain mondial, UN-HABITAT, a continué sur le thème de l'alimentation en eau, mais en se basant sur l'étude réalisée par l'UN - HABITAT concernant la ville d'Addis Abeba. Il a de nouveau souligné l'importance des indicateurs urbains pour l'amélioration de la gestion de la ville, mais aussi la nécessité de les choisir très consciencieusement. En se contentant de compter les accès à l'eau potable par la population d'Addis Abeba, nous n'obtenons qu'un portrait limité de la réalité. En présentant un « indice de la pauvreté en eau » (indice qui inclut également la qualité, la disponibilité, le caractère abordable et l'accessibilité), UN - HABITAT a été en mesure de montrer de plus grandes disparités entre les différents quartiers d'Addis Abeba concernant l'alimentation en eau. Les présentations des études de cas ont été suivies de questions et de réponses concernant l'applicabilité pratique de ces indicateurs.

Projet d'assistance pour une meilleure gestion urbaine Les expériences réalisées avec le Local Urban Observatory

Atelier B
Jeudi 12 mai 2005,
16h30 – 19h00

Rapporteur : Tanzib Chowdhury,
Nairobi

a participar a los residentes en la toma de decisiones y se ayuda a restringir la inefficacia gubernamental. Koshla presentó no sólo un extraordinario análisis de GIS sino también un excelente ejemplo de empoderamiento público gracias a la información tecnológica.

El Dr. Martin Raithelhuber, experto asociado del Observatorio Urbano Global, UN-Habitat, habló a continuación del suministro de agua siguiendo el estudio práctico de los métodos de Habitat de las Naciones Unidas en Addis Abeba. Puso de relieve una vez más la importancia de los indicadores urbanísticos para la mejora de la gobernanza metropolitana además de la necesidad de seleccionarlos con suma atención. Proporcionar simplemente un informe sobre el suministro de agua en la población de Addis Abeba supone una representación incompleta de la realidad. Al introducir el "Índice de pobreza del agua" (un índice que también incluye información sobre calidad, acceso, asequibilidad y disponibilidad) UN-Habitat demostró muchas y mayores disparidades entre las diferentes partes de Addis Abeba con respecto al suministro de agua.
Tras las presentaciones de estos estudios prácticos hubo una rueda de preguntas y respuestas sobre la aplicación práctica de estos indicadores.

Proyecto de apoyo para mejorar la gestión urbana: Las experiencias con el Observatorio Urbano Local

Taller B
Jueves, 12 de mayo de 2005,
16.30 – 19.00 horas

Moderador: Tanzib Chowdhury,
Nairobi

El taller B se centró en la capacidad de construcción y la experiencia de los observatorios urbanos locales (OUL). La presentación del Observatorio Metropolitano Urbano de Curitiba (Curitiba Metropolitan Observatory) en la monitorización de los Objetivos de Desarrollo del Milenio resultó de particular interés. Representantes de las

In summary, C 5 workshops were very well attended, the work of the Commission attracted much attention and was highly praised by representatives of the World Bank.

L'Atelier B s'est concentré sur la qualification de personnel et l'expérience des observatoires urbains locaux (LUO). La présentation de l'Observatoire métropolitain de Curitiba sur le suivi des Objectifs de Développement pour le Millénaire a présenté un intérêt certain. L'Etat fédéral de Mexico et Porto Alegre ont également fait part de l'expérience de leur LUO.

Discussion finale reprenant les thèmes et les conclusions des différentes manifestations.

Atelier C
Présidente :
Mary Lewin, Melbourne

Vendredi 13 mai 2005,
9h30 - 19h00

La session du 13 mai a été consacrée aux consultations des villes entre les membres de la C 5. Les participants ont identifié des domaines dignes de préoccupation concernant leur ville et nécessitant qu'on y porte urgentement attention. Par la suite, chacun a nommé un ou deux problèmes prioritaires devant être inclus au travail de la Commission. Cela a également constitué une opportunité pour les membres de confirmer leur engagement quant au travail de la Commission.

En résumé, les ateliers de la C 5 ont été très fréquentés, le travail de la Commission a attiré beaucoup d'attention et a reçu d'importantes félicitations de la part de représentants de la Banque mondiale.

ciudades de México y Porto Alegre también ofrecieron la experiencia de sus OUL.

Discusión final sobre los temas y resultados de las sesiones

Taller C
Presidenta: Mary Lewin, Melbourne

Viernes, 13 de mayo de 2005,
9.30 – 19.00 horas

La sesión del 13 de mayo se dedicó a las consultas que los participantes de la C 5 tenían sobre experiencias concretas. Se identificaron aquellos problemas específicos de cada ciudad que requieren atención urgente y cada participante nombró uno o dos de los más prioritarios para incluirlos en el trabajo de la Comisión. La sesión también sirvió de oportunidad para confirmar el compromiso de trabajo con la Comisión.

En resumen, los talleres de la C 5 congregaron a un numeroso público, el trabajo de la comisión recibió mucha atención y obtuvo importantes elogios por parte de los representantes del Banco Mundial.

Commissions

Commissions

Comisiones

Commission 6: Water Management

Presidency:
Federal State of Mexico
Friday, 13 May 2005,
9.00-19.00 h

Chair: Arturo Montiel Rojas,
Federal State of Mexico
Facilitator: Carlos Fernández
Jáuregui

The Commission 6 started its Congress work programme with a technical visit in cooperation with the Technical University of Berlin to get on spot insight into successful projects to implement innovative technologies at the three sites as follows:

- Adlershof, innovative Research Building of the Institute Physics, with a focus on technological progress, on state-of-the-art collection and treatment of rain water and production of electrical energy,
- Berliner Wasserbetriebe, Water Works, a public private company for water supply and sewage disposal,
- DaimlerChrysler at Potsdamer Platz, business centre in the inner city of Berlin where technologies of rain water collection and sewage water treatment are used in a sustainable programme.

Following on from the instructive tour, representatives from 20 cities, two UN agencies, the World Water Council, the California State University, the Central American Business School INCAE as well as around 108 experts in hydrology had an excellent panel discussion on water management in major metropolises.

Carlos Fernández Jáuregui and Engin Koncagul, UN World Water Assessment Programme, UN WWAP, outlined recent results obtained in a study on the development of world waters. They highlighted the political importance and identified a series of fundamental issues, such as:

- Good urban governance is essential, all the more so as some

Commission 6 : Gestion de l'eau

Présidence :
Etat fédéral de Mexico
Vendredi 13 mai 2005,
9h00 – 19h00

Président : Arturo Montiel Rojas,
Etat fédéral de Mexico
Rapporteur : Carlos Fernández
Jáuregui

La Commission 6 a débuté son programme de travail pour le Congrès par une visite technique, en coopération avec l'Université technique de Berlin, afin d'avoir un aperçu en direct des projets réussis dont le but est de mettre en place des technologies innovantes sur trois sites, comme décrit ci-après :

- Adlershof, bâtiment de recherche de l'Institut Physique innovant, avec un accent mis sur les progrès technologiques, sur la collecte et le traitement de pointe des eaux de pluie et la production d'énergie électrique ;
- Berlin Wasserbetriebe, centres de distribution des eaux ; société privée-publique,
- DaimlerChrysler à Potsdamer Platz, centre d'affaires au centre ville de Berlin où les technologies de collecte des eaux de pluie et de traitement des eaux usées sont utilisées dans le cadre d'un programme durable.

Suite à cette visite instructive, les représentants de 20 villes, deux agences de l'ONU, le Conseil mondial de l'eau, l'Université de l'Etat de Californie, de l'Ecole de gestion d'Amérique centrale INCAE, ainsi qu'environ 108 experts en hydrologie ont entretenu une excellente discussion sur le thème de la gestion de l'eau dans les grandes métropoles.

Carlos Fernández Jáuregui et Engin Koncagul, Programme mondial pour l'évaluation des ressources en eau de l'ONU, UN WWAP, ont mis l'accent sur les récents résultats obtenus lors d'une étude sur le développement des ressources en eau dans le monde. Ils ont souligné l'importance politique et

Comisión 6: Gestión del Agua

Presidencia:
Estado Federal de México
Viernes, 13 de mayo de 2005,
9:00 – 19:00 horas

Presidente: Arturo Montiel Rojas,
Estado Federal de México
Moderador: Carlos Fernández
Jáuregui

El viernes 13 de mayo se llevaron a cabo los trabajos de la Comisión 6: "Gestión del Agua", comenzando con una visita técnica para conocer los proyectos exitosos de implementación de nuevas tecnologías, en colaboración con la Universidad Técnica de Berlín:

- Instituto de Física de Adlershof, donde se conocieron los avances tecnológicos en la captación de agua pluvial y generación de energía eléctrica.
- "Berliner Wasserbetriebe", empresa público - privada encargada de los servicios de abasto, drenaje, saneamiento.
- DaimlerChrysler en Potsdamer Platz, centro económico en la zona urbana de la ciudad de Berlín en el cual se aplican técnicas de reutilización de agua residual dentro de un programa de sustentabilidad.

Posterior a la visita se realizó un panel sobre Gestión del Agua en las Grandes Metrópolis, donde se contó con la participación de los representantes de 20 ciudades, dos agencias de Naciones Unidas, el Consejo Mundial del Agua, la Universidad del Sur de California, el Instituto Centroamericano de Administración Empresarial (INCAE) y la asistencia de 108 expertos en materia hidráulica.

De la participación de **Carlos Fernández-Jáuregui y de Engin Koncagul, ambos del Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos de Naciones Unidas (UN-WWAP)**, quienes presentaron los resultados obtenidos del Informe sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos en el Mundo (WWDR), destaca que éste ha generado una



countries are lacking decision-makers for water management and sufficient legislation updated according to the current status of knowledge, • legislation relating to water resources and civic participation are not up to the current status of knowledge, and • current status and extent of knowledge seen in the wider context of a region.

Their report clearly focused on human and environmental requirements, long-term sustainability as well as on four principles to be considered when tackling water management, i.e. an integrated management of river basins and/or ground water, the importance of getting politicians and engineers along with the civil society organisations to engage in sustainable water management, the need to recognise water as being an economic, social and cultural good, and as such to realise its value, and what is more, the awareness to regard water as a sensitive resource the availability of which is limited in time. In the conclusions of the report an emphasis was laid in particular on the solidarity that has emerged in the process of the integrated management of transnational river basins.

Luo Ningan, Deputy General Director, City Services and Landscape of the City of Guangzhou, gave a lecture on "Water and Urban Development in the City of Guangzhou". Since its foundation as a port by the Ming dynasty at the time of the Silk Road the city saw various phases in its urban development until getting to its advent of a period of environmentally sound policy and the restoration of nature.

As a result of the introduction of a new scheme for an efficient use of water resources, the increase in demand for fresh water was met with state-of-the-art technology that greatly helped to reduce fresh water consumption and improve its quality, to encourage an efficient urban management for fresh water and sanitation, and to protect

ont identifié une série de questions fondamentales, telles que :

- une bonne gouvernance urbaine est essentielle, d'autant plus que certains pays sont dénués de décisionnaires dans le domaine de la gestion de l'eau et d'une législation suffisante et actualisée en fonction du niveau actuel des connaissances ;
- la législation relative aux ressources en eau et à la participation civile ne tient pas compte du niveau actuel des connaissances ;
- le niveau actuel et l'étendue des connaissances considérés dans le contexte plus large d'une région.

Leur rapport a mis clairement l'accent sur les exigences humaines et environnementales, sur le développement durable ainsi que sur quatre principes qui doivent être pris en compte lorsque l'on aborde la gestion de l'eau : une gestion intégrée des bassins fluviaux et/ou de la nappe phréatique ; l'importance d'avoir des hommes politiques et des ingénieurs ainsi que les organisations de la société civile pour se lancer dans une gestion durable des ressources en eau ; la nécessité de reconnaître l'eau comme un bien économique, social et culturel, et, en tant que telle, la nécessité de prendre conscience de sa valeur ; et, pour finir, prendre conscience du fait que l'eau est une ressource sensible dont la disponibilité est limitée dans le temps. Dans les conclusions de leur rapport, un accent particulier a été placé sur la solidarité née du processus de gestion intégrée des bassins fluviaux transnationaux.

Luo Ningan, directeur général adjoint, Services de la ville et paysage de la ville de Guangzhou, a prononcé un discours sur le thème de « l'eau et le développement urbain dans la ville de Guangzhou ». Depuis sa création comme port par la dynastie Ming à l'époque de la Route de la Soie, la ville a connu diverses phases dans son développement urbain jusqu'à l'avènement d'une période de politique écologique et de la restauration de la nature.

significación política importante y ha permitido identificar una serie de problemas fundamentales, a saber:

- La gobernabilidad, ya que no todos los países cuentan con autoridades en recursos hídricos y la legislación no responde a los últimos desarrollos del conocimiento.
- La legislación sobre el recurso hídrico y la participación de la comunidad organizada no responden a los últimos desarrollos del conocimiento.
- El conocimiento en cantidad y/o calidad según la región.

Este informe resalta las necesidades humanas, ambientales y el desarrollo sostenible a largo plazo, además de mencionar formalmente los cuatro principios que deben ser aplicados en la gestión de los recursos hídricos: ser la unidad sobre la gestión de la cuenca y/o acuífero; resaltar la participación de los políticos, los técnicos y la comunidad organizada; reconocer que el agua es un bien económico, cultural y social y que por lo tanto tiene un valor económico, cultural y social; y finalmente, reconocer que el agua es frágil y finita. Dentro de los resultados que ha arrojado, sobresale la solidaridad que ha generado en temas como la gestión integral de cuencas compartidas entre países.

Luo Ningan, subdirector general de Utilidades Urbanas y del Paisaje de la Municipalidad de Guangzhou presentó el tema "Agua y Desarrollo de la Ciudad de Guangzhou", creada durante la dinastía Ming como antiguo puerto de la ruta de la seda marina, los períodos por los que ha atravesado hasta llegar al despertar de una fase ecológica y el restablecimiento de la naturaleza.

Gracias a la implantación de un nuevo concepto de aprovechamiento del agua, el hacer frente a la demanda creciente de agua utilizando una nueva tecnología, ahorrando agua y mejorando la calidad del agua y promoviendo

water resources. In 2001, owing to the reconstruction of brooks and catchment areas the city was the first to win the prize "City – International Garden" and thus came to be a shining example in China.

Dr. Anton Peter-Fröhlich, Department Sewage Water Treatment, Water Works Berlin, presented a Berlin pilot project of its sanitation technologies that got EU support for the separate collection and treatment of urine, faeces, and grey water. It is about installing specially-designed toilets for the purpose of producing fertilisers.

Shui Zhengkuan, Deputy President, Popular Assembly of Chongqing, portrayed conventional systems and strategies to treat waste water. The local community of Chongqing consists of 40 districts totalling 32 m inhabitants with 45% of them living in cities. Its newly devised water supply programme also incorporated water works, water pipe networks, fresh water and its quality along with water supply reliability to tackle those issues in an integrated approach. In accordance with the plan, the city's fresh water supply will be covered by up to 98% by 2010 and by up to 100% by 2013. Under the new water supply programme, rivers that in the past have served as a water source will be replaced by new storage reservoirs, and, by 2020, three such reservoirs will be built for the city to replace and protect its current main water sources, the river Yang Tse and Jialing. Moreover, as a result of various projects and owing to public and private loans, the rate of urban waste water treatment is expected to reach 65% by 2006. In the wake of the industrialisation of trade and business the state had to change its role from being a direct operator in the past to an indirect regulator today, as franchise models instead of public investments are now in place which are regulated by the market.

Prof. Emile Danho, Deputy Governor, Abidjan, described current approaches of how to secure sustainable

Suite à l'introduction d'un nouveau projet pour une utilisation efficace des ressources en eau, l'augmentation de la demande en eau douce a été gérée grâce à une technologie de pointe qui a fortement permis de réduire la consommation en eau douce et d'améliorer sa qualité, d'encourager une gestion urbaine efficace de l'eau douce et des eaux usées, et de protéger les ressources en eau. En 2001, en raison de la reconstruction des ruisseaux et des bassins versants la ville a été la première à remporter le prix « Ville – Jardin International » et à devenir alors un exemple remarquable pour la Chine.

Le Dr. Anton Peter-Fröhlich, département du traitement des eaux usées, centres de distribution des eaux, Berlin, a présenté un projet pilote berlinois de ses technologies d'assainissement qui ont reçu le soutien de l'UE pour la collecte séparée et le traitement de l'urine, des matières fécales et des eaux ménagères. Ce projet traite de l'installation de toilettes spécialement conçues en vue de la production d'engrais.

Shui Zhengkuan, Président adjoint, Assemblée populaire de Chongqing, a dressé un portrait des systèmes traditionnels et des stratégies de traitement des eaux usées. La municipalité de Chongqing se compose de 40 districts totalisant 32 millions d'habitants, dont 45 % vivent dans des villes. Son programme d'alimentation en eau nouvellement conçu a également tenu compte des installations de purification de l'eau, des réseaux de conduites d'eau, de l'eau potable et de sa qualité ainsi que de la fiabilité de l'alimentation en eau, et ce, afin de faire face à ces problèmes par le biais d'une approche intégrée. Conformément au projet, l'alimentation en eau douce de la ville sera couverte jusqu'à 98 % en 2010, et à 100 % en 2013. En vertu du nouveau programme d'alimentation en eau, les rivières qui, par le passé, ont servi de source en eau seront remplacées par de nouveaux réservoirs de stockage, et, en 2020, trois réservoirs de ce

la buena gobernanza, la buena gestión de las aguas residuales y la protección de los recursos hídricos, así como la reconstrucción de arroyos y cuencas hidrográficas, les ha llevado a obtener el premio de la Ciudad Jardín Internacional en el 2001 y convertirse en un ejemplo en China.

El Dr. Anton Peter-Fröhlich del Departamento de Tratamiento de Aguas Residuales de la empresa Berliner Wasserbetriebe (Empresa Municipal de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas de Berlín), presentó dentro del concepto de sanidad, un proyecto de demostración en Berlín apoyado por la Comunidad Europea de tratamientos separados de orina, heces y aguas grises. Consiste en la implementación de baños de separación por gravedad con el objeto de producir fertilizantes.

Shui Zhengkuan, vicepresidente de la Asamblea Popular de Chongqing, dio una charla sobre los sistemas y estrategias convencionales para la exposición de aguas residuales. La municipalidad de Chongqing tiene 40 distritos bajo su jurisdicción con una población de 32 millones de habitantes, de los cuales el 45% vive en ciudades. Se ha desarrollado un plan de abastecimiento de agua involucrando también centrales de agua con una red de conductos, fuentes de agua, cantidad y calidad del agua, abastecimiento de agua, entre otros. De acuerdo con este plan, la cobertura de suministro de agua para la ciudad en sí alcanzará el 98% hasta 2010 y el 100% el 2013, lo que significa que las reservas asumirán o sustituirán a los ríos como fuentes de agua. En cuanto a la ciudad en sí misma, tres reservas se constituirán para sustituir y proteger a los ríos Yang Tse y Jialing como fuente principal de agua hasta el año 2020. Además comentó que a través de diversos proyectos, la tasa de tratamiento de aguas residuales urbanas alcanzará un 65% para el año 2006, gracias al financiamiento de préstamos estatales e instituciones financieras; y que

fresh water supply and waste water management. A new governmental scheme aimed at building a water supply network at affordable prices to secure the fresh water supply also for those poor regions that still have not been linked to the water pipe network, and furthermore at launching a campaign with a view of raising people's awareness for the need to reduce water consumption. Finally, issues of the city's sewage disposal and sanitation were commented.



María Angelica Alegria Calvo, Department of Studies and Planning, Public Works Ministry, Santiago de Chile, presented an analysis of the worldwide population growth in urban regions and of the exponential rise in the waste water quantity. At present, fresh water is not used in a sustainable way as there is a direct link between an efficient utilisation of fresh water in cities and the impairment of its quality.

Francine Senécal, Vice President of the Executive Committee of the City of Montreal, initially pointed to the privileged geographic situation of Montreal where 29 local communities were united into a single one. A report drawn up subsequent to this process highlighted the city's historic efforts to get to grips with its ageing infrastructure as well as the enormous costs of its renewal.

On a more optimistic note of a joint vision, all societal players shoulder the burden of responsibility and are engaged in the decision-making on an economic use of this natural

type seront construits pour la ville en vue de remplacer et de protéger ses actuelles sources principales d'eau, soit les rivières Yang Tse et Jialing. Par ailleurs, suite aux divers projets et en raison des prêts publics et privés, le taux de traitement des eaux usées urbaines devrait atteindre les 65 % en 2006. Suite à l'industrialisation du commerce et des affaires, l'Etat a dû modifier son rôle : d'opérateur direct auparavant, il est devenu régulateur indirect aujourd'hui, dans la mesure où des modèles de franchise régulés par le marché viennent désormais remplacer les investissements publics.

Le Prof. Emile Danho, Gouverneur adjoint, Abidjan, a fait une description des approches actuelles de la manière d'assurer l'alimentation durable en eau douce et la gestion des eaux usées. Un nouveau projet gouvernemental tend à construire un réseau d'alimentation en eau à des prix abordables en vue d'assurer l'alimentation en eau douce pour les régions pauvres qui ne sont toujours pas reliées au réseau de conduites d'eau. Il vise en outre à lancer une campagne afin de faire prendre conscience aux gens de la nécessité de réduire leur consommation d'eau. Enfin, les questions relatives à l'évacuation des eaux usées et à l'assainissement de la ville ont été abordées.

María Angelica Alegria Calvo, Département des études et de l'aménagement, ministère des Travaux publics, Santiago, a présenté une analyse de la croissance démographique mondiale dans les régions urbaines et de l'augmentation exponentielle de la quantité des eaux usées. Actuellement, l'eau potable n'est pas utilisée de manière durable puisqu'il existe un lien direct entre une utilisation efficace de l'eau douce dans les villes et la diminution de sa qualité.

Francine Senécal, vice-présidente du Comité exécutif de la ville de Montréal, a tout d'abord mis l'accent sur la situation géographique privilégiée de Montréal où 29 mu-

con la industrialización del sector comercial, el papel del gobierno ha pasado de ser un operador directo a un supervisor indirecto, ya que las inversiones puramente gubernamentales han sido sustituidas por operaciones en franquicia reguladas por el mercado.

El Prof. Emile Danho, vicegobernador de Abiján, habló sobre los enfoques actuales del abastecimiento de agua potable y de la gestión de las aguas residuales. Han desarrollado un plan que tiene como objetivo que en los cinturones de pobreza donde no llega el agua directamente, exista una distribución de venta de agua a unos precios muy bajos; una campaña de sensibilización para fomentar el ahorro del agua y, finalmente, comentó la problemática que enfrentan en materia de drenaje y saneamiento.

María Angélica Alegria Calvo del Ministerio de Obras Públicas de Santiago de Chile presentó un análisis del incremento de la población mundial que vive en áreas urbanas y las aguas residuales que produce.

La práctica actual de la utilización de las aguas no es sostenible, ya que existe una relación directa entre la utilización del agua y la destrucción de la calidad de la misma en las ciudades.

Francine Senécal, vicepresidenta del Comité Ejecutivo de la ciudad de Montreal, inició señalando la situación geográfica privilegiada de Montreal, la unión de 29 municipalidades en una sola, que originó la elaboración de un reporte que señalaba obsolescencia en la infraestructura y en consecuencia el alto costo para la renovación de la infraestructura.

Habló sobre una visión más comunitaria, donde todos los componentes de la colectividad son responsables y verdaderos co-gerentes del recurso, incluyendo a los ciudadanos, los medios de comunicación, los grupos de medioambiente y los agentes económicos. Resultado de una buena decisión

resource, i.e. citizens, media, environmentalists as well as business leaders.

The strategy of pooling efforts, finally, resulted in the setting up of a water fund, a remarkable pay-off from their political decision and a first step towards self-financing all of the areas responsible for water supply, when, from 2013 onwards, running and maintenance costs of the water supply system will be covered in full out of current revenue. To these ends, charges for this specific product were increased only slightly, a development that had already met with broad acceptance and appreciation so far from the people and the media.

In conclusion, the importance of making difficult decisions every now and then, precisely, when an increase of charges is concerned, was emphasised as well as the need to get people's acceptance in support of these fiscal decisions, all the more so when they get involved as an inclusive partner in such a project.

Rita Rachele Dandavino, Advisor, City of Montreal, supplemented the remarks by Francine Senécal on this project. By integrating staff at all levels the population could be stimulated to take an active share in the project. In this innovative way of proceeding, not only work methods had to be changed but also mindsets and approaches had to get direction to bring about quasi a cultural sea-change. Starting out from the idea that people would come to support and advance this revolution to the same extent as they would embrace the project process, it was a matter of proceeding in a cooperative instead of an hierachic way. Especially, as the process involved three levels which required a strategy of inclusive responsibility of staff having constant contact to environmentalists and the mass media.

The first phase saw the launch of three major projects that were carried out in compliance with the new course set by the city of Montreal

nicipalités se sont rassemblées en une seule. Un rapport élaboré suite à ce processus a mis en exergue les efforts historiques de la ville pour tenter de trouver une solution à son infrastructure ancienne ainsi qu'aux considérables coûts de sa rénovation.

Sur une note plus optimiste d'une vision conjointe, tous les acteurs de la société supportent le fardeau de la responsabilité et sont impliqués dans le processus décisionnel relatif à l'utilisation économique de cette ressource naturelle, c'est-à-dire les citoyens, les médias, les écolos-gistes et les chefs d'entreprise.

La stratégie consistant à rassembler les efforts a finalement conduit à la mise en place d'un fond consacré à l'eau, une remarquable récompense issue de leur décision politique et un premier pas vers l'autofinancement de tous les domaines responsables de l'alimentation en eau, lorsque, à partir de 2013 environ, les coûts de fonctionnement et de maintenance du système d'alimentation en eau seront entièrement couverts par les recettes actuelles. A ces fins, les taxes sur ce produit spécifique n'ont été que légèrement augmentées, une évolution qui avait été fortement acceptée et appréciée par les citoyens et les médias.

En conclusion, l'importance de prendre des décisions difficiles de temps en temps, précisément lorsque cela concerne une augmentation des taxes, a été soulignée. Il en est allé de même de la nécessité d'obtenir le consentement des citoyens quant à ces décisions fiscales, d'autant plus lorsqu'ils sont impliqués en tant que partenaire exclusif dans un projet de ce type.

Rita Rachele Dandavino, conseillère, ville de Montréal, a complété les observations de Francine Senécal quant à ce projet. En intégrant le personnel à tous les niveaux, il est possible d'encourager la population à jouer un rôle actif dans le projet. Dans cette manière innovante de procéder, non seulement les méthodes de travail ont

política, mostró su estrategia de movilización para la creación de un fondo de agua que es el primer paso hacia un autofinanciamiento completo de las funciones del agua y la capacidad a partir de 2013 de pagar en efectivo todos los costes de mantenimiento y de reconstrucción del sistema de gestión de agua; lo que se realizará con el incremento específico de un impuesto especial para este proyecto, el cual ya había sido bien aceptado y reconocido por la población y los medios de comunicación.

Concluyó señalando que en ocasiones es importante tomar decisiones difíciles, aun cuando se trate de impuestos, pero también es posible que la población acepte esas estrategias fiscales al convertirse en socio completo del proyecto.

La participación de Rita Dandavino, asesora de la ciudad de Montreal, como complemento a la de Francine Senécal, versó en la descripción de dicho proyecto, y explicó cómo se movilizó e integró a la población en este proyecto con la adhesión de los empleados a todos los niveles, y la necesidad de no sólo cambiar los métodos de trabajo sino también las mentalidades y el comportamiento como una verdadera operación cultural. La manera de actuar debía ser participativa y no jerárquica, sabiendo que las personas estarían más a favor de llevar a cabo una revolución si ellas mismas eran las que desarrollaban el concepto, y más aún si se trata de un proceso de tres niveles con una estrategia de responsabilidad global del personal y contacto permanente con los grupos medioambientales y medios de comunicación.

Concluyó mencionando que han iniciado tres grandes proyectos como primera etapa de la nueva visión de la gestión del agua de la ciudad de Montreal. Un plan general de reparación de la red de acueductos y alcantarillas para los próximos 10 años, la adaptación a las normas de nuestras fábricas de producción de agua potable con el mismo plazo, y la instalación

for efficient water management. They included a master plan of repair designed for fresh water and sanitation systems during the following ten years, the coordination of regulations applicable to plants of fresh water treatment with deep wells in place as well as the installation of water meters at 20,000 commercial properties to ensure a distribution of costs under the polluter pays principle.

Alberto Tejada-Guibert, Head of Urban Water Management Programme, Deputy Secretary of International Hydrological Programme, UNESCO, portrayed an ongoing international water management programme initiated thirty years ago and led as a scientific intergovernmental UN programme unique in its kind. Its secretariat, member countries as well as associated institutions are the responsible agency of the programme.

The ever increasing number of metropolises in development countries is watched by the UNESCO with great concern as regions at the outskirts of city borders are growing devoid of any water supply and sanitation. During this process, lessons had to be learnt as solutions to problems developing countries are coping with cannot be transposed as such in cities of the Third World.

On the other hand, when dealing with urban water resources the resource of ground water is of vital importance as are interactions between climate and water, the development of appropriate instruments of knowledge transfer, sharing of knowledge, conflict management, institutional aspects and educational fundamentals.

A work programme covering six years includes nine areas of action, and varied schemes implemented by several cities and governments were presented.

Various research centres could be established with active support by the UNESCO, among them those in Belgrade, Teheran, Beijing,

dû être modifiées, mais également les états d'esprit et les approches ont dû changer en vue d'apporter un profond changement quasi-culturel. En partant de l'idée selon laquelle les citoyens soutiendraient et feraient progresser cette révolution de la même façon qu'ils réserveraient un accueil chaleureux au processus du projet, il s'agissait de procéder de manière coopérative plutôt que de façon hiérarchique. Plus particulièrement, puisque le processus impliquait trois niveaux, il nécessitait une stratégie de totale responsabilité de la part du personnel entretenant un contact constant avec les écologistes et les médias de masse.

La première phase a vu le lancement de trois projets majeurs qui ont été menés conformément à la nouvelle orientation fixée par la ville de Montréal pour une gestion efficace des ressources en eau. Ces projets ont inclus un projet directeur de réparation conçu pour les systèmes d'eau potable et d'assainissement pour les dix prochaines années, la coordination de règlements applicables aux usines de traitement d'eau potable avec la mise en place de puits profonds, ainsi que l'installation de compteurs d'eau dans 20 000 propriétés commerciales afin de garantir une répartition des coûts en vertu du principe de pollueur payeur.

Alberto Tejada-Guibert, directeur du Programme de la gestion urbaine de l'eau, secrétaire adjoint du programme hydrologique international, UNESCO, a dressé le portrait d'un programme international de gestion de l'eau mis en place il y a trente ans et dirigé en tant que programme scientifique intergouvernemental de l'ONU unique en son genre. Son secrétariat, les pays membres ainsi que des institutions associées constituent l'agence responsable de ce programme.

Le nombre toujours croissant des métropoles dans les pays en développement est surveillé par l'UNESCO, avec une grande préoccupation puisque les régions situées en banlieue des villes se

de contadores de agua en más de 20.000 inmuebles no residenciales para que la distribución de los costes corresponda al consumo real.

Alberto Tejada-Guibert, director del Programa de Gestión de Agua Urbana, subsecretario del Programa Hidrológico Internacional de la UNESCO, habló sobre el programa hidrológico internacional, programa que existe desde hace 30 años, único programa científico intergubernamental global en el sistema de Naciones Unidas, aplicado por la secretaría del Programa, pero también por los estados miembros y las entidades asociadas.

El incremento de las megalópolis en países en desarrollo generan la máxima preocupación de la UNESCO, debido al crecimiento de las zonas periurbanas, que se encuentran fuera de los límites de la ciudad, sin el suministro del agua y sin sanidad. Se ha aprendido que las soluciones de los problemas en los países en desarrollo no son exportables automáticamente a las ciudades del Tercer Mundo.

Por otro lado, comentó la necesidad de que el tema de las aguas subterráneas sea integrado en toda la gestión de los recursos hídricos de las ciudades y de ocuparse de la temática del agua y sus interacciones en el clima, del desarrollo de instrumentos, de la transferencia de tecnología y de conocimientos, y de la atención a las actividades que tienen que ver con conflictos, aspectos institucionales y plataforma educacional.

Mencionó que se elaboró un plan de trabajo para estos seis años con nueve líneas de acción, y describió brevemente los trabajos que están llevando con diferentes ciudades y gobiernos.

Señaló la creación de varios centros de estudio bajo auspicio de la UNESCO, entre los que destacó los de Belgrado, Teherán, Pekín y otro en Sukuba, Japón, así como un centro funcional para América Latina propuesto por Colombia y concluyó con la invitación a todos

Sukuba, Japan, as well as a centre for Latin America on the initiative of Colombia. All of the participants were encouraged to play an active role in this UNESCO programme.

Carl-Lennart Astedt, Director, Environment and Health Administration, Stockholm, articuló a severe problem to be tackled not only by Sweden but also by its contiguous countries and which is caused by sewage sludge disposed of into the Baltic Sea. Countries in question should submit to a measuring programme designed to reduce the amount of pollutants discharged into the Baltic Sea. It would be advisable for them to make every effort to bring about a change in the current way of living of their people, to focus on a reduction in water consumption and to these ends, on an appropriate education of generations to come. It is vital for any society pursuing a policy of sustainable development to treat all kinds of its sewage in a way efficient enough to meet environmental requirements.

Prof. Lyndsay Neilson, Secretary, Victorian Department of Sustainability and Development, Melbourne, addressed the need to enhance an efficient water consumption through an intelligent use of water, a price reform and a rise in prices. All of this involves consumption-related prices that all of the municipalities would determine. An innovative culture of water reprocessing will be at the very heart of a new approach for an efficient use of the water resource.

Dr. Felipe Arreguín Cortés, Deputy Director General, Engineering, National Water Commission, Professor at the University UNAM, Mexico, highlighted the sustainable water management in the valley of Mexico city in view of the social, economic and political dimension and in consideration of repercussions of water supply on the environment and social reality. It is imperative to move away from the practice where excessive exploitation of the ground water in the river basin of Mexico city is commonplace

développent bien qu'elles soient dénuées de systèmes d'alimentation en eau et d'assainissement. Au cours de ce processus, des enseignements devaient être tirés, car les solutions aux problèmes auxquels les pays en développement sont confrontés ne peuvent être transposées telles quelles dans les villes du Tiers Monde.

Par ailleurs, au moment d'aborder les ressources en eau urbaines, la prise en compte de la ressource de la nappe phréatique est essentielle, tout comme le sont les interactions entre climat et eau, le développement des instruments appropriés pour le transfert des connaissances, le partage du savoir, la gestion des conflits, les aspects institutionnels et les principes fondamentaux d'éducation.

Un programme de travail couvrant six années inclut neuf domaines d'action, et plusieurs projets mis en place par plusieurs villes et gouvernements ont été présentés. Divers centres de recherche pouvaient être établis avec le soutien actif de l'UNESCO, notamment à Belgrade, Téhéran, Pékin, Sukuba, Japon, et un autre pouvait être érigé en Amérique latine à l'initiative de la Colombie. Tous les participants ont été encouragés à jouer un rôle actif dans ce programme de l'UNESCO.

Carl-Lennart Astedt, directeur, Administration pour l'environnement et la santé, Stockholm, a évoqué un problème sérieux devant être résolu non seulement par la Suède mais également par ses pays voisins, problème causé par la boue des eaux usées qui sont déversées dans la mer Baltique. Les pays concernés devraient se soumettre à un programme de mesure conçu pour réduire la quantité des substances polluantes déversées dans la mer Baltique. Il serait conseillé qu'ils déploient tous les efforts nécessaires pour apporter un changement au mode de vie actuel de leurs citoyens, afin de tendre à une réduction de la consommation en eau et, pour ce faire, en donnant une éducation

los presentes a participar en el Programa de UNESCO.

Carl-Lennart Astedt, director de la Administración de Medio ambiente y Salud de Estocolmo, habló de un problema grave de aguas residuales que tiene que ver con el mar Báltico, el cual involucra a varios países, además de Suecia. Propuso que dichos países tendrían que pasar una serie de mediciones para reducir todo tipo de desechos que son vertidos en el mar Báltico; centrarse en el estilo de vida, en el consumo del agua y en la educación de las nuevas generaciones. Asimismo, señaló que en una sociedad sostenible, las aguas residuales se deben tratar de una forma eficaz que sea compatible con el medio ambiente.



El Prof. Lyndsay Neilson, secretario del Departamento de Sostenibilidad y Desarrollo de Melbourne, señaló que han tratado de mejorar la eficiencia de cómo se utiliza el agua, tratándola de utilizar de forma inteligente, reformando los precios y aumentándolos lo que significa que quien más gaste, tendrá que pagar más, y cada comunidad tiene que establecer sus precios en dependencia al consumo. Un punto importante de la ponencia, fue el énfasis que quieren poner en la cultura del reciclaje del agua.

El Dr. Felipe Arreguín Cortés, subdirector general técnico de la Comisión Nacional del Agua (CNA) y profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), habló sobre la gestión sustentable del agua en el

and instead to feed an equivalent water quantity into the distribution system, to gradually reduce water consumption, to make an efficient use of water, to adapt water prices and to support programmes for the reuse of rain water and recycled water.

Jörg Simon, Chairman of the Board, Berlin Water Works, introduced the urban water management as an approach of interagency cooperation with a public private partnership. The company is well known in Germany and around the globe. An efficient operation is underlying its water management system besides its water treatment plants as only one third of Berlin's water quantity stems from natural ground water sources with the remaining quantity being filtered or treated. Subsequent to a workshop by a technological research centre based in Berlin-Marienfelde, a broad cooperation finally resulted in the foundation of a limited liability company in public private partnership. Scientific and public institutions, companies as well as private and public educational institutions are playing an active role in this kind of business. The private-sector management and financing of the competence centre were an integral part of contractual stipulations. The project partners agreed upon a fixed annual budget to finance the network. The centre focused on core objectives such as implementation of research programmes, promotion of research studies, sector-related communication between the research community and business, organisation of symposia, as well as of workshops and conferences, and finally, public and private vocational training and further education.

Tom Roper, honorary member of Metropolis, dealt with the "practice of public-private cooperation in the field of water management". In the last decade, public operators were largely inefficient, whereas privatisations were carried out on the back of the poor, that is why a mix of possible solutions is advisable to engage both the

appropriée aux générations futures. Il est essentiel pour toute société poursuivant une politique de développement durable de traiter tous les types d'assainissement d'une manière suffisamment efficace pour répondre aux exigences environnementales.

Le Prof. Lyndsay Neilson, secrétaire, Département pour le développement durable de Victoria, Melbourne, a fait part de la nécessité de renforcer une consommation efficace de l'eau par le biais d'une utilisation intelligente de l'eau, d'une réforme des prix et une augmentation des tarifs. Tout cela implique que toutes les municipalités s'accordent sur des tarifs de consommation. Une culture innovante du retraitement de l'eau sera au cœur même d'une nouvelle approche pour une utilisation efficace des ressources en eau.

Le Dr. Felipe Arreguín Cortés, directeur exécutif adjoint, technique, Commission nationale de l'eau, Professeur à l'Université UNAM, Mexico, a mis en avant la gestion durable de l'eau dans la vallée de Mexico city par rapport à la dimension sociale, économique et politique, et aux répercussions sur l'environnement et la réalité sociale de l'alimentation en eau. Il est impératif de se détacher de la pratique selon laquelle une exploitation excessive de la nappe phréatique du bassin fluvial de Mexico city est monnaie courante et la remplacer par l'injection d'une quantité d'eau équivalente dans le système de distribution, en vue de réduire progressivement la consommation d'eau, de procéder à une utilisation efficace de l'eau, d'adapter les tarifs de l'eau et de soutenir des programmes pour la réutilisation des eaux de pluie et de l'eau recyclée.

Jörg Simon, président du directoire, centres de distribution des eaux, Berlin, a présenté la gestion urbaine de l'eau comme une approche de coopération entre agences avec un partenariat public-privé. C'est une société réputée non seulement en Allemagne mais dans le monde

Valle de México, partiendo de las dimensiones social, económica y política, los impactos ambientales y los problemas sociales que ha generado el abastecimiento de agua. Concluye con la urgencia de reducir la sobreexplotación de los acuíferos de la Cuenca del Valle de México mediante la importación en un caudal equivalente, continuar con los programas para reducir las fugas en el sistema de distribución y reducir gradualmente el consumo mediante el uso eficiente y el ajuste de tarifas, además de apoyar los programas de recarga artificial con aguas pluviales y residuales tratadas.

Jörg Simon, presidente ejecutivo de la empresa Berliner Wasserbetriebe (Empresa Municipal de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas de Berlín) presentó la gestión del agua urbana y las cooperaciones público-privadas. Esta compañía es conocida en el mercado de agua en Alemania y a nivel internacional. La base de la operación consiste en un sistema de gestión eficaz sin olvidarse de las plantas de tratamiento de aguas residuales, ya que solamente una tercera parte del volumen que se suministra en Berlín es agua subterránea natural, extraída del valle; los otros dos tercios están filtrados o son aguas artificialmente filtradas. Esto ha sido motivo para una cooperación más amplia, derivando en talleres de trabajo por parte del centro tecnológico y de investigación Marienfelde, cooperación pública-privada fundada como una sociedad de responsabilidad limitada.

Los agentes son entidades científicas, instituciones públicas, empresas y multiplicadores de los sectores privado y público. Fue uno de los acuerdos contractuales del sector particular de financiar y gestionar este centro de competencias. Los socios han financiado una red con un presupuesto anual fijo. Los objetivos principales del centro son la realización de programas de investigación, recaudación de fondos para la promoción de ciencia, y la investigación y operación de una planta de comunicación en el sector y la organización de simposios

public and private sector in the effort. First and foremost, when making administrative decisions no matter of what kind, special regard has to be paid to their political and social acceptance.



Arturo Montiel Rojas, Gouverneur of the federal State of Mexico, expressed his thanks for the support and gave members of the Commission 6 credit for their hard work and commitment before presenting the report drawn up by the Commission 6 on "Urban Water Management" for the action period 2002-2005. The productive three-year period was marked by constant communication and interchange between governments and large cities. The participation of Metropolis in international forums bore fruit and yielded excellent results of mutual benefit.

For Dr. Felipe Pérez Pineda, Business School, Latin America, INCAE, in the interest of generations to come, a responsible use of water resources largely depends on an adequate training and skills of the responsible workforce. That is why Metropolis should not only serve as a platform for the exchange of experience and cooperation but, likewise provide training possibilities for the support of a workforce informed by a long-term vision that is indispensable for any sustainable development.

Prof. Michael Lee, Visiting Professor at the California State University, Hayward, emphasised the need to intensify further the cooperation between the public

entier. Un fonctionnement efficace est à la base de son système de gestion de l'eau, en plus de ses usines de traitement de l'eau, dans la mesure où seul un tiers de la quantité d'eau de Berlin provient des sources naturelles de la nappe phréatique, la quantité restante étant filtrée ou traitée. Suite à un atelier mené par un centre technologique basé à Berlin-Marienfelde, une large coopération a finalement conduit à la fondation d'une société à responsabilité limitée en partenariat privé-public. Des institutions scientifiques et publiques, des sociétés ainsi que des institutions d'enseignement privées et publiques jouent un rôle actif dans ce genre d'affaires. La gestion privée et le financement du centre de compétence ont fait partie intégrante des stipulations contractuelles. Les partenaires du projet se sont mis d'accord sur un budget annuel fixe pour financer le réseau. Le centre a placé toute son attention sur des objectifs fondamentaux tels que la mise en place de programmes de recherche, la promotion d'études de recherche, la communication sectorielle entre la communauté de la recherche et des affaires, l'organisation de symposia, ainsi que d'ateliers et de conférences, et, finalement, la formation professionnelle publique et privée et l'éducation permanente.

Tom Roper, membre honoraire de Metropolis, a traité de la « pratique de la coopération public-privé dans le domaine de la gestion de l'eau ». Au cours des dix dernières années, les opérateurs publics se sont avérés grandement inefficaces, tandis que des privatisations étaient réalisées sur le dos des pauvres ; c'est la raison pour laquelle un mélange des solutions possibles est conseillé en vue d'engager à la fois le secteur public et le secteur privé dans l'effort. Avant toute chose, lors de la prise de décisions administratives, quelles qu'elles soient, une attention particulière doit être donnée à leur acceptation politique et sociale.

Arturo Montiel Rojas, gouverneur de l'Etat fédéral de Mexico, a tenu

y, continuar con la organización de talleres de trabajo y conferencias y finalmente la educación y el comercio en la formación.

El tema de **Tom Roper, miembro honorario de Metropolis**, versó sobre las prácticas de cooperación público-privada que se involucran en la gestión del agua. Señaló las ineficiencias gubernamentales en la gestión del agua durante la última década, y que la privatización verdaderamente ha sido en detrimento de los pobres, por lo que sugiere una alternativa mixta, que involucra la participación gubernamental con el sector privado y señala que en todos los acuerdos administrativos, cualesquiera que sean, el primer requisito es, que tiene que ser aceptable políticamente y socialmente.

Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado Federal de México, agradeció el apoyo y expresó su reconocimiento a cada uno de los miembros de la comisión 6, y prosiguió con la presentación del informe de actividades de la Comisión 6 "Gestión del Agua" correspondiente al periodo 2002 – 2005, donde señaló que fue un trienio muy provechoso en resultados, caracterizado también por la permanente comunicación y cercanía con los gobiernos de las grandes ciudades. La participación de Metrópolis en foros internacionales ha dado buenos frutos y excelente resultados con méritos compartidos.

Felipe Pérez Pineda del Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE), concluyó que el manejo de los recursos hídricos para las generaciones de mañana pasa también por la formación de capital humano por lo que Metrópolis también tendría que ser una plataforma no únicamente para transmitir experiencias y colaboración sino debería también darse la oportunidad de esa formación, de ese capital humano con visión de sostenibilidad de largo plazo.

El Prof. Michael Lee, profesor asociado de la Universidad de California en Hayward, mencionó que las

and private sector when it comes to overcoming the challenges of the new millennium. And what is more, integrated approaches will get to the top of our agenda to preserve structures in place, to guarantee a sustainable development and to protect the environment. Any model of privatisation or cooperation between the public and private



sector will have to be decided upon on a case-by-case basis and with a view to avoiding inexpedient and expensive privatisations. One of the strengths of Metropolis is that it brings a wealth of experiences and practical information to the attention of key individuals charged with the responsibility of water management since within the ranks of Metropolis, challenges faced by one city are already being tackled in another.

Elisabeth Catton, World Water Council, invited Congress participants to take an active role in the preparations of the 4th World Water Forum in Mexico in 2006. It will be essential for them, just as was the practice during the World Congress in Berlin, to introduce specific cases and to pose queries at the forthcoming conference which will be an appropriate platform to come up with suggestions for practical solutions and to give impetus to a change in politics and in societal approaches.

Subsequently, the agreement for cooperation between the World Water Council of UNESCO and the Commission 6 of Metropolis was signed by Carlos Fernández-Jáuregui

à exprimer ses remerciements pour le soutien, le travail acharné et l'engagement des membres de la Commission 6 avant de présenter le rapport élaboré par la Commission 6 sur le thème de la « gestion de l'eau urbaine » pour la période d'action 2002-2005. Ces trois années, qui se sont avérées productives, ont été marquées par une communication et des échanges constants entre les gouvernements et les grandes villes. La participation de Metropolis à des forums internationaux a porté ses fruits et a engendré d'excellents résultats pour un bénéfice mutuel.

Pour le **Dr. Felipe Pérez Pineda, Ecole de gestion, Amérique latine, INCAE**, dans l'intérêt des générations à venir, une utilisation responsable des ressources en eau dépend largement d'une formation et des compétences adéquates des mains-d'œuvre responsables. C'est la raison pour laquelle Metropolis ne doit pas uniquement servir de plateforme à l'échange d'expériences et à la coopération, mais doit offrir des possibilités de formation afin de fournir aux mains-d'œuvre les informations nécessaires à une vision sur le long terme, vision qui est indispensable à tout développement durable.

Le **Prof. Michael Lee, Professeur invité de l'Université de l'Etat de Californie, Hayward**, a mis en avant la nécessité d'intensifier davantage la coopération entre le secteur privé et le secteur public quand il s'agit de surmonter les défis du nouveau millénaire. En outre, des approches intégrées seront placées en première position sur notre agenda en vue de préserver les structures en place, de garantir un développement durable et de protéger l'environnement. Tout modèle de privatisation ou de coopération entre le secteur public et le secteur privé devra être examiné au cas par cas en vue d'éviter des privatisations onéreuses et inopportunes. L'une des forces de Metropolis réside dans la richesse des expériences et des informations pratiques qu'elle met à la disposition des individus clés responsables de la gestion de l'eau puis-

cooperaciones públicas-privadas serán cada vez más comunes para conseguir los objetivos del milenio, además que enfoques integrados para mantener y aumentar las estructuras, garantizando la fiabilidad y protegiendo el medio ambiente, serán algo que pasará al orden del día, y coincidió en que la privatización o las cooperaciones mixtas entre el sector público y privado tendrán un objetivo importante, que habrá que determinarse caso por caso para evitar privatizaciones no apropiadas que incrementen los costos. Una de las fortalezas de Metrópolis es que demuestra las experiencias a las personas que asumen responsabilidad gubernamental, que se encargan del sector del agua y está claro que dentro de la gama de Metrópolis, los problemas que afronta una ciudad los afrontan otras.

Elisabeth Catton del Consejo Mundial del Agua, invitó a los asistentes a involucrarse en el proceso preparatorio del IV Foro Mundial del Agua, México 2006 y señaló la necesidad de participar presentando y suministrando casos concretos como los casos que fueron presentados durante el Panel de Berlín, de donde se podrán hacer propuestas y generar cambios en las políticas, y a su vez en la mentalidad de la sociedad.

Posteriormente, siguió la Firma del Acuerdo de colaboración entre el Programa Hidráulico Mundial de la UNESCO y la Comisión 6 de Metrópolis, por el señor Carlos Fernández-Jáuregui y el gobernador Arturo Montiel Rojas respectivamente, señalando que ese acuerdo estará beneficiando a las ciudades miembro de Metrópolis.

Resultados y acuerdos:

- Establecer de forma permanente el tema del agua dentro de Metrópolis al ser uno de los más importantes del mundo.
- Desarrollar un Plan de Acción incluyente para los próximos 3 años atendiendo los intereses particulares y las necesidades de cada ciudad.

and the governor Arturo Montiel Rojas. They expressed their hope that the agreement will be of benefit to member cities of Metropolis.

Results and agreements:

- The subject of water will be firmly anchored within the framework of Metropolis since it is of paramount importance worldwide,
- development of a three-year action plan having regard to the requirements and interests of member cities,
- preparation and participation of Metropolis in the 4th World Water Forum in Mexico in 2006,
- setting-up of a short-term, medium-term and long-term programme for water management between the UNESCO and Metropolis,
- at the suggestion of the Governor of the federal State of Mexico and with support of the President of the association, of Regional Secretariats and Vice Presidents, the Board of Directors, unanimously, agreed to press forward with the work of the Commission 6. As in the past, the federal State of Mexico will chair the Commission, the city of Montreal will act as its Vice President.

que, au sein de Metropolis, les défis qui se posent à une ville ont déjà été relevés par une autre.

Elisabeth Catton, Conseil mondial de l'eau

a invité les participants au Congrès à jouer un rôle actif dans les préparatifs du 4e Forum mondial de l'eau qui se déroulera à Mexico en 2006. Il sera essentiel à cette occasion, comme cela a été le cas au cours de ce Congrès mondial de Berlin, de présenter des cas spécifiques et de poser des questions lors de cette conférence imminente qui constituera une plateforme adéquate pour apporter des suggestions aux solutions pratiques, et pour donner un élan en vue d'un changement des approches sociétales et politiques.

Ensuite, l'accord de coopération entre le Conseil mondial de l'eau de l'UNESCO et la Commission 6 de Metropolis a été signé par M. Carlos Fernández-Jáuregui et le gouverneur Arturo Montiel Rojas. Tous deux ont exprimé leur espoir de voir cet accord bénéficier aux villes membres de Metropolis.

Résultats et accords :

- Le thème de l'eau sera fermement ancré dans le cadre de Metropolis puisqu'il revêt une importance primordiale dans le monde entier ;
- Le développement d'un plan d'action sur trois ans relatif aux exigences et aux intérêts des villes membres ;
- La préparation et la participation de Metropolis au 4e Forum mondial de l'eau à Mexico en 2006 ;
- L'élaboration d'un programme à court, moyen et long terme pour la gestion de l'eau entre l'UNESCO et Metropolis ;
- Sur la proposition du gouverneur de l'Etat fédéral de Mexico et avec le soutien du président de l'association, des secrétariats régionaux et des vice-présidents, le directoire, à l'unanimité, s'est mis d'accord pour avancer le travail de la Commission 6. Comme par le passé, l'Etat fédéral de Mexico présidera la Commission et la ville de Montréal jouera le rôle de vice-Présidente.

• Programar la presencia y participación de Metrópolis en el IV Foro Mundial del Agua a celebrarse en México.

• Consolidar un programa de corto, mediano y largo plazo en materia hidráulica entre UNESCO y Metropolis.

• A propuesta del Gobernador del Estado Federal de México y con el apoyo del Presidente de la Asociación, de Secretarios Regionales y Vicepresidentes se aprobó dentro del Consejo de Administración por unanimidad la continuidad de la Comisión 6. La presidencia de esta Comisión permanece en el Estado Federal de México y la vicepresidencia en la Ciudad de Montreal.

Workshops

Ateliers

Talleres

Public Private Partnership for Energy Efficiency
Additional Workshop in cooperation with the Berliner Energieagentur GmbH Thursday, 12 May 2005, 16.30-19.00 h

The saving of energy in public buildings through innovative partnerships with private companies leads to budgetary savings, opens up a new market and contributes to climate protection. This is the result of the workshop "Public Private Partnerships for Energy Efficiency" organised in cooperation with the Berliner Energieagentur GmbH on 12th May, 2005.

In her welcome address, **Maria Krautzberger, Permanent Secretary for Transport and Environment, Berlin**, referred to the success of the Berlin Energy Saving Partnership: "Partly through the support given by the Berlin Energy Agency, Berlin has been able to develop a set of tools thanks to this contracting agreement which is really something we can call an easy package."

So far, 18 energy-saving partnerships were already concluded. Over 500 property assets comprising 1,300 buildings are currently being managed by contractors. And further energy partner agreements are in the pipeline. According to Krautzberger, thanks to this Public Private Partnership (PPP) model, also referred to as Energy Performance Contracting, up to now, these private energy-saving partners have invested more than 40 million euros. Berlin has been involved in these energy savings to the tune of over 20 million euros. Altogether, these measures make up an annual saving of 60,000 tonnes of CO₂.

Michael Geißler, Managing Director, Berliner Energieagentur, gave an introduction into Public Private Partnerships for Energy Efficiency. Under the basic scheme of such an energy-saving partnership, a

Partenariat entre le secteur public et privé pour un meilleur rendement énergétique
Atelier supplémentaire, en coopération avec la société Berliner Energieagentur GmbH Jeudi 12 mai 2005, 16h30 – 19h00

L'économie d'énergie dans les bâtiments publics par le biais de partenariats innovants avec les sociétés privées engendre des économies budgétaires, ouvre un nouveau marché et contribue à la protection du climat. Cela constitue le résultat de l'atelier « partenariats entre le secteur public et privé pour un meilleur rendement énergétique » organisé en coopération avec la société Berliner Energieagentur GmbH le 12 mai 2005.

Dans son allocution de bienvenue, **Maria Krautzberger, secrétaire d'Etat pour les transports et l'environnement, Berlin**, a fait référence à la réussite du partenariat berlinois pour l'économie d'énergie : « notamment en raison du soutien apporté par l'Agence pour l'énergie berlinoise, la ville de Berlin a été en mesure d'élaborer un ensemble d'instruments grâce à cet accord qui constitue réellement ce que nous pouvons appeler une offre groupée facile ».

Jusqu'à présent, 18 partenariats pour l'économie d'énergie ont été conclus. Plus de 500 biens immobiliers dont 1300 bâtiments sont actuellement administrés par des entrepreneurs. En outre, d'autres accords de partenariat pour l'énergie sont en cours. Selon Mme Krautzberger, grâce à ce modèle de partenariat privé-public (PPP), que l'on désigne également sous le nom de contrat de performance énergétique, ces partenaires privés pour l'économie d'énergie ont investi à ce jour plus de 40 millions d'euros. Berlin est impliquée dans ces économies d'énergie à hauteur de 20 millions d'euros. Ensemble, ces mesures représentent une économie annuelle de 60 000 tonnes de CO₂.

Proyectos de colaboración entre el sector público y el privado para la eficiencia energética
Taller adicional en cooperación con la empresa Berliner Energieagentur GmbH Jueves, 12 de mayo de 2005, 16.30 – 19.00 horas

El ahorro energético en los edificios públicos, gracias a las innovadoras cooperaciones con compañías privadas ha recortado costes presupuestarios, ha permitido la entrada en nuevos mercados y contribuido a proteger el medioambiente. Ésta es la conclusión del taller "Proyectos de colaboración entre el sector público y privado para la eficiencia energética" organizado en cooperación con la empresa Berliner Energieagentur GmbH el 12 de mayo de 2005.

En su discurso de bienvenida **Maria Krautzberger, secretaria de Estado de Transportes y Medio Ambiente, Departamento de Urbanismo, Berlín**, habló del éxito de la cooperación berlinesa para el ahorro energético: "Gracias en parte a la ayuda prestada por la empresa Berliner Energieagentur y al convenio firmado Berlín ha podido poner en marcha una serie de medidas".

Hasta el momento se han firmado 18 convenios de ahorro energético. Actualmente los gestores controlan más de 500 propiedades inmuebles compuestas por 1.300 inmuebles, y otros convenios energéticos están en proyecto. Según Krautzberger, gracias al modelo de cooperación público-privada (Public Private Partnership (PPP) también conocido como "Contrato de eficiencia energética", se han invertido más de 40 millones de euros. Berlín ha invertido en el ahorro energético 20 millones de euros. En conjunto estas medidas han reducido la producción de 60.000 toneladas de CO₂ anuales.

Michael Gleißler, gerente de la empresa Berliner Energieagentur, dio un discurso introductorio sobre las cooperaciones público-privadas para la eficiencia energética. Siguiendo el esquema básico de este



private service provider offers the public property owner a guarantee for energy savings.

Given the prevailing market situation for energy services in Germany, with currently 120,000 sites integrated in such models, less than 9% of the potential is used. However, the number of sites would reach 280,000 by the end of 2010.



To illustrate the specific features of public private partnerships for energy efficiency he presented several successful case studies from Berlin as well as – in view of the Pan-European market potential – from Central and Eastern Europe which showed not only facts and figures of each project, but also the tasks and responsibilities of both the property owners and the contractors.

As an example of an efficient public private partnership for energy efficiency in the Czech Republic, **Jaroslav Marousek, Director, SEVEN, Energy Efficiency Centre, Prague**, presented a project implemented in the city of Most, where actual savings were considerably higher than expected.

François-Pierre Leroux, Director, Environment and Living Space of the French Metropolitan Region Île-de-France, presented the view of a public body that had not yet had much experience with PPP. His speech offered an overview of activities undertaken by the region with a view of saving energy and, thus, reducing energy costs.

Michael Geißler, directeur général, Berliner Energieagentur, a réalisé une présentation des partenariats privé-public pour un meilleur rendement énergétique. En vertu du schéma fondamental de ce type de partenariat pour l'économie d'énergie, un fournisseur de services privés offre au propriétaire d'un bien public une garantie vis-à-vis de l'économie d'énergie.

Etant donné la situation actuelle du marché des services énergétiques en Allemagne, et avec à ce jour 120 000 sites intégrés à ce type de modèle, moins de 9 % du potentiel est utilisé. Cependant, le nombre de sites devrait atteindre les 280 000 avant la fin de l'année 2010.

Afin d'illustrer les caractéristiques spécifiques des partenariats public-privé pour un meilleur rendement énergétique, M. Geißler a présenté plusieurs études de cas qui ont été couronnées de succès dans la ville de Berlin ainsi que – étant donné le potentiel du marché paneuropéen – en Europe centrale et de l'Est, études qui ont révélé non seulement des faits et des chiffres concernant chaque projet, mais également les tâches et les responsabilités des propriétaires fonciers comme des contractants.

Comme exemple d'un partenariat public-privé efficace pour un meilleur rendement énergétique en République tchèque, **Jaroslav Marousek, directeur, SEVEN, Centre pour un meilleur rendement énergétique, Prague**, a présenté un projet mis en place dans la ville de Most, où les économies réalisées jusqu'alors ont dépassé toute attente.

François-Pierre Leroux, directeur, Environnement et cadre de vie de la banlieue de la région Île-de-France, a présenté le point de vue d'une entité publique qui n'a pas beaucoup d'expérience du PPP. Son discours a offert un aperçu des activités entreprises par la région dans le but d'économiser de l'énergie et, donc, de réduire les coûts énergétiques. Certaines réserves

convenio un proveedor del servicio privado garantiza al propietario de inmuebles públicos el ahorro energético.

Dada la situación actual del mercado de servicio energético en Alemania, con 120.000 emplazamientos de este tipo, se utiliza un 9% menos del potencial. No obstante, se estima que el número de emplazamientos aumentará a 280.000 para finales de 2010.

Para ilustrar las características específicas de las acciones público-privadas para la eficiencia energética Michael Geißler presentó varios estudios prácticos llevados a cabo con éxito tanto en Berlín como en Europa central y del este – con vistas a un potencial mercado paneuropeo – que demostraban no sólo hechos y las cifras de cada proyecto, sino también las tareas y responsabilidades de ambos; los propietarios de inmuebles y los contratantes.

Como ejemplo de colaboración entre el sector público y el privado para la eficiencia energética en la República Checa, **Jaroslav Marousek, Director, SEVEN, Centro para la Eficiencia Energética, Praga**, presentó un proyecto realizado en la ciudad de Most, donde el ahorro energético ha superado notablemente todo pronóstico.

François-Pierre Leroux, director de Medio Ambiente y Entorno de la Región Metropolitana de Île-de-France, presentó el ejemplo de un organismo público que todavía no tenía mucha experiencia de PPP (cooperación público-privada). En su discurso ofreció una visión general de las actividades que se llevan a cabo en la región con el fin de ahorrar energía y así reducir costes. Algunas de las observaciones mencionadas en su presentación sobre la alianza estratégica con compañías privadas estimularon un animado debate entre los participantes.

Michael Lowak, gerente de la empresa MVV Energiedienstleistungen GmbH, Mannheim, estableció la

Certain reservations mentioned in his presentation about engaging in strategic alliances with private companies set off a lively discussion among participants.

Michael Lowak, Managing Director, MVV Energiedienstleistungen GmbH, Mannheim, outlined the need for extensive know-how, integrated models and experiences to meet the substantial requirements of PPPs for Energy Efficiency. He summarised prerequisites in his "5 key factors for successful PPP projects": 1) a mutual willingness to cooperate, 2) clear goals, 3) evaluation/comparison of different options, 4) professional tendering and award procedures, and 5) individualised schemes and contracts.

évoquées lors de sa présentation en rapport avec l'engagement dans des alliances stratégiques avec des sociétés privées ont suscité un vif débat parmi les participants.

Michael Lowak, directeur général, MVV Energiedienstleistungen GmbH, Mannheim, a mis l'accent sur la nécessité d'un savoir-faire complet, de modèles intégrés et d'expériences pour répondre aux exigences considérables des PPP pour un meilleur rendement énergétique. Il a résumé ces conditions préalables dans ses « 5 facteurs clés pour des projets de PPP réussis » : 1) une volonté mutuelle de coopérer, 2) des objectifs clairs, 3) une évaluation/comparaison des différentes options, 4) des appels d'offres professionnels et un mode de passation choisi, et 5) des projets et des contrats individualisés.

necesidad de adquirir más conocimientos, que ayuden a cumplir los grandes requisitos que supone la cooperación público-privada para la eficiencia energética. Resumió los requisitos en lo que denominó los "cinco factores clave para proyectos exitosos de PPP": 1) deseo mutuo de cooperación, 2) objetivos claros, 3) evaluación /comparación de las diferentes opciones, 4) procedimientos de oferta y adjudicación profesionales y 5) proyectos individuales y contratos.

Workshops

Ateliers

Talleres

Megacities of Tomorrow – Research for Sustainable Development

Workshop in cooperation with the German Federal Ministry of Education and Research (BMBF)
Friday, 12 May 2005,
14.00-18.00 h

Facilitator. Dirk Meyhöfer

In May 2005, the Federal Ministry of Education and Research embarked upon a new initiative to fund a programme for "Research for Sustainable Development of Megacities of Tomorrow". The 8th World Congress of Metropolis was the platform for the first public presentation of the BMBF's funding programme by the **Parliamentary State Secretary of the BMBF, Ulrich Kasparick**.

Megacities are centres of growth and laboratories of progress of global development in the 21st century. The sustainable shaping of the future of these metropolises is one of the central challenges for international politics. In particular, the "Megacities of Tomorrow", in other words in rapidly growing metropolises in developing and newly industrialised countries that are about to approach the threshold of ten million inhabitants, are setting their agendas towards sustainability.

The new funding programme includes 15 cities in Asia, Africa and South America coping with varied issues of a sustainable urban development such as water supply and sewage disposal, food and health care, transport planning and housing. The research projects funded will run for up to 11 years. During its initial 2-year phase, researchers along with enterprises from Germany will closely cooperate in projects selected for funding with local researchers to devise innovative strategies designed to enhance living conditions for those cities in the long run.

Following the welcome address by Ulrich Kasparick, **Prof. Dr. Michael Cohen, New York**, addressed urban

Les mégalopoles de demain – recherche pour un développement durable

Atelier en coopération avec le ministère fédéral allemand de l'Education et de la Recherche (BMBF).
Vendredi 12 mai 2005,
14h00 – 18h00

Rapporteur : Dirk Meyhöfer

En mai 2005, le ministère fédéral de l'Education et de la Recherche s'est lancé dans une nouvelle initiative visant à financer un programme pour la « recherche du développement durable des mégalopoles de demain ». Le 8ème Congrès mondial de Metropolis a constitué une plateforme pour la première présentation publique du programme de financement du BMBF par M. Ulrich Kasparick, secrétaire d'Etat parlementaire du BMBF.

Les mégalopoles sont des centres de croissance et des laboratoires du progrès du développement mondial au 21ème siècle. Donner une forme durable à l'avenir de ces mégalopoles est l'un des principaux défis de la politique internationale. Plus particulièrement, les «mégalopoles de demain», en d'autres termes les métropoles à la croissance rapide des pays en développement et nouvellement industrialisés qui sont sur le point d'atteindre les dix millions d'habitants, établissent leur agenda en fonction du développement durable.

Le nouveau programme de financement inclut 15 villes d'Asie, d'Afrique et d'Amérique du Sud devant faire face à divers problèmes liés au développement durable urbain, comme l'alimentation en eau et l'évacuation des eaux usées, la nourriture et les soins de santé, la planification des transports et le logement. Les projets de recherche financés devraient durer jusqu'à 11 ans. Au cours de sa phase initiale qui durera 2 ans, les chercheurs et les entreprises allemandes collaboreront sur des projets choisis pour le financement étroitement avec les chercheurs locaux

Megaciudades del mañana – investigación sobre desarrollo sostenible.

Taller en cooperación con el Ministerio Federal de Educación e Investigación de Alemania (BMBF)

Viernes, 12 de mayo de 2005,
14.00 – 18.00 horas

Moderador: Dirk Meyhöfer

En mayo de 2005 el Ministerio Federal de Educación e Investigación de Alemania lanzó una nueva iniciativa para financiar un programa de "Investigación para el desarrollo sostenible de Megaciudades del mañana". El 8º Congreso Mundial de Metropolis fue la plataforma de la primera presentación pública del programa de financiación de BMBF a cargo del **Secretario estatal parlamentario de la BMBF, Ulrich Kasparick**.

Las megaciudades son centros de crecimiento y laboratorios de progreso de desarrollo global del siglo XXI. La configuración sostenible del futuro de estas metrópolis es uno de los retos principales para la política internacional. Las "Megaciudades del mañana", las metrópolis que crecen rápidamente en países recientemente industrializados y que están en el umbral de los 10 millones de habitantes, están preparando sus agendas para lograr un desarrollo sostenible.

El nuevo programa de financiación incluye 15 ciudades en Asia, África y América del Sur. Se enfrenta a diferentes cuestiones como el desarrollo urbano sostenible, el suministro de agua, eliminación de residuos, abastecimiento de alimentos, asistencia sanitaria, planificación de transportes y vivienda. Los proyectos de investigación financiados durarán 11 años. Durante una fase inicial de dos años los investigadores, en colaboración con las empresas alemanas, trabajarán junto con investigadores locales en aquellos proyectos seleccionados para recibir financiación. Se han concebido estrategias innovadoras diseñadas para mejorar las condiciones de vida en esas ciudades a largo plazo.



Workshops

Ateliers

Talleres

governance in megacities "From Theory to Practice and Back Again". **Prof. Dr. Eckhart Ehlers, Bonn**, introduced the new megacities research initiatives in Germany. The **Vice Mayor of the City of Shenzhen and researcher Prof. Dr. Xiaopei Yan** reported on "Bridging the Divide between Research and Urban Development. Best and Worst Practice Examples" from her hometown. The research consortia which have been selected for an initial 2-year funding period presented their projects, met the representatives of Metropolis member cities and tackled their probing questions. The programme was broadly welcomed as was shown in pointed speeches given at the symposium and the lively discussions which were further stimulated by an international panel of experts.

The following research project were presented:
See Web site:
www.emerging-megacities.org

en vue d' élaborer des stratégies innovantes visant à améliorer les conditions de vie dans ces villes sur le long terme.

Suite à l'allocution de bienvenue de M. Ulrich Kasparick, le **Prof. Dr. Michael Cohen, New York**, a abordé la gouvernance urbaine dans les mégalopoles « de la théorie à la pratique et inversement ». Le **Prof. Dr. Eckhart Ehlers, Bonn**, a présenté des initiatives de recherche des nouvelles mégalopoles en Allemagne. Le **Prof. Dr. Xiaopei Yan, maire adjointe de la ville de Shenzhen et chercheuse**, s'est exprimée sur le thème « Combler le fossé entre la recherche et le développement urbain. Exemples des meilleures et des pires pratiques » de sa ville natale. Les consortia de recherche qui ont été choisis pour une période initiale de financement de 2 ans ont présenté leur projet, ont rencontré les représentants des villes membres de Metropolis et ont posé leurs questions d'approfondissement. Le programme a reçu un excellent accueil à en croire les discours directs prononcés à l'occasion du symposium et les débats animés qui ont été suscités par un panel international d'experts.

Voici les projets de recherche qui ont été présentés :
Cf. le site web disponible à l'adresse suivante :
www.emerging-megacities.org

Después del discurso de bienvenida ofrecido por Ulrich Kasparick, el Prof. Dr. Michael Cohen, Nueva York, presentó su ponencia "De la teoría a la práctica y viceversa") dedicada a la gobernanza urbana en las megaciudades. El **Prof. Dr. Eckhart Ehlers, de Bonn**, presentó "Las nuevas iniciativas de investigación de las megaciudades en Alemania". La **Prof. Dra. Xiaopei Yan, vicealcaldesa de la ciudad de Shenzhen e investigadora**, presentó "Estableciendo puentes entre la investigación y el desarrollo urbano. Ejemplos de buenas y malas prácticas", tomando como referencia su ciudad natal. El consorcio de investigación que fue seleccionado para un período de financiación inicial de dos años presentó sus proyectos, se reunió con los representantes de las ciudades miembro de Metropolis y respondió a incisivas preguntas relativas a su progreso. El programa recibió una enorme acogida tal y como se demostró en los discursos ofrecidos durante el simposio, así como en los animados debates gracias a la intervención del panel internacional de expertos.

Se presentó el siguiente proyecto de investigación.
Ver sitio Web:
www.emerging-megacities.org

Workshops

Country	City	Title	PI
Vietnam	Ho Chi Minh City	The Balance of Urban Growth and Redevelopment in HCMC	Prof. Dr. Volker Martin, BTU Cottbus
India	Hyderabad/Bangalore	Sustainable Holistic Approach & Know-how Tailored to Urban Growth in India	Prof. Dr. Jean-Claude van Duyzen Research University Karlsruhe, Energy Research
India	Hyderabad	Hyderabad as a Megacity of Tomorrow: Sustainable Urban Food and Health Security and Environmental Resource Management	Prof. Dr. Konrad Hagedorn Humboldt-Universität zu Berlin
China, India	Guangzhou (Pearl River), Pune, Mumbai	Governing emerging megacities: water, health and quality of life	Prof. Dr. Frauke Kraas University of Cologne
China	Jiading	Mega Region Transport Systems for China (METRASYS)	Dr. Astrid Günemann DLR, transport research, Berlin
China	Ningbo	Preservation of the cultural heritage of the City of Ningbo: Tourist utilisation, development of the supply and disposal structure, urban ecology	Prof. Dr. Werner Bidlingmeier Bauhaus-Universität Weimar
China	Ningbo	Sustainable and Energy Efficient Development of Megacities	Prof. Dr. Jörg Schönharting Universität Duisburg-Essen
China	Ürümqi	Ürümqi: Dry land Megacity Development - Managing interconnected sensitive cycles. Set-up phase (2005-2007).	Prof. Dr. Bernhard Eitel University of Heidelberg
Iran	Karaj-Hashtgerd (Teheran)	Young Cities - New Towns (NT) in Iran: New Towns as a Concept for the Sustainable Development of Mega-Urban Regions	Prof. Dr. Rudolf Schäfer TU Berlin, Architecture, Environment, Society
Mexico	Guadalajara	"Place making" for Sustainable Megacities of Tomorrow: Promoting place-based solutions to water supply and sanitation problems in the Guadalajara Urban Area (PLACEMEG)	Dr. Timothy Moss Institute for Regional Development and structural planning, Berlin, Erkner
Peru	Lima	Water supply and wastewater in megacities of tomorrow - Concepts for Metropolitan Lima (Peru) and elsewhere	Prof. Dr. Peter Neumann Institute for Automation and Communication e.V., Magdeburg
Brazil	Recife	Emerging Megacities: Open spaces in megacities – potential for nature-oriented living	Prof. Dr. Wilfried Morawetz Universität Leipzig
South Africa	Johannesburg	Energy as Key Element for the Sustainable Development of Megacities - Johannesburg, South Africa "EnerKey Joburg"	Dr. Ludger Eltrop Universität Stuttgart
Tanzania	Dar es Salaam	Trunk Infrastructure and Urban Growth - Managing Rapid Urbanisation in Poverty in Dar es Salaam, Tanzania	Prof. Dr. Volker Kreibich Universität Dortmund
Ethiopia	Addis Ababa	IGNIS - Income generation in megacities of tomorrow by valorising municipal solid wastes in a sustainable way	Dieter Steinbach Association of adapted, socially acceptable and sustainable technologies, location Stuttgart
Marocco	Casablanca	Urban Agriculture as an Integrative Factor of Urban Development	Prof. Undine Giseke TU Berlin

Ateliers

Pays	Ville	Thème	Professeurs impliqués
Vietnam	Ho Chi Minh Ville	L'équilibre de la croissance urbaine et de la réhabilitation à Ho Chi Minh Ville	Prof. Dr. Volker Martin
			BTU Cottbus
Inde	Hyderabad/Bangalore	Approche holistique durable & savoir-faire adaptés à la croissance urbaine en Inde.	Prof. Dr. Jean-Claude van Duyzen
			Université pour la recherche de Karlsruhe, Recherche énergétique
Inde	Hyderabad	Hyderabad, une mégalopole de demain : gestion de l'alimentation urbaine durable, de la sécurité sanitaire et des ressources environnementales	Prof. Dr. Konrad Hagedorn
			Humboldt-Universität zu Berlin
Chine, Inde	Guangzhou (Pearl River), Pune, Mumbai	Gouverner les mégalopoles émergentes : eau, santé et qualité de vie	Prof. Dr. Frauke Kraas
			Université de Cologne
Chine	Jiading	Systèmes de transports des méga régions pour la Chine (METRASYS)	Dr. Astrid Gühnemann
			DLR, recherche pour le transport, Berlin
Chine	Ningbo	Préservation de l'héritage culturel de la ville de Ningbo: utilisation du tourisme, développement des infrastructures d'alimentation et d'évacuation, écologie urbaine	Prof. Dr. Werner Bidlingmeier
			Bauhaus-Universität Weimar
Chine	Ningbo	Développement durable pour un meilleur rendement énergétique dans les mégalopoles	Prof. Dr. Jörg Schönharting
			Universität Duisburg-Essen
Chine	Ürümqi	Ürümqi : Développement d'une mégalopole aux terres arides- gestion des cycles sensibles interconnectés. Phase de lancement (2005 – 2007).).	Prof. Dr. Bernhard Eitel
			Université d'Heidelberg
Iran	Karaj-Hashtgerd (Téhéran)	Villes récentes – de nouvelles villes (NV) en Iran : de nouvelles villes comme concept pour le développement durable des régions méga-urbaines	Prof. Dr. Rudolf Schäfer
			TU Berlin, Architecture, Environnement, Société
Mexique	Guadalajara	« Faire de la place » pour les mégalopoles durables de demain: promouvoir les solutions locales aux problèmes d'alimentation en eau et d'assainissement dans la zone urbaine de Guadalajara (PLACEMEG)	Dr. Timothy Moss
			Institut pour le développement régional et la planification structurelle, Berlin, Erkner
Pérou	Lima	Alimentation en eau et évacuation des eaux usées dans les mégalopoles de demain - concepts pour les banlieues de Lima (Pérou) et toute autre région.	Prof. Dr. Peter Neumann
			Institut pour l'automatisme et la communication, Magdeburg
Brésil	Recife	Les nouvelles mégalopoles : espaces ouverts dans les mégalopoles – potentiel pour un cadre de vie tourné vers la nature	Prof. Dr. Wilfried Morawetz
			Université de Leipzig
Afrique du Sud	Johannesbourg	L'énergie, un élément clé pour le développement durable des mégalopoles - Johannesbourg, Afrique du Sud « EnerKey Joburg »	Dr. Ludger Eltrop
			Université de Stuttgart
Tanzanie	Dar es Salaam	Infrastructures pour les grandes lignes et croissance urbaine – gestion d'une urbanisation rapide dans la pauvreté à Dar es Salaam, Tanzanie	Prof. Dr. Volker Kreibich
			Université de Dortmund
Ethiopie	Addis Abeba	IGNIS – génération de revenus dans les mégalopoles de demain en valorisant les déchets solides municipaux de manière durable	Dieter Steinbach
			association de technologies adaptées, écologiques et socialement supportable, Stuttgart
Maroc	Casablanca	Agriculture urbaine en tant que facteur intégré du développement urbain	Prof. Undine Giseke
			TU Berlin

Talleres

Country	City	Title	PI
Vietnam	Ho Chi Minh	Equilibrio entre crecimiento urbano y reordenación urbana en la ciudad de Ho Chi Minh	Prof. Dr. Volker Martin, BTU Cottbus
India	Hyderabad/Bangalore	Enfoque integral sostenible y su aplicación en el crecimiento urbano de La India	Prof. Dr. Jean-Claude van Duyzen Centro de Investigaciones, Universidad de Karlsruhe. Investigación sobre energía
India	Hyderabad	Hyderabad: megaciudad del mañana. Gestión sostenible de alimentos, servicio sanitario y medioambiente	Prof. Dr. Konrad Hagedorn Humboldt-Universität zu Berlin
China, India	Guangzhou (Pearl River), Pune, Mumbai	El Gobierno de las ciudades emergentes: agua, salud y calidad de vida	Prof. Dra. Frauke Kraas Universidad de Colonia
China	Jiading	Sistemas de transporte para mega-regiones en China (METRASYS)	Dr. Astrid Gühnemann DLR, Investigación sobre transportes, Berlín
China	Ningbo	Conservación del patrimonio cultural de la ciudad de Ningbo: explotación turística, desarrollo de las infraestructuras de suministro y eliminación de residuos, ecología urbana	Prof. Dr. Werner Bidlingmeier Bauhaus-Universität Weimar
China	Ningbo	Megaciudades: desarrollo sostenible y eficiencia energética	Prof. Dr. Jörg Schönharting Universidad de Duisburg-Essen
China	Ürümqi	Ürümqi: desarrollo de una megaciudad en una zona árida - gestión de los ciclos interconectados. Fase de establecimiento 2005 – 2007	Prof. Dr. Bernhard Eitel Universidad de Heidelberg
Irán	Karaj-Hashtgerd (Teheran)	Ciudades jóvenes – Nuevas ciudades en Irán: Nuevas ciudades en el desarrollo sostenible de las regiones Mega-urbanas	Prof. Dr. Rudolf Schäfer TU Berlin, Arquitectura, Medio Ambiente, Sociedad
México	Guadalajara	“Construir espacios” para las megaciudades sostenibles del mañana: fomento de soluciones a los problemas de suministro de agua y de saneamiento en el área urbana de Guadalajara (PLACEMEG)	Dr. Timothy Moss Instituto de Desarrollo Regional y Planificación de Estructuras, Berlín, Erkner
Perú	Lima	Suministro de agua y aguas residuales en las megaciudades del mañana – ideas para Lima Metropolitana (Perú) y otras ciudades	Prof. Dr. Peter Neumann Instituto de Automatización y Communicación, asociación registrada, Magdeburg
Brazil	Recife	Megaciudades emergentes: espacios abiertos en las megaciudades - una posible forma de vida más cercana a la naturaleza	Prof. Dr. Wilfried Morawetz Universidad de Leipzig
Sudáfrica	Johannesburgo	La energía como elemento clave para el desarrollo sostenible de las megaciudades – Johannesburgo, Sudáfrica “EnerKey Joburg”	Dr. Ludger Eltrop Universidad de Stuttgart
Tanzania	Dar es Salaam	Infraestructura de la línea de comunicaciones y el crecimiento urbano – gestión de la urbanización y la pobreza en Dar es Salaam, Tanzania	Prof. Dr. Volker Kreibich Universidad de Dortmund
Etiopía	Addis Abeba	IGNIS – Obtención de ingresos en municipios de las megaciudades mediante la explotación sostenible de los productos de desecho	Dieter Steinbach Asociación de tecnologías sociales y eco-compatibles adaptadas, ubicada en Stuttgart
Marruecos	Casablanca	Agricultura urbana como factor de integración del desarrollo urbano	Prof. Undine Giseke TU Berlin

Congresses

Congrès

Congresos

Metropolis Women's Congress
Thursday, 12 May 2005,
14.00-19.00 h

Mission
The mission of the Metropolis International Network Women and Local Governance is to foster international exchanges, cooperation and solidarity on urban issues between elected women, women executives, managers and professionals involved at local and regional levels. The Network is made up of women from cities of all continents. The Network held its assembly in Berlin, Germany, on Thursday, 12 May 2005, within the framework of the Metropolis 2005 Congress with the participation of nearly 150 elected or administrative women coming from almost 40 cities. All the continents were represented.

North America: Federal State of Mexico, Mexico; Mexico City, Mexico; Montreal, Canada; Toronto, Canada.

Africa: Abidjan, Ivory Coast; Antananarivo, Madagascar; Bamako, Mali; Brazzaville, Congo; Cape Town, South Africa; Cotonou, Benin; Dakar, Senegal; Nairobi, Kenya; Pointe-Noire, Congo; Yaoundé, Cameroon.

Europe: Athens, Greece; Badalona, Spain; Barcelona, Spain; Berlin, Germany; Bristol, Great Britain; Brussels, Belgium; Frankfurt, Germany; Lisbon, Portugal; Marseille, France; Paris – Île-de-France, France; Stockholm, Sweden; Turin, Italy.

Middle-East – Asia: Amman, Jordan; Guangzhou, China; Mashhad, Iran; Melbourne, Australia; Pune, India; Suwon-Gyeonggi-do, Republic of Korea; Tehran, Iran.

Latin America: Brasilia, Brazil; Havana, Cuba; Porto Alegre, Brazil; Santiago, Chile; Sao Paulo, Brazil.

The 2005 Berlin Women's Congress was held in three stages: an opening ceremony followed by guest speakers, a political round table discussing the role of

Congrès des Femmes de Metropolis
Jeudi 12 mai 2005,
14h00 – 19h00

Mission
Le Réseau international Femmes et gouvernance locale de Metropolis a pour mission de créer un espace international d'échanges, de coopération et de solidarité pour les enjeux urbains entre les élues, les cadres, les gestionnaires et les professionnelles oeuvrant au niveau local et régional. Le Réseau regroupe des femmes des villes de tous les continents. L'Assemblée du Réseau a eu lieu le jeudi, 12 mai 2005, à Berlin dans le cadre du Congrès 2005 de Metropolis en présence de plus de 150 femmes élues ou gestionnaires provenant d'une quarantaine de villes. Tous les continents y étaient représentés.

Amérique du Nord: État fédéral de Mexico, Mexique ; Mexico, Mexique ; Montréal, Canada ; Toronto, Canada.

Afrique: Abidjan, Côte d'Ivoire ; Antananarivo, Madagascar ; Bamako, Mali ; Brazzaville, Congo ; Le Cap, Afrique du Sud ; Cotonou, Bénin ; Dakar, Sénégal ; Nairobi, Kenya ; Pointe-Noire, Congo ; Yaoundé, Cameroun.

Europe: Athènes, Grèce ; Badalona, Espagne ; Barcelone, Espagne ; Berlin, République fédérale d'Allemagne ; Bristol, Angleterre ; Bruxelles, Belgique ; Francfort, Allemagne ; Lisbonne, Portugal ; Marseille, France ; Paris – Île-de-France, France ; Stockholm, Suède ; Turin, Italie.

Moyen-Orient – Asie: Amman, Jordanie ; Guangzhou, Chine ; Mashhad, Iran ; Melbourne, Australie ; Pune, Inde ; Suwon-Gyeonggi-do, République de Corée ; Téhéran, Iran.

Amérique latine: Brasilia, Brésil ; La Havane, Cuba ; Porto Alegre, Brésil ; Santiago, Chili ; Sao Paulo, Brésil.

Le Congrès des Femmes de Berlin 2005 s'est tenu en trois étapes : une cérémonie d'ouverture

Congreso de Mujeres de Metropolis
Jueves, 12 de mayo de 2005,
14.00 – 19.00 horas

Misión
La Red Internacional Mujeres y Gobernanza Local de Metropolis tiene por misión de crear un espacio internacional de intercambio, de cooperación y de solidaridad entre las mujeres elegidas, mujeres ejecutivas, gestoras y las profesionales trabajando a nivel local y regional. La Red agrupa mujeres de ciudades de todos los continentes. La Red Internacional Mujeres y Gobernanza Local de Metropolis llevó a cabo su asamblea en Berlín, Alemania, el jueves 12 de mayo del 2005 dentro del marco del Congreso 2005 de Metropolis. La Red comenzó en presencia de casi 150 mujeres (elegidas y gestoras) procedentes de casi 40 ciudades. Todos los continentes fueron representados.

América del Norte: Estado Federal de México, México; Ciudad de México, México; Montreal, Canadá; Toronto, Canadá.

Africa: Abiján, Costa de Marfil; Antananarivo, Madagascar; Bamako, Malí; Brazzaville, Congo; Ciudad del Cabo, Sudáfrica; Cotonú, Benín; Dakar, Senegal; Nairobi, Kenia; Pointe Noire, Congo; Yaoundé, Camerún.

Europa: Atenas, Grecia; Badalona, España; Barcelona, España; Berlín, Alemania; Bristol, Inglaterra; Bruselas, Bélgica; Frankfurt, Alemania; Lisboa, Portugal; Marsella, París – Isla de Francia, Francia; Estocolmo, Suecia; Turín, Italia.

Medio-Oriente – Asia: Ammán, Jordania; Guangzhou, China; Mashhad, Irán; Melbourne, Australia; Pune, India; Suwon-Gyeonggi-do, República de Corea; Teherán, Irán.

Latinoamérica: Brasilia, Brasil; La Habana, Cuba; Porto Alegre, Brasil; Santiago, Chile; Sao Paulo, Brasil.

El Congreso de Mujeres de Berlín 2005 tuvo lugar en tres etapas: una ceremonia de apertura seguida



cities in achieving the Millennium Development Goals, and, finally, the Network General Assembly.

Opening Ceremony

Cities' key challenges and the place of women in urban governance were discussed during the opening ceremony. Presentations were made by Joan Clos i Matheu, Mayor of Barcelona and President of Metropolis, Spain, Christel Riemann-Hanewinkel, Parliamentary Secretary in the Federal Ministry for Family Affairs, Senior Citizens, Women and Youth, Federal Republic of Germany, Catherine Tarras-Wahlberg, Deputy Mayor of Stockholm, Sweden, Maria Krautzberger, Permanent Secretary, Senate Department for Urban Development, Berlin, Germany, and Francine Senécal, Vice President of the Executive Committee of the City of Montreal, Canada.

All participating women showed great appreciation for the guest speaker of honour, Dr. Anna Tibaijuka, Executive Director, United Nations, HABITAT. Dr. Tibaijuka drew special attention to the fact that poverty is a feminising city phenomenon and that it is particularly true on the African continent. She also pointed out the need to reinforce partnerships between stakeholders to achieve the Millennium Development Goals. Afterwards, Janine Haddad, Vice President of the Regional Council of Île-de-France, France, reported on the Beijing +10 meeting held in New York in March 2005.

There is now a greater recognition of the unique role local governments play to promote equal opportunities allowing women to exercise power at the local level. Furthermore, there was also broad recognition of an interrelation between women's participation in governance and the achievement of the Millennium Development Goals.

suivie de présentations d'invités d'honneur, une table ronde d'élu·es portant sur la contribution des villes aux Objectifs du Millénaire pour le Développement et l'assemblée générale du Réseau.

Cérémonie d'ouverture

La cérémonie d'ouverture a présenté les grands enjeux des villes et la place des femmes dans leur gouvernance. Y ont participé Joan Clos i Matheu, maire de Barcelone et président de Metropolis, Espagne, Christel Riemann-Hanewinkel, secrétaire d'Etat au ministère fédéral de la Famille, des Personnes âgées, de la Femme et de la Jeunesse, République fédérale d'Allemagne ; Catherine Tarras-Wahlberg, vice-maire de la ville de Stockholm, Suède ; Maria Krautzberger, secrétaire d'Etat à l'Administration sénatoriale pour l'Urbanisme, Berlin, Allemagne, et Francine Senécal, vice-présidente du Comité exécutif de la ville de Montréal, Canada.

L'exposé de l'invitée d'honneur, Dr. Anna Tibaijuka, directrice exécutive de Nations unies – HABITAT, a suscité beaucoup d'intérêt auprès des participantes. Le Dr. Tibaijuka a notamment signalé le phénomène de la féminisation de la pauvreté dans nos cités et villes et particulièrement sur le continent africain. Elle a également plaidé pour le renforcement des partenariats entre les parties concernées afin de concrétiser les Objectifs du Millénaire pour le Développement adoptés par les Nations unies. Ensuite, Janine Haddad, vice-présidente du Conseil régional Île-de-France, France, a présenté un bilan de la réunion de Pékin +10 tenue à New York en mars 2005. Il y a une reconnaissance accrue du rôle unique joué par les gouvernements locaux dans la promotion de l'égalité des chances permettant aux femmes d'exercer des pouvoirs au niveau local. De plus, le lien entre la participation des femmes à la gouvernance locale et la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement a aussi été reconnu.

de presentaciones de los huéspedes de honor, una mesa redonda política de elegidas sobre las contribuciones de las ciudades referente a los Objetivos de Desarrollo del Milenio y finalmente la Asamblea General de la Red.

Ceremonia de apertura

La ceremonia de apertura discutió los grandes temas de las ciudades y el lugar de las mujeres en su gobernanza. Allí participaron el Sr. Joan Clos i Matheu, alcalde de Barcelona y presidente de Metropolis, España; la Sra. Christel Riemann-Hanewinkel, subsecretaria parlamentaria del Ministerio Federal de Familia, Tercera Edad, Mujer y Juventud de la República Federal de Alemania, la Sra. Catherine Tarras-Wahlberg, vicealcaldesa de la ciudad de Estocolmo, Suecia; la Sra. Maria Krautzberger, secretaria de Estado del Departamento de Urbanismo de Berlín, Alemania y la Sra. Francine Senécal, vicepresidenta del Comité Ejecutivo de la Ciudad de Montreal, Canadá. Nuestra huésped de honor la Dra. Anna Tibaijuka, directora ejecutiva de UN-Habitat, suscitó mucho interés en las participantes con su exposición. La Dra. Tibaijuka, entre otras cosas, mencionó el fenómeno de la feminización de la pobreza en nuestras ciudades y especialmente en el continente africano. Defendió también la necesidad de reforzar las colaboraciones entre las participantes para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Después, la Sra Janine Haddad, vicepresidenta del Consejo Regional Isla-de-Francia, Francia, presentó un resumen sobre la reunión de Pekín +10 que se llevó a cabo en Nueva York en marzo del 2005. Hoy en día existe un mayor reconocimiento del papel importante que juegan los gobiernos locales para promover la igualdad de oportunidades y que disponen de mayores posibilidades para que las mujeres tengan puestos de poder en el ámbito local. Además, hace una relación entre la participación de las mujeres en el Gobierno y el logro de alcanzar las metas de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Political Round Table of Elected Women: Women and Millennium Development Goals: The Contribution of Cities

Cornelia Poczka, Head of International Relations, Senate Department for Urban Development, Berlin, Germany, was the round table facilitator. Seven women presented and discussed about the contribution of their cities in achieving the Millennium Development Goals adopted by the United Nations: Kalliopi A. Bourdara, Deputy Mayor of Athens, Greece, Gawa Samuels, Deputy Mayor of Cape Town, South Africa, Ximena Rincón, President, Regional Metropolitan Council of Santiago, Chile, Vera Gáde-Butzlaff, member of the Board BSR, Berlin, Germany, Shelley Carroll, Municipal Councillor, City of Toronto, Canada, Hiam Kalimat Tuguz, Municipal Councillor, Greater Amman, Jordan, and Maite Arqué Ferrer, Mayor of Badalona, Spain.

Network Assembly Network Presentation : Steps, Objectives and Activities Network Organisation and Action Plan 2005-2008

The Network coordinator, Rita Rachele Dandavino from Montreal, Canada, presented an historical background from 2000 onwards and of action taken since the Network creation process supported by the Metropolis Board of Directors at the 2002 congress in Seoul, South Korea, to the work carried out by a task force made of women from various Metropolis cities and the Ixtapan de la Sal meeting in 2004 until the Berlin Congress in 2005. The 2005-2008 Action Plan proposal was presented for comments and adoption. Taking into account the Action Plan the task force recommended a commission status for the Network within Metropolis for 2005-2008. To develop the Women's Network within Metropolis member cities are invited to play an active part within the Network. Although the number of participating women is not limited to two women, cities

Table ronde des élues : Les Femmes et les Objectifs de Développement pour le Millénaire : La contribution des villes

Cornelia Poczka, directrice des relations internationales à l'Administration sénatoriale pour l'Urbanisme, Berlin, Allemagne, a agi en tant que rapporteuse de la table ronde. Sept femmes y ont présenté et discuté l'apport de leurs villes pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement, à savoir : Kalliopi A. Bourdara, maire adjointe de la ville d'Athènes, Grèce ; Gawa Samuels, vice-maire du Cap, Afrique du Sud ; Ximena Rincón, présidente du conseil métropolitain régional de Santiago, Chili ; Vera Gáde-Butzlaff, membre du conseil d'administration, BSR, Berlin, Allemagne ; Shelley Carroll, conseillère municipale de la ville de Toronto, Canada ; Hiam Kalimat Tuguz, conseillère municipale du Grand Amman, Jordanie et Maite Arqué Ferrer, maire de la ville de Badalona, Espagne.

Assemblée du Réseau Présentation du Réseau : Démarques, objectifs et activités Organisation du Réseau et plan d'action 2005 – 2008

La coordonnatrice du Réseau, Rita Rachele Dandavino de Montréal, Canada, a présenté un bref historique depuis 2000 : les démarches réalisées depuis le processus de création du Réseau supporté par le conseil d'administration de Metropolis au congrès de Séoul, Corée du Sud, de 2002 et les travaux d'un groupe de travail de femmes provenant de diverses villes de Metropolis, en passant par la réunion d'Ixtapan de la Sal en 2004 au Congrès mondial de Berlin en 2005. La proposition d'un plan d'action 2005 – 2008 a été présentée pour commentaires et adoption. Tenant compte du plan d'action, l'orientation recommandée par le groupe de travail stipule que le Réseau ait pour la période de 2005-2008 un statut de commission au sein de Metropolis.

Afin de développer le Réseau des femmes au sein de Metropolis, les

Mesa redonda de elegidas: Mujeres y Objetivos del Milenio: ¿Las contribuciones de las ciudades?

La Sra. Cornelia Poczka, directora de Asuntos Internacionales del Departamento de Urbanismo del Senado de Berlín, Alemania, actuó como moderadora de la mesa redonda. Las siguientes siete mujeres presentaron y discutieron acerca de la contribución de sus ciudades para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio adoptados por las Naciones Unidas: la Sra. Kalliopi A. Bourdara, vicealcaldesa de la ciudad de Atenas, Grecia; la Sra. Gawa Samuels, vicealcaldesa de la Ciudad del Cabo, Sudáfrica; la Sra. Ximena Rincón, intendenta de la Región Metropolitana de Santiago, Chile; la Sra. Vera Gáde-Butzlaff, miembro de la Junta Directiva de BSR, Berlín, Alemania; la Sra. Shelley Carroll, concejala de la ciudad de Toronto, Canadá; la Sra. Hiam Kalimat Tuguz, miembro del Consejo Metropolitano de la ciudad de Ammán, Jordania y la Sra. Maite Arqué Ferrer, alcaldesa de la ciudad de Badalona, España.

Asamblea de la Red Presentación de la Red: Etapas, objetivos y actividades Organización de la Red y plan de acción 2005 – 2008

La coordinadora de la Red, la Sra. Rita Rachele Dandavino de Montréal, Canadá, presentó un breve histórico de los pasos realizados desde el año 2000, del proceso de creación de la Red bajo el apoyo del Consejo de Administración de Metropolis hasta el congreso de Seúl, Corea del Sur, de 2002, de las actividades de un grupo de trabajo formado por mujeres de varias ciudades de Metropolis y de la reunión de Ixtapan de la Sal en 2004 hasta el Congreso de Berlín en 2005. Se presentó una propuesta de Plan de acción 2005 – 2008 para su comentario y adopción. Teniendo en cuenta el plan de acción, la orientación recomendada del Grupo de Trabajo ha sido retenido a saber que la Red tendrá un estatuto de Comisión en Metropolis para 2005 – 2008.



villes membres sont invitées à être actives dans celui-ci. Bien que le nombre des femmes participantes ne soit pas limité, les villes sont incitées à identifier deux contacts formels, soit une représentante politique (élue ou désignée) et une représentante administrative (gestionnaire ou professionnelle) et ce, pour assurer une meilleure diffusion des travaux du Réseau. Le Réseau se base sur le principe d'une coordination générale située à Montréal, Canada, supportée dans un mode de coopération décentralisée par le biais des antennes régionales (par continent, sous-continent ou région). Une antenne est un lieu de communication régionale permettant d'une part de faire connaître les objectifs et les activités du Réseau et, d'autre part, de recueillir les opinions sur les besoins des femmes occupant des postes politiques et administratifs au sein d'entités locales et régionales.

Le fonctionnement d'une antenne requiert une disponibilité administrative et politique locale et des outils de communication adaptés à la région desservie (ordinateurs, Internet, téléphonie, fax, etc.). Plusieurs villes ont formulé leur intérêt pour devenir une antenne du Réseau. De plus, le Réseau a convenu d'orienter ses travaux en incitant les villes membres de Metropolis à favoriser la participation active des femmes au sein des six commissions 2005-2008 de Metropolis (C 1 Éco-régions, C 2 Financement de services et d'infrastructures urbaines, C 3 Revitalisation sociale et urbaine de quartiers, C 4 Gestion de la mobilité urbaine, C 5 Indicateurs de résultats métropolitains et C 6 Gestion de l'eau).

Enfin, le développement de la formation faisant partie intégrante du plan d'action 2005-2008, les membres du Réseau international Femmes et gouvernance locale de Metropolis seront conviées à des activités spécifiques de formation et d'échanges d'expertise.

Le Réseau pour 2005-2008
L'Assemblée du Réseau a entériné la nomination de deux co-présidentes :

A fin de que la Red de las mujeres de Metropolis siga desarrollándose se ha invitado a las ciudades miembro a participar activamente en la Red. Aunque la cantidad de mujeres no esté limitada, se incita a las ciudades a que definan dos contactos formales, eligiendo una representante política (elegida o designada) y una representante administrativa (gestora o profesional), para así garantizar una mejor difusión de los trabajos de la Red. La Red planea una coordinación general ubicada en Montreal, Canadá, sostenida con un modo de cooperación descentralizada a partir de secciones regionales (por continente o subcontinente o región). Una sección es un lugar de comunicación regional que permite por una parte dar a conocer los objetivos y las actividades de la Red y, por otra parte, reunir a nivel regional las opiniones de las mujeres que ocupan puestos políticos y administrativos en entidades locales y regionales sobre sus necesidades. El funcionamiento de una sección requiere una disponibilidad administrativa y política local y herramientas de comunicación adaptadas a la región servida (el Internet, ordenadores, telefonía, fax). Varias ciudades han mostrado ya su interés en poseer una sección. Además, la Red convino orientar sus trabajos incitando a las ciudades miembro de Metropolis a favorecer la participación activa de las mujeres en las seis (6) comisiones 2005 – 2008 de Metropolis (C 1 Regiones Ecológicas, C 2 Financiación de Servicios e Infraestructuras Urbanas, C 3 Revitalización Social y Urbana de Barrios, C 4 Gestión de la Movilidad Urbana, C 5 Indicadores Metropolitanos de Resultados, C 6 Gestión del Agua).

Finalmente, el desarrollo de la formación es parte integrante del plan de acción 2005 – 2008. Por lo tanto, los miembros de la Red de las mujeres y gobernanza local de Metropolis serán invitadas a actividades específicas de formación e intercambios de peritaje.

Red – Resumen 2005 – 2008
La Asamblea de la Red ratificó la nominación de dos copresidentas:

Network 2005-2008 Outline
The Network Assembly ratified the nomination of two co-presidents:

Kalliopi A. Bourdara
Deputy Mayor of Athens
City of Athens, Greece

Francine Senécal
Vice-President of the Executive Committee City of Montreal, Canada

Network Coordination
Rita Rachele Dandavino
ritarachele.dandavino@cum.qc.ca
Montreal, Canada

Regional Offices
Several metropolises showed an interest in becoming a Network Regional Office. The list of regional offices will be updated on the Metropolis Website www.metropolis.org.

Abidjan, Côte d'Ivoire; Amman, Jordanie; Bamako, Mali; Bangui, République Centrafricaine; Barcelone, Espagne ; Dakar, Sénégal ; Etat fédéral de Mexico, Mexique ; Mashhad, Iran, Pune, Inde

Plan d'action 2005-2008

- **Network Development**
Directory and data base, Web Site, Membership development and establishment of Regional Offices
- **Commission Status in Metropolis**
Special activities and participation in other Metropolis commissions
- **Training**
Special activities and participation in other Metropolis commissions
- **Statutes**
Drafting
- **Networking**
Participation in international organisations and organisational events sharing similar concerns, increasing Network visibility and influence
- **Partenariat**
Développement de partenariat avec des organisations internationales vouées aux préoccupations similaires ou complémentaires
- **Financement**
Recherche de modes de financement

Kalliopi A. Bourdara
Maire adjointe de la ville d'Athènes, Grèce

Francine Senécal
Vice-présidente du Comité exécutif de la ville de Montréal, Canada

Coordination du Réseau
Rita Rachele Dandavino
ritarachele.dandavino@cum.qc.ca
Montréal, Canada

Les antennes régionales
Plusieurs métropoles ont signalé leur intérêt d'agir à titre d'antenne régionale. La liste des antennes sera mise à jour sur le site Web de Metropolis www.metropolis.org.

Abidjan, Costa de Marfil; Ammán, Jordania; Bamako, Mali; Bangui, República Centro Africana; Barcelona, España; Dakar, Senegal; Estado Federal de México, México; Mashhad, Irán; Pune, India.

Plan d'action 2005-2008

- **Développement du Réseau**
Répertoire et base de données, site Web, développement du nombre des membres et des antennes régionales
- **Statut de la Commission au sein de Metropolis**
Activités spéciales, participation aux autres commissions
- **Formation**
Activités spécifiques de formation et échanges d'expertise
- **Statuts**
Élaboration
- **Activités du Réseau**
Représentation auprès des organisations internationales et à des événements d'organisations aux préoccupations similaires, augmentation de la visibilité du Réseau et de son influence
- **Partenariat**
Développement de partenariat avec des organisations internationales vouées aux préoccupations similaires ou complémentaires
- **Financement**
Recherche de modes de financement

Kalliopi A. Bourdara
Vicealcaldesa de Atenas
Ciudad de Atenas, Grecia

Francine Senécal
Vicepresidenta del Comité Ejecutivo
Ciudad de Montreal, Canadá

Coordinación de la Red
Rita Rachele Dandavino
ritarachele.dandavino@cum.qc.ca
Montreal, Canadá

Secciones regionales
Varias metrópolis indicaron su interés para asegurar la responsabilidad de una sección regional de la Red. La lista de las secciones regionales se actualizarán en el sitio Web de Metropolis www.metropolis.org.

Abiján, Costa de Marfil; Ammán, Jordania; Bamako, Mali; Bangui, República Centro Africana; Barcelona, España; Dakar, Senegal; Estado Federal de México, México; Mashhad, Irán; Pune, India.

Plan de acción 2005 – 2008

- **Desarrollo de la Red**
Directorio y base de datos, sitio Web, desarrollo de los "miembros", organización de las secciones regionales
- **Estatuto de Comisión de Metropolis**
Actividades particulares y participación en las otras Comisiones de Metropolis
- **Formación**
Actividades específicas y participación en otras comisiones de Metropolis
- **Estatutos**
Elaboración
- **Desarrollo de la Red**
Representación en las organizaciones internacionales y en eventos de organizaciones con preocupaciones similares, aumento del grado de conocimiento de la Red y de su influencia.
- **Cooperación**
Desarrollo de colaboraciones con organizaciones internacionales dedicadas a actividades similares o complementarias.
- **Financiación**
Búsqueda de métodos de financiación.

Youth Congress
“My City - Visions 2005 +”
From 11-15 May 2005

In May 2005, for the first time a Youth Congress to mark the 20th anniversary of the World Association of Major Metropolises took place in Berlin as an integral part of the World Congress.

About 70 young people from more than 35 member cities of Metropolis and Berlin's partner cities responded to the invitation to meet and formulate together their agenda and own visions for a social, economic, ecological and cultural development of their cities.

Their discussions were held in various workshops in cooperation with id22 - Institute for Creative Sustainability, which has been involved in a wide variety of sustainable development projects since 2000.

For the first three days of the Youth Congress, the ufaFabrik, an international centre for culture and ecology, provided the main venue where the centre meaningfully combines all aspects of urban living, including housing, jobs, culture, ecology, creativity and community.

The Youth Congress programme included visiting various Berlin attractions, attendance at particular events of the World Congress and a visit to the Mellowpark, a youth, sport and leisure facility. The youth also helped decorate a float for the Carnival of Cultures and finally joined in the celebration of the parade.

The Youth Congress was organized by the Senate Department for Urban Development in cooperation with the General Secretariat of Metropolis in Barcelona, the id22 Institute for Creative Sustainability and the K.I.T. GmbH.

Objectives of the Youth Congress:

- to share and compare experiences on the subject „city“,
- to foster independent ideas and visions on metropolitan develop-

Congrès de la Jeunesse
« Ma vision de la ville 2005 + »
Du 11 au 15 mai 2005

En mai 2005, le premier Congrès de la Jeunesse fut partie intégrante du Congrès mondial qui s'est tenu à Berlin à l'occasion du vingtième anniversaire du réseau international de grandes villes Metropolis.

Pas moins de 70 jeunes de plus de 35 métropoles membres de Metropolis et de villes partenaires de Berlin ont répondu à l'invitation afin d'échanger ensemble leurs vues et attentes concernant le développement social, économique, écologique et culturel de leur ville.

Les discussions en ateliers se sont déroulées en collaboration avec id22, Institut pour la durabilité créative, lequel, depuis 2000, traite des projets les plus divers liés au développement durable.

Le lieu d'organisation choisi pour le premier des trois jours du Congrès de la Jeunesse fut le centre culturel international ufaFabrik. Un lieu où sont bientôt associés domaine des affaires, habitat, travail, culture, écologie, créativité et dynamisme de vie sociale.

Le programme du Congrès de la Jeunesse comprenait en outre la visite d'un certain nombre de sites touristiques de Berlin, la participation aux manifestations marquantes liées au Congrès mondial, une excursion au « Mellowpark », site sportifs et de loisirs pour la jeunesse, ainsi qu'une collaboration active au Carnaval des cultures sur un char décoré par les participants eux-mêmes.

Le Congrès de la Jeunesse a été organisé par l'Administration sénatoriale pour l'Urbanisme de Berlin en coopération avec le Secrétariat général de Metropolis à Barcelone,

l'Institut id22 pour les questions de développement durable et la K.I.T. GmbH.

Les objectifs du Congrès de la Jeunesse étaient:

Congreso de Jóvenes
„Mi ciudad - visiones 2005 +“
Del 11 al 15 de mayo de 2005

Con motivo de conmemorar el 20º aniversario de Metropolis, Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis, tuvo lugar en Berlín en mayo de 2005 un Congreso de Jóvenes por primera vez como parte integrante del Congreso Mundial.

Cerca de 70 jóvenes procedentes de más de 35 miembros de Metropolis y ciudades hermanadas con Berlín aceptaron la invitación para formular conjuntamente sus visiones y expectativas en relación al desarrollo social, económico, medioambiental y cultural de sus ciudades.

El diálogo en los talleres fue coordinado en cooperación con el id22 - Instituto para la sostenibilidad creativa, el cual viene participando desde el año 2000 en una gran variedad de proyectos relacionados con el desarrollo urbano sostenible.

La ufaFabrik, centro internacional para la cultura, fue el lugar de celebración del Congreso de Jóvenes durante los primeros tres días. La ufaFabrik es un lugar donde se combinan de manera coherente las diferentes facetas de la sociedad, como la vivienda, el trabajo, la cultura, la ecología, la creatividad y la vida social.

El programa del Congreso de Jóvenes incluyó asimismo visitas a diversos puntos de interés de Berlín, la presencia de los jóvenes en eventos escogidos del Congreso Mundial, la visita a las instalaciones del centro de actividades juveniles, deportivas y de tiempo libre „Mellowpark“, así como la participación activa en el desfile del Carnaval de las Culturas, en una carroza decorada por los mismos jóvenes.

El Congreso de Jóvenes fue organizado por el Departamento de Urbanismo del Senado de Berlín en cooperación con la Secretaría General de Metropolis en Barcelona, el id22 - Instituto para la



- ment and environmental planning,
- to learn about different cultures, social differences and living conditions,
 - to promote international exchanges and friendships,
 - to learn how to prepare a documentation and to present it,
 - to present results of group work to the 8th World Congress of Metropolis,
 - to encourage regular involvement of young people in future World Congresses of Metropolis.

Workshops 1-6

Youth Congress participants shared and discussed their experiences and ideas about problems and challenges in large cities within the framework of workshops coordinated by id22 in the ufaFabrik.

1. Family, Education and Vocational Training (Everyday problems, difficulties and challenges)

2. Poverty, Social Exclusion and Equality of Opportunity (A life worth living - what makes life worth)

3. Development of Metropolises (Shaping the city - living space and personal dreams)

4. Mobility and Development of Urban Traffic (Sustainable urban development - dynamics and standstill)

5. Health and Environmental Protection (Quality of life - what does it mean for you?)

6. Documentation and Technology (The technical workshop helped evaluate and summarise interim results of the five topic workshops into presentations. These were communicated to the 8th World Congress 2005 via PowerPoint presentations on 14 May 2005).

The thematic workshops 1-5 were organised and realised in the form of „Workshops of the Future“. Initially, the youngsters looked with a critical eye at current situations in

- Echanges et mise en comparaison d'expériences sur le thème « ville ».
- Encourager des idées personnelles et des visions du développement des métropoles et de l'aménagement de l'environnement.
- Découvrir les liens entre cultures différentes, conditions de vie et vie sociale.
- Promouvoir les contacts et les échanges internationaux.
- Apprendre à documenter et à présenter.
- Présenter les conclusions des groupes de travail au 8ème Congrès mondial de Metropolis.
- Encourager l'association régulière des jeunes aux futurs Congrès mondiaux de Metropolis.

Ateliers 1 – 6

Les deux groupes participants au Congrès de la jeunesse ont discuté à partir de leurs idées sur les problèmes et les défis des grandes agglomérations. Dans la ufaFabrik en coordination avec id22 ils ont comparé leurs expériences en ateliers:

1. Famille, éducation et formation (problèmes quotidiens, difficultés et défis)

2. Pauvreté, exclusion, égalité des chances (valeur de la vie, qu'est ce qui fait la valeur de la vie ?)

3. Développement des métropoles (Configuration de la ville, espaces de vie et rêves de vie)

4. Mobilité et développement des transports (développement urbain durable, dynamique et stagnation)

5. Santé et protection de l'environnement (Qualité de vie, que signifie qualité de vie ?)

6. Documentation et technique (En ce qui concerne l'atelier technique, les résultats intermédiaires des thèmes analysés des ateliers 1- 5 ont été évalués et condensés en tant que résultats définitifs. Ils ont ensuite été exposés lors d'une présentation Power-Point au cours du 8ème Congrès, le 14 mai 2005).

sostenibilidad creativa y la Agencia K.I.T. GmbH.

Los objetivos del Congreso de Jóvenes fueron:

- Intercambiar y comparar experiencias relacionadas con el tema "ciudad",
- generar ideas y visiones propias para desarrollar las metrópolis y configurar el medio ambiente,
- conocer diferentes culturas y estilos de vida,
- fomentar intercambios y amistades internacionales,
- aprender a documentar y a presentar,
- presentar los resultados de los grupos de trabajo ante el 8º Congreso Mundial de Metropolis,
- promover la integración de los jóvenes periódicamente en los próximos congresos mundiales de Metropolis.

Grupos de trabajo 1 – 6

Los participantes del Congreso de Jóvenes discutieron sus ideas sobre los problemas y retos de las grandes ciudades y compararon sus experiencias en los talleres coordinados por el id22 en la ufaFabrik:

1. Familia, educación y formación (problemas cotidianos, dificultades y retos).

2. Pobreza, exclusión social e igualdad de oportunidades (vida digna - ¿Qué es lo que convierte una vida en una vida digna?).

3. Desarrollo de las metrópolis (configurando la ciudad - espacios vitales y sueños personales).

4. Movilidad y desarrollo del transporte (desarrollo urbano sostenible – dinamismo y estancamiento).

5. Salud y protección del medio ambiente (calidad de vida – ¿qué significa para ti?).

6. Documentación y técnica (en el taller de técnica se evaluaron los resultados preliminares y se resumieron las conclusiones de

their cities and then came forward with suggestions of how to solve identified problems through creative ideas. Finally, they discussed possible ways and conceivable steps how to translate those ideas into action.

Participants convincingly demonstrated that they not only possessed the motivation but also an impressive qualification along with a marked team spirit and thus the potential to have a responsible share in the shaping of the future development of our metropolises.

The satisfying results of this first Youth Congress should provide further motivation for the world association Metropolis and metropolises worldwide to further the involvement of youth in the decision-making process and to integrate them into the planning phase.

„Creative sustainability“ does imply more than mere youth participation. As the first Youth Congress has shown the youngsters are quite capable of playing their part as an expert when are given the time and space needed to exchange and further develop their own ideas.

The sustainable urban development of large cities around the world calls for increased citizens' participation including a greater participation of youth. In the years ahead, this is becoming more of an issue when demands increase for improved methods and for democracy, citizens' and youth commitment.



Les ateliers thématiques 1- 5 ont été organisés et réalisés dans le cadre d'«ateliers de l'avenir». Dans un premier temps, les jeunes ont formulé leurs critiques à l'égard des situations actuelles de leur ville, puis dans un second temps ils ont proposé des alternatives créatives et des approches de solutions aux problèmes énoncés. En conclusion, les chemins élaborés et les prochains pas esquissés ont été discutés ainsi que les idées et les possibilités de mise en pratique.

Avec une grande motivation, une impressionnante qualification et un esprit d'équipe prononcé, les deux groupes de participants ont montré qu'ils étaient capables et prêts à assumer l'avenir de nos métropoles.

Le bon résultat du premier Congrès de la Jeunesse doit encourager l'association mondiale Metropolis et les métropoles du monde à promouvoir la participation de la jeunesse aux processus décisionnels et à les inclure dès les phases de planification.

«Créativité durable » signifie plus qu'une simple participation de la jeunesse. Comme l'a démontré le premier Congrès de la Jeunesse, les jeunes sont tout à fait en situation de se poser en experts, quand ils obtiennent un temps de parole, un espace et l'opportunité de pousser plus avant leurs échanges d'idées et leurs développements.

La condition à un développement durable urbain international des métropoles est une plus forte participation des citoyens, en particulier le fort engagement des jeunes. Cela sera de plus en plus important dans les prochaines années et requerra les meilleures méthodes et formes de démocratie ainsi que l'engagement des citoyens et des jeunes.

los cinco grupos temáticos, los mismos que fueron presentados en PowerPoint ante el 8º Congreso Mundial el 14 de mayo de 2005).

Los cinco primeros talleres temáticos se organizaron y desarrollaron siguiendo el esquema del denominado "Taller de Futuro". Primariamente los jóvenes formularon una crítica de la situación actual de su ciudad, para proponer a continuación alternativas creativas y enfoques de solución a los problemas identificados. Finalmente se bocetaron posibles caminos y pasos a seguir, así como también se discutieron ideas y posibilidades de llevar a la práctica las ideas propuestas.

Los participantes demostraron con su gran motivación, su impresionante grado de cualificación y su capacidad de trabajo en equipo que están preparados y dispuestos a cooperar con responsabilidad en la configuración del futuro de nuestras metrópolis.

Los buenos resultados del primer Congreso de Jóvenes de Metropolis deberían animar a la Asociación Mundial Metropolis y a las metrópolis de todo el mundo a promover la participación de la juventud en el proceso de toma de decisiones y a integrarla en la planificación.

„Sostenibilidad creativa“ implica más que una mera participación juvenil. Como se demostró en el primer Congreso de Jóvenes de Metropolis, los jóvenes son capaces de desempeñarse como expertos si se les concede el tiempo, el espacio y la oportunidad para intercambiar y seguir desarrollando sus ideas.

Para el desarrollo sostenible de las metrópolis del mundo es necesario que se incremente la participación de la sociedad civil, y en especial, la participación de la juventud. Esto cobrará todavía más importancia en los próximos años, en los que se requerirán mejores métodos y formas, tanto de la democracia como de la implicación activa de los ciudadanos y los jóvenes.

**Board of Directors,
General Assembly and
Award Ceremony**
Saturday, 14 May 2005

Following meetings of the Board of Directors and the General Assembly the 8th World Congress officially terminated. The representatives of the World Association were selected, exemplary projects were distinguished and a decision made on the future work to be set top on the agenda.



At the General Assembly meeting that had a good turnout, Joan Clos, Mayor of Barcelona was re-elected President of Metropolis. First elected in 1998, Clos will conclude his third mandate in 2008. Governments from the cities of Antananarivo, Madagascar; Bamako, Mali, Stockholm, Sweden, Sao Paulo, Brazil, and Tianjin, China, accepted an invitation to form part of the Metropolis Board of Directors. The General Assembly meeting in Berlin also accepted requests made to join Metropolis by five new active members: Almaty, Kazakhstan; Dili, East Timor; Kazan, Russia; Porto Alegre, Brazil; and Puebla, Mexico. This brings the number of active members up to 89. During the Congress Manchester, UK, and Frankfurt, Germany, have also sought to join the association. The General Assembly ratified Toronto and Antananarivo as the sites for the 2006 and 2007 Board of Directors meetings and approved the City of Sydney as the site of the World Congress and General Assembly meeting in 2008.

**Conseil d'administration,
assemblée générale et
cérémonie de remise des prix**
Samedi 14 mai 2005

Suite aux réunions du conseil d'administration et de l'assemblée générale, le 8ème Congrès mondial s'est officiellement achevé. Les représentants de l'association mondiale ont été choisis, des projets exemplaires ont été primés et une décision a été prise quant au futur travail devant être mis en avant sur l'agenda.

Lors de l'assemblée générale, qui a enregistré une forte participation, Joan Clos, maire de Barcelone, a été réélu Président de Metropolis. Élu pour la première fois en 1998, Joan Clos achèvera son troisième mandat en 2008.

Les gouvernements des villes d'Antananarivo, Madagascar, de Bamako, Mali, de Stockholm, Suède, de São Paulo, Brésil et de Tianjin, Chine, ont accepté une invitation à faire partie du conseil d'administration de Metropolis. L'assemblée générale qui s'est tenue à Berlin a également accepté les demandes d'adhésion à Metropolis formulées par cinq nouveaux membres actifs : d'Almaty, Kazakhstan, de Dili, Timor oriental, de Kazan, Russie, de Porto Alegre, Brésil et de Puebla, Mexique. Cela porte le nombre des membres actifs à 89. Pendant le Congrès, Manchester, Royaume-Uni, et Frankfort, Allemagne, ont également fait partie de leur souhait de rejoindre l'association.

L'assemblée générale a désigné les villes de Toronto et d'Antananarivo pour la tenue des conseils d'administration 2006 et 2007, et a accepté que Sydney devienne l'hôte du Congrès mondial et de l'assemblée générale en 2008.

Cérémonie de remise des prix
Le 14 mai 2005, la cérémonie a marqué la fin de l'assemblée générale.

La deuxième grande récompense de Metropolis (la première avait été attribuée à Séoul en 2002) a été cette fois remise à Patrick Ramamana, maire d'Antananarivo,

**Consejo de Administración,
Asamblea General y ceremonia
de entrega de premios**
Sábado, 14 de mayo de 2005

El 8º Congreso Mundial quedó oficialmente clausurado tras las reuniones del Consejo de Administración y la Asamblea General. En ellas se seleccionó a los representantes de la Asociación Mundial, así como los proyectos ejemplares, y se decidió cuáles serán los principales objetivos para un futuro.

En la reunión de la Asamblea General, que contó con una amplia audiencia, Joan Clos, alcalde de Barcelona, fue reelegido Presidente de Metropolis. Clos fue elegido por primera vez en 1998 y concluirá su tercer mandato en 2008.

Los gobiernos de las ciudades de Antananarivo, Madagascar; Bamako, Mali; Estocolmo, Suecia; São Paulo, Brasil y Tianjin, China, aceptaron la invitación a formar parte del Consejo de Administración de Metropolis.

La reunión de la Asamblea General en Berlín también aceptó la solicitud de ingreso en Metropolis de cinco nuevos miembros activos: Almaty, Kazajstán; Dili, Timor Oriental; Kazán, Rusia; Porto Alegre, Brasil y Puebla, México. El número de miembros activos ha aumentado a 89. Durante el congreso, Manchester, Reino Unido y Frankfurt; Alemania, también presentaron su solicitud para formar parte de la Asociación. La Asamblea General ratificó que los próximos Consejos de Administración tendrán lugar en Toronto y Antananarivo y ratificó que la ciudad de Sidney será la próxima sede del Congreso Mundial y la reunión de la Asamblea General de 2008.

Entrega de premios

La ceremonia de entrega de premios que tuvo lugar el 14 de mayo de 2005 marcó el final de la reunión de la Asamblea General. La segunda edición del premio de Metropolis (la primera se hizo en Seúl en 2002) premió a Patrick Ramamana, alcalde de Ant-



Award Ceremony

On 14 May 2005, the ceremony marked the end of the General Assembly meeting.

The second Metropolis Award (the first one was presented in Seoul in 2002) was this time given to Patrick Ramamana, Mayor of Antananarivo, for the project Re-urbanisation of the Capital's South-westwards. The projects presented by Seoul and Alexandria were also honoured with the second and third award. Moreover, the cities of Berlin, Brasilia and Montreal were honoured with Special Mentions.

First Prize:

Antananarivo: Re-urbanisation of the Capital's South-westwards. The urgency of implementing such a project by the Urban Community of Antananarivo (financed by the World Bank, the European Fund for Development and the French Development Agency) was due to a major cholera epidemic. The region is one of the most densely populated of the capital and vulnerable to seasonal floods.

Besides, it lacked a proper sewage system which attracted several plagues and made the area insanitary. The project covering the period from December 2002 until June 2004 consisted of the rehabilitation of major roads, the construction of a proper sanitation and the remodelling of local markets and the transport system. As a result of this programme, cholera could be eradicated, human settlements be renovated by their owners, a new structure of local commerce be developed and new economic activities be embarked

pour son projet de la ré-urbanisation des quartiers sud-ouest de la capitale. Les projets présentés par Séoul et Alexandrie ont également été honorés d'un deuxième et d'un troisième prix respectivement. Par ailleurs, les villes de Berlin, Brasilia et Montréal se sont vues accorder des Mentions Spéciales.

Premier prix :

Antananarivo : ré-urbanisation des quartiers sud-ouest de la capitale. Le caractère urgent de la mise en place d'un tel projet par la communauté urbaine d'Antananarivo (financé par la Banque mondiale, le Fonds européen pour le Développement et l'Agence française pour le développement) se justifiait par une épidémie majeure de choléra. Cette région est l'une des plus densément peuplée de la capitale et des plus vulnérables aux crues saisonnières. En outre, elle était dénuée d'un système approprié d'assainissement, ce qui attirait plusieurs fléaux et rendait le quartier insalubre. Le projet couvrant la période de décembre 2002 à juin 2004 a consisté en la réhabilitation des routes principales, en la construction d'un système d'assainissement approprié et en la réorganisation des marchés locaux et du système des transports.

Grâce à ce programme, le choléra pouvait être éradiqué, des établissements humains pouvaient être rénovés par leurs propriétaires, une nouvelle structure de commerce local pouvait être développée et de nouvelles activités économiques pouvaient être lancées. Toutes ces actions ont par la suite été intégrées dans le plan directeur



nanarivo, con el primer premio por su proyecto "Reordenación urbana de los distritos del sudoeste de la capital". Los proyectos presentados por Seúl y Alejandría recibieron el segundo y tercer premio respectivamente, y las ciudades de Berlín, Brasilia y Montréal una mención especial.

Primer premio:

Antananarivo: Reordenación urbana de los distritos del sudoeste de la capital

La Comunidad Urbana de Antananarivo (financiada por el Banco Mundial, el Fondo Europeo para el desarrollo y la Agencia Francesa de Desarrollo) afectada por una gran epidemia de cólera llevó a cabo este proyecto con extrema urgencia. Esta región es una de las más densamente pobladas de la capital y la más vulnerable ante las lluvias estacionales. Además, la falta de un sistema de saneamiento lo convertía en un área insalubre y idónea para la aparición de epidemias. El proyecto duró desde diciembre de 2002 hasta junio de 2004 y consistió en la rehabilitación de las principales carreteras, la construcción de servicios sanitarios, la remodelación de los mercados locales y del sistema de transporte. Como resultado del programa se eliminaría el cólera, los propietarios contribuirían a la mejora de los asentamientos humanos, se desarrollaría una nueva estructura de comercio local y se iniciarían otras actividades económicas. Todas estas acciones se integraron finalmente en el Plan General Urbanístico que se extenderá a toda la región sur de la ciudad.

Segundo premio:

Seúl: Proyecto de reforma del sistema de autobuses
En julio de 2004 el Gobierno de la ciudad de Seúl llevó a cabo importantes reformas del sistema de autobuses para establecer una conexión integrada y mejorar el transporte público. El antiguo sistema que promovía la competición entre el metro y los autobuses se ha convertido en un sistema de

upon. All of these actions were subsequently integrated into the city's Urban Master Plan which will be extended to include the city's entire southern region.

Second Prize:

Seoul: Bus System Reform Project
In July 2004, Seoul Metropolitan Government executed major reforms to the bus system in order to set up an integrated network and to enhance the level of public transportation. The old system that had given rise to competition between subways and buses has been converted to a supplementary link system of mutual benefit. The bus route system was converted into a mode transfer system and the private operation of the bus network was changed into a semi-public operating system. The public transport authority decides upon routes and operation methods whereas qualified private companies carry out the operation. Exclusive bus lanes on major streets are being laid out (36 km in 2005 and 170 km expected in the near future). Also a new fare system for transfers between buses and subways along with a smart card system (radio frequency contactless) was implemented. Route adjustments and bus allocations are now being managed through a Bus Management System and GPS.



Third Prize:

Alexandria: Integrated Municipal Solid Waste Management Project
This long-term project (2001-2016) carried out by the Governorate of Alexandria (Environmental Monitoring and the Solid Waste

urbain de la ville lequel sera élargi jusqu'à inclure toute la région au sud de la ville.

Deuxième prix :

Séoul : Projet de réforme du système des bus
En juillet 2004, le gouvernement métropolitain de Séoul a entrepris des réformes majeures du système de bus en vue de mettre en place un réseau intégré et d'améliorer le niveau des transports en commun. L'ancien système qui avait suscité une concurrence entre les métros et les bus s'est converti en un système de liaison supplémentaire pour un bénéfice mutuel. Le système de lignes de bus s'est converti en un système de transfert modal et le fonctionnement privé du réseau de bus s'est transformé en un système de fonctionnement semi-public. L'organisme des transports en commun décide des routes et des méthodes de fonctionnement tandis que des sociétés privées qualifiées mettent à exécution ce fonctionnement. Des voies réservées aux bus sur les rues principales sont conçues (36 km en 2005 et 170 km prévus prochainement). En outre, un nouveau système tarifaire pour les transferts entre bus et métros, ainsi qu'un système de carte intelligente (sans contact par fréquence radio) ont été mis en place. Les ajustements des trajets et les attributions de bus sont désormais administrés par un système de gestion des bus et un GPS.



Troisième prix :

Alexandrie : Projet de gestion intégrée des déchets solides municipaux
Ce projet à long terme (2001-2016) mené par le gouvernorat d'Alexandrie (unité de surveillance de l'environnement et des déchets solides) ainsi que par une société privée (société Onyx) tend à améliorer la gestion des déchets solides de la ville. Ce projet a pour but d'obtenir un système intégré pour les déchets solides et d'étendre les services de collecte et d'évacuation saine aux zones urbaines défavorisées en vue d'atteindre une durabilité dans la gestion des déchets en

enlace complémentario de bien-être mutuel. El sistema de ruta de autobuses ha pasado a ser un sistema de transferencia y la gestión privada de la conexión de autobuses se ha convertido en un sistema de gestión semi-pública. Los máximos responsables del transporte público deciden las rutas y los parámetros de operación y las compañías privadas cualificadas las llevan a cabo. Se están creando carriles de uso exclusivo para autobuses en las calles del centro (36 km en 2005, 170 km en un futuro próximo). También habrá un nuevo sistema de tarifas para el uso combinado de metro y autobús y un sistema de tarjeta inteligente (de radiofrecuencia y sin contacto automatizado) Las adaptaciones de rutas y la asignación de autobuses corren a cargo de un Sistema de gestión de autobuses y GPS.

Monitoring Unit) and by a private company (Onyx Company) seeks to improve the city's solid waste management. The project aims to dispose of an integrated system for solid waste and to extend the collection and safe disposal services to all deprived urban areas to achieve sustainability of waste management based on international standards. The major obstacle to this project was to identify the responsibility for cleanliness and assign it to one entity. It consequently limited the government's control in planning the project. In addition, it enabled the construction, re-qualification and operation of landfills in an 'environment-friendly' way, the implementation of an integrated system of waste collection and treatment as well as an addition of new services to the city (gathering, washing of streets and public spaces, washing of containers and cleaning of beaches).



vertu des normes internationales. Le principal obstacle à ce projet a été d'identifier la responsabilité du nettoiement et de l'assigner à une entité. Cela a ainsi limité le contrôle du gouvernement dans la planification du projet. De plus, cela a permis la construction, la requalification et le fonctionnement de décharges de manière « écologique », la mise en place d'un système intégré de collecte et de traitement des déchets ainsi que de nouveaux services à la ville (collecte, nettoiement des rues et des espaces publics, lavage des conteneurs et nettoiement des plages).

los productos de desecho y que a su vez aumente el número de servicios de eliminación de residuos sólidos. Se espera que las zonas urbanas más desfavorecidas puedan gestionar la sostenibilidad de los residuos sólidos según los estándares internacionales. El mayor obstáculo del proyecto lo representa la identificación de los responsables de la limpieza urbana y la asignación de la misma a una entidad que se haga cargo. Este problema, como consecuencia, limita el control gubernamental en lo que respecta a la programación. El proyecto tiene también como objetivos la construcción, reconversión y operación de vertederos de manera que resulten beneficiosos para reducir el impacto medioambiental, la puesta en marcha de un sistema integral de recogida de desechos y su tratamiento, así como la creación de nuevos servicios urbanos (recogida, limpieza de lugares públicos y calles, limpieza de contenedores y de playas).

Evening Functions and Cultural Programme

Despite a Congress programme packed with a plethora of thought-provoking subjects participants in the congress seized every opportunity to begin talks with each other, to take part in festivities and to get to know some of Berlin's impressive historic buildings. As early as on the eve of the opening conference a **Welcome Cocktail in the Hotel InterContinental** on the 14th floor with a view over the roofs of Berlin afforded an opportunity to get into conversations with participants and Metropolis members at this informal get-together.

Official Welcome Reception by the Governing Mayor of Berlin Klaus Wowereit

Concert Hall Gendarmenmarkt with the kind support of Vattenfall Europe AG
Thursday, 12 May 2005, 20.00 h

The welcome reception took place in the Schauspielhaus built between 1818-1821 by Karl-Friedrich Schinkel. The building is one of Germany's masterpieces of classical architecture. Nearly completely destroyed in World War II it was reopened as a Concert Hall on 1st October 1984, following extensive reconstruction works. The Chamber Orchestra Berlin conducted by Kevin McCutheon, Sylvia Schwartz, soprano, and Thomas Volle, tenor, were much applauded for their performance of works by Philipp E. Bach, Haydn and Mozart.

Jubilee Dinner "20 Years of Metropolis"

Im Schlüterhof, Zeughaus
Friday, 13 May 2005, 19.45 h

The Zeughaus (former armoury) completed in 1730 is the oldest building on the magnificent boulevard "Unter den Linden" and ranks among the most beautiful baroque

Programme culturel et manifestations de soirée

En dépit d'un programme de congrès constitué d'une multitude de sujets poussant à la réflexion, les participants au Congrès ont saisi toutes les opportunités pour initier des discussions entre eux, pour prendre part aux festivités et pour découvrir certains des impressionnantes bâtiments historiques de Berlin. Dès le début de la conférence d'ouverture, un cocktail de bienvenue, au 14e étage de l'Hôtel InterContinental avec vue sur les toits de Berlin, avait fourni l'occasion aux participants et aux membres de Metropolis d'entamer des conversations lors de ce rassemblement informel.

Réception de bienvenue officielle donnée par M. Klaus Wowereit, bourgmestre régnant de Berlin.

Salle de concert Gendarmenmarkt, avec l'aimable soutien de Vattenfall Europe AG
Jeudi 12 mai 2005, 20h00

La réception de bienvenue s'est déroulée dans le Schauspielhaus, construit entre 1818 et 1821 par Karl-Friedrich Schinkel. Ce bâtiment constitue l'un des chefs-d'œuvre de l'architecture classique allemande. Presque détruit dans sa totalité pendant la Deuxième Guerre mondiale, il a été rouvert en salle de concert le 1er octobre 1984, suite à de considérables travaux de reconstruction. L'Orchestre de Chambre de Berlin, dirigé par Kevin McCutheon, avec Sylvia Schwartz, soprano, et Thomas Volle, ténor, ont été très applaudis pour leur interprétation des œuvres de Philipp E. Bach, Haydn et Mozart.

Dîner d'anniversaire : « Les 20 ans de Metropolis »

Im Schlüterhof, Zeughaus
Vendredi 13 mai 2005, 19 h 45

Le Zeughaus (ancien arsenal) ache-

Eventos de noche y programa cultural

El programa del congreso estaba compuesto por una pléthora de sugerentes temas que propiciaban el diálogo. Los participantes aprovecharon toda oportunidad para iniciar conversaciones, asistieron a las celebraciones, y visitaron algunos de los edificios históricos más emblemáticos. El mismo día de la ceremonia de inauguración se ofreció un cóctel de bienvenida en el Hotel InterContinental. En esta reunión informal en la planta 14a del hotel, desde la cual se disfrutaba de una vista panorámica de la ciudad de Berlín, los participantes intercambiaron primeras impresiones y tuvieron la oportunidad de hablar con los miembros de Metropolis.

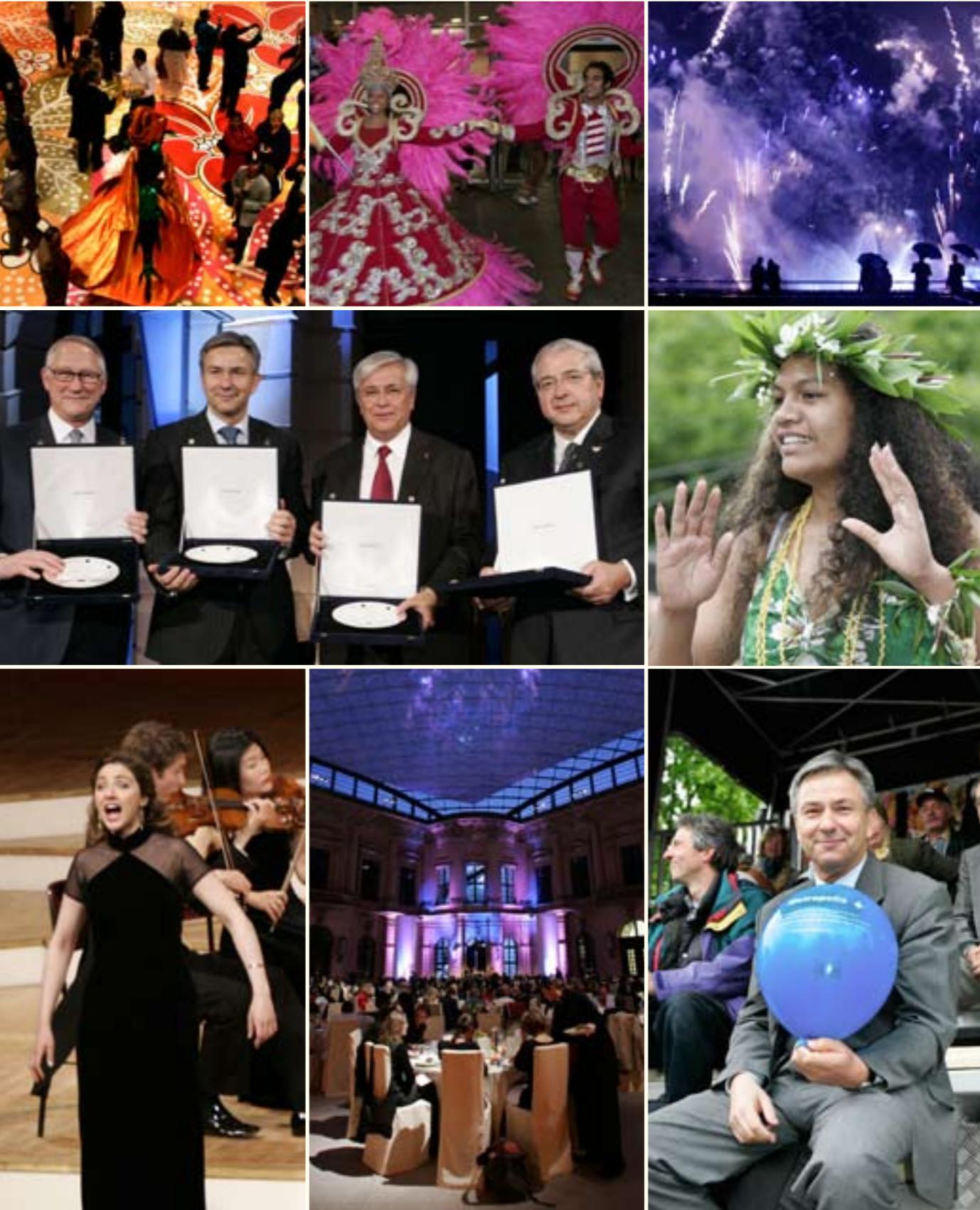
Recepción de bienvenida oficial a cargo del alcalde gobernador de Berlín Klaus Wowereit

Sala de conciertos del Gendarmenmarkt con la colaboración especial de Vattenfall Europe AG
Jueves, 12 de mayo de 2005, 20.00 horas

La ceremonia de bienvenida tuvo lugar en la Schauspielhaus (Sala de Teatro) construida por Karl Friedrich Schinkel entre 1818 – 1821. El edificio es una de las obras maestras de la arquitectura clásica alemana. Destruida en casi su totalidad durante la Segunda Guerra Mundial, reabrió sus puertas como sala de conciertos el 1 de octubre de 1984, después de laboriosos años de reconstrucción. La Orquesta de Cámara de Berlín, bajo la dirección de Kevin McCutheon, y con la soprano Sylvia Schwartz y el tenor Thomas Volle, interpretó obras de Philipp E. Bach, Haydn y Mozart, y recibió el caluroso aplauso del público.

Cena del "20º aniversario de Metropolis"

En Zeughaus, Schlüterhof
Viernes, 13 de mayo de 2005, 19.45 horas.



Programme

Programme

Programa

Action Plan

Plan d'action

Plan de acción

buildings in Germany. The Schlueterhof, an inner courtyard covered by a glass roof within the Zeughaus that nowadays houses the Museum of German History, afforded an impressive scenery for the ceremony of the 20th anniversary of Metropolis. Founding members of the association of metropolises were honoured and numerous figures and cities were awarded for their services in furtherance of the manifold activities of the World Association.

Farewell Dinner and Multimedia Show

Haus der Kulturen der Welt
Saturday, 14 May 2005, 20.30 h

At the end of an ambitious and closely packed Congress programme a cheerful party followed where the performance of Brazilian musicians and dancers of "Sapucaiu no Samba" swept the guests off their feet: the Congress was dancing. The spectacular "Open Air" realisation of "Urban Rhythm" was indeed an impressive show of fireworks, light effects and music over the Spree.

The visit to the **Berlin Carnival of Cultures** on Sunday, 15 May 2005, was a lively and colourful close of many participants' stay in Berlin and not only of those that took an active part in the Youth Congress. The carnival has become a tradition with its ever increasing number of people taking part every year and is a hallmark of Berlin's internationality and cultural diversity.

vé en 1730 est le bâtiment le plus ancien situé sur le magnifique boulevard « Unter den Linden ». Il fait partie des plus beaux bâtiments de style baroque d'Allemagne. Le Schlueterhof, cour intérieure abritée sous un toit en verre au sein du Zeughaus qui abrite aujourd'hui le Musée de l'Histoire d'Allemagne, a constitué un somptueux décor pour la cérémonie du 20ème anniversaire de Metropolis. Les membres fondateurs de l'association des métropoles ont été honorés, et de nombreuses figures et villes ont été récompensées pour leurs services dans l'avancement des diverses activités de l'association mondiale.

Dîner d'adieu et représentation multimédia

Haus der Kulturen der Welt
Samedi 14 mai 2005, 20h30

Au terme d'un programme de Congrès ambitieux et très serré, une fête enjouée a été organisée. A cette occasion, les invités ont été enthousiasmés par le spectacle des musiciens et des danseurs brésiliens du groupe « Sapucaiu no Samba » : le Congrès dansait. La spectaculaire réalisation de plein air sur le thème « rythme de la ville » a effectivement constitué un impressionnant spectacle de feux d'artifices, d'effets de lumière et de musique au-dessus du fleuve Spree.

La visite du **Carnaval des Cultures de Berlin**, le dimanche 15 mai 2005, a été l'occasion de refermer sur une note animée et haute en couleur le séjour à Berlin de plusieurs participants, et pas uniquement de ceux qui ont joué un rôle actif dans le Congrès de la Jeunesse. Le carnaval est devenu une tradition de plus en plus fréquentée chaque année, symbole de l'internationalité et de la diversité culturelle de Berlin.

El Arsenal (das Zeughaus), construido en 1730, es la edificación más antigua del elegante bulevar "Unter den Linden", y constituye uno de los edificios más bellos de la arquitectura barroca civil. El "Schlueterhof", un patio interior cubierto por un techo de cristal en el actual Museo de Historia Alemana, se prestó como espectacular escenario para la ceremonia del 20º aniversario de Metropolis. Hubo palabras de agradecimiento para los miembros fundadores de la Asociación de Metropolis y numerosas personalidades y ciudades recibieron un premio por su participación en las muchas actividades de la Asociación.

Cena de cierre y Multimedia Show

Casa de las Culturas del Mundo
Sábado, 14 de mayo de 2005,
20.30 horas

Al final del programa de este ambicioso y prolífico congreso tuvo lugar una animada fiesta, seguida del evento nocturno de los danzantes y músicos brasileños "Sapucaiu no Samba" que llevaron el ritmo a todos los asistentes y consiguieron que el congreso bailara. El magnífico espectáculo al aire libre "Urban Rhythm" llenó la noche de fuegos artificiales, luz y música en el río Spree.

La visita al Carnaval de las Culturas el domingo 15 de mayo de 2005 puso una nota de color y alegría al final de la estancia berlinesa de muchos participantes, no sólo para aquellos que formaron parte del Congreso de Jóvenes. Este carnaval se ha convertido en toda una tradición, un sello distintivo del carácter internacional y de diversidad cultural en Berlín, cuyo número de asistentes continúa aumentando de año en año.

Action Plan 2005-2008

The 2005-2008 action plan was approved by the Board and the General Assembly in Berlin. The plan stands as a continuation of the second plan 2002-2005, outlining Metropolis' strategy, objectives and actions for the next three years.

Metropolis is established as the leading world network of large cities, representing the interests of metropolises at international forums. Metropolis has four main objectives:

- To provide a network for exchanges and cooperation between members and collaborators,
- to represent the interests of large cities and regions across the world,
- to increase our partnership with other institutions,
- to establish itself as a decentralised world organisation.

Six Standing Commissions for 2005-2008

The General Assembly also approved the presidents of the standing commissions and their new tasks for the forthcoming three years:

- C 1: Eco-regions - Paris and Toronto
- C 2: Financing of Services and Urban Infrastructures - Montreal and Sao Paulo
- C 3: Social and Urban Revitalisation of Neighbourhoods - Barcelona and Rio de Janeiro
- C 4: Urban Mobility - Berlin and Seoul
- C 5: Metropolis Performance Measures - Melbourne
- C 6: Water Management - Mexico and Montreal

Plan d'action 2005 – 2008

Le plan d'action 2005 – 2008 a été approuvé par le conseil d'administration et l'assemblée générale à Berlin. Ce plan s'inscrit dans le prolongement du deuxième plan 2002 – 2005, soulignant la stratégie, les objectifs et les actions de Metropolis pour les trois années à venir.

Metropolis est considéré comme le principal réseau mondial des grandes villes, représentant les intérêts des métropoles lors des forums internationaux. Metropolis a quatre objectifs principaux :

- offrir un réseau d'échanges et de coopération entre les membres et les collaborateurs ;
- représenter les intérêts des grandes villes et régions du monde entier ;
- accroître notre partenariat avec d'autres institutions ;
- s'établir en tant qu'organisation mondiale décentralisée.

Six Commissions permanentes pour 2005 – 2008

L'assemblée générale a également approuvé les présidents des Commissions permanentes et leurs nouvelles tâches pour les trois années à venir :

- C 1 : Les éco-régions – Paris et Toronto
- C 2 : Financement des infrastructures et des services urbains – Montréal et São Paulo
- C 3 : La revitalisation sociale et urbaine des quartiers – Barcelone et Rio de Janeiro
- C 4 : Mobilité urbaine – Berlin et Séoul
- C 5 : Indicateurs métropolitains de performance – Melbourne
- C 6 : Gestion de l'eau – Mexico et Montréal

Plan de acción 2005 – 2008

El plan de acción 2005 – 2008 fue aprobado por el Consejo de Administración y la Asamblea General en Berlín. El plan constituye una continuación del segundo plan 2002 – 2005, y presenta, la estrategia principal de Metropolis, sus objetivos y acciones para los próximos tres años:

Metropolis se ha consolidado como la asociación mundial de grandes ciudades y representa los intereses de las metrópolis en los foros internacionales. Metropolis tiene cuatro objetivos principales:

- Proporcionar una red de intercambio y cooperación entre miembros y colaboradores.
- Representar los intereses de las grandes ciudades y regiones de todo el planeta.
- Fomentar la colaboración con otras instituciones.
- Establecerse como una organización mundial descentralizada.

Seis comisiones de trabajo para 2005 – 2008

La Asamblea General designó a los presidentes de las comisiones de trabajo y concretó las nuevas tareas de los próximos tres años:

- C 1: Regiones Ecológicas – París y Toronto
- C 2: Financiación de Servicios e Infraestructuras urbanas – Montréal y São Paulo
- C 3: Revitalización Social y Urbana de Barrios – Barcelona y Río de Janeiro
- C 4: Movilidad Urbana – Berlín y Seúl
- C 5: Indicadores Metropolitanos de Resultados – Melbourne
- C 6: Gestión del Agua – México y Montréal

About Metropolis**Mission**

Metropolis is the World Association of Major Metropolises. Metropolis is also the metropolitan section of the United Cities & Local Government Organisation (UCLG).

Metropolis History

- 1984: Creation of the provisional commission of the Metropolis Association. The then Chairman of the Regional Council of Île-de-France called a meeting of representatives from Abidjan, Addis Ababa, Barcelona, Buenos Aires, Cairo, Colombo, London, Los Angeles, Mexico City, New York, Tokyo and Turin.
- 1985: Official creation of the Metropolis Association with 14 founding cities in Montreal. Michel Giraud, President of the Regional Council of Île-de-France, accepted the position of President.

Created in 1985, the Metropolis Association is represented by nearly 90 member cities from across the world and operates as a spokesperson on cities' interests and as an international forum for exploring issues and concerns common to all big cities.

Metropolis' Goals

- To increase among members and collaborators the exchange of knowledge, experiences and policies applied to shore up institutional capabilities.
- To strengthen the worldwide influence of metropolitan governments in cooperation with other local government associations, international organisations and the civil society (companies, universities, NGOs, etc.).

Main Functions and Activities

- Triennial congresses
- Standing Commissions
- Technical assistance
- Training
- Meetings of the Association's Board of Directors and the Executive

A propos de Metropolis**Mission**

Metropolis est l'Association mondiale des grandes métropoles. Metropolis constitue également la section métropolitaine de l'Organisation Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU).

Histoire de Metropolis

- 1984 : Création de la commission provisoire de l'association Metropolis. Le futur président du Conseil régional d'Île-de-France organise une réunion des représentants d'Abidjan, Addis Abeba, Barcelone, Buenos Aires, Caire, Colombo, Londres, Los Angeles, Mexico City, New York, Tokyo et Turin.
- 1985 : Création officielle de l'association Metropolis avec 14 villes fondatrices à Montréal. Michel Giraud, président du Conseil régional d'Île-de-France, accepte sa fonction de président de l'association.

Crée en 1985, l'association Metropolis est représentée par presque 90 villes membres du monde entier et agit en tant que porte-parole pour les intérêts des villes, et en tant que forum international afin d'examiner les questions et les préoccupations communes à toutes les grandes villes.

Objectifs de Metropolis

- Accroître l'échange des connaissances, des expériences et des politiques appliquées entre les membres et les collaborateurs afin de consolider les compétences institutionnelles.
- Renforcer l'influence mondiale des gouvernements métropolitains en coopération avec d'autres associations gouvernementales locales, organisations internationales et la société civile (sociétés, universités, ONG, etc.).

Principales fonctions et activités

- Congrès triennaux ;
- Commissions permanentes ;
- Assistance technique ;
- Formation ;
- Réunions du conseil d'administration et du directoire de

Acerca de Metropolis**Misión**

Metropolis es la Asociación Mundial de Grandes Metrópolis. Metropolis también forma parte de la sección metropolitana de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU).

Historia de Metropolis

- 1984: Creación de la comisión provisional de la Asociación de Metropolis. El entonces Presidente del Consejo Regional de la Comunidad de París (Île-de-France) organizó una reunión con los representantes de Abiján, Addis Abeba, Barcelona, Buenos Aires, El Cairo, Colombo, Londres, Los Ángeles, México Distrito Federal, Nueva York, Tokio y Turín.
- 1985: Creación oficial de la Asociación de Metropolis en Montréal con 14 ciudades fundadoras. Michel Giraud, presidente del Consejo Regional de la Comunidad de París (Île-de-France) aceptó el cargo de Presidente.

La Asociación de Metropolis, creada en 1985, representa a cerca de 90 ciudades miembro de todo el mundo y actúa como portavoz de los intereses de las ciudades así como de foro internacional que examina las preocupaciones y problemas comunes a todas las grandes ciudades.

Los objetivos de Metropolis

- Aumentar el intercambio de conocimientos, experiencias y políticas aplicadas entre los miembros y colaboradores para reforzar la capacidad institucional.
- Reforzar la influencia mundial de los gobiernos metropolitanos en la colaboración con otras asociaciones locales gubernamentales, organizaciones internacionales y la sociedad civil (compañías, universidades, ONG, etc.).

Principales funciones y actividades

- Congresos trieniales
- Comisiones de trabajo
- Asistencia técnica
- Formación
- Reuniones del Consejo de Admi-

- Publications, reports and newsletters

Triennial Congresses

- Metropolis '84, "What kind of Development for the Major Metropolitan Regions at the Dawn of the 3rd Millennium?" in Paris, France.
- Metropolis '87, "A Better Life for all Metropolises" in Mexico City, Mexico.
- Metropolis '90, "Metropolises in Ascendancy" in Melbourne, Australia.
- Metropolis '93, "The Citizen and Sustainable Development" in Montreal, Canada.
- Metropolis '96, "Metropolis for the People, Seeking a Solidarity among World Citizens" in Tokyo, Japan.
- Metropolis '99, "A Network of Cities for World Citizens" in Barcelona, Spain.
- Metropolis 2002, "Metropolitan Governance in the New Millennium" in Seoul, Korea.
- Metropolis 2005, "Tradition and Transformation – The Future of the City" in Berlin, Germany.

Six Standing Commissions for 2005-2008**President**

Joan Clos i Matheu,
Mayor of Barcelona ,
President of Metropolis

Secretariat General

Josep Roig
Avinyó, 15
08002 Barcelona, Spain
Telephone: (+34) 93 342 94 60
Fax: (+34) 93 342 94 66
E-mail: metropolis@mail.bcn.es
www.metropolis.org

Regional Secretaries:

Émile Danho, Abidjan, Africa
Lyndsay Neilson, Melbourne,
Asia Pacific
Alain Le Saux, Paris, Europe
Amara Ouerghi, Montreal,
North America
Alfredo Sirkis, Rio de Janeiro,
South America & The Caribbean

- Publications, rapports et lettres d'information.

Congrès triennaux

- Metropolis 1984, « Quel développement pour les grandes métropoles à l'orée du 3e millénaire ? », à Paris, Île-de-France.
- Metropolis 1987, « Pour une vie meilleure dans les métropoles », à Mexico, Mexique.
- Metropolis 1990, « L'essor des métropoles », à Melbourne, Australie.
- Metropolis 1993, « Le citoyen et le développement durable », à Montréal, Canada.
- Metropolis 1996, « Une métropole pour l'homme - à la recherche d'une solidarité entre les citoyens du monde », à Tokyo, Japon.
- Metropolis 1999, « Un réseau des villes pour les citoyens du monde », à Barcelone, Espagne.
- Metropolis 2002, « Gouvernance des grandes métropoles au seuil d'un nouveau millénaire », à Séoul, Corée.
- Metropolis 2005, « Tradition et transformation – l'avenir de la Ville » à Berlin, Allemagne.

Six Comissions permanentes pour 2005-2008**Président**

Joan Clos i Matheu, maire de Barcelone, président de Metropolis

Secrétariat général

Josep Roig
Avinyó, 15
08002 Barcelona, Espagne
Téléphone : (+34) 93 342 94 60
Télécopie : (+34) 93 342 94 66
E-mail: metropolis@mail.bcn.es
www.metropolis.org

Secrétaire régional :

Émile Danho, Abidjan, África
Lyndsay Neilson, Melbourne,
Asia-Pacífico
Alain Le Saux, París, Europa
Amara Ouerghi, Montréal,
América del Norte
Alfredo Sirkis, Rio de Janeiro,
América del Sur & Caribe

- Publications, informes y boletín de noticias

Congresos trienales

- Metropolis '84, "¿Cuál es el desarrollo para las grandes metrópolis a las puertas del tercer milenio?", en París (Île-de-France).
- Metropolis '87, "Por una mejor vida para todos en las metrópolis" en México Distrito Federal, México.
- Metropolis '90, "El progreso en las metrópolis" en Melbourne, Australia.
- Metropolis '93, "El ciudadano y el desarrollo sostenible" en Montreal, Canadá.
- Metropolis '96, "La metrópolis para el hombre, en busca de una solidaridad entre los ciudadanos del mundo" en Tokio, Japón.
- Metropolis '99, "Una red de ciudades para un mundo de ciudadanos" en Barcelona, España.
- Metropolis 2002, "La gobernanza metropolitana en el nuevo milenio" en Seúl, Corea del Sur.
- Metropolis 2005, "Tradición y transformación – El futuro de la ciudad" en Berlín, Alemania.

Seis Comisiones de trabajo para 2005 – 2008**Presidente**

Joan Clos i Matheu, alcalde de Barcelona, presidente de Metropolis

Secretaría General

Josep Roig
Avinyó, 15
08002 Barcelona, España
Teléfono: (+34) 93 342 94 60
Fax: (+34) 93 342 94 66
E-mail: metropolis@mail.bcn.es
www.metropolis.org

Secretarios Regionales:

Émile Danho, Abidjan, África
Lyndsay Neilson, Melbourne,
Asia-Pacífico
Alain Le Saux, París, Europa
Amara Ouerghi, Montréal,
América del Norte
Alfredo Sirkis, Rio de Janeiro,
América del Sur y El Caribe

Imprint

Impression

Pie de imprenta

Published by

Senate Department for
Urban Development
- International Affairs -

Württembergische Straße 6,
10707 Berlin

Publié par

Administration sénatoriale
pour l'Urbanisme
– Affaires internationales –

Württembergische Straße 6,
10707 Berlin

Publicado por

Departamento de
Urbanismo del Senado
- Asuntos Internacionales -

Württembergische Straße 6,
10707 Berlin

Editing:

Eva-Maria Kampa/Cornelia Poczka

Edition

Eva-Maria Kampa/Cornelia Poczka

Edición

Eva-Maria Kampa/Cornelia Poczka

Translation

English: Eva-Maria Kampa,
Dipl.-Dolmetscherin

French: Eva-Maria Kampa,
Dipl.- Dolmetscherin (in part)

Spanish: Nelly Hendrichs,
Dipl.-Kauffrau

Traduction

Anglais : Eva-Maria Kampa,
Dipl.-Dolmetscherin

Français : Eva-Maria Kampa,
Dipl.-Dolmetscherin

Espagnol : Nelly Hendrichs,
Dipl.-Kauffrau

Traducciones

Anglais : Eva-Maria Kampa,
Dipl.-Dolmetscherin

Français : Eva-Maria Kampa,
Dipl.-Dolmetscherin

Espagnol : Nelly Hendrichs,
Dipl.-Kauffrau

Photos: Deckbar

Photos : Deckbar

Fotos : Deckbar

Layout & graphic design:

A.UND.W,
Agentur für Kommunikation,
Berlin

Mise en page & conception graphique :

A.UND.W,
Agentur für Kommunikation,
Berlin

Maquetación y diseño gráfico :

A.UND.W,
Agentur für Kommunikation,
Berlin

Printing

Impression

Impresión

Berlin, May 2006

Berlin, Mai 2006

Berlin, Mayo 2006

Berlin 

Metropolis 

www.metropolis2005.org