

CAHIER DE SESSION - 1ère édition



les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

# MÉTROPOLE DE BAMAKO

## LES NOUVELLES CENTRALITÉS

de 8 au 22 juillet 2011



ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

QUEL SYSTÈME DE CENTRALITÉS URBAINES ADAPTÉ À L'EXTRAORDINAIRE CROISSANCE DE LA VILLE, ARTICULÉ À UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANT, ET ENCOURAGEANT LA DENSIFICATION COMME ALTERNATIVE À L'ÉTALEMENT ?



# PRÉAMBULE

Cet atelier à Bamako fait suite aux Ateliers de Saint-Louis (Sénégal) en avril 2010 et de Porto-Novo (Bénin) en 2009 et 2005. Il est organisé à l'initiative de la Mairie du District de Bamako, qui a mobilisé ses partenaires pour l'organisation et le financement de cet atelier : Ville de Strasbourg, Ville d'Angers et Communauté Urbaine de Lyon, soutenues par le Ministère Français des Affaires Etrangères, l'Agence Française de Développement, et le Ministère Français du Développement Durable. L'atelier reçoit le parrainage du Ministère Malien de l'Administration Territoriale et des Collectivité Locales et du Ministère Malien du Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme.

Le sujet des nouvelles centralités a été défini par l'équipe de pilotage de l'atelier suite à une première mission en décembre 2010, avec l'aide de nombreuses personnalités bamakoises. Ce sujet était exposé dans un document diffusé largement dans le réseau des Ateliers, ce qui a permis de recruter 21 participants maliens et internationaux de très bon niveau, parmi plus de 120 candidatures. En avril 2011, l'équipe de pilotage est revenue à Bamako avec le Président des Ateliers Pierre-André Périssol, pour présenter l'atelier aux côtés du Maire du District au Comité des Partenaires Locaux. En mai et juin, les assistantes de l'atelier ont produit le dossier de présentation de la ville, remis aux professionnels sélectionnés pour préparer leur participation.

A travers cet atelier sont poursuivis les objectifs suivants :

- Faire émerger des propositions innovantes pour la prise en compte, l'aménagement et le fonctionnement de nouvelles centralités attractives pour la métropole, reliées à un système de transport en commun efficace et en promouvant la densification, afin de s'adapter à la spectaculaire croissance urbaine de la ville,
- Réunir dans un échange participatif l'ensemble des acteurs du développement de Bamako, dans une démarche d'agglomération des études et concertations déjà réalisés, avec l'objectif de contribuer aux actions futures ou déjà engagées,
- Tenir à Bamako un événement d'envergure internationale vecteur de formation continue pour l'ensemble des participants, locaux comme extérieurs.



Pour chaque atelier, une équipe de pilotage est constituée. Pour l'atelier Bamako 2011 cette équipe était composée de deux pilotes, deux assistantes-pilotes, deux relais locaux, un assistant pour la journée APA, un étudiant de l'ENI en soutien, et l'équipe permanente des Ateliers.

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION.....4-17

Résumé de la problématique : les nouvelles centralités de Bamako métropole  
Eléments d'analyse : à propos du territoire, l'aménagement du territoire, la mobilité urbaine à Bamako, la ville et ses habitants  
Conférences  
Visites de la ville  
Cérémonie d'ouverture

## LES PROJETS .....18-55

Equipe 1 - Réconcilier métropole et proximités - Bamako Bi ani Sini  
Equipe 2 - Ceux qui traversent le Fleuve - Djoliba Tiguebaka  
Equipe 3 - Ambatado / La raison de tous / The power of the many

## LE JURY .....56-59

Composition du Jury  
Auditeurs approuvés  
Liste des conseillers du District  
Délibérations : à suivre dans la version 2

## ANNEXES .....60-83

Facebook  
Comptes-rendus des conférences  
Images  
Remerciements

# LES ATELIERS

## Les Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine

L'association loi 1901 Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre urbaine a été créée en 1982 par les urbanistes de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise pour maintenir et développer des idées créatives dans le processus de production de l'aménageur public. Qu'il fasse intervenir des jeunes diplômés ou des professionnels confirmés, chaque « atelier » est une rencontre internationale au cours de laquelle plusieurs équipes pluridisciplinaires élaborent puis présentent à un jury international des propositions illustrées d'ordre stratégique et opérationnel sur le développement territorial. La valeur ajoutée de ces actions réside d'une part dans la production d'analyses et d'idées originales, que la pression du quotidien et les rôles institutionnels ne permettent généralement pas de faire émerger, et d'autre part dans les rencontres et échanges informels des décideurs et techniciens permises et suscitées par les ateliers. Il y a un atelier international chaque été en Ile-de-France depuis 1982, et depuis 1997, l'Association intervient également dans d'autres pays, à la demande d'un maître d'ouvrage et de ses partenaires. Il y a ainsi eu à ce jour 12 ateliers en Asie, 4 en Afrique, 2 autour de la Méditerranée, et 1 en Amérique latine (Brésil).

Vous avez entre les mains la première version du « Cahier de Session » de l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine réalisé à Bamako en juillet 2011. Ce document, produit directement pendant l'atelier et distribué le jour du jury, est une compilation des productions des équipes internationales, avec une présentation condensée du sujet à l'étude et un trombinoscope de tous les participants à cet événement. Une version finale de ce document sera produite dans les semaines suivant l'atelier, intégrant une synthèse des échanges du jury.

Projet International de transport d'axe urbain

### METROPOLE DE BAMAKO

## Les nouvelles centralités

Quel système de transport urbain, adapté à l'expansion croissante de la ville, articulé à un mode de transport collectif performant, et intégrant la planification comme alternative à l'étalement ?

Du 9 au 23 juill. 2011

Logo of the Ministry of Urban Planning and Construction (MUR) and the Ministry of Transport (MT). The text includes 'MUR' and 'MT' along with other smaller text and logos.



# INTRODUCTION

# LES NOUVELLES CENTRALITÉS DE BAMAKO MÉTROPOLE

## Bamako, une métropole spontanée dont la croissance urbaine est largement subie.

Comme la plupart des grandes villes africaines, et à l'image du processus d'urbanisation en cours du continent africain, Bamako connaît depuis une vingtaine d'années une impressionnante croissance urbaine, parmi les plus fortes au monde. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 130 000 habitants à l'aube de l'indépendance, 1 million au changement de siècle, 2 millions aujourd'hui et 3 millions prévus dans dix ans. Elle a désormais atteint une taille critique qui la place, de fait, dans la catégorie des métropoles.

Cette croissance est largement subie et ne parvient pas à être maîtrisée par les autorités publiques : son rythme est plus rapide que la capacité des autorités à se doter des outils de gouvernance, de planification et de gestion urbaines, des ressources et des compétences, toutes choses indispensables pour sortir du fil de l'eau et du seul accompagnement d'une mutation profonde et durable, désormais irréversible.

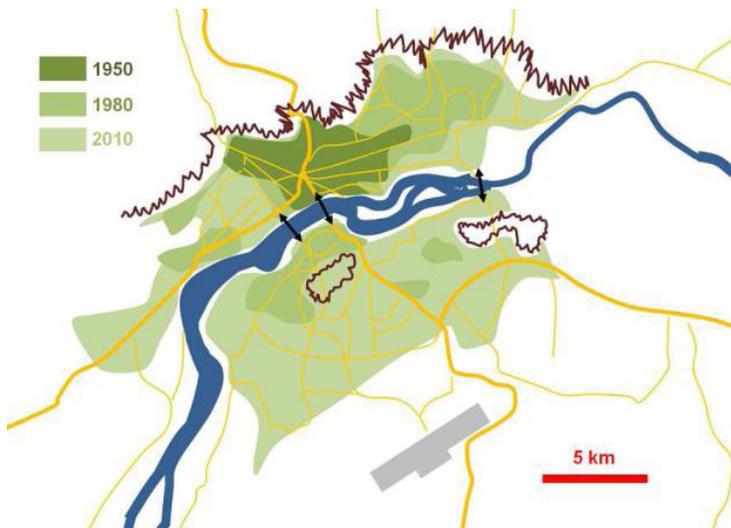


Schéma de l'expansion urbaine de Bamako.

Les symptômes de ce développement incontrôlé sont assez classiques et se retrouvent dans maintes autres villes africaines : étalement urbain qui déborde les limites administratives de la ville, croissance non directement corrélée et indexée à un développement économique et qui accueille donc une importante pauvreté urbaine, carences d'accès aux services de base, notamment de santé, d'hygiène et d'éducation, congestion progressive des infrastructures de déplacement, accroissement de la pollution atmosphérique....

Certains d'entre eux prennent à Bamako une coloration originale liée aux configurations locales : phénomène de macrocéphalie de la capitale malienne résultant de la faible capacité de rétention de l'exode rural par les villes secondaires, jeunesse de la ville (Bamako n'était qu'un village de quelques milliers d'âmes au début du XX<sup>ème</sup> siècle) qui n'a pas permis de faire émerger à Bamako une culture urbaine forte et qui n'a pas reproduit les modes de construction assez denses observables dans les villes historiques de l'est du pays comme Ségou, Mopti, Djenné..., ambiance et atmosphère de « grand village » et de mélange d'un urbain contemporain avec une ruralité qui se manifeste dans les usages et les comportements, contraintes physiques des collines qui bloquent la croissance de la ville au nord, laquelle se déroule désormais pour l'essentiel en rive droite (ou rive sud) du fleuve Niger, décalage croissant entre la réalité vécue (la pratique concrète de la ville au quotidien, qui se déroule de plus en plus sur l'ensemble des quartiers et sur les deux rives du fleuve) et les représentations mentales de la ville (qui se limitent à un petit périmètre, celui du centre ville en rive gauche qui agrège le tissu colonial et le marché rose), engorgement et asphyxie du centre historique ....

A côté de ces symptômes d'une ville qui grandit trop

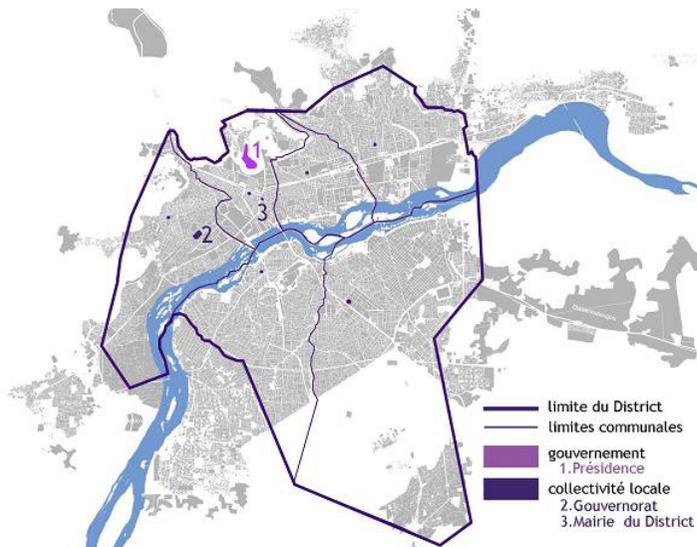
vite, Bamako présente aussi l'image d'une ville qui se transforme au travers d'une multiplicité de grands projets d'infrastructures et de construction d'équipements, pour certains récemment achevés ou en cours d'achèvement (Cité administrative et nouvel échangeur au débouché du second pont, rénovation du parc national du Mali, construction d'un troisième pont et d'un nouvel hôpital à Missabougou, grands programmes de logements sociaux, anneau Sotrama autour du centre historique, extension et modernisation de l'aéroport...), pour d'autres encore à l'état de projets (tramway, cité universitaire à Kabala, port sec pour camions gros porteurs, aménagement des berges du fleuve...).

Cependant la plupart de ces projets répondent à des logiques d'interventions ponctuelles et sectorielles et en conséquence n'ont pas produit de greffe et d'entraînement sur leur environnement urbain immédiat, et la simple addition de ces différents projets ponctuels ne fait pas émerger une vision d'ensemble cohérente et consolidée. **Bamako apparaît donc comme une ville de projets sans vision et sans stratégie de développement d'ensemble.**

## Un constat largement partagé, mais une difficulté à organiser le passage à une nouvelle étape de développement et d'organisation urbaines.

Les outils de gouvernance et de gestion urbaine actuels ne sont plus à la dimension de la ville devenue métropole. Aucune des révisions successives du schéma directeur de 1995 n'ont abouti et il n'existe pas d'instance de gouvernance à l'échelle du Grand Bamako. Même le cœur de l'agglomération, qui contient les 2 millions d'habitants recensés, reste administré par six communes autonomes et cha-

peautés par un District sans compétences propres, notamment en planification et urbanisme. Enfin le rang de capitale fait que l'Etat malien reste également très présent et directement décisionnaire dans les choix des projets structurants et la gestion de la ville.



Limites administratives actuelles.

Un projet de réforme administrative existe depuis plusieurs années, mais n'a pas encore été approuvé par le gouvernement malien : il consiste à faire évoluer le district en municipalité centrale dotée de l'ensemble des compétences décentralisées, les six communes actuelles de Bamako et les communes périphériques devenant de simples arrondissements sans autonomie financière.

L'ensemble des acteurs politiques et techniques se trouve donc devant une situation inconfortable. Il existe un large partage du constat que Bamako est irrémédiablement entrée dans une nouvelle période de son développement, laquelle nécessite impérativement de repenser la manière de voir et d'appréhender la ville devenue métropole, et de la doter d'une instance de gouvernance légitime à en être le pilote. Mais il n'y a qu'une faible visibilité sur le calendrier de

mise en place d'une nouvelle gouvernance d'agglomération.

En anticipation de la réforme administrative à venir, la mairie du District s'est appropriée l'enjeu du développement et de la croissance urbaine de Bamako, et a initiée depuis deux ans une démarche de fédération des acteurs et partenaires locaux autour de deux objectifs : anticiper et se projeter à 20 ans, et mieux répondre aux dysfonctionnements actuels de la ville. Cette initiative a connu une première formalisation au travers de l'organisation et de la tenue en février 2010 du 1er Forum du Développement urbain de Bamako, qui a permis d'élaborer un premier cadre de travail sur quatre domaines : l'assainissement et l'environnement urbain, la mobilité urbaine, l'aménagement urbain, la mobilisation des ressources financières.

La session des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre Urbaine, qui se tient du 8 au 22 juillet 2011 s'inscrit donc dans la continuité et la poursuite de ce 1er forum du développement urbain de Bamako.

### Penser et organiser une ville devenue métropole par de nouvelles centralités

Le thème de travail retenu pour la session des Ateliers est celui des « nouvelles centralités de Bamako ». Ce choix est issu d'un raisonnement de bon sens qui postule qu'une agglomération de plusieurs millions d'habitants ne peut pas bien fonctionner avec un seul centre qui continuera de concentrer l'ensemble des fonctions d'une métropole urbaine, comme c'est le cas aujourd'hui avec le centre historique, composé du tissu colonial et du marché rose et situé exclusivement en rive gauche (rive nord). Le passage au rang d'agglomération impose, comme dans toute ville de taille équivalente, de **se projeter dans une organisation multipolaire des fonctions de centralité**.

Il est également issu du constat que désormais la rive droite (rive sud) a dépassé la rive gauche en poids de population, et que l'essentiel de la croissance

de l'agglomération dans les prochaines années se poursuivra en rive droite. Cette situation impose de donner les mêmes droits d'accès aux services de la ville pour les habitants de la rive droite, sans forcément les obliger à affronter l'épreuve du franchissement de l'un des trois ponts existants. **La question de l'émergence de nouvelles centralités et polarités à l'échelle de la métropole se pose donc prioritairement pour la rive droite, que certains des acteurs locaux considèrent comme étant l'avenir de Bamako.**

Il est enfin issu du besoin de penser et de regarder Bamako non plus pour ce qu'elle était mais pour ce qu'elle est réellement aujourd'hui : une métropole dont le périmètre vécu s'est spectaculairement élargi et a commencé à distendre le cordon ombilical qui le rattache mentalement à son centre historique. Et dans cette approche, il devient nécessaire de trouver de nouveaux lieux et points d'accroche qui permettent de construire une identité collective à l'échelle de la métropole : **les éléments du grand paysage géographique** (les collines, le fleuve, le couvert végétal de la ville...) **recèlent à l'évidence un potentiel identitaire qu'il est urgent d'explorer**, autant que les sites identifiés comme pouvant faire émerger de nouvelles polarités urbaines.

Trois sites ont été identifiés pour constituer le socle et le point de départ d'une stratégie d'élargissement et de nouvelle organisation des fonctions de centralités, en étroite articulation avec l'armature existante des grandes voies de circulation routière et en particulier le projet de tramway :

- » En rive droite (rive sud) le site de la **colline de Badalabougou**, vaste promontoire situé près du fleuve et peu densément occupé par l'université et quelques administrations,
- » En rive droite également, le site des **halles de Bamako et de la gare routière de Sogoniko**, deux grands équipements de niveau d'agglomération actuellement très mal exploités et valorisés, mais idéalement situés sur la route de l'unité africaine

de laquelle s'organisent l'essentiel des connexions routières avec les villes de l'est et du Sud du Mali, mais aussi vers le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et les pays du littoral Atlantique,

» En rive gauche, le site du rail da, situé au nord immédiat du noyau historique et dont la fonction de pôle d'échanges des déplacements urbains va être conforté dans les prochaines années par les projets d'anneau Sotrama et du tramway.

Il est attendu des équipes de professionnels participant à l'Atelier qu'elles définissent :

» Une stratégie d'ensemble d'organisation des fonctions de centralités à l'échelle du cœur de l'agglomération de Bamako, répondant aux besoins fondamentaux des habitants de la rive droite et qui soit étroitement articulée au système de déplacements existant et projeté,

» Des projets urbains « intégrés » sur tout ou partie des 3 sites identifiés comme potentiels de nouvelles centralités urbaines, et comprenant des propositions argumentées en matière de densification urbaine,

» Des propositions de toute nature permettant de bâtir et construire une nouvelle identité de métropole urbaine, indispensable pour produire une adhésion des bamakois à l'écriture d'un nouvel avenir collectif.

## Conclusion

*« Qui trop embrasse mal étreint » (proverbe français)*

Le sujet de travail posé peut paraître un peu restrictif au regard de l'ensemble des enjeux que présente l'extraordinaire croissance de l'agglomération de Bamako. Mais face à une trop grande multiplicité de questions il est sage de ne pas vouloir tout traiter, au risque de tout mal traiter.

L'enjeu principal aujourd'hui nous paraît être celui de définir une stratégie des centralités urbaines, pour **reconstituer un socle, un ensemble de points d'appui qui permettent de « tenir » l'agglomération par son cœur élargi, et non par ses périphéries et ses franges.**

*« Mieux vaut regarder devant soi que se retourner sur l'endroit où l'on a trébuché » (proverbe bambara)*

L'avenir est, par essence, rempli d'incertitudes. Notre sentiment est que les acteurs locaux sont aujourd'hui totalement conscients mais également un peu « tétanisés » par l'ampleur des choix qui se présentent à eux : construire l'avenir de Bamako n'est pas une simple question technique !

Notre souhait le plus sincère est que cette session des Ateliers permette aux acteurs locaux et nationaux, en leur donnant quelques certitudes supplémentaires, de continuer à franchir le pas, de continuer à prendre des risques et à ouvrir de nouveaux chemins pour assumer ce statut de métropole multimillionnaire qu'a acquis Bamako.

**Vincent Bourjaillat et Franck Charlin.**

Bamako, le 13 juillet 2011.



Les 3 sites proposés comme centralités métropolitaines.

# A PROPOS DU TERRITOIRE

## Le Mali

Population totale : 13 010 209  
Taux d'urbanisation : 33%.  
Taux d'accroissement de la population : 2,4% par an.  
Age médian : 15,8 ans.  
Fécondité moy. : 6,5 enfants.  
Taux d'alphabétisation : 26%.  
IDH en 2010: 0,309 (160ème/169).  
PIB : 8 996 454 787\$ en 2009 soit un PIB par habitant de 691\$.  
Taux de croissance du PIB : 5% par an.  
Taux d'inflation : 13,6%.  
1er pays importateur : Sénégal (13,1%).  
1er pays exportateur : Chine (26,7 %).

Le Mali est un des pays les plus vastes de l'Afrique, situé au sud du Sahara avec une superficie de 1 241 238 km<sup>2</sup>, à 60% désertique. Totalement enclavé, il possède près de 7 000 km de frontières et 7 états voisins: Algérie, Niger, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée, Sénégal et Mauritanie.

Le réseau hydrographique du pays est construit autour des bassins versants de deux grands fleuves et de leurs affluents : le Sénégal et le fleuve Niger..

La croissance de la population urbaine s'est accélérée entre 1987 et 1998 avec un taux compris entre 4,6% et 5,1% par an. Selon les statistiques, le taux d'urbanisation devrait continuer à croître très rapidement pour atteindre 47,5% en 2024.



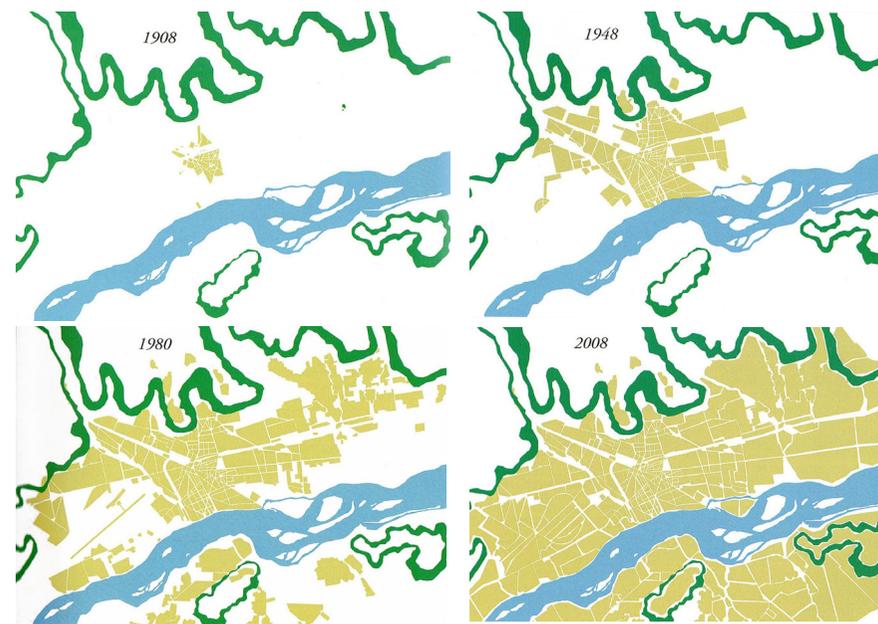
Source : Direction Nationale de la Topographie et de la Cartographie.

## Bamako

Superficie : 267 km<sup>2</sup>.  
Habitants du District : 1 809 106 (2009), soit 12,5% de la population totale.  
Habitants de l'agglomération : 2 250 000 (2009).  
Densité de population : environ 76 habitants par ha (2010).  
Taux d'accroissement de la population : 5,4%, 6ème plus élevé du monde.  
Part de l'emploi informel : 80%.  
Part du secteur primaire, secondaire et tertiaire (2006) : 6%, 20%, 80%.  
80% des entreprises industrielles du Mali (2006).  
75% des importations et 10% des exportations du pays.

Bamako est située de part et d'autre du fleuve Niger, qui coule ici d'ouest en est. Toutes les fonctions de centralités sont aujourd'hui concentrées sur la rive Nord, tandis que la ville, limitée au Nord par les plateaux, a franchi le fleuve et s'étend rapidement sur la rive Sud.

Passée en une centaine d'années du stade de gros village de quelques milliers d'habitants au début du 20ème siècle à celui d'une agglomération de plus de 2 millions d'habitants au début du 21ème siècle, la capitale du Mali déborde aujourd'hui de toutes parts.



Source : Une histoire de Bamako, Sébastien Philippe, 2009.

# L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

## Une organisation administrative complexe

La décentralisation lancée en 1991 a accordé à la Mairie Du District et aux 6 communes le statut de collectivités territoriales indépendantes. La Mairie du District, placée directement sous la tutelle du Ministère de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales (MATCL), a hérité d'une part significative des missions attribuées autrefois au Gouvernement.

Deux types de collectivités territoriales autonomes et décentralisées cohabitent donc à Bamako : le District (équivalent d'une région en terme de compétences) et les 6 communes (assimilables à la fois à des communes et à des cercles).

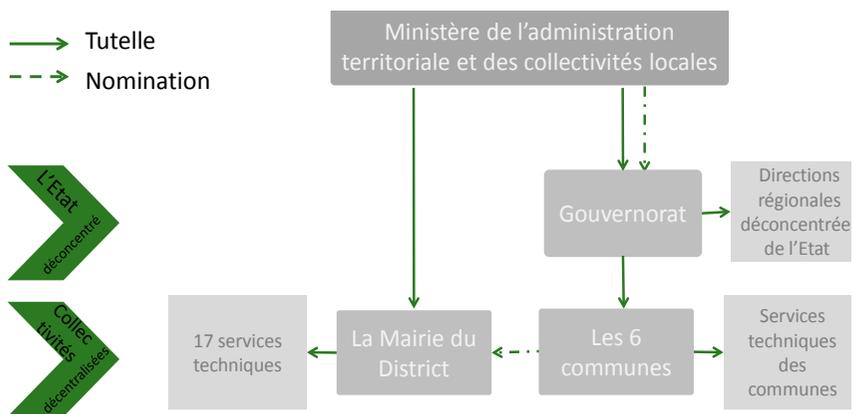
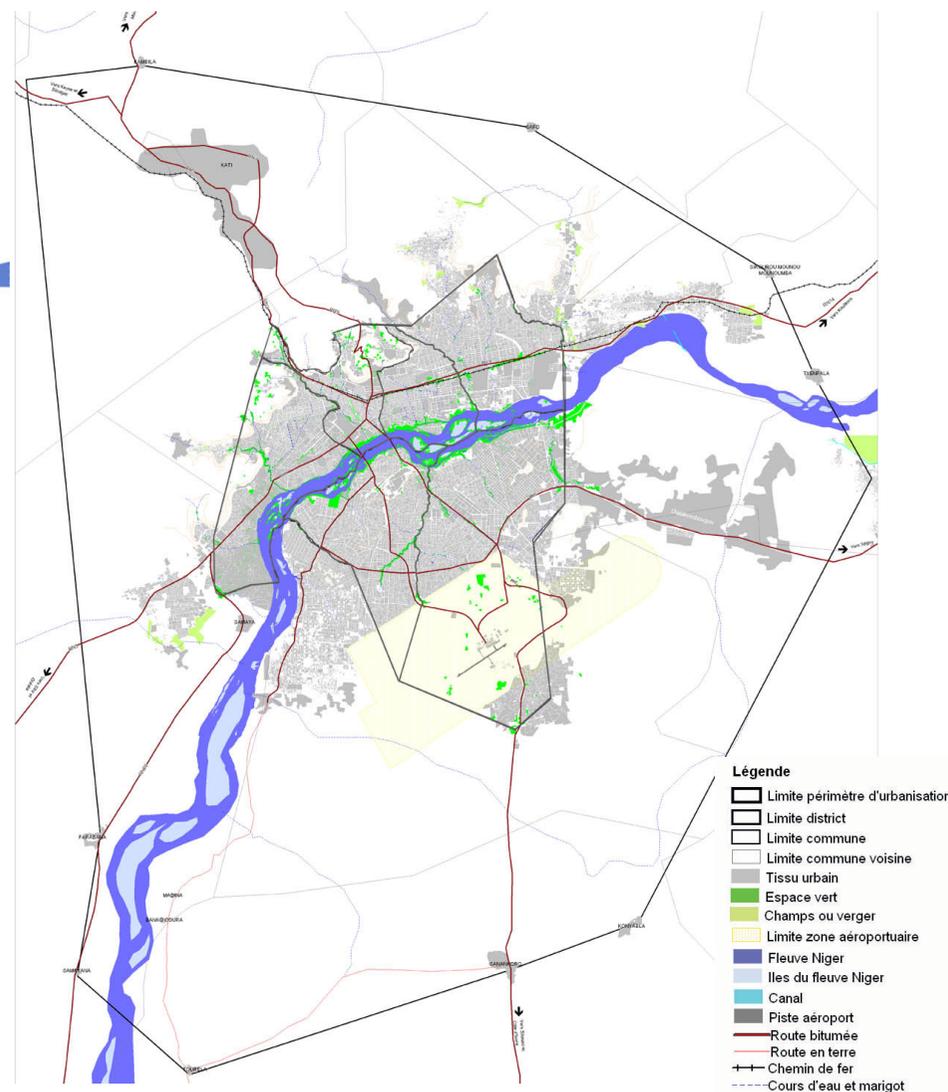
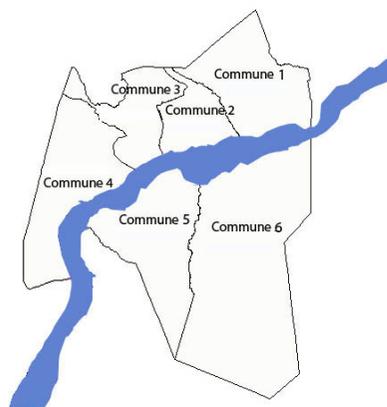


Schéma de l'organisation administrative sur le territoire de Bamako. Source : Ateliers.



Limites des 6 communes (à gauche), du District de Bamako et du périmètre d'urbanisation (ci-dessus). Source : Cartes du SIG avril 2011.

## Des outils de planification limités

L'Etat a lancé dans les années 80 une politique de développement ordonné des villes, à partir de laquelle ont découlé les schémas directeurs d'urbanisme (SDU) des principales villes du Mali. Bamako a été dotée d'un schéma directeur en 1981, celui-ci a été révisé deux fois, mais la dernière révision de 2005 n'a pas été validée. Le schéma directeur se décline en Projets d'Urbanisme Sectoriel (PUS), qui sont les outils opératoires du SDU. Comme le nom l'indique, ces projets restent vraiment sectorisés et la vision d'ensemble que promet le SDU a du mal à être mise en œuvre.

## Quelle stratégie pour faire face à l'étalement urbain ?

Le périmètre d'urbanisation défini par le SDU de 1981 est aujourd'hui dépassé par le phénomène d'étalement urbain. Les réserves foncières des communes ont toutes été consommées. La tache urbaine rattrape ses frontières administratives et physiques et s'étend sur les communes voisines, principalement au sud et dans les vallées. Un double projet de réforme est en cours visant d'une part à résoudre le problème de l'organisation administrative bicéphale sur le territoire du District et d'autre part à élargir ce territoire par la création d'une autorité métropolitaine, le «Grand Bamako», qui absorberait certaines communes périurbaines.

# LA MOBILITÉ URBAINE

## Une explosion de la demande de déplacements difficile à maîtriser

Bamako connaît actuellement un étalement urbain non maîtrisé qui conduit à accroître l'étendue des transports urbains. Même si des projets ont vu le jour ces dernières années sous l'impulsion de l'Etat l'émergence d'une stratégie globale de déplacements urbains et périurbains n'est pas encore acquise.

La majorité des déplacements se concentrent vers la rive gauche et le Grand Marché. Les deux ponts sont déjà saturés. A n'en pas douter, le troisième le sera rapidement aussi. Les réseaux routiers des deux rives sont très déséquilibrés, la rive droite ne comporte que deux axes véritablement structurants, pour une superficie bien supérieure à la rive gauche.

Le réseau de transports collectifs urbains répond à une demande essentiellement radiale et est structuré en conséquence. Il est principalement assuré par le secteur informel grâce aux taxis et sotramas, qui couvrent à peu près tout le territoire de Bamako, mais dans de mauvaises conditions de sécurité. Aucun couloir ne leur est réellement consacré aujourd'hui, ce qui accroît la congestion de la circulation. On voit se développer de plus en plus les transports individuels, en particulier les motos.

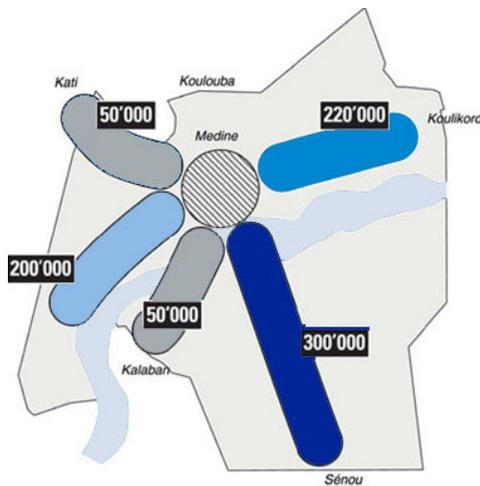
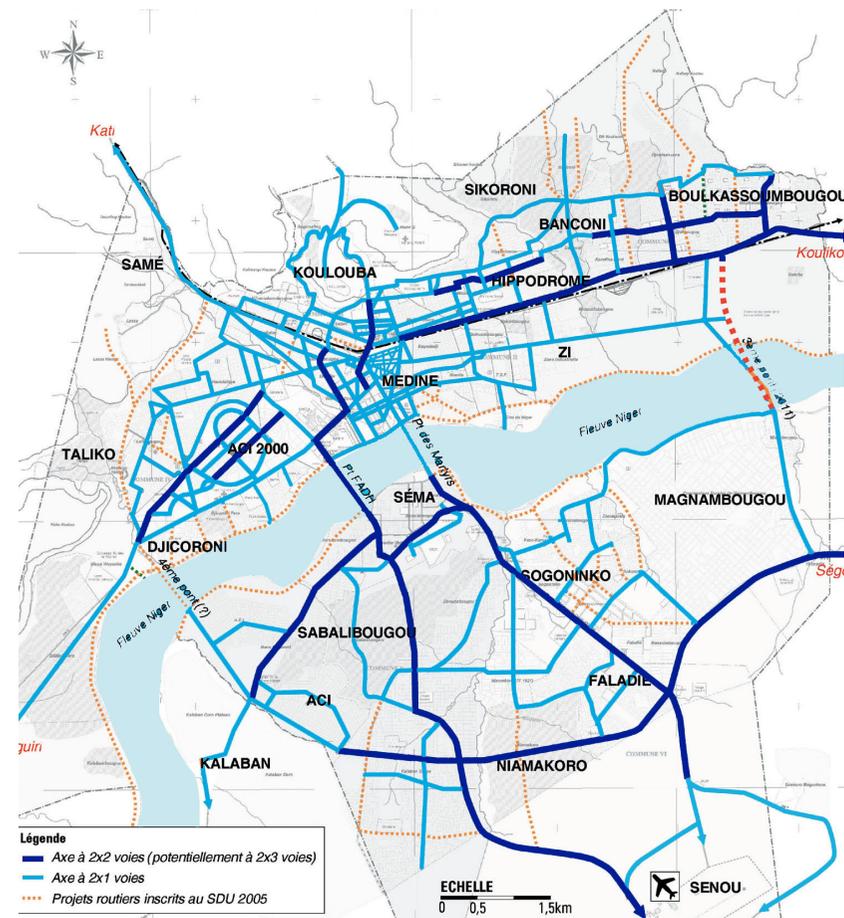


Schéma de répartition de la population dans un corridor de 1000 mètres autour des axes de voirie principaux (à gauche), source : DRCTU.

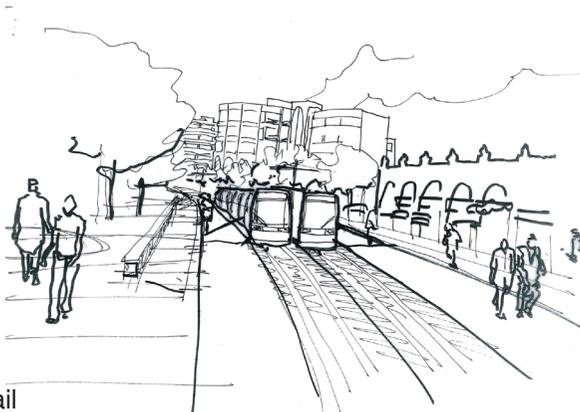


Carte du réseau routier, source : DRCTU.

## Deux projets de transport pour la métropole

» **L'anneau sotrama** (site propre contournant l'hypercentre réservé aux sotrama), qui vise à réduire la pression créée par les véhicules en circulation et en stationnement dans l'hypercentre, tout en favorisant la fluidité de la circulation des transports collectifs aux abords du centre-ville.

» **Le tramway**, dont les deux axes structurants Nord-Sud et Est-Ouest, retenus pour leur densité de population et d'équipements desservis, se croisent au Rail Da.



## La difficile cohabitation du transport et du commerce informel

Particulièrement présent au Rail Da le commerce informel est présent partout à Bamako (80% des emplois) et couvre 4 grands domaines: le commerce des produits alimentaires bruts et des biens manufacturés, la restauration de rue, le transport public et la propreté. Responsable de nombreux embouteillages, cette situation représente aussi pour les pouvoirs publics un manque à gagner important en terme de taxation. Les mesures coercitives (déguerpissement, confiscation de marchandises...) sont peu efficaces et ne permettent pas d'engager une véritable réflexion sur les modes de commercer et sur les relations entre l'espace public et privé.

# LA VILLE ET SES HABITANTS

## Le paysage de la ville

Le paysage de la ville est marqué par trois grandes entités géographiques : le fleuve Niger, les collines au Nord (Point G-colline de l'espoir et Koulouba-colline du pouvoir) et le paysage collinaire de la rive sud (Badalabougou-colline du savoir...).

Le fleuve constitue un élément fort du paysage bamakois. Large de plus d'un kilomètre par endroits, il n'est aujourd'hui franchi que par deux ponts, le pont des Martyrs (1960) et le pont Fahd (1992). Un troisième pont est quasiment achevé à l'est de la ville.

Les potentialités qu'offrent le fleuve sont aujourd'hui mésestimées par les bamakois; il représente une obstacle difficile à franchir. Seule une petite communauté de pêcheurs (bozos) l'utilise.



## L'arbre et la ville

De façon générale, la canopée dépasse les bâtiments, du fait de leur faible hauteur. Les plantations d'arbres sont aléatoires, à quelques exceptions près (le centre historique et le quartier ACI 2000), où l'on observe des plantations à l'alignement.

Au delà de procurer une identité forte à la ville, l'arbre est un élément fondamental de la culture malienne. Il procure également l'ombre nécessaire au confort des habitants.



Vue du Point G, le vert domine.

## La force des traditions

La famille constitue le nœud de toutes les questions sociétales. Élément stabilisateur essentiel de la société, ce socle familial peut également représenter une contrainte pour l'expression de l'individualité prégnante en milieu urbain. Le rapport à l'autorité est extrêmement fort et plus on est vieux plus on est respecté. Par extension, le voisinage participe de cet équilibre social par le contrôle tacite qui s'opère entre individus (tout le monde se voit et tout le monde est vu dans un espace qui devient collectif).

Autre élément structurant les relations sociales, le grin est une sorte de cercle de discussion où les bamakois se retrouvent pour discuter. Toutes les générations de la société et presque tout le monde en possède un.

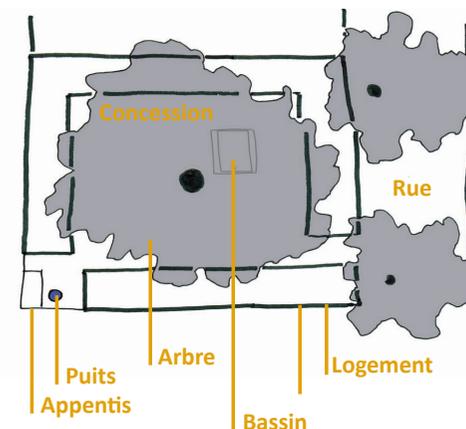
De façon singulière, ce tissu social s'exacerbe lors des cérémonies de mariage, le dimanche à Bamako.

## Le mode d'habiter bamakois

L'habitat traditionnel, hérité du mode de vie rural, est la concession. Organisée en carré, elle épouse la forme des lotissements créés à l'époque coloniale. Les pièces n'ont pas d'étage, sont mitoyennes et entourent la cour principale où cohabitent plusieurs générations liées par la parenté. La maison est comme un vêtement et il y a une relation très forte entre l'homme et les murs. La vie se poursuit dehors, devant la porte, toujours ouverte, et sur la route.

Les nouvelles générations, qui aspirent à se détacher de la pression familiale, investissent des logements individuels, principalement en rive droite.

Photo d'une concession et schéma d'organisation d'une concession.  
Source : Ateliers.



# CONFÉRENCES

## GOUVERNORAT :

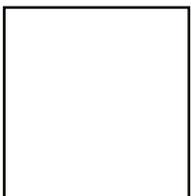
Modérateur : Oumar Konate, Directeur de la CTAC.

### La planification urbaine à Bamako



Moussa Konate, chef de la cellule de planification de la Direction Nationale de l'urbanisme et de l'habitat.

### La mobilité urbaine à Bamako

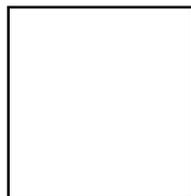


Malick Kasse, Direction Nationale des transports.



Djibril Sidibe, directeur de la Direction de la régulation de la circulation et des transports urbains de la Mairie du District.  
[djibril\\_a\\_sidibe@yahoo.fr](mailto:djibril_a_sidibe@yahoo.fr)

### Le fonctionnement du commerce à Bamako



Moussa Diakité, économiste - modérateur de la concertation Etat/Secteur privé.

### La sociologie urbaine de Bamako



Hamidou magassa, socio-économiste, consultant Sernes.  
[hamidou.magassa@yahoo.fr](mailto:hamidou.magassa@yahoo.fr)



*Journée de conférences au Gouvernorat.*

## HÔTEL OLYMPE :

### L'histoire de Bamako



Professeur Bakari Kamian, historien, géographe.



Filifing SAKO, anthropologue.

**L'avenir est en rive droite, réfléchir en rive nord c'est s'inscrire dans le passé.**

Hamidou Magassa

La rive gauche c'est « le ventre de Bamako », lieu de concentration du pouvoir et du commerce, la rive droite c'est « la tête de Bamako », un territoire dominé par la fonction résidentielle.

Hamidou Magassa

**Bamako, la mare aux caïmans.**

Bakari Kamian

*La planification à Bamako : il n'y a pas de pilote dans l'avion, il n'y a pas d'équipage chargé d'en assurer la maintenance.*

*Abdoulaye Deyoko, directeur de l'ESIAU*

**L'économie informelle commande le formel.**

Hamidou Magassa

*Le futur de Bamako me désespère.*

Bakari Kamian

Avec les ponts, les bamakois ont enjambé le fleuve et ne s'y sont plus arrêtés.

Hamidou Magassa

Le Rail Da est le cordon ombilical fétichisé.

Hamidou Magassa

**Le commerce informel n'est pas un épiphénomène : il représente une donnée permanente, et constitue un véritable facteur de cohésion et de stabilité sociale.**

Moussa Diakité

**Le commerce est la fonction vitale de la Cité.**

Moussa Diakité

**Bamako est une ville champignon.**

Bakari Kamian

**Peu à peu Bamako escalade les collines et plonge dans les ravins, et se déverse sur la rive droite.**

Bakari Kamian

**Le fleuve pourrait être utilisé comme infrastructure de transport mais cela reste aujourd'hui une idée jetée comme ça.**

Djibril Sidibé

**L'économie malienne est dominée, non pas par les entreprises industrielles, mais par des sociétés de services hypertrophiées par la branche commerciale.**

Moussa Diakité

# VISITES DE LA VILLE

## Découverte de la ville par le fleuve : Canotage en pirogue sur le Niger



## Le Rail Da :

Situé en greffe du centre-ville historique, le Rail Da désigne l'espace situé aux abords de la gare ferroviaire. Instrument de colonisation, les rails furent un lieu de convergence des populations et des marchandises. Les commerçants s'y sont rapidement installés pour bénéficier de la forte fréquentation. La saturation et la congestion sont devenus les maîtres mots de ce quartier devenu le pôle commercial et de transport de Bamako.



## La colline de Badalabougou :

La colline de Badalabougou, aussi appelée colline du savoir, accueille principalement les bâtiments de l'Université. La hauteur de la colline, véritable promontoire au milieu de la ville, crée une limite physique et en complique l'accès en même tant qu'elle donne à ce site naturel un caractère très puissant.



## Les «limites» de Bamako :

Marché de Médine, Parc National, colline du point G, Kati, ACI 2000, route des 30 mètres, Tour de l'Afrique, logements sociaux de Yirimadio, Stade du 26 mars, chaussée submersible de Sotuba et 3ème pont.



## La gare routière de Sogoniko et les halles de Bamako :

Ces deux équipements aux fonctions complémentaires, le transport et le commerce, séparés par l'avenue de l'Union Africaine, souffrent aujourd'hui de plusieurs dysfonctionnements. Inaugurée en 2002, les halles de Bamako n'ont pas résolu le problème de l'engorgement du centre-ville. La gare routière, destinée au trafic inter-urbain, est devenue ces dix dernières années une zone improbable où s'entremêlent dans une grande confusion des activités de toutes natures, dont un marché.



# CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

## CENTRE INTERNATIONAL DE CONFÉRENCE DE BAMAKO

### Interventions :

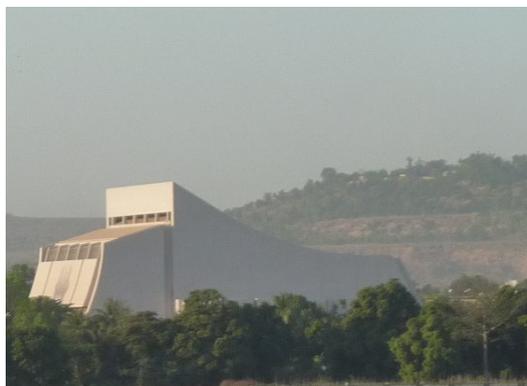
- » **Nicolas Detrie**, Directeur des Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine.  
Discours : présentation de l'association Les Ateliers, rappel du contexte de la naissance et de la mise en oeuvre de l'atelier de Bamako.
- » **Vincent Bourjaillat**, pilote de l'atelier de Bamako 2011.  
Discours : rappel de la problématique de l'atelier de Bamako.
- » **Adama Sangaré**, Maire du District de Bamako.  
Discours : les attentes de la Mairie du District, maître d'ouvrage de l'atelier.
- » Le Secrétaire Général du Ministère du Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme.  
Discours : soutien du MLAFU dans la conduite de l'atelier et la mise en oeuvre des propositions finales.
- » Ouverture officielle de l'atelier de Bamako par **David Sagara**, Ministre délégué auprès du Ministre de l'Administration territoriale et des Collectivités Locales, chargé de la décentralisation.

Était également présent : **Souleymane Diabate**, Gouverneur du District de Bamako.

« Le phénomène de boulimie démographique, impossible à digérer faute de planification originelle, génère un étalement urbain spectaculaire, anarchique voire dramatique ».

« L'avenir de Bamako se joue aujourd'hui sur la rive droite. [...] Penser les nouvelles centralités de Bamako sur la rive droite, c'est changer de regard sur la métropole, proposer une stratégie de développement urbain moderne, à l'échelle d'une capitale de 2 millions d'habitants ».

**Adama Sangare, Maire de Bamako - Discours d'ouverture**





# LES PROJETS





# 1

## EQUIPE 1 : RÉCONCILIER MÉTROPOLE ET PROXIMITÉS - BAMAKO BI ANI SINI

(de gauche à droite)

Anne-Simone BUREL  
 Jacqueline TRIBILLION  
 Souleymane NIMAGA  
 Vincent LAUREAU  
 MOUSSA TOURE  
 Etienne BOUVIER  
 Bence HORVARTH

Ingénieur-paysagiste  
 Architecte-urbaniste  
 Architecte-urbaniste  
 Architecte  
 Géographe-urbaniste  
 Ingénieur  
 Architecte-urbaniste

FRANCE  
 FRANCE  
 MALI  
 FRANCE  
 MALI  
 FRANCE  
 HONGRIE

Assistant : Diallo Ichaka Kane, Ecole Nationale d'Ingénierie « ABT »

# UNE METROPOLE ENCORE EN CONSTRUCTION

Bamako, née sur la rive Nord du Niger, a récemment mais rapidement dépassé le fleuve.

La rive Nord, centre historique du pouvoir et des autres activités, reste encore la seule dépositaire de l'identité de Bamako. La rive Sud, « derrière le fleuve », abrite une majorité grandissante de bamakois qui traversent le fleuve pour aller au Marché Rose, dans les administrations, ou visiter leur famille.

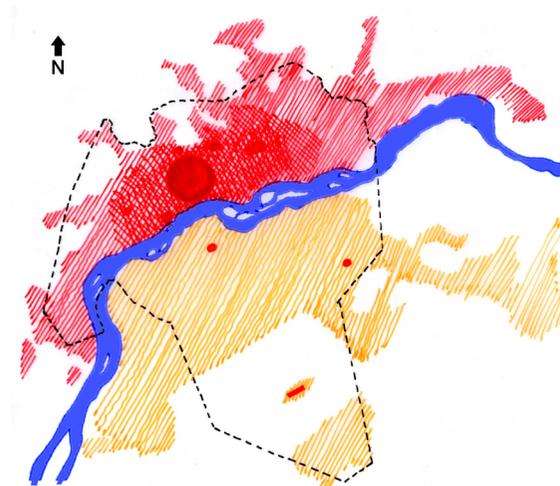
Le Fleuve est vécu comme une coupure entre un Sud habité faute de place ailleurs, et un Nord qui concentre les fonctions urbaines.

## Un fonctionnement déséquilibré...

- **Congestion des ponts et des voies du centre historique**, liée à un manque d'axes goudronnés et à une occupation de la voie par le commerce informel, mais aussi à un déséquilibre des fonctions urbaines offertes par les deux rives.
- **Mode d'occupation du sol très lâche**, surtout en rive Sud, qui accélère l'étalement urbain et rend de plus en plus impossible la gestion de la ville par les autorités (réseaux, entretien, besoin en déplacements, etc.).
- **Manque d'un transport en commun** de masse adapté à l'échelle de la ville. Une voie ferrée oubliée.

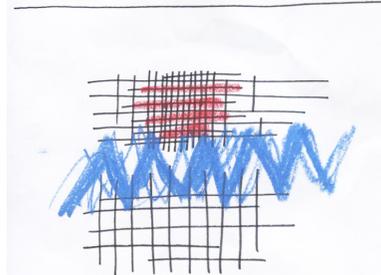
## ... et des qualités ignorées

- Un **paysage magnifique avec les collines et le fleuve**, lieu de respiration de la ville, pourtant vécu comme une coupure. Il est déjà habité (pêche, lessive, maraîchage), mais trop ignoré, et menacé par la privatisation des berges.
- Une **qualité de vie particulière** grâce à la présence de la nature en ville, aux larges espaces piétons, au mode de vie « villageois » qui préserve l'humain (espace des rues appropriés par les habitants, commerce informel...)



Un déséquilibre entre rive Nord et rive Sud

DERRIÈRE LE FLEUVE



- **Des pratiques à revaloriser lorsqu'elles peuvent accompagner un développement urbain durable** : maraîchage urbain, construction en terre (en lien avec des matériaux présents localement).
- **Une rive Nord déjà riche en fonctions urbaines** (administrations et palais présidentiel, Hôpitaux, zone industrielle, bureaux, Marché Rose, Musée National...)
- **Des atouts forts en rive Sud** :
  - quartiers jeunes, qui abritent les jeunes ménages et nouveaux arrivants
  - porte économique de Bamako (aéroport, gare routière, routes vers la sous-Région)
  - offre de divertissements et de culture (rue Princesse, Palais de la Culture, Blonba)
  - offre d'enseignement sur la Colline du Savoir, et bientôt à Kabala
  - équipements structurants (futur Hôpital du Mali, aéroport, stade de foot, etc.)
  - structure lâche du bâti, et fort potentiel foncier

**La rive Sud a une identité naissante : une rive jeune et populaire, de culture et de savoir, la porte économique de Bamako.**

# EQUILIBRER BAMAKO, « MÉTROPOLE DOUCE », AUTOUR DE SON FLEUVE...

L'enjeu central choisi par notre équipe est de renforcer les fonctions urbaines de la rive Sud **pour un meilleur fonctionnement urbain de l'ensemble de la métropole**, et notamment le centre historique.

La stratégie proposée pour répondre à cet enjeu central s'articule autour de quatre axes :

## Unir la ville autour de son fleuve

- Renforcer la présence du fleuve comme lieu de communion des deux rives. Aménager les berges pour permettre ses fonctions de **respiration paysagère** et de **transport**, et préserver cet **espace de nature en ville**.

## Valoriser un mode de vie prenant en compte l'humain

- Valoriser la **qualité de vie au sein des quartiers** (déplacements piétons, larges espaces, arbres). Traiter les transitions entre centralités de métropole et vie des quartiers, avec des équipements pour les habitants des quartiers
- Répondre au besoin d'**espaces publics**, en lien avec des atouts paysagers forts (fleuve, marigots, collines). Favoriser **la Nature en ville** comme espace privilégié de rencontre et de détente.
- Favoriser la **souplesse d'usage** et la mutabilité du foncier pour permettre les activités informelles dans de bonnes conditions, et l'évolution des modes d'utilisation des espaces.
- Mettre à niveau les services urbains de base en favorisant une **gestion environnementale locale**.

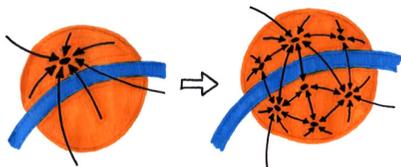
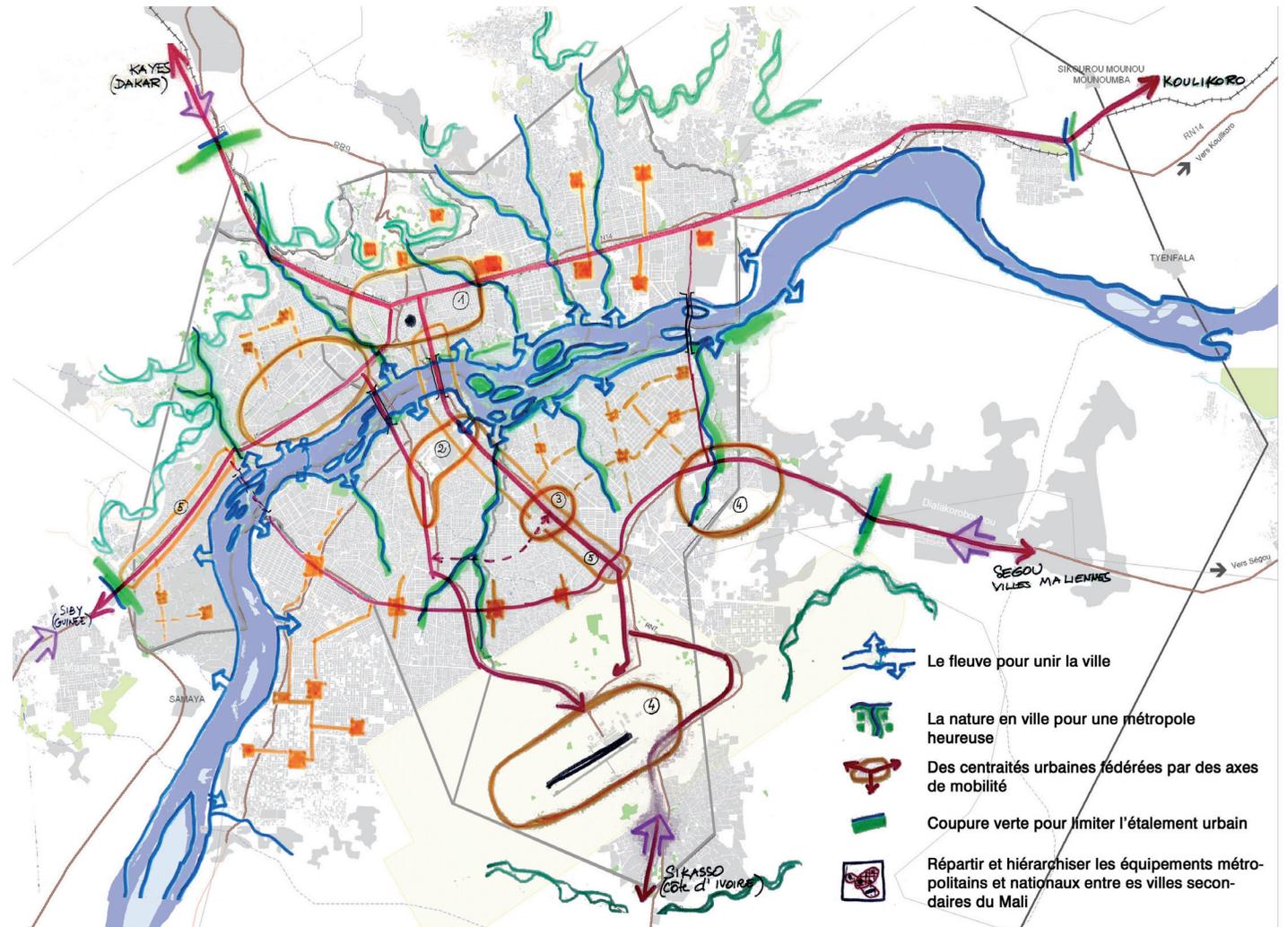


Schéma des axes stratégiques pour Bamako



# ... PAR LA MISE EN OEUVRE DE 4 AXES STRATEGIQUES

## Développer des centralités sur les axes de mobilité

- **Equilibrer les fonctions urbaines autour de centralités multiples** de part et d'autre du fleuve. Passer ainsi de la dépendance à la complémentarité des deux rives.
- **Renforcer les transports en commun sur les grands axes entre les centralités existantes ou en devenir**, pour apaiser la circulation. Renforcer la complémentarité entre les modes de transports sur les centralités. Utiliser le fleuve comme moyen de transport.
- **Renforcer symboliquement l'identité naissante de la rive Sud par des équipements structurants**, et montrer qu'elle est désormais un des deux poumons de la métropole.
- Proposer des **germes de densité pour l'habitat en rive Sud**, pour contenir l'étalement urbain et limiter les besoins de déplacements, et appuyer des centralités nouvelles.

## Bamako au sein du réseau des villes maliennes

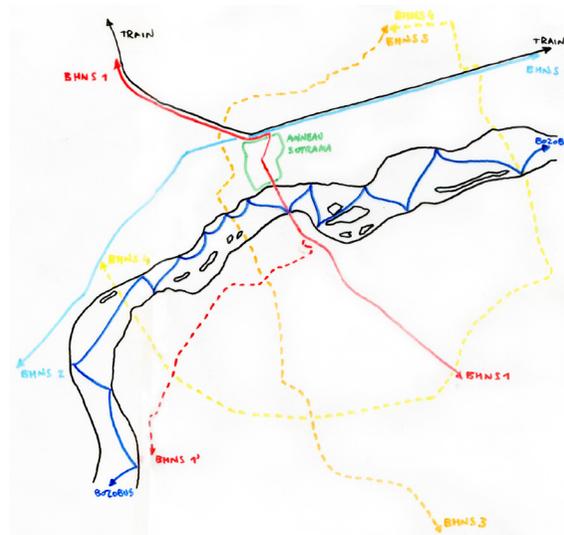
- **Répartir les équipements métropolitains entre les villes du Mali**, pour un développement équilibré de Bamako et du territoire, dans un contexte de forte croissance démographique et économique.

## Renouveler les transports collectifs, une nécessité pour Bamako

Un tramway semble coûteux et peu adapté au revenu moyen de la population. Des modes de transport moins coûteux et plus flexibles sont envisageables, en particulier le bus en site propre.



Schéma de transport pour Bamako



## Renforcer l'identité de la rive Sud : proposition de programme

- Equipements culturels, dont un équipement à l'échelle métropolitaine, tournés vers la jeunesse
- Espaces publics aussi bien pour les centralités de métropole que pour les quartiers
- Centre d'affaires, avec de l'hôtellerie, et des bureaux en location à la semaine. Lié à l'aéroport et la fonction de porte économique de Bamako.
- « Grand Marché Sud » (site des Halles à valoriser, fonction commerciale et centralité symbolique)
- Pôle universitaire à conforter, pour répondre à des besoins très importants
- Des fonctions administratives, si des opportunités de transfert d'une rive à l'autre existent
- Sport (en lien avec identité jeune et l'université)
- Habitat "exemplaire" répondant aux nouveaux besoins et plus dense

## Recommandations pour la mise en œuvre

- Maîtrise foncière publique des espaces stratégiques et de réserves foncières (pour éviter de devoir placer des équipements structurants à la périphérie de Bamako).
- Coordination de la gouvernance de la métropole, pour renforcer le rôle de la puissance publique.
- Concertation avec la population (conseil de quartier, associations des femmes) et les représentants des groupes concernés (transporteurs, commerçants)
- Réglementation adaptée et contrôlée : occupation de l'espace public (commerce informel), circulation, construction

PROPOSITION



CONSTAT



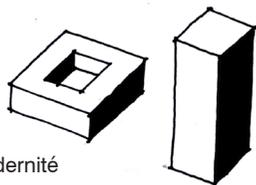
# L'HABITAT, UN DOUBLE ENJEU DE DENSITE ET DE SOCIETE

Proposer de nouveaux modes d'habitat répond à deux enjeux très forts :

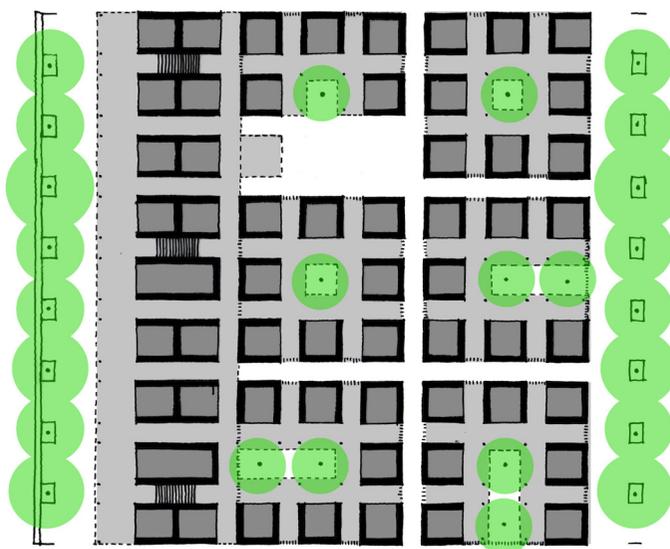
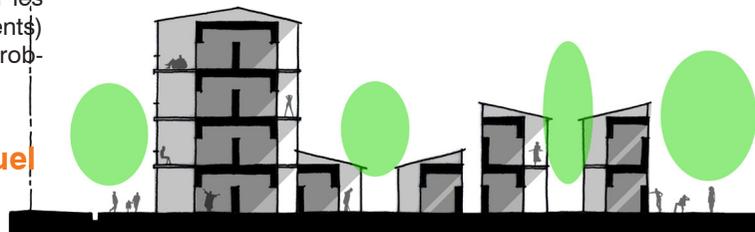
- L'étalement urbain, qui va continuer de manière exponentielle et rend impossible la gestion de la ville par les autorités (réseaux, entretien, demande en déplacements)
- L'évolution des modes de vie, avec une diminution probable de la taille moyenne des ménages

## Garder les éléments clés de l'habitat actuel

- cour comme lieu de sociabilisation
- ouverture sur l'extérieur et les arbres
- souplesse d'usage des espaces



Tradition et modernité



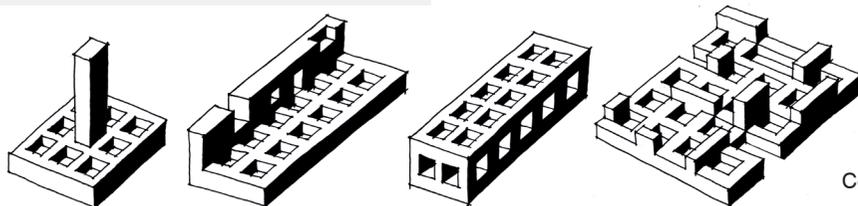
Exemple de densité sur un îlot de densité

## Une réglementation à adapter

La réglementation en vigueur empêche la densification car elle impose :

- mitoyenneté à 2m
- prospect entre les façades de 4m
- recul de 3m par rapport à la rue

Cette réglementation doit être revue pour permettre l'habitat continu et la mise en commun de cour pour certaines concessions.

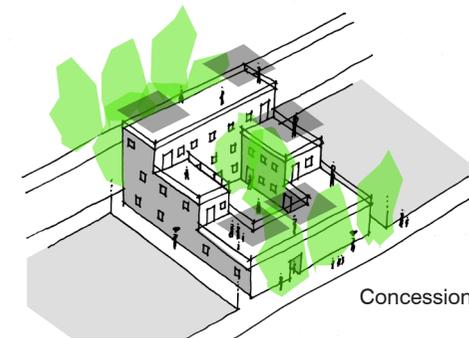


Combinaison cours et verticalité

## La densité ne concerne pas que l'habitat

La politique doit être à la densification pour l'aménagement des îlots et la construction des équipements structurants. L'emprise au sol doit atteindre 80%, les coefficients d'occupation du sol doivent dépasser 1.

Ceci nécessite d'utiliser l'espace libre autour des équipements déjà existants, et de bien dimensionner les surfaces allouées aux équipements nouveaux.



Concession à étages

## Quel habitat pour le futur Bamako ?

- La **combinaison judicieuse de maisons à rez-de-chaussées et de bâtiments à plusieurs niveaux**, qui permettraient de loger étudiants ou jeunes ménages en location.
- Des « **concessions à étages** » qui permettent à plusieurs ménages de partager la même cour (grande famille en bas, petite famille au premier étage, étudiant ou jeune couple au second étage).
- Une mise en œuvre :
  - sous maîtrise d'ouvrage publique, pour du logement locatif social ou pour du logement étudiant ;
  - en imposant un cahier des charges précis à des promoteurs privés ;
  - en inspirant les propriétaires réalisant des travaux dans leurs concessions.

# LE NIGER, LIEN ENTRE LES RIVES ET ENTRE LES HABITANTS

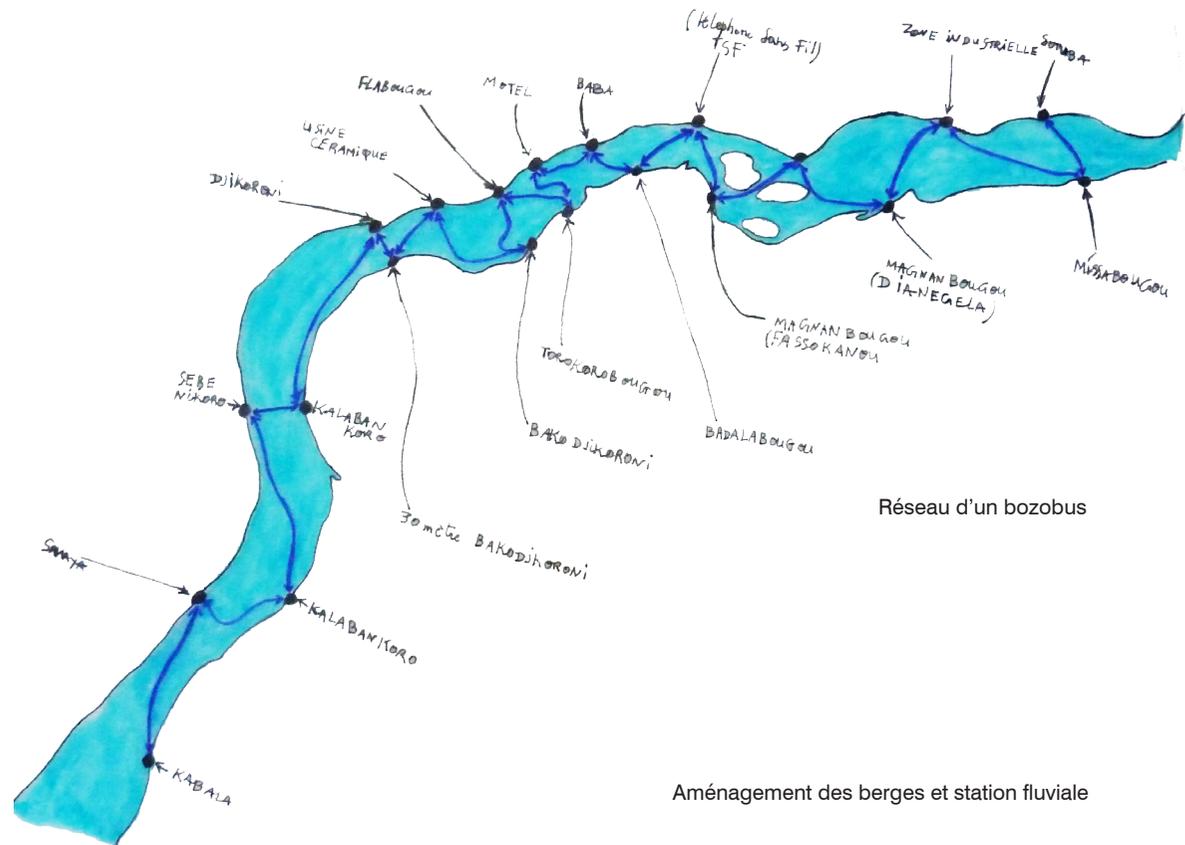
Le fleuve Niger (Djoliba) est un élément identitaire pour tous les pays qu'il traverse.

Au coeur de la métropole surchauffée de Bamako, le fleuve est une grande respiration, un lieu calme et frais qui a conservé un caractère sauvage sur une majorité de ses berges. Il irrigue l'ensemble de la ville via un réseau de marigots, aménagés ou sauvages.

Le Niger est utilisé par certains bamakois pour la pêche, le transport en pirogue, le maraîchage, la lessive, l'extraction de sable. Pourtant pour une large partie de la population, le fleuve est peu approprié. Il est vécu comme une barrière à franchir, comme un vide sans intérêt dont on peut combler les rives, comme espace qui peut être privatisé.

## Points forts d'aménagement :

- Protéger l'espace public autour du fleuve. Donner une dimension communautaire au fleuve en maîtrisant le foncier sur ses berges, afin de préserver les différentes activités étroitement liées au cours d'eau et de permettre la jouissance de ses rives à tous les bamakois.
- Rendre le fleuve accessible par des accès depuis les voiries proches.
- Tisser un réseau de transport en commun s'appuyant sur le fleuve avec un système de cabotage en pinasse, depuis des ports liés à l'ensemble du réseau de transport en commun de la ville.
- Aménager ces ports avec des structures souples qui s'adaptent aux fluctuations du fleuve, et qui valorisent ce système de transport fluvial.
- Mettre en valeur les berges avec un cheminement piéton léger le long du Niger, en suivant les sentiers existants.



Réseau d'un bozobus

Aménagement des berges et station fluviale

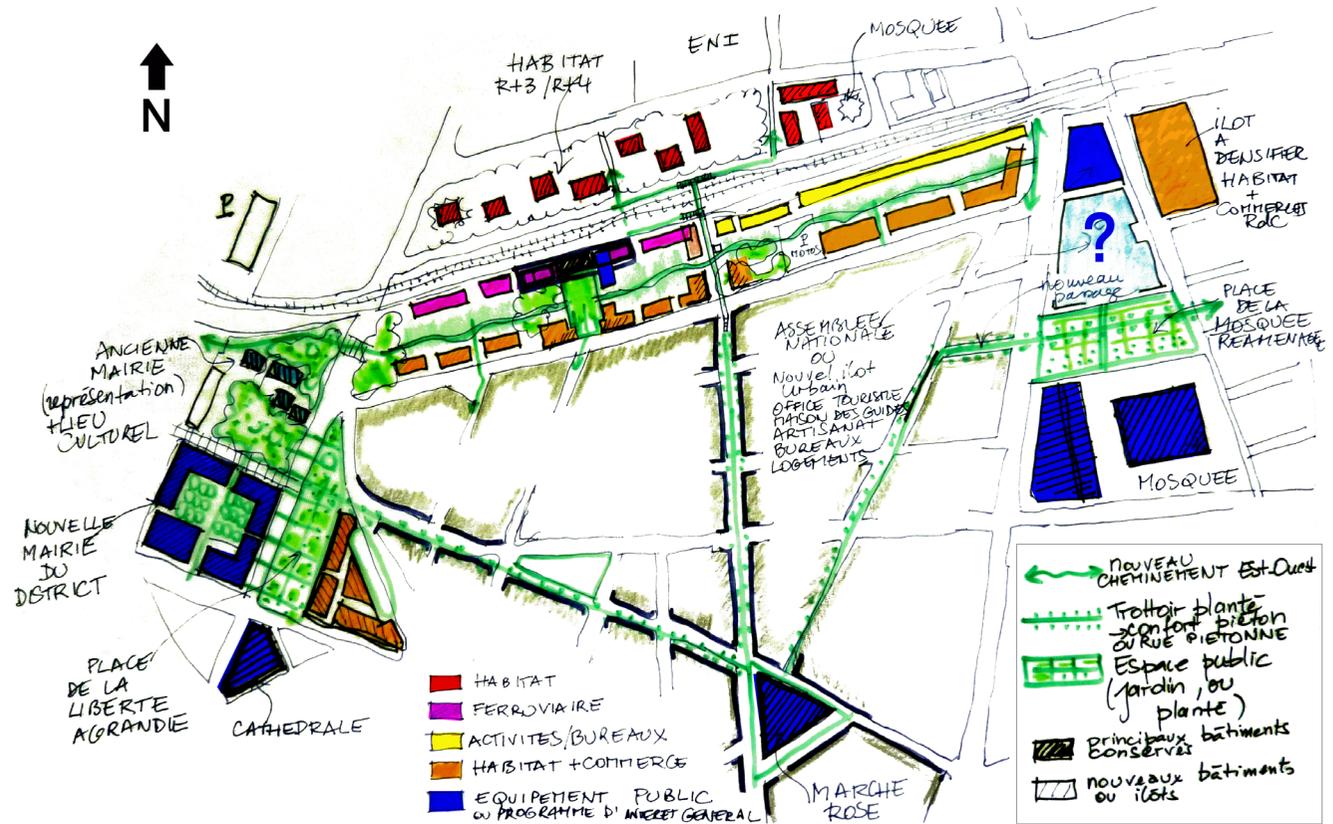


# RAIL DA OU LA RECONQUÊTE DU CENTRE HISTORIQUE

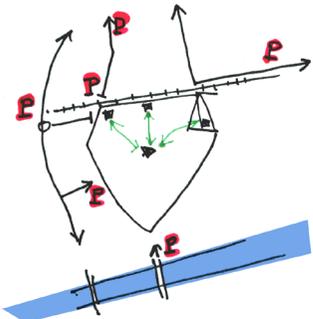
Le centre historique de Bamako doit pouvoir exercer pleinement toutes ses fonctions de centralité et d'identité, en réglant la question des déplacements et du commerce informel, en s'appuyant sur son patrimoine urbain, architectural et naturel et en investissant le foncier disponible à proximité

## Points forts d'aménagement :

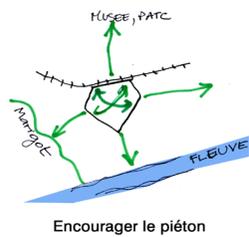
- Organiser l'accessibilité :
  - relancer l'usage du train pour les déplacements
  - faire de la gare un véritable pôle d'échange multimodal
  - prioriser les accès motorisés depuis le boulevard de l'indépendance à l'Ouest et la rue de la Liberté au Nord
  - prévoir des parkings à proximité des arrêts TC, hors du centre historique
- Aménager les emprises foncières pour déserrer les activités du centre historique
- Rendre lisibles et réappropriables l'histoire de la ville et son patrimoine par l'aménagement des espaces publics et notamment les axes historiques
- Densifier l'habitat autour des axes d'espaces publics valorisés et à proximité des arrêts TC



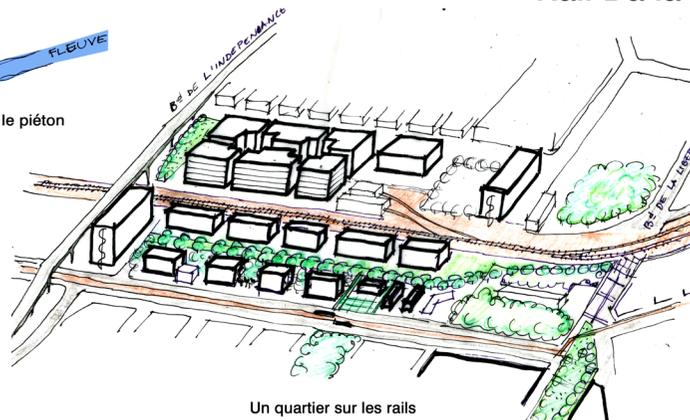
## Rail Da la reconquête du centre historique



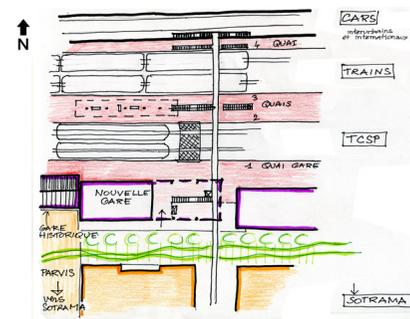
Garer les voitures en dehors du centre



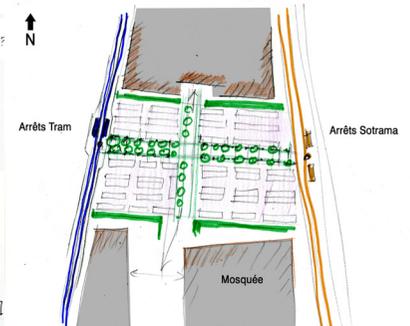
Encourager le piéton



Un quartier sur les rails



LA GARE - Pôle d'échange intermodal



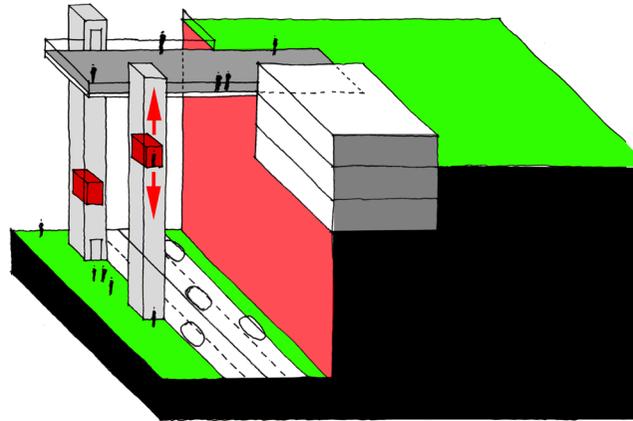
Place de la mosquée - Entre arrêts Tram et Sotrama

# LA COLLINE DU SAVOIR, UN ILÔT VERT À RATTACHER À LA METROPOLE

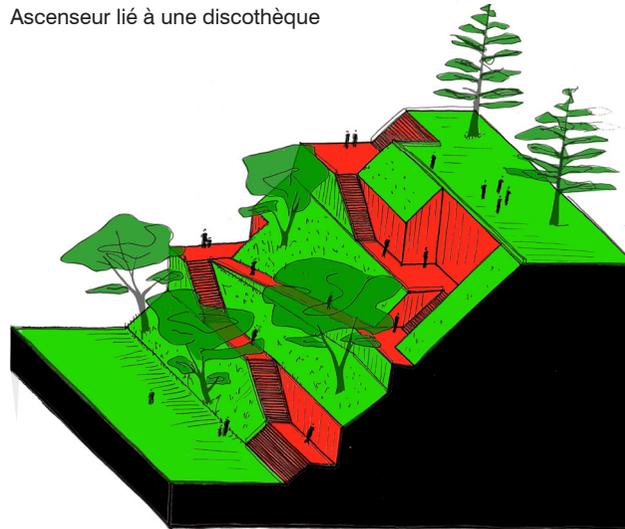
La colline de Badalabougou fait déjà partie de l'imaginaire des bamakois en tant que « Colline du Savoir ». Son site est pourtant peu pratiqué par les habitants, comme une île dans la ville. Il offre un point de vue exceptionnel sur les deux rives, et des espaces encore non aménagés.

## Points forts d'aménagement

- Offrir de nouveaux espaces publics : parc linéaire basé sur la connaissance du végétal avec des panoramas sur la ville et le fleuve.
- Créer un signal fort, visible de toute la ville, avec un château d'eau sculptural.
- Renforcer l'identité de la colline comme lieu de connaissance et de culture par :
  - extension des infrastructures universitaires
  - installation d'équipements structurants autour du partage de la connaissance et de la culture (archives nationales et archives des connaissances orales, maison de la construction en terre, amphithéâtre et cinéma de plein air, salle de spectacle...)
- Rendre la colline facilement accessible : nouvelle voie depuis Daoudabougou, lien depuis la rive Nord via différents modes de transport en commun, escaliers panoramiques, ascenseur urbain. Liaison piétonne entre la colline et la ligne de transports en commun rapide.
- Offrir des logements de qualité pour les chercheurs, les étudiants, les bamakois voulant profiter du site, en respectant la topographie et le patrimoine arboré.
- Inventer une nouvelle forme d'urbanisation prenant en compte les atouts du site de Badalabougou et permettant de se repérer facilement dans l'espace (hiérarchie des voies, respirations aux carrefours).

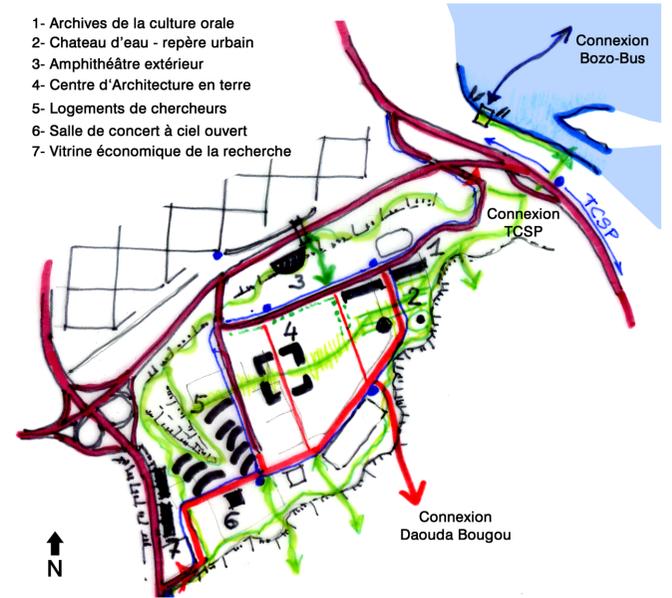
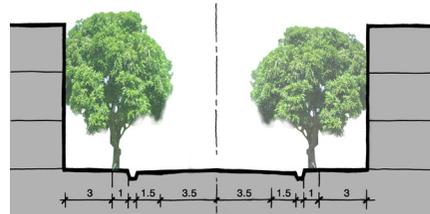


Ascenseur lié à une discothèque



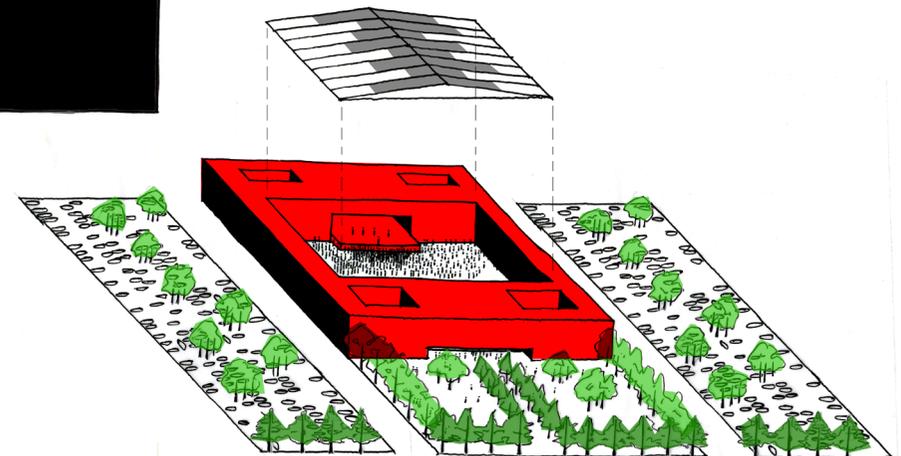
Ascension à flanc de colline

Gabarit d'une rue principale



Structure urbaine de la colline du savoir

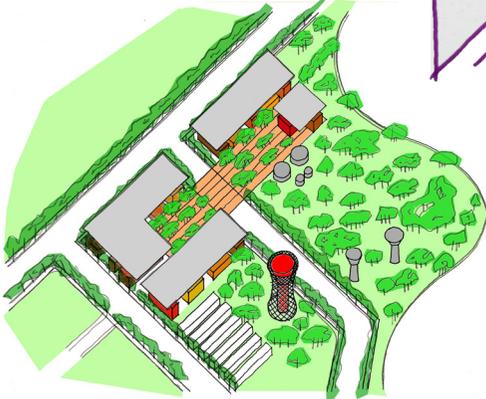
Salle de spectacle à ciel ouvert (toit escamotable)



## Entre la colline et l'aéroport : la bande des 140 m

- Créer un pôle d'attraction fort complémentaire à la colline avec l'implantation de start-up
- Hotels et bureaux en location à la semaine
- Du logement dense pour appuyer ce centre naissant et répondre en particulier aux besoins étudiants

Archives des connaissances  
orales et château d'eau



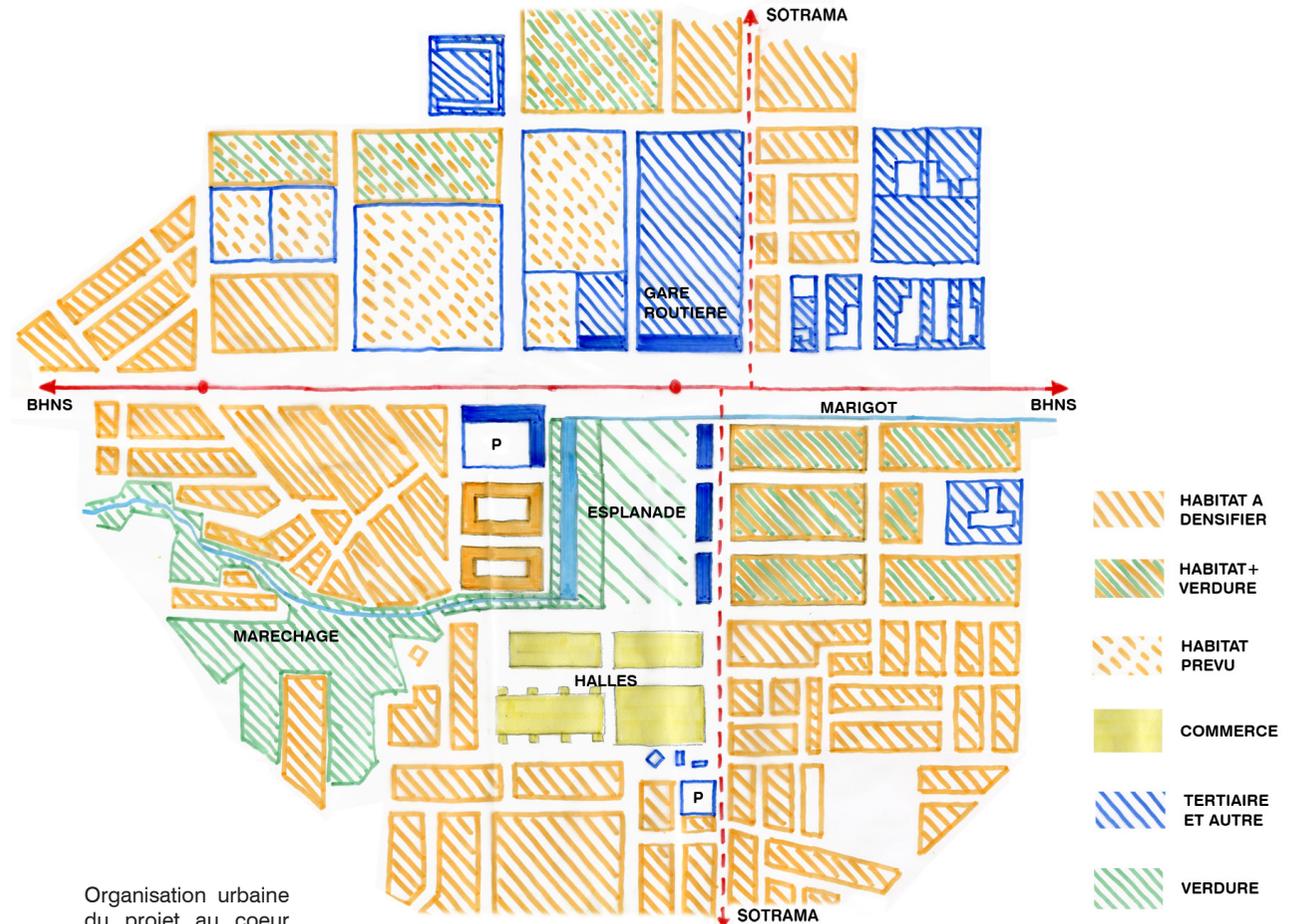
# SOGONIKO, NOUVEAU CENTRE AU COEUR DE LA VILLE

Le site des Halles est déjà utilisé par des commerçants. Mais l'activité n'est pas à l'échelle du bâtiment construit, qui pourrait porter une vraie centralité pour la rive Sud. En face, la gare routière, élément central pour les liens de Bamako avec le pays et la sous-région, est envahie par le commerce informel.

Ce site, au cœur de la rive Sud, avec le bâtiment des Halles qui domine les alentours entouré de foncier non bâti, est une centralité en puissance entre aéroport et centre historique. Le site peut à la fois proposer de nouvelles activités, et renforcer l'identité de la rive.

## Points forts d'aménagement

- Lier les Halles et la gare routière, afin qu'ils retrouvent leur rôles métropolitains : un « **Grand Marché Sud** » et une **gare internationale**, de part et d'autre d'une grande **esplanade publique** qui soit un lien visuel et un espace accueillant plusieurs usages. Organiser l'esplanade autour du marigot, intégrer les besoins d'assainissement.
- Repenser l'ensemble des Halles :
  - **maîtrise publique** de l'ensemble des boutiques non louées
  - démolir les échoppes minuscules des étages et y attirer commerces et services complémentaires
  - **proposer de nouvelles activités**, en particulier culturelles, par exemple un théâtre-salle de concert. Mais aussi banques, bureaux et commerces.
- Aménager l'avenue de l'Union Africaine en **boulevard urbain au niveau des Halles**, pour favoriser les traversées piétonnes et l'articulation avec un transport en commun. Renforcer les accès aux "Grand Marché Sud".
- Renforcer l'attractivité locale du site par de nouvelles **fonctions à l'échelle des quartiers voisins** (école, terrains de sports...), densifier le tissu urbain existant
- Reconfigurer la gare routière :
  - **façade urbaine** sur rue qui rassemble guichets, commerces, restauration, hôtel, bureaux
  - **espace intérieur plus flexible** réservé aux bus
  - tenir à l'écart les commerçants, et leur proposer d'autres espaces



Promenade sur l'esplanade



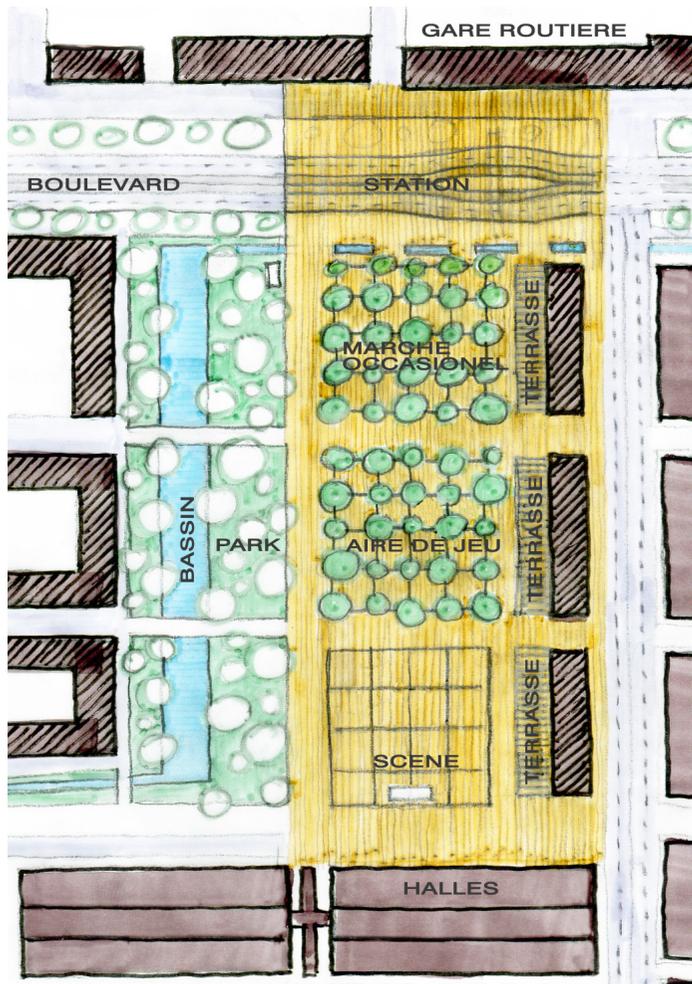
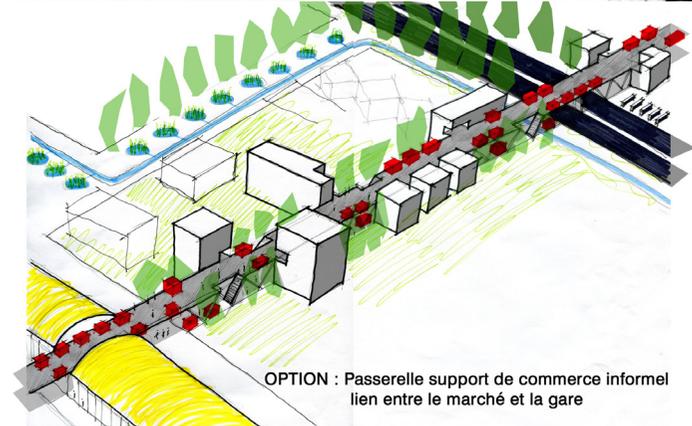
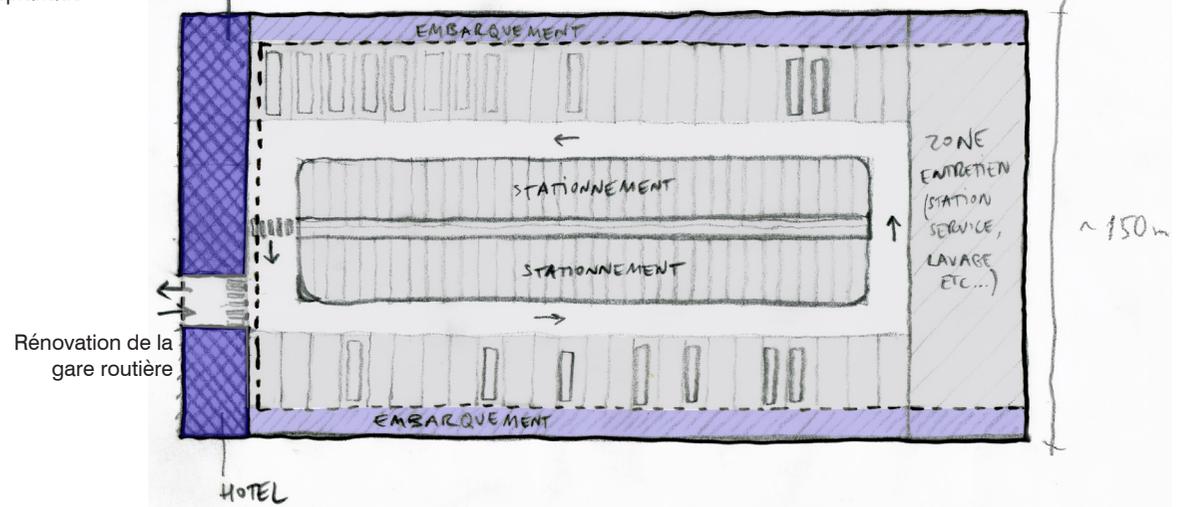


Schéma d'aménagement de l'esplanade

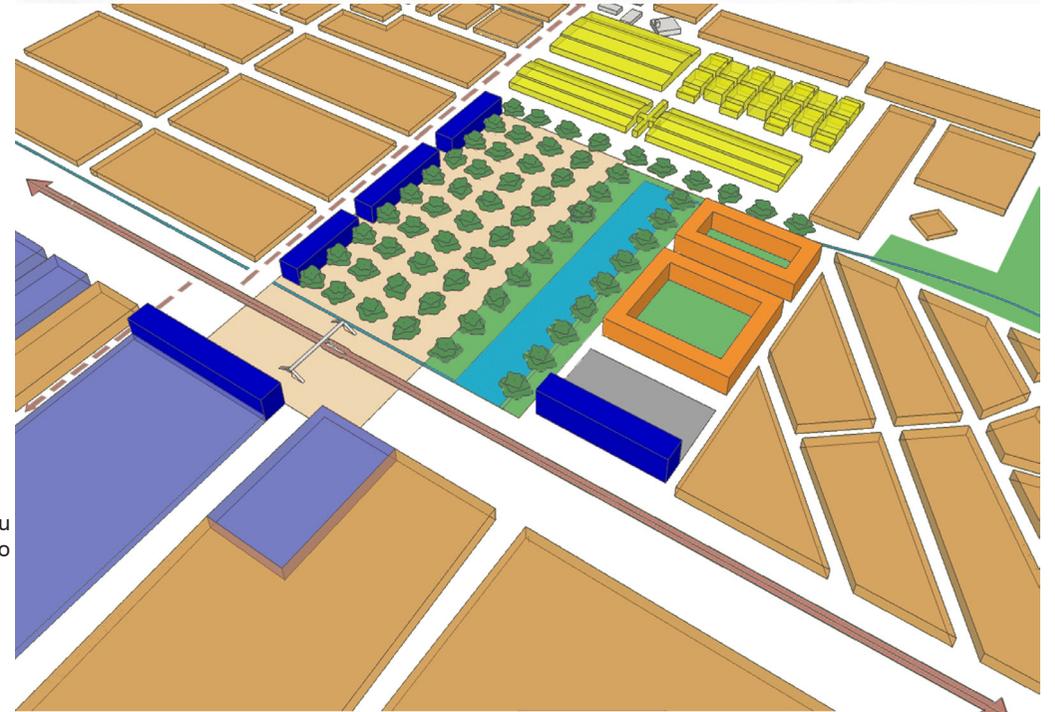


OPTION : Passerelle support de commerce informel  
lien entre le marché et la gare

RDC : GUICHETS, COMMERCES, RESTAURATION  
ÉTAGES : BUREAUX : ADMINISTRATION, COMPAGNIES DE TRANSPORT



Rénovation de la gare routière



Vue d'ensemble du projet pour Sogoniko

- TERTIAIRE EXISTANT
- TERTIAIRE PROJETE
- RESIDENTIEL EXISTANT
- RESIDENTIEL PROJETE
- COMMERCE
- ESPLANADE
- PARKING
- ESPACE VERT
- EAU
- BHNS
- SOTRAMA





# 2

## EQUIPE 2 : CEUX QUI TRAVERSENT LE FLEUVE - DJOLIBA TIGUEBAKAW

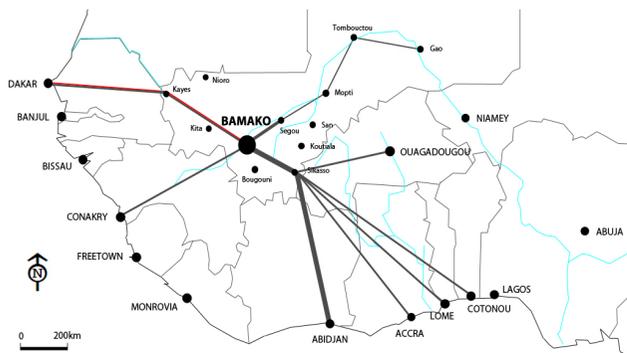
(de gauche à droite)

POUR QUE DEMAIN SOIT - «SINIGNÉSIGUI»

Marc OUEDRAOGO	Architecte-urbaniste	BURKINA FASO
Ibrahim Abderahamane KOUNTA	Ingénieur en planification urbaine	MALI
Sophie BELLET	Géographe-aménagement	FRANCE
Lionel WHEELER	Architecte	FRANCE
Rodolphe LIAIGRE	Architecte-paysagiste	FRANCE
Léa HOMMAGE	Géographe-paysagiste	FRANCE
Alain PHE	Architecte, développement social urbain	CAMBODGE

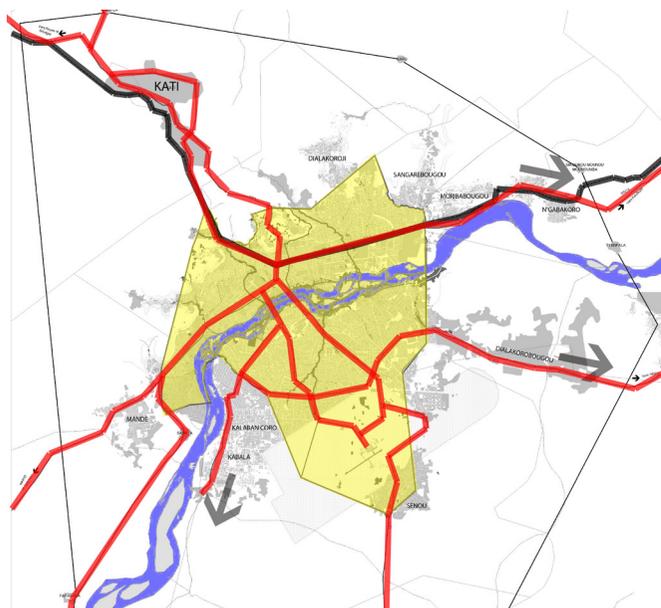
Assistant : Diarra Adama N'Golo, Ecole Nationale d'Ingénierie « ABT »

# Une métropole internationale à l'image du Mali



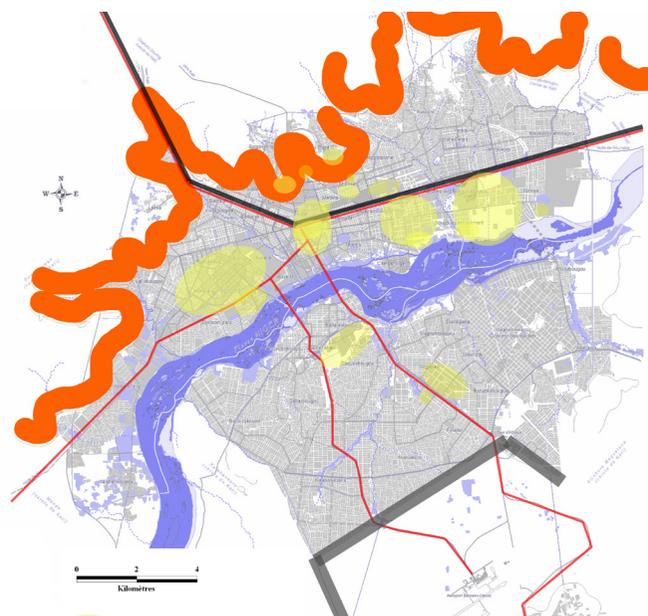
Bamako dans sa région

Extension de l'agglomération au sud le long des axes vers Ségou et Kalabankoro



- centralités existantes
- axes routiers
- voie ferrée
- district de Bamako

Concentration des centralités en rive nord



- centralités existantes
- barrière des monts Mandingues
- voirie principale
- voie ferrée
- zone de l'aéroport

## Partage et conscience avec les villes régionales

Bamako, située à « égale » distance des principales capitales de l'Afrique de l'Ouest, bénéficie d'une centralité autant que d'un rayonnement dans les échanges régionaux, palliant à son absence d'accès à la mer et lui conférant surtout le statut de métropole internationale.

## Une logistique d'approvisionnement multi modale et répartie

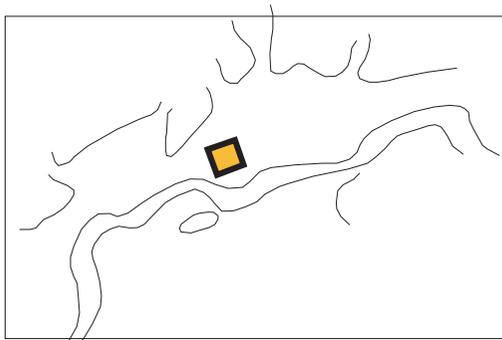
La liaison historique Dakar-Bamako est aujourd'hui d'avantage portée par la route que par le train. Mais le principal axe d'échange routier relie Bamako à Abidjan, la Côte d'Ivoire ayant été pendant longtemps le moteur économique de la région. En tant que capitale, Bamako est aussi au centre du réseau routier malien vers Kayes à l'ouest, Sikasso au sud et Gao au nord-est. Ségou, véritable grenier du pays approvisionnent la région sud et ouest à partir de Bamako.

## Une identité bamakoise pour la capitale et son agglomération

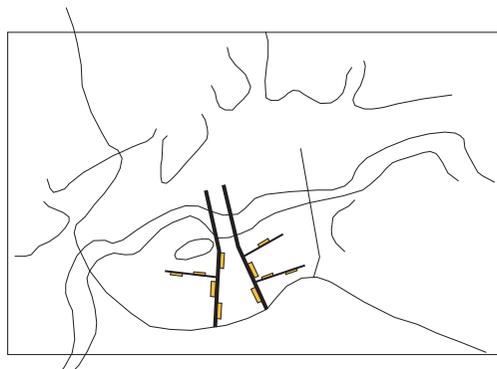
C'est cette centralité qui avait valu à Bamako de devenir la capitale du Soudan Français. Mais au-delà de son histoire, la ville se caractérise surtout par sa localisation au pied des monts Mandingues au nord et le fleuve Niger au sud. La petite ville d'antan est sortie de son écrin de nature pour s'étendre sur la rive sud bien après la construction du premier pont. Mais depuis les années 1980, la ville fait face à un rythme soutenu d'urbanisation principalement spontanée et une congestion progressive de son centre historique qui concentre encore la majorité des fonctions administratives et économiques. Se posent alors la question de l'identité de Bamako par rapport à son histoire et sa géographie mais aussi l'ambition qui doit porter son développement en tant que capitale et agglomération d'avenir face à des pressions grandissantes.

## Un postulat pour dialoguer avec le nord sans créer deux Bamakos

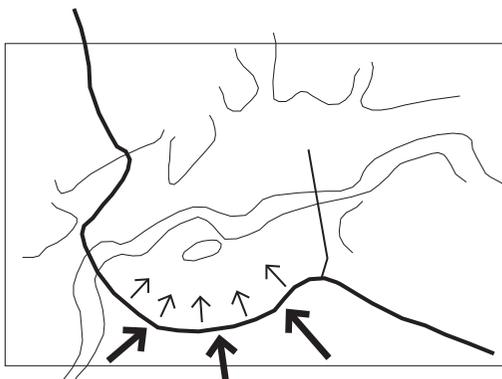
Il est donc essentiel de prendre conscience que la ville est devenue dual. La rive droite bénéficiant de peu d'investissements, il est important de déclencher dès à présent un pro-



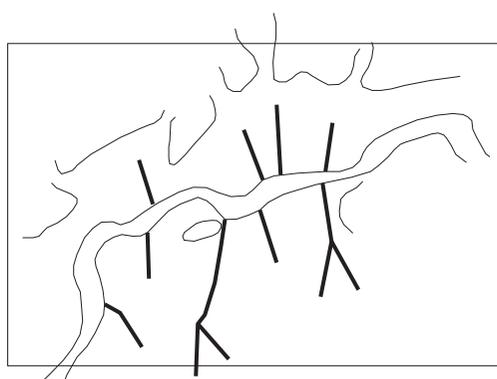
RECONNAÎTRE LE CENTRE HISTORIQUE



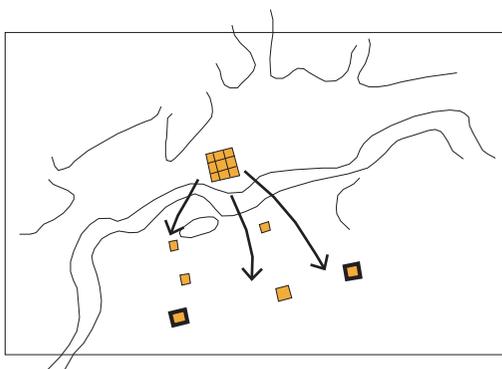
DES ESPACES LINÉAIRES SUPPORTS DE CENTRALITÉ



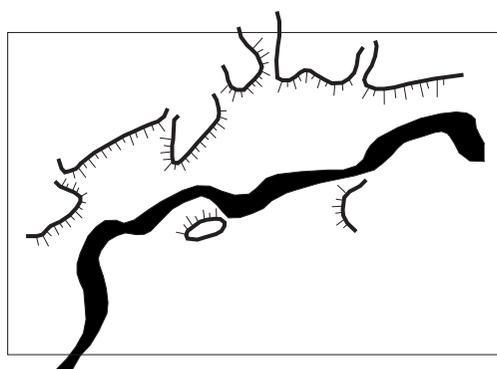
LE BOULEVARD SUD



VALORISER ELS MARIGOTS



LIBÉRER LE NORD POUR ATTIRER AU SUD



REIVIÈRE + RELIEF = IDENTITÉ

cessus de rééquilibrage par le transfert de fonctions et par la création de nouvelles centralités au sud.

## Pour une dynamique de mobilité : les transports en question

Ce mouvement doit être porté et accompagné par le développement d'un réseau de transport structurant et performant. La gestion des flux doit aussi s'appuyer sur la diversité des modes de transports – Jakarta (motos), automobile, sotrama (mini-bus), car, train – que ce soit pour le transfert de personnes ou de biens en prenant en compte les contraintes inhérentes.

## Une stratégie à plusieurs échelles

Tout d'abord, à l'échelle de la métropole, une action de « désencombrement » du centre historique autour du Rail Da devra être entreprise en intégrant les pratiques commerciales, les transports et les polarités existantes.

En parallèle, la construction du quatrième pont permettra de finaliser la « contournante » sud requalifiée en boulevard urbain, redéfinissant le nouveau centre de Bamako à densifier. Il servira à la fois de limite à la pénétration des gros porteurs et de voie pour déporter les flux centraux vers l'est et l'ouest.

Ce dispositif sera complété par l'aménagement de la rue TRUC, la voie Express de l'aéroport et la rue de l'UEMOA en avenues qui accueilleront une voie dédiée pour un transport commun en site propre. De fait, l'ensemble de ces avenues et du boulevard urbain sud seront porteurs d'un nouveau développement urbain, de nouvelles centralités linéaires qui se prolongeront au sein des quartiers environnant.

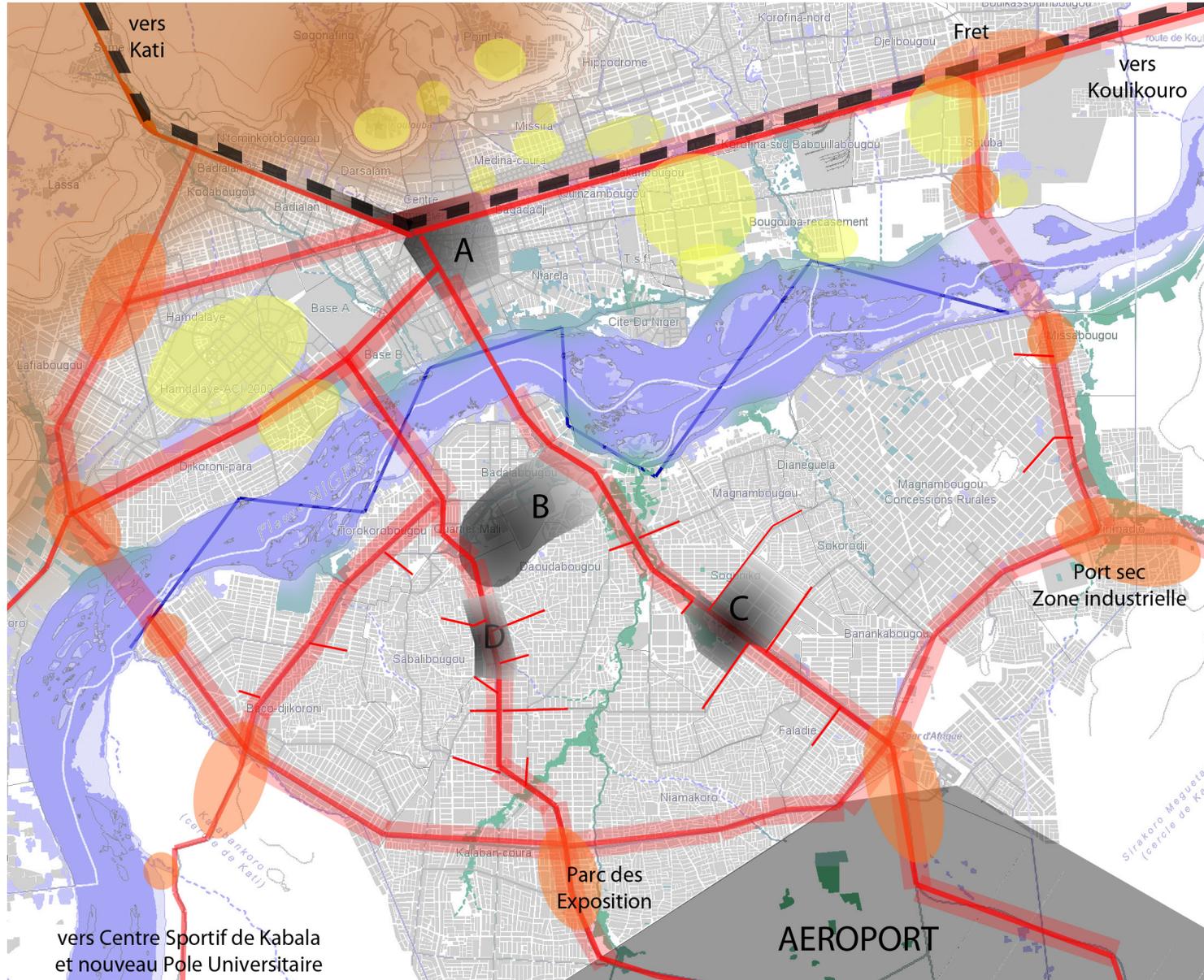
Au sein des quartiers, une action de revalorisation des marigots sera entreprise pour souligner les qualités environnementales de ces espaces à protéger, le potentiel en termes d'agriculture urbaine, et enfin l'avantage d'un réseau de circulation piétonne inter-quartiers.

Ces marigots mèneront le promeneur vers le fleuve Niger, désormais considéré comme un lien entre les deux rives. Les berges seront réaménagées pour permettre à la population de se réapproprié son fleuve au travers de traversées au rythme de l'eau. Rappelant la grande échelle avec les reliefs alentours, c'est une nouvelle identité en devenir pour l'agglomération entière de Bamako.

## Prise en charge des dynamiques à l'œuvre

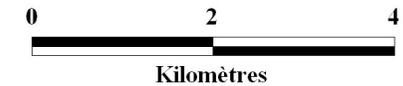
Cette stratégie s'appuie sur des dynamiques d'urbanisation existantes, un développement économique accentué le long des voies bitumées, des habitudes de circulation, l'imbrication du formel et de l'informel, les besoins en termes de logements et d'éducation, des pratiques culturelles et de loisirs, des questions environnementales de plus en plus préoccupantes.

## Plan de stratégie générale



- Zone de développement linéaire
- Principaux axes routiers
- Pénétrantes quartier
- Pôles et centralités existantes
- Pôles et centralités périphériques
- Marigots et berges
- Sites de centralités projet

- A. Rail Da
- B. Colline de Badalabougou
- C. Gare routières / Halles de Bamako
- D. Bande des 140 mètres



# Mise en oeuvre du grand projet des centralités de Bamako

un projet concerté - un projet partagé - un projet décliné - un projet intégré

## Le grand projet des centralités

D'abord, une ligne de politique d'Aménagement du Territoire.

Echelles : Nationale-régionale-métropolitaine -locale :

- Développer et diversifier les transports nationaux
- Valoriser la filière agricole pour limiter l'exode rural
- Équiper les pôles urbains régionaux

## Le projet d'ensemble des sites de Centralité urbaine de Bamako

Pour qu'il vive, il faut lui donner un «sens» compréhensible par tous pour une convition partagée.

## Le projet structurant localisé - germe de centralité partagée

Le pilote porte l'ambition métropolitaine de chacun de ces pôles de centralité.

- L'incontournable vision d'ensemble s'impose comme le support nécessaire à un réel développement économique, c'est ce qu'on appellera le projet structurant

- Le développement formel des activités d'initiative privée s'accroche à la force du projet structurant et génère une dynamique économique, aussi source de recettes pour la collectivité.

- La spontanéité de l'informel se greffe progressivement en complément.

- Le projet d'ensemble dynamise la sève nourricière d'un meilleur comportement environnemental.

- Le plan d'ensemble est le garant de la cohérence fonctionnelle et économique du projet pour un possible déroulement échelonné par tranches dans le temps.

- L'outil nécessaire au défenseur de l'intérêt métropolitain est la maîtrise du foncier - socle indispensable du projet

- Prévoir d'ouvrir un droit exceptionnel au bénéfice de la collectivité

## Le projet concerté, le projet décliné

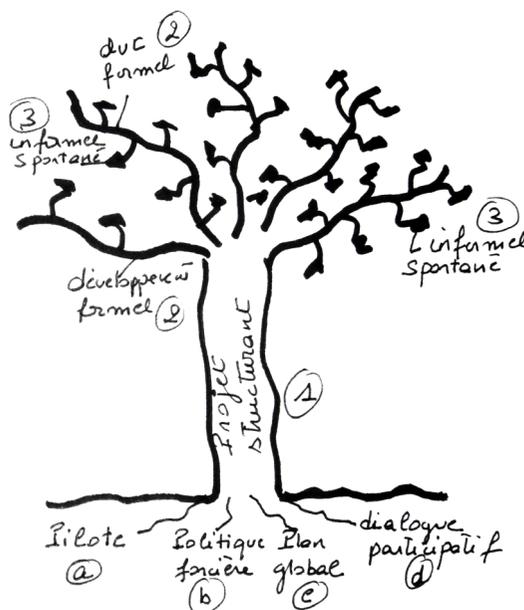
- Avec le chef de quartier s'exprime le vécu, avec la population intéressée s'affirme l'appropriation, avec le sachant s'imisce le bon sens, avec la commune s'institue le relai démocratique de proximité.

- La dynamique de la performance, le recours à l'auto évaluation, l'encouragement économique, et la promotion des actions sont les vecteurs de pérennité du processus de développement approprié.

Adhésion - Communication



Déclinaison - Participation



Déclinaison - Participation

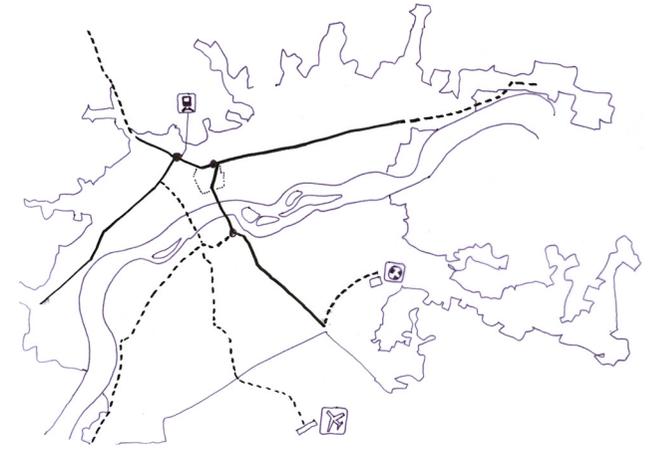
Le sens du projet	Mobilité	Centralités de Rail Da	Centralités Sud	Badalabougou et Niger
-------------------	----------	------------------------	-----------------	-----------------------

Levier environnemental et patrimonial				
Air	++	+	+	+
Eau				++
Energie	++			
Paysage				++
Biodiversité				++
Levier social et de qualité de vie				
Identité du Bamakois et confort	++	++	++	
Ressources éco et emploi	+			+
Agriculture et botanique				++
Développement touristique		++	++	
Développement culturel			+	+
Levier économique				
Echelle nationale	+	+		
Echelle régionale	+		+	
Echelle locale		+	+	+
Effet conjoncturel (BTP)	+	+	+	
La force transversale du projet	++	++	++	++

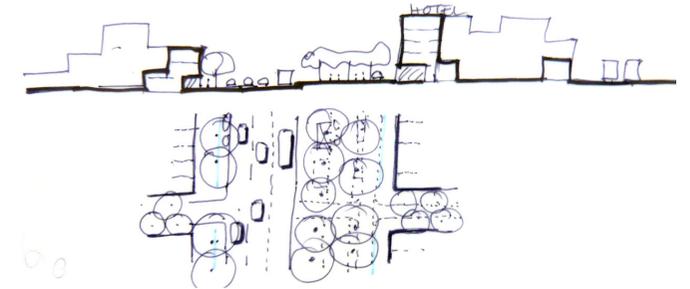
# Un centre étiré et décongestionné pour la métropole



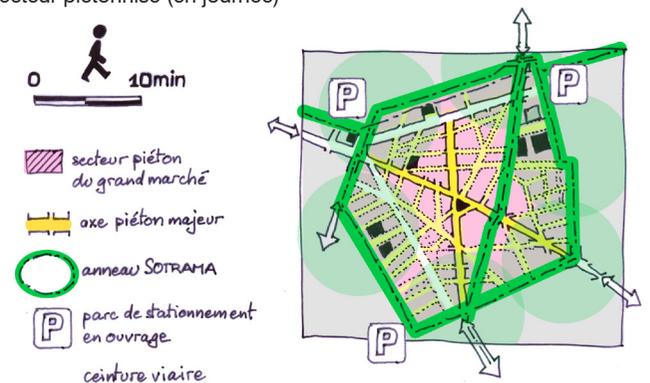
Un réseau structurant de transport en commun en site propre  
Un système de correspondances multiples



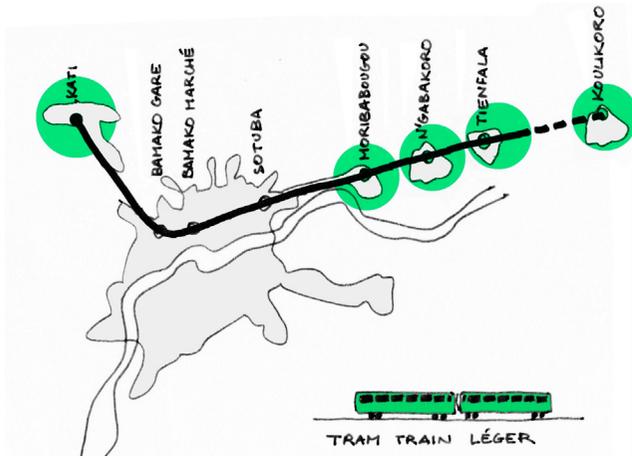
Le cours de la gare, une adresse pour de nouvelles programmations (hôtels, bureaux, commerces, services,...)



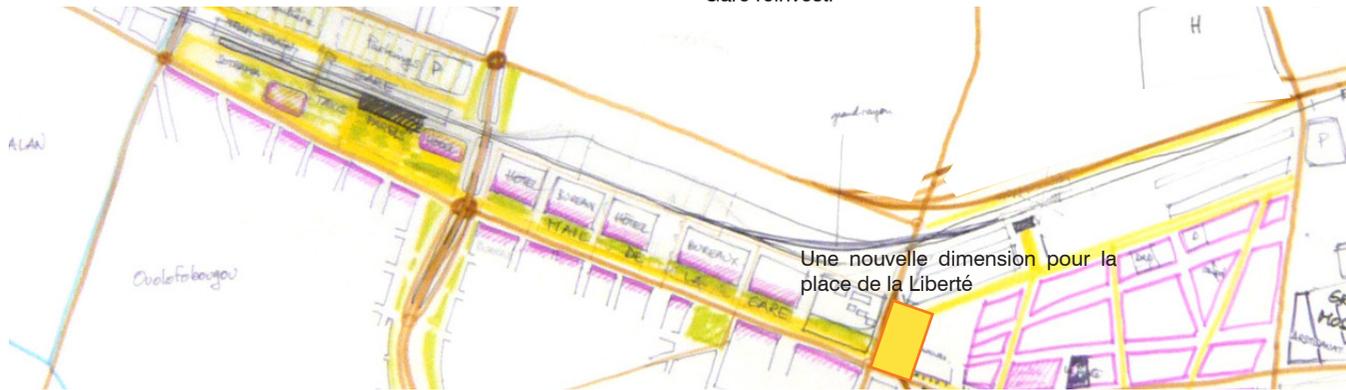
Mise en valeur du centre commercial  
Schéma d'accessibilité des bus, sotramas et véhicules particuliers au secteur piétonnisé (en journée)



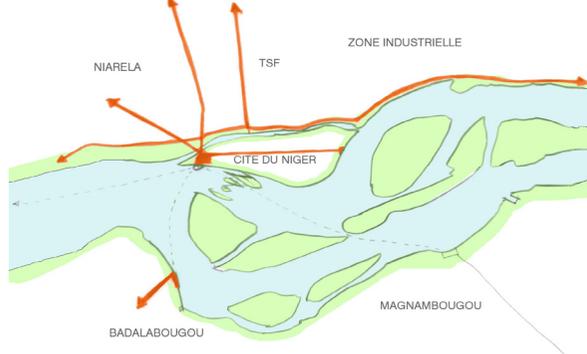
Une ligne régionale Kati-Bamako-Koulikoro (train léger) pour relier les villages du nord Niger



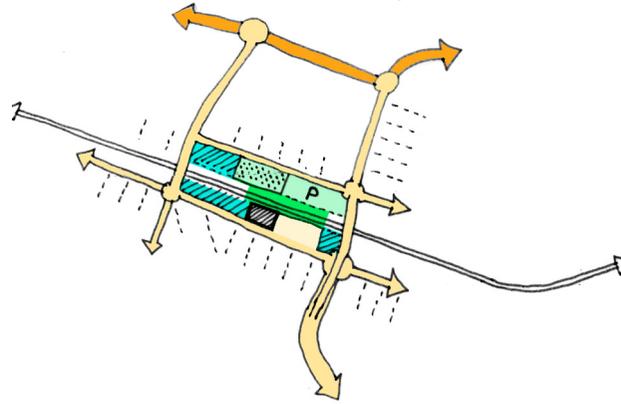
Un pôle gare lisible de dimension métropolitaine (parvis, piéton, parc de stationnement, taxis, pôle bus et sotramas)



Le nouvel axe requalifié met en lien la ville et le fleuve



Une nouvelle gare accessible pour le Grand Bamako



Bamako, la coquette  
Une programmation nocturne à proximité du Buffet de la Gare réinvesti

## Rail-Da, un cœur qui suffoque, étouffé par son succès...

- L'attractivité du centre historique et commercial est unanimement reconnue mais l'espace ne peut plus contenir cette offre et servir 2 millions de Bamakois...

- Il est nécessaire d'extraire les activités de gros – semi gros et tout flux de transit et recentrer les marchés sur le commerce de détail.

- L'ouverture des ponts 3 et 4 est indispensable à la dilution périphérique des flux de logistique.

- La cohabitation des fonctions souffre de cette dominance commerciale qui en outre entrave l'accessibilité au transport en commun : gare et sotramas.

- Le maintien, voir l'activation de l'accès ferré fret et voyageurs pour Bamako est un enjeu contemporain alternatif à la voiture. Un dévoiement de l'axe actuel pouvant être envisageable à terme par Kati.

- Relocaliser la nouvelle gare à l'Ouest : une opportunité de la mettre en scène dans un aménagement adapté et d'offrir un linéaire support de centralité pour mixer bureaux activités tertiaires Hôtels et services avec quelques administrations ; le patrimoine intéressant (mairie) doit nourrir l'offre et l'intérêt touristique du centre.

- Les emprises ferroviaires désaffectées et le buffet de la gare retrouveraient leur note originelle avec une offre de bars restaurants et studios d'enregistrement notoriété reconnue de Bamako et en l'état si discrète : réveiller Bamako la coquette.

- L'élargissement de la centralité de Rail-Da mérite d'irriguer la partie Ouest par une voie complémentaire de transports en commun venant du pont du roi Fahd.

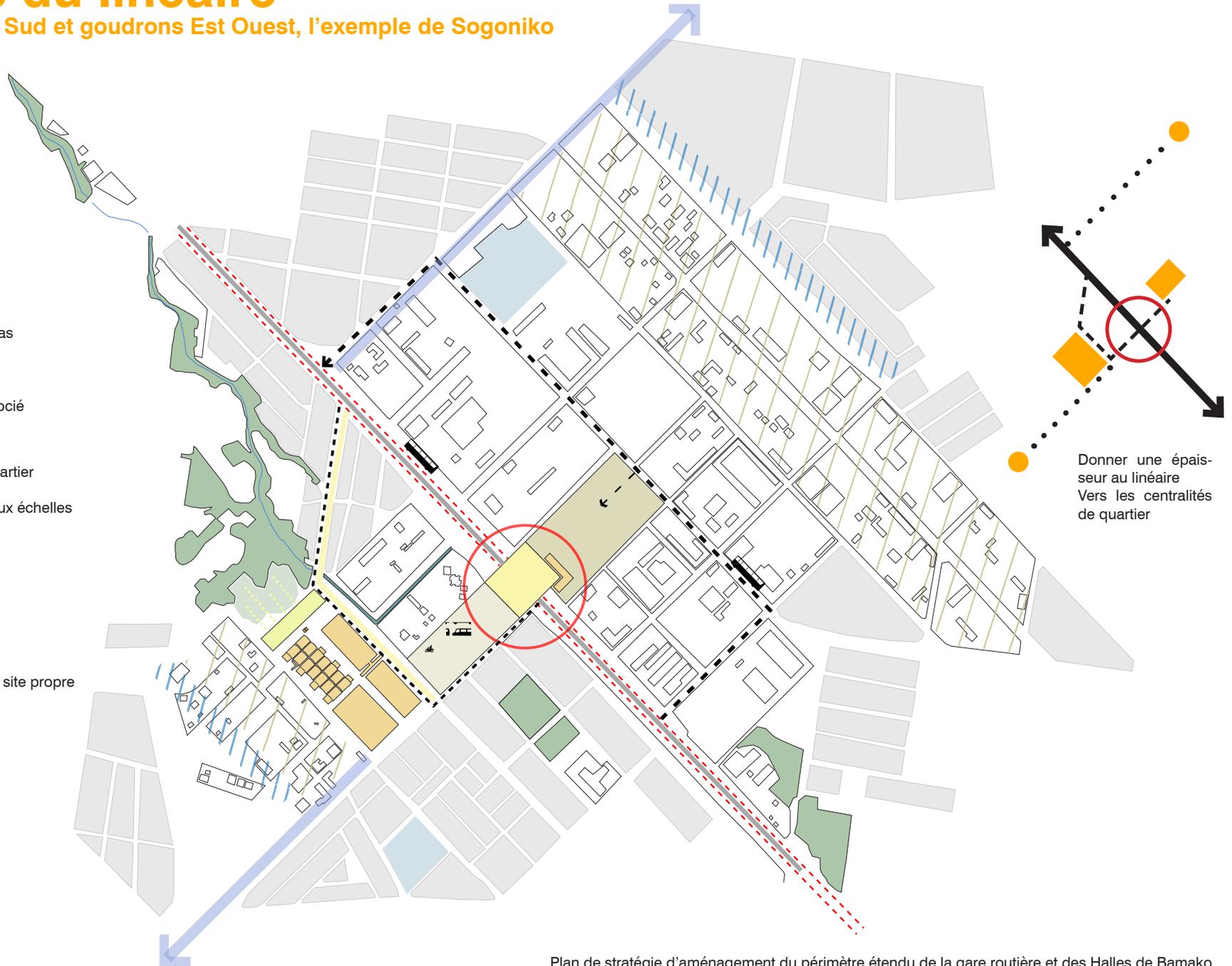
Ainsi c'est un système multiple de correspondances qui est proposé et qui éclate le nœud unique en l'état prévu par les lignes de tram.

- La proposition de répartition des parkings en ouvrage couplée à l'anneau de Sotrama offre deux mesures favorables à la piétonisation du centre commercial et soulage ainsi les usages et traitements des espaces piétons (sécurisation, gestion plantations ...).

# Les forces du linéaire

grandes avenues Nord Sud et goudrons Est Ouest, l'exemple de Sogoniko

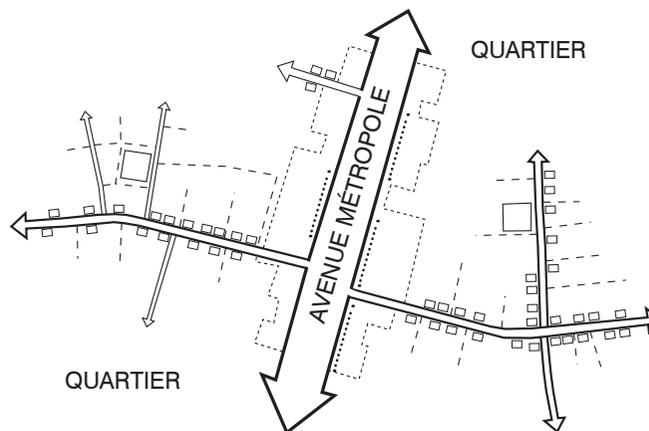
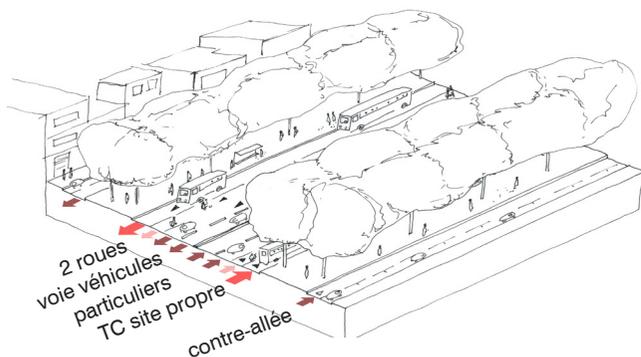
- résidentiel
- marigot / maraîchage
- équipement
- gare routière
- parvis
- parking / dépose sotramas
- scène d'extérieur
- espace semi-naturel associé
- extension
- vers les centralités de quartier
- espace tampon entre deux échelles
- terrain de sports
- avenue métropole
- dégagement
- voie cars
- transport en commun en site propre
- continuité piétonne
- pôle multimodal



Le nouveau profil de l'avenue métropolitaine qui réserve un couloir pour les transports en commun (bus, sotramas...) de chaque côté de la voie

Flux et activités : un axe structurant support d'activités métropolitaines associé à des axes secondaires en lien avec les quartiers

Les deux axes structurants au Sud sont l'avenue de l'aéroport et son potentiel foncier sur 140 m ainsi que l'avenue de l'U.A, sa gare routière et les halles.



**Sogoniko : un potentiel métropolitain malmené et pourtant évident pour une centralité au sud**

La gare routière :

- Porte d'entrée et de sortie de Bamako , la gare doit s'imposer à l'échelle de la capitale du Mali .
- La compléter par un pôle multimodal de transports individuels (taxis) et collectifs (bus et Sotrama) pour relayer les entrées sud à l'intérieur de la ville, c'est engager son rôle de concurrent contemporain aux infrastructures de transport du Nord. Hier la gare ferrée du petit centre – aujourd'hui la grande gare routière du grand centre de Bamako.
- L'urgence de pallier au souffle de délinquance qui envahit la friche et contamine l'ambiance d'insécurité de la gare - doit tuer « même dans l'œuf » le grand contre sens proposé à l'image si chaleureuse et sereine de l'accueil du bamakois
- Des programmes de services publics complémentaires : la grande poste, le pôle de sécurité (police pompiers et douanes), des hôtels, agences de voyages, banques et change office de tourisme serviront la visée du « Bienvenue à Bamako »

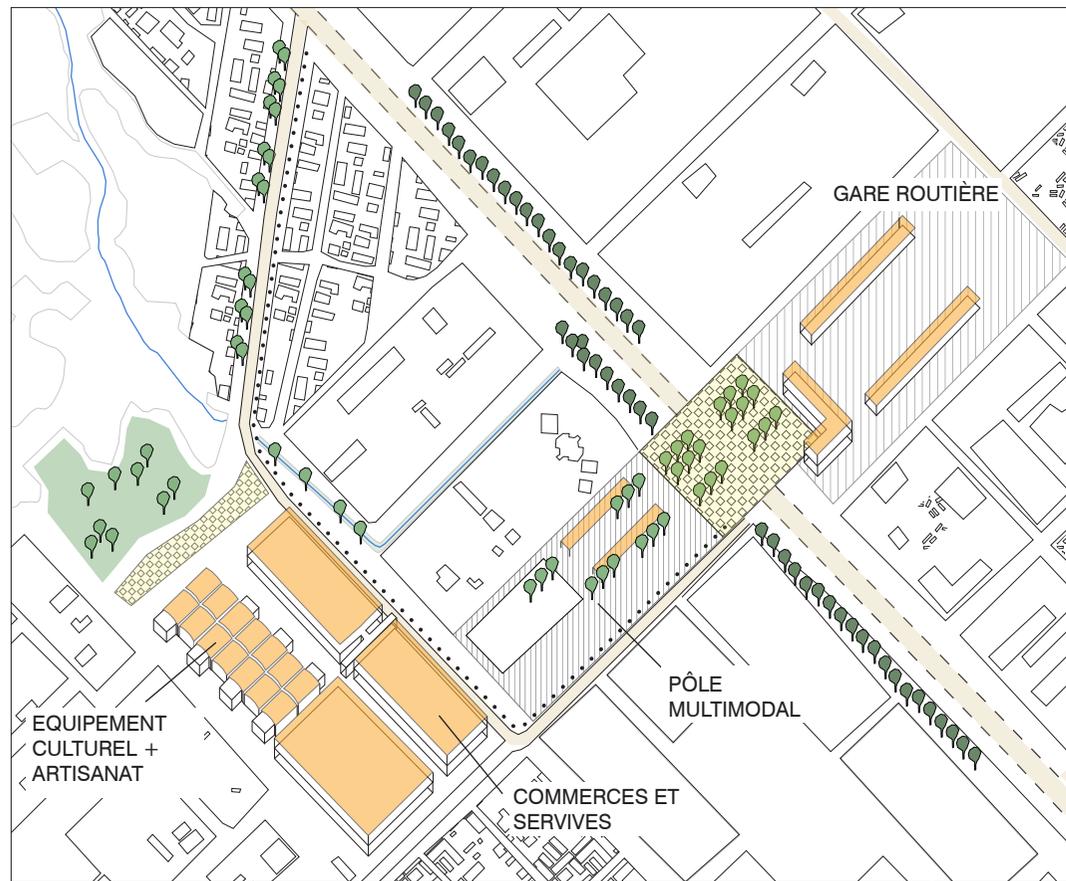
Les Halles :

- Les halles, un concept pertinent mis à rude épreuve par des lacunes technico-administratives et financières.
- Un bâtiment trop jeune pour être « jeté »
- La nécessité d'une nouvelle affectation, « on ne repart pas gagnant après l'échec ». Le vouer à un équipement inter quartier est à l'échelle d'une nécessaire appropriation par les communes 5 et 6, le dédier au service de l'expression artistique et de la spontanéité des jeunes bamakois participe de l'accroche linéaire d'une centralité urbaine progressive entre l'échelle du district jusqu'à l'échelle du quartier. Cette fonction sera complétée par le marché de l'artisanat de Bamako.

**Vers une progression partagée de la centralité**

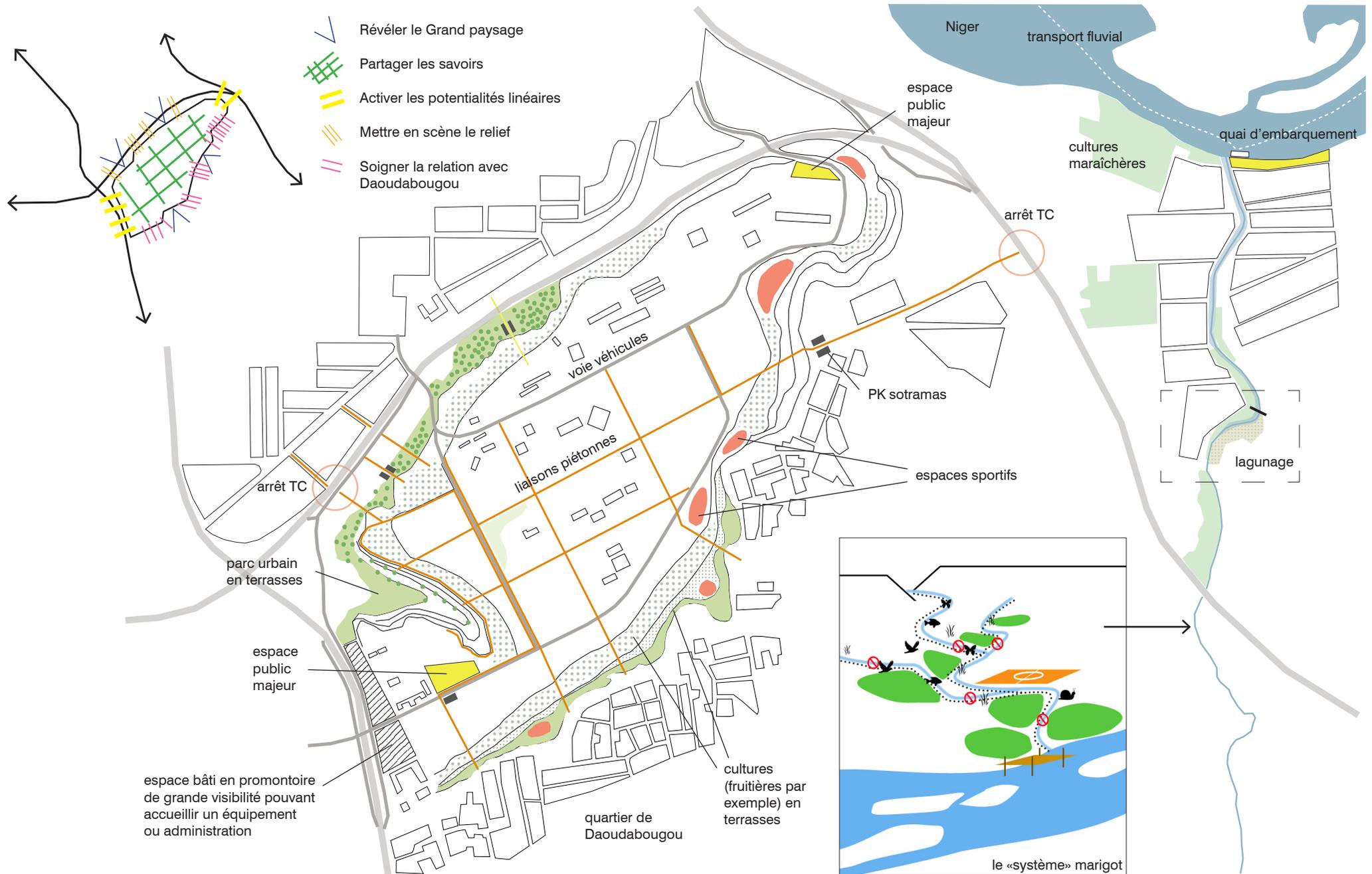
Le cœur du projet d'ensemble s'appuie à minima sur ces fonctions essentielles pour lesquelles le District est légitime à agir et sur un parti d'aménagement d'ensemble qui s'impose et accompagne les initiatives privées.

Les communes profitent des goudrons Est Ouest et des bandes de contact pour proposer des lieux communs et services utiles aux résidents voisins.



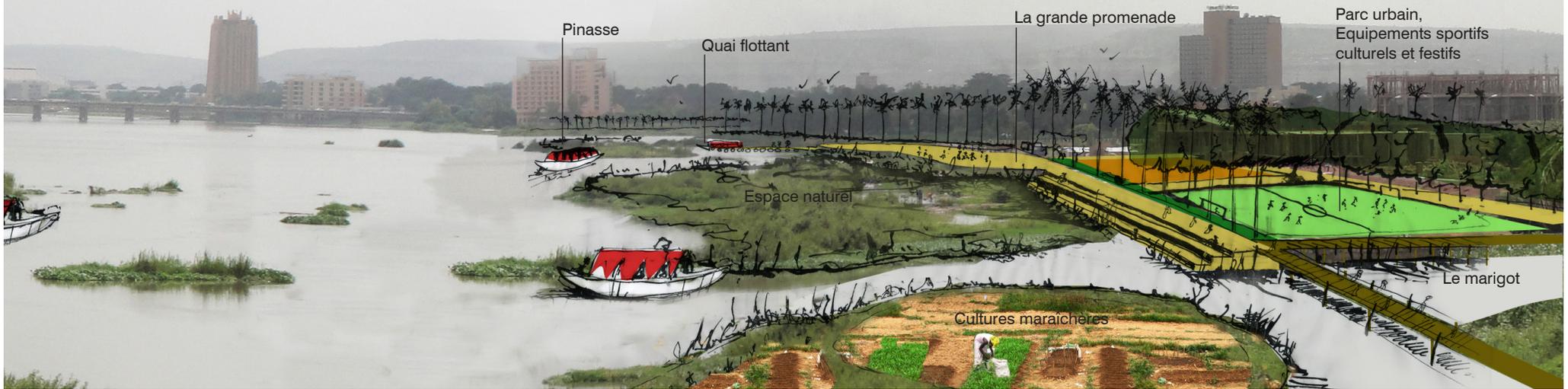
Le projet districtal : une ambition nécessaire et structurante pour engager la revalorisation du secteur, un espace public fédérateur

# Le site : support d'identité collective





Valorisation des marigots



Investissement des berges du fleuve, supports de pratiques collectives // développement d'un système de transport fluvial

**La colline de Badalabougou**

Notre projet affirme les caractères particuliers du site. Sa topographie, d'abord, est mise en scène par des plantations distinctes en pied et en tête du plateau, par un traitement de ses rives et du parc urbain en terrasses. Son statut, ensuite, est valorisé. Le savoir est ouvert et partagé physiquement et symboliquement par un maillage de chemins piétons qui irriguent tout le campus. Ce savoir universitaire est complété par une Cité de la Mémoire Orale de l'Afrique de l'Ouest, et de la recherche ethno botanique.

**Les marigots**

A l'origine du nom de Bamako, les marigots représentent des potentiels naturels de respiration urbaine, un paysage intime et rafraichissant support d'activités maraichères à renforcer et d'une mobilité douce inter-quartier. C'est sur cette base que seront développés des programmes de sensibilisation au traitement des déchets, des actions d'assainissement des eaux (lagunage) et de partage des savoirs. Les berges seront requalifiées pour la circulation piétonne et pour accueillir des équipements sportifs communautaires. Les marigots, aujourd'hui déchargés à ciel ouvert, deviendront supports de conscience collective.

**Le fleuve Niger**

Il est considéré aujourd'hui comme une frontière entre le nord et le sud. Demain, la requalification de ses berges en promenade plantée, à l'image d'un vaste parc urbain linéaire permettra aux bamakois de retrouver leur fleuve. La mise en place d'un système de transport en commun alternatif en pinasse (pirogue à moteur), achèvera de rendre ce fleuve essentiel à la ville. Ignoré aujourd'hui, le Niger deviendra le support identitaire de Bamako demain...





# 3

## EQUIPE 3 : AMBATADO / LA RAISON DE TOUS / THE POWER OF THE MANY

(de gauche à droite)

Conor MOLONEY  
 Djénéba TRAORE  
 Marion Talagrand  
 Merlin TOTINON  
 Mamadou SIDIBE  
 Kassoum BAKAYOKO  
 Joel HELLO YEMELE

Architecte-géographe  
 Ingénieur en hydraulique  
 Paysagiste urbaniste  
 Architecte  
 Architecte  
 Ingénieurs travaux publics  
 Architecte

ANGLETERRE  
 MALI  
 FRANCE  
 TCHAD  
 MALI  
 COTE D'IVOIRE  
 CAMEROUN

Assistant : Siné Coulibaly, Ecole Nationale d'Ingénierie « ABT »

# POSITIONNEMENT /// PROMOUVOIR UNE VILLE INCLUSIVE

## Paradoxes d'une ville en croissance

### Une position régionale affaiblie

Alors que Bamako grandit à vive allure, son développement reste incertain. En effet, la ville est aujourd'hui exclue des principaux flux des voies côtières ouest africaines et elle ne dispose pas d'appareil productif d'importance. Son **économie est principalement tournée vers la consommation intérieure**, une sorte d'économie de subsistance constituée très majoritairement par le secteur informel.

### Une agglomération diffuse et espacée

La croissance extraordinaire a provoqué une **déstructuration de l'espace urbain**. Le développement horizontal a conduit à la marginalisation des espaces naturels, la confiscation du foncier et l'éloignement des populations des pôles de ressource.

### Des réponses urbaines volontaristes inadaptées

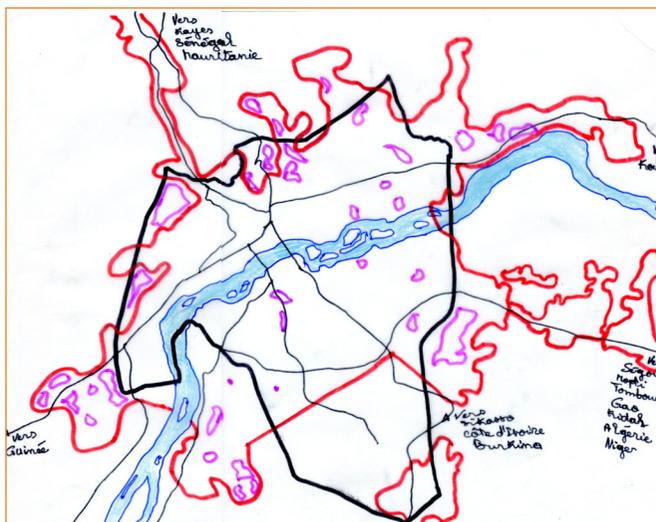
Les orientations urbaines ont privilégié les **grands projets** « surplombants » à l'exemple de la cité administrative, ACI2000... Certains de ces projets ont un **succès mitigé** et restent des proies de spéculateurs.

### Des villageois qui deviennent citadins

Actuellement, la fréquentation de l'espace se décline par rapport à l'identité familiale. La concession demeure le point d'ancrage et la centralité mentale de nombreux bamakois nouveaux ou anciens. Le lieu de travail et le centre historique avec le Marché Rose constituent deux autres centralités structurantes. Ainsi, **la rive droite dénommée « derrière le fleuve »** apparaît comme un espace hors la ville dans l'imaginaire et les représentations bamakoises. Pourtant c'est souvent sur cette rive droite que se localisent les jeunes ménages qu'ils soient venus de la campagne ou issus de vieilles familles.



Position régionale



Espace aggloméré

## Soutenir un développement endogène

Cette situation engage à **penser le développement de la ville selon une dynamique endogène** qui passe par une nouvelle manière de faire la ville ensemble. Il permettra de concilier rattrapage urbain et développement en initiant des petits projets évolutifs aux rythmes des populations afin de :

- répondre à des **besoins quotidiens de proximité** (mise à disposition des services de bases à tous) ;
- inventer les **dimensions collectives du Bamako** (construction d'une identité métropolitaine à travers des projets communs) ;
- offrir des **opportunités qui encouragent les initiatives habitantes** (création de plus values économiques, culturelles, environnementales) ;
- favoriser l'**équité sociale** (accès à la ville pour chacun selon ses moyens).

## Promouvoir une stratégie de ville inclusive

Le projet de ville inclusive se traduit par une attention à tous les niveaux de centralité qui structurent l'espace urbain. De l'échelle domestique à l'échelle métropolitaine, chacun devant trouver les lieux qui lui permettent d'appartenir activement à différentes sphères sociales qui composent la ville avec une facilité d'accès à ces lieux. Le projet porte une attention égale aux supports de mobilités et à la capacité de chacun à être mobile.

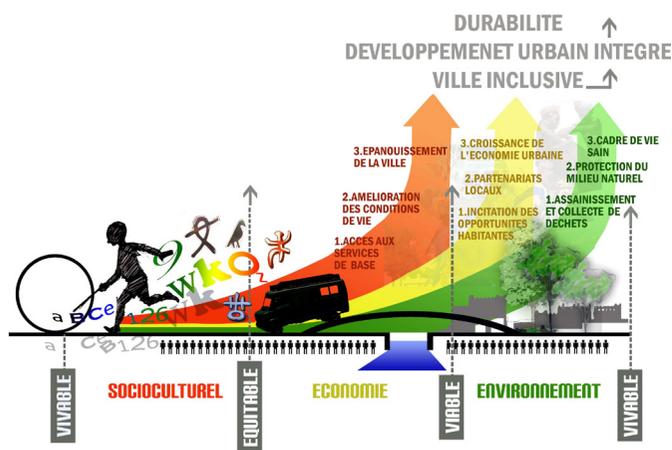
La stratégie décline deux axes :

- **rééquilibrage dans la répartition des ressources et des points d'intérêts dans la ville** notamment sur la rive droite
- **incitation à la mobilité et à la découverte de l'espace métropolitain** et de nouveaux intérêts.

Ces nouveaux lieux et parcours dans la ville sont susceptibles d'élargir l'espace vécu des Bamakois. **L'ouverture de chacun sur la ville est le point de départ de construction d'un espace métropolitain à la fois vécu, imagé et convoité.**

# STRATÉGIE /// SUBSIDIARITÉ APPLIQUÉE À LA MOBILITÉ ET AUX CENTRALITÉS

Nous proposons une méthode de subsidiarité pour la mise en place des nouveaux supports de mobilités et des nouvelles centralités : répondre aux besoins à la plus petite échelle possible tout en assurant l'accès à un niveau de ressource supérieur à chaque échelle urbaine considérée.



## Une mobilité diffusée dans la ville

Le contexte est celui d'une très forte saturation des axes de circulation qui risque de se dégrader avec l'augmentation de la motorisation des ménages et la croissance de la ville.

Dans le contexte de Bamako, il paraît peu réaliste de limiter l'usage de l'automobile individuel, ni de développer des infrastructures coûteuses et inaccessibles au plus grand nombre. En revanche, il est possible :

- de favoriser une meilleure répartition des parcours dans la ville pour limiter la congestion des axes ;
- de favoriser la fluidité des modes collectifs sur celle des modes individuels motorisés.

La solution ne consiste pas exclusivement en une réponse lourde infrastructurelle mais plutôt en une gestion différenciée des formes et besoins de mobilité.

## Mobilité de quartier et inter-quartier

L'enjeu consiste à garantir l'accès aux services de base et à favoriser de nouveaux parcours pour les déplacements de proximité en vue de soulager les axes majeurs. Des itinéraires dédiés aux piétons/cycles et aux Sotrama sont aménagés (stabilisation, plantations...). Ces itinéraires doivent être maintenus au fur et à mesure de l'évolution du quartier (motorisation des ménages).

## Mobilité agglomération

Le gabarit généreux de ces voies (ou la possibilité d'élargir ce gabarit dans les secteurs peu denses) permet d'organiser une différenciation des flux et de privilégier la fluidité des MD et TC :

- flux de longue distance en partie centrale et de courte distance en contre-allée ;
- sites propres pour modes doux et sites propres pour TC (préfiguration d'éventuelles infrastructures de TC plus lourdes de type tramway).

## Mobilité inter-urbaine

Elle concerne l'ensemble des flux entrant-sortant et leur distribution (marchandises et personnes). Actuellement, les services de bus interurbains sont très dispersés et la livraison des marchandises de gros non structurée. La création de points de distributions multifonctionnels (gares routières voyageurs et ports secs) à chaque porte de la ville permettra de décharger les axes majeurs.

## Une constellation de points d'intérêt

La situation actuelle de Bamako est caractérisée par une anomie de la rive droite dépourvue de centres d'intérêts. Plutôt que de projeter un système de polarités fortes en répliquant de la centralité historique, la démarche de projet s'appuie sur l'identification des potentiels de l'agglomération pour créer des nouveaux points d'intérêts dessinant une constellation de centralités émergentes de l'échelle de quartier à l'échelle métropolitaine.

### Centralité domestique

L'enjeu est ici de faire évoluer le modèle des concessions vers un modèle qui permette la préservation de la solidarité familiale tout en garantissant l'autonomie de chaque ménage et de chaque membre de la famille. Les propositions consistent à :

- transformer les concessions anciennes (regroupement/surélévation)
- inventer de nouvelles formes d'habitat organisées autour d'un espace partagé ressource.

### Centralités de quartier

L'accès aux services de base aux quartiers qui en sont dépourvus est une priorité. Elle n'exclut pas l'enjeu de la solidarité à l'échelle des quartiers entre les familles. Ici, les dynamiques associatives sont un atout et peuvent être mobilisées comme levier d'un projet commun.

### Centralités inter-quartier

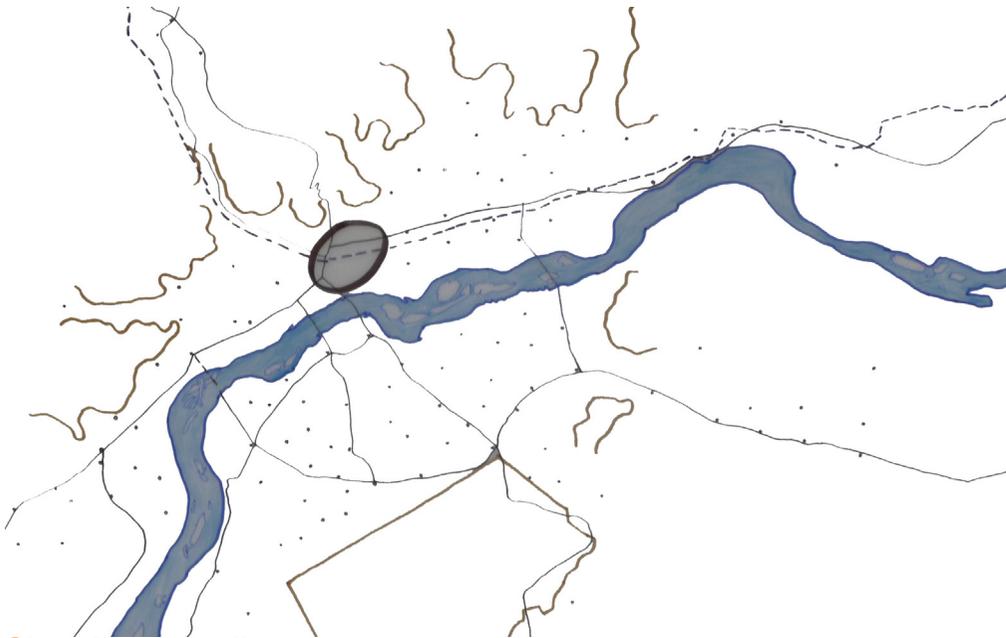
Face au risque de cloisonnement urbain, l'enjeu est d'offrir des espaces de vie collective qui suscitent l'intérêt des uns pour les autres. A cette échelle, il est question d'offrir des opportunités d'emploi (commerce, artisanat), des équipements marqueurs d'identité (culte, sport...) et d'organiser l'accès à la mobilité inter-urbaine.

### Centralités d'agglomération

La structuration de points de distribution multifonctionnels situés à chaque porte de la ville offre l'opportunité de polariser les espaces périphériques autour d'une masse critique d'équipements, de commerces et d'emplois. L'enjeu est de stimuler le déblocage des tènements fonciers gelés et d'initier une dynamique de densification.

### Centralités métropolitaines :

L'enjeu principal consiste à faire participer la rive droite de l'identité collective métropolitaine. Si de nombreux espaces institutionnels de la rive gauche empruntent une posture dominatrice, la rive droite offre l'opportunité d'exprimer l'accessibilité et la proximité.



### Situation actuelle



#### Pôle historique concentrant les principales fonctions urbaines :

- le marché Rose et le commerce informel proliférant
- les administrations et institutions publiques
- la gare ferroviaire et de frêt



#### Microcentralités caractérisées par un isolement relatif (déconnection des voies et itinéraires TC)



#### Routes principales :

- voies radiales convergentes vers le centre historique et saturées par le trafic interne à l'agglomération
- voie de contournement de la rive sud ponctuée d'une succession de portes de villes



#### Obstacles à l'urbanisation :

- berges inondables du fleuves
- collines et falaises
- emprise aéroportuaire



### Richesses territoriales à mobiliser



#### Micros lieux diffus

- supports de centralités de proximité répondant aux besoins du quotidien :*
- ressources foncières;
  - petits équipements ou espaces ouverts appropriés spontanément.



#### Espaces linéaires en interfaces entre les quartiers

- supports de centralités mixtes offrant emplois et équipements :*
- linéaires commerciaux ;
  - parcelles maraîchères et pépinières le long des marigots.



#### Institutions publiques

- supports d'une identité collective renouvelée :*
- administration, santé, formation etc.

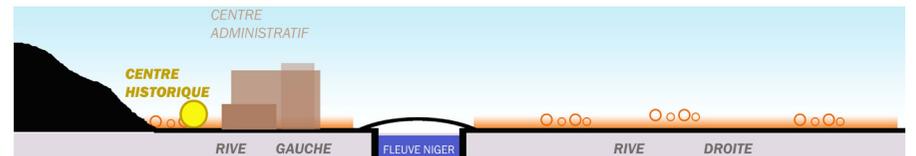


#### Espaces naturels majeurs

- supports d'une identité paysagère et urbaine bamakoise :*
- le fleuve et ses rives
  - les collines et les falaises



IDENTIFICATION DES SITES DE POTENTIELS



# MÉTHODE /// EMERGENCE DE NOUVEAUX «POINTS D'INTÉRÊT»

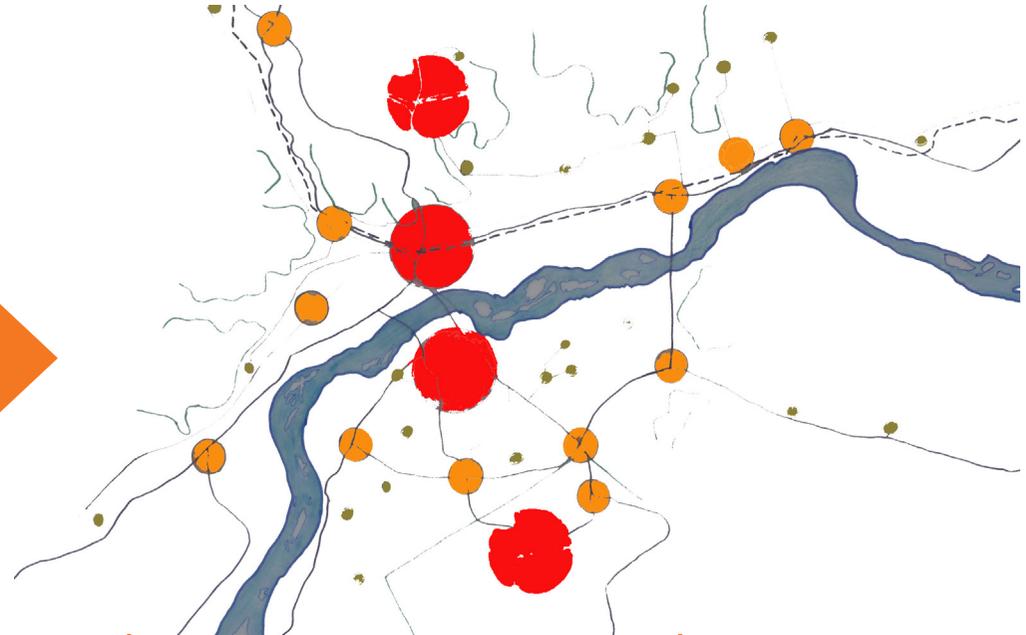


## Emergence de «nouveaux points d'intérêts»



### Révélation des ressources en certains lieux de la ville :

- constellation de «points d'intérêt» qui sont autant de centralités émergentes
- les richesses cachées et diffuses de la rive droite



## Mobilité diffuse et constellation de centralités



### Centralités inter-quartier :

- offrir des opportunités d'emploi de proximité (commerce, artisanat),
- offrir des équipements marqueurs d'identité (culte, école, sport),
- organiser l'accès à la mobilité inter-urbaine (transports collectifs).



### Centralités d'agglomération :

- créer des points de distribution multifonctionnels aux portes de la ville (combinaison port sec et gare routière);
- polariser les espaces périphériques autour de grands équipements, de commerces et d'emplois.



### Centralité métropolitaine :

- valoriser le patrimoine du noyau historique;
- développer le pôle aéroportuaire - porte d'entrée internationale;
- développer de nouveaux hauts lieux urbains sur la rive droite.

DEVELOPPEMENT DES CENTRES D'INTERÊT



CENTRALITES EVOLUTIVES ET INTEGRES



# QUARTIER /// COURS INTERGÉNÉRATIONNELLES À SABALIBOUGOU



Quartier précaire situé en rive sud présentant une insuffisance en équipements de proximité. L'enjeu de l'étude vise la mise en place d'un réseau d'adduction en eau potable, l'incitation des populations à privilégier un système d'assainissement individuel (fosses septiques et puisards), et la facilitation de l'accès à la santé et l'éducation.



## A - Mobilité de proximité

**A.1** Viabilisation d'un itinéraire Sotrama traversant les secteurs formels et informels

**A.2** Aménagement d'un itinéraire paysager privilégié pour les piétons et cycles

**A.3** Implantation d'un point d'arrêt Sotrama au coeur du quartier

## B - Petits lieux de vie

Travail concertatif avec les habitants (ateliers de co-production etc.)

**B.1** Aménagement d'espaces extérieurs de proximité (jeux pour enfants, terrains de sport, lieux pour les grains etc.).

**B.2** Création de petits équipements (école, dispensaire etc.)

## C - Gestion environnementale

**C.1** Aménagement d'espaces paysagers pour le tamponnage des eaux de ruissellement (problématique d'accumulation en pied de colline)



# INTER-QUARTIER /// FORMES URBAINES EXEMPLAIRES SUR LES «140 M»



Site déguerpi situé sur l'axe Aéroport-Centre ville, classé d'utilité publique pour la création éventuelle d'une vitrine urbaine, est de nos jours délaissé. L'enjeu de l'étude vise à concilier les logiques passantes (lien Aéroport centre-ville) et les logiques riveraines des quartiers limitrophes (Sabalibougou et Daoudabougou). Sont proposés, la création d'espaces de vie collective, l'offre d'opportunités d'emploi de proximité (petits commerces, artisanat), le développement d'équipements (culte, éducation, sport, etc.) et le développement de liens traversants équilibrant la logique linéaire de la route. Il en découle une organisation rationnelle de l'accès à la mobilité urbaine (SOTRAMA).



## A - Connexions transversales inter-quartiers

**A.1** Renforcement de liaisons traversantes en extrémité sud et en extrémité nord vers la colline de Sabalibougou. Et points d'interconnexion entre Sotrama (desserte interne des quartiers) et bus (liaisons urbaines)

**A.2** Réaménagement exemplaire de la voie radiale avec équilibrage des flux (site dédié TC et modes doux)

## B - Diversification des usages et programmes

**B.1** Renforcement des pôles d'équipements situés au nord et sud Et diversification de ces pôles en offrant des espaces d'opportunités pour les habitants afin de promouvoir les initiatives économiques (commerce, artisanat etc.). Travail partenarial avec les associations riveraines pour la définition des programmes.

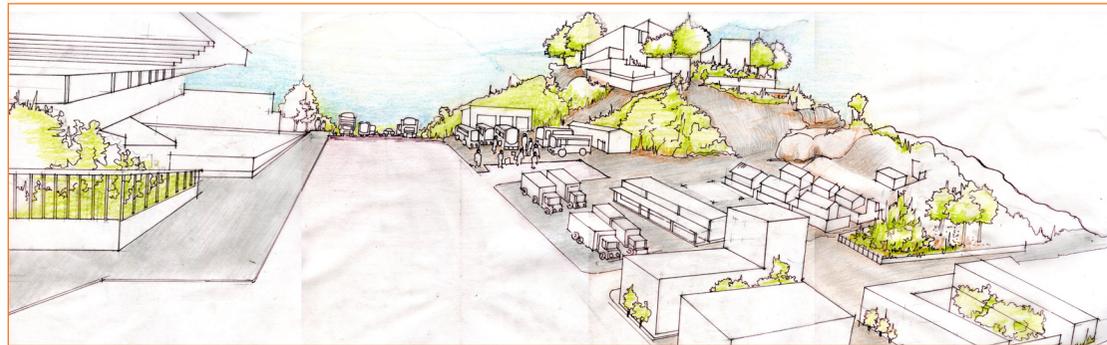
**B.2** Création de commerces en rive de voie en promouvant des typologies à étage (baux de RDC et stockages ou bureaux aux étages). Et création de logement en second rang en lien avec le contexte urbain des quartiers.



# AGGLOMÉRATION /// PORTE MULTIFONCTIONS À YIRIMADIO



Porte d'entrée de la ville en rive sud, à proximité du stade du 26 Mars et d'une colline, le site est très faiblement densifié. L'enjeu de l'étude vise la création des points de distribution multifonctionnels\* (port sec, marché, parc, gare routière, habitat de type urbain) ; la densification progressive de l'espace bâti et le développement d'activités commerciales.



\* Le projet s'inscrit dans une stratégie à l'échelle de l'agglomération :  
 - rassemblement des gares routières à chaque entrée de ville (déplacement définitif de la gare de Sogoniko à la Tour d'Afrique).  
 - port sec en projet au-delà de Yirimadio est redéployé en plusieurs sites à chaque entrée de ville.

## A - Mobilité intégrée :

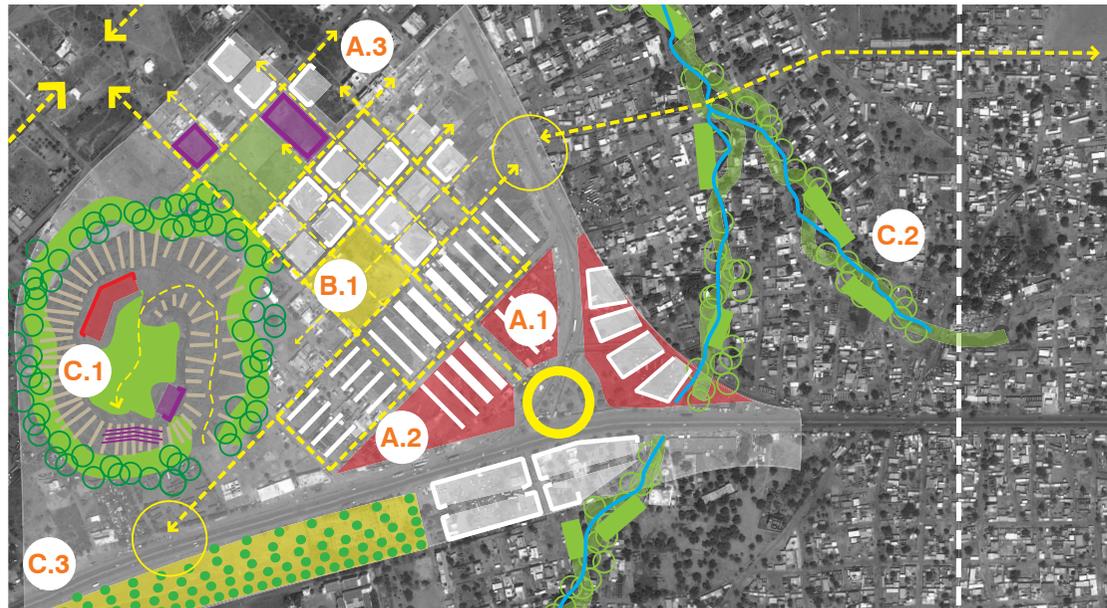
- A.1** Création d'un port sec d'entrée de ville accessible depuis le rond point recalibré
- A.2** Association d'une gare routière voyageurs (interconnexion Bus interurbains / Sotramas)
- A.3** Viabilisation de la trame parcellaire et création liaisons de proximité interquartiers

## B - Pôle urbain équipé :

- B.1** Réservation d'un emplacement pour une place publique. Et mplantation d'équipements de quartier (marché, école etc.). Opportunités de regroupements d'équipements diffus à étudier avec les partenaires.

## C - Système d'espaces paysagers

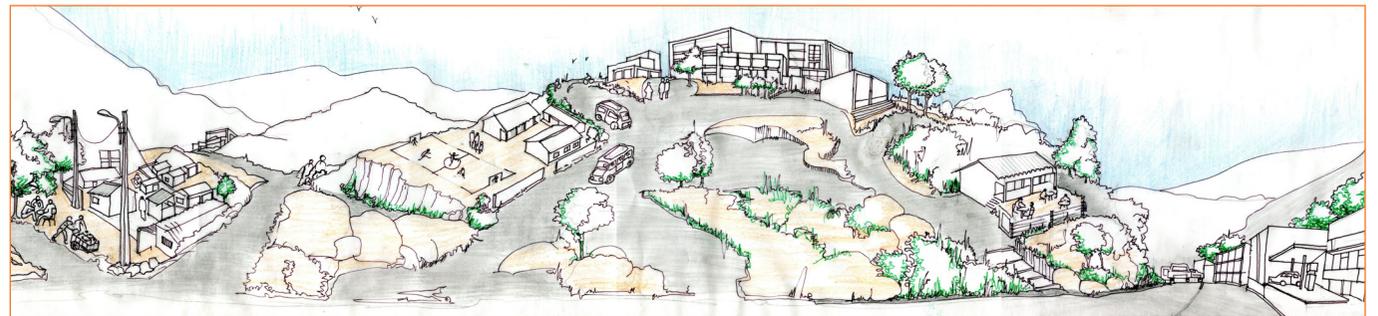
- C.1** Mise en valeur de la colline et création d'équipements appropriés (amphithéâtre, belvédère, hôtel, restaurant, casino)
- C.2** Mise en valeur du marigot (espaces productifs et de sociabilité associés à une gestion environnementale)
- C.3** Réaménagement de l'esplanade du stade du 26 mars en vue de l'accueil de grands évènements.



# MÉTROPOLE /// L'UNIVERSITÉ REJOINT LA VILLE À BADALABOUGOU



Site universitaire de la ville peu exploité. L'enjeu de l'étude vise le renforcement des fonctions universitaires par la construction d'équipements (résidences, restaurants, centre de santé, équipements culturels, loisirs). L'organisation rationnelle du tissu urbain doit permettre l'articulation de la colline tant au réseau futur de tramway, qu'au quartier sous intégré voisin de Daoudabougou.



## A - Accessibilités multiples :

- A.1** Ouverture d'une navette de transport collectif desservant la colline depuis les deux voies majeurs (et notamment le futur tramway).
- A.2** Aménagement d'une promenade en corniche - belvédère dédiée aux piétons et cycles.
- A.3** Création de liaisons pied / haut de colline notamment en rive sud entre quartier informel et site universitaire

## B - Valorisation paysagère et gestion environnementale :

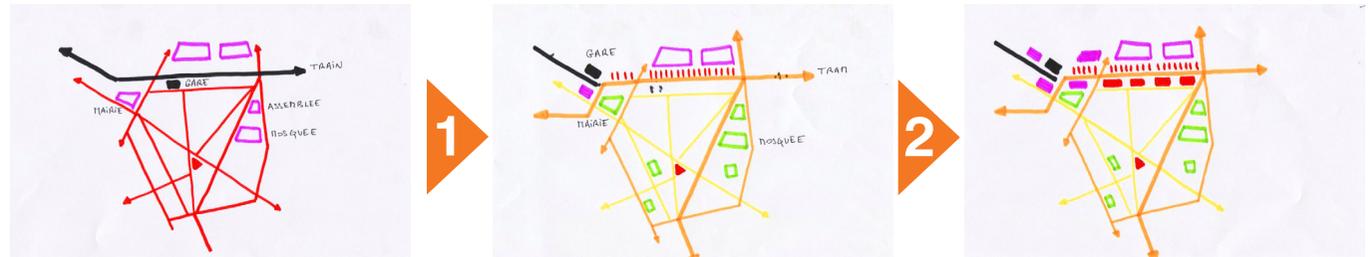
- B.1** Structuration d'un boisement couronnant la colline
- B.2** Gestion des risques (ruissellement / effondrement)

## C - Développement et ouverture du pôle universitaire

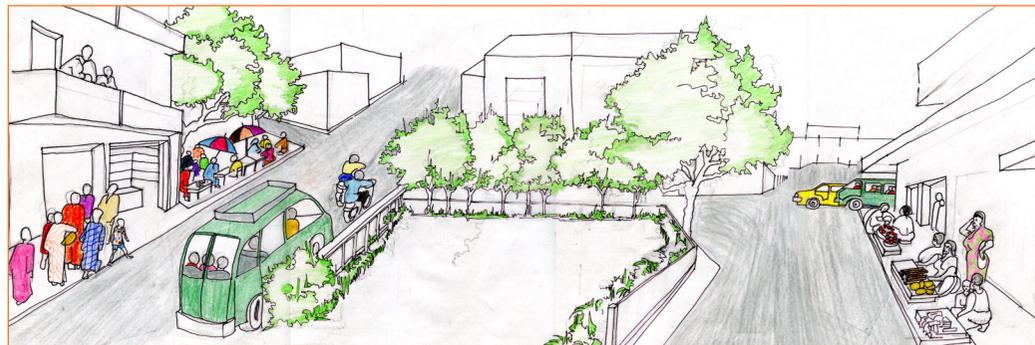
- C.1** Mobilisation du foncier mutable en rive nord et ouest de colline pour l'accueil de programmes diversifiés de plain-pied avec la ville (façade sur les grands axes).
- C.2** Création ponctuel d'équipements s'adressant au quartier Daoudabougou (école, dispensaire etc.) en limite sud du site
- C.3** Mise à disposition du capital foncier pour le renforcement du campus par l'intégration de nouveaux programmes



# MÉTROPOLE /// NÉGOCIATION ET GESTION DU CENTRE HISTORIQUE RAIL DA



Site de priorité situé en rive gauche, sujet à une forte congestion entravant la mobilité du centre historique et commercial. L'enjeu de l'étude vise la décongestion de la zone commerciale : par la délimitation d'un périmètre d'accès restreint aux véhicules, la responsabilisation des commerçants vis-à-vis de la gestion des espaces publics, la création des parkings périphériques, la création d'espaces verts. La structuration hiérarchique des circulations aux différentes échelles proposées, s'articule rationnellement aux réseaux de mobilités projetés (tramway et SOTRAMA).

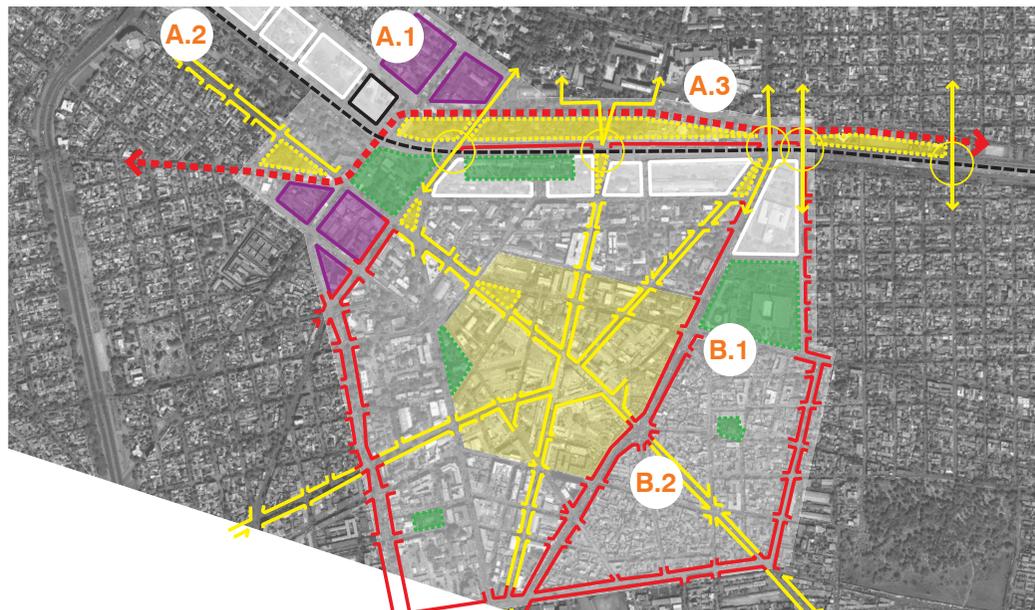


## A - Nouveau quartier gare :

- A.1** Déplacement de la gare en amont de l'avenue de la Liberté
- A.2** Construction des emprises mutables proches de la gare avec des programmes mixtes (commerce, institutions, emplois, logements)
- A.3** Aménagement de l'espace libéré par le rail en limite nord : transports collectifs (Sotrama, Tramway), circulations piétonnes, esplanade arborée.

## B - Régulation des usages de l'espace public appuyée sur une gestion partenariale :

- B.1** Renforcement du caractère apaisé des jardins associés aux institutions publiques. Ces lieux ont une fonction de refuge vis à vis de l'activité du centre. Responsabilisation et arténariat à développer.
- B.2** Régulation du commerce sur les trois voies convergentes vers le marché Rose en vue de fluidifier l'espace. Priorisation du commerce de RDC. Responsabilisation des commerçants pour le contrôle de l'espace public.
- B.3** Réservation d'espaces ouverts dédiés quotidiennement au commerce informel sur l'espace de transition nord (esplanade arborée) et occasionnellement à des manifestations publiques.



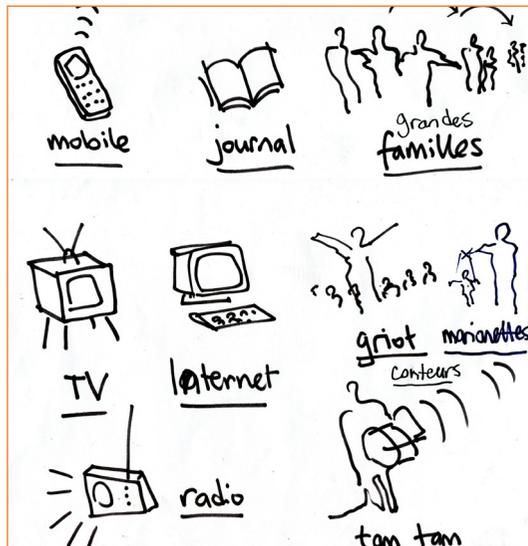
# MISE EN OEUVRE /// CO-CRÉATION ENTRE INSTITUTIONS ET SOCIÉTÉ

La ville de Bamako pour son avenir harmonieux doit s'engager vers une urbanisation durable ayant pour but de créer une ville habitable, productive et inclusive.

Ce processus s'appuiera sur une forte mobilisation de tous acteurs en préconisant la démocratie et l'équité dans un objectif de croissance inclusive et écologiquement rationnelle qui soit centrée sur la personne humaine et qui englobe l'harmonie sociale, la vitalité économique et la durabilité du point de vue de l'environnement.

Tous les acteurs institutionnels intervenant sur la ville devront trouver un cadre permanent de concertation qui organisera la formulation, la mise en œuvre et le suivi du projet commun pour l'édification d'une cité pour tous.

La participation des populations contribue à la fourniture de services adaptés à leurs besoins. Elle crée un sentiment de responsabilité et d'appropriation qui encourage les utilisateurs à prendre soin de l'infrastructure et à s'acquitter des redevances correspondantes. La participation des groupes bénéficiaires doit être recherchée systématiquement dans toutes les activités d'évaluation des besoins, de planification, de prise de décisions, de mise en œuvre et de surveillance.



## Stratégies adaptées selon les moyens

MOYENS STRATEGIES	MOYENS								
	INSTITUTIONNELS	PARTENARIAUX	MEDIATIQUES	FONCIERS	FINANCIERS	FISCAUX	AMENAGISTES	TECHNIQUES	ORGANISATIONNELS
PLAIDOYER									
SENSIBILISATION									
COMMUNICATION									
INFORMATION									
FORMATION									
PEDAGOGIE									
REGLEMENTATION									
FORMALISATION									
CONCEPTION									
INSTRUCTION									

## Responsabilité des acteurs

ACTEURS	INSTITUTIONS	PARTENARIAUX	MEDIATIQUES	FONCIERES	FINANCIERS	FISCAUX	AMENAGISTES	TECHNIQUES
ETAT								
ELUS LOCAUX								
SOCIETE CIVILE								
SYNDICATS								
ENTREPRISES								
COMMUNAUTE RSELIGIEUSES								
POPULATION CIBLE								
POPULATION MIGRANTE								
FEMMES								
JEUNES								

## Gestion des risques

MOYENS	STRATEGIE											ACTEURS	RISQUES	COMMENT PALIER AUX RISQUES									
	PLAIDOYER	SENSIBILISATION	COMMUNICATION	INFORMATION	FORMATION	PEDAGOGIE	REGLEMENTATION	FORMALISATION	CONCEPTION	INSTRUCTION	ETAT				ELUS LOCAUX	SOCIETE CIVILE	ENTREPRISE	SYNDICATS	COMMUNAUTES	POPULATION CIBLE	POPULATION MIGRANTE	FEMMES	JEUNES
GOUVERNANCE	INSTITUTION																					- NE PAS COMMUNIQUER AVEC COUCHES DE POPULATION - PERTE DE LEGITIMITE - INSTABILITE POLITIQUE	TRANSPARENCE - GESTION - PARTENARIAUX
	REGLEMENTAIRES																						
	PARTENARIAT																						
ATOUS	MEDIATIQUE																					GASPILLAGE - PATRIMOINE - OPPORTUNITE NON VALORISATION	PLUSIEURS NIVEAUX/SITES - DE CONTROLE - DE SUIVI
	FONCIERS																						
ADMINISTRATION	FINANCIERES																					- PERTE D'ORIENTATION - INCOHESION ENTRE LES DIFFERENTS SERVICES	ATTRIBUTIONS BIEN DEFINIES RIGUEUR
	ORGANISATION																						
PROF	FISCAL																					VUE SECTORIELLE	ADOPTER UNE METHODE INTER DISCIPLINAIRE DE TRAVAIL
	TECHNIQUES																						



# JURY

# COMPOSITION DU JURY

## Co-Présidence

Adama SANGARE Maire du District de Bamako,  
Pierre-André PERISSOL Président des Ateliers, Président de l'AFD.

## Acteurs locaux et nationaux

Kafougouna KONE Ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales,

Yacouba DIALLO Ministre du logement des affaires foncières et de l'urbanisme,

Ahmed Diane SEMEGA Ministre de l'Équipement et des transports,  
Jeamille BITTAR Président de la chambre de commerce et d'industrie,  
Souleymane DIABATE Gouverneur du District,  
Seydou TRAORE Ancien secrétaire Général du ministère de l'Administration Territoriale,

Fatoumata KONTE Maire de la Commune 1,

Youssef COULIBALY Maire de la Commune 2,

Abdel Kader SIDIBE Maire de la Commune 3,

Moussa MARA Maire de la Commune 4,

Boubacar BAH Maire de la Commune 5,

Souleymane DAGNON Maire de la Commune 6,

Mamadou OUANE Coordinateur du 4ème Projet Urbain du Mali,

Abdoulaye DEYOKO Directeur de l'ESIAU, ancien directeur de l'urbanisme du Mali,

Baba Alpha CISSE Président de l'Ordre des Architectes du Mali,

Abdoulaye SYLLA Président de l'Ordre des Urbanistes du Mali,

Sine Aly Badara PLEAH Président de l'Ordre des Ingénieurs Conseils du Mali.

## Partenaires de l'atelier

Christian ROUYER Monsieur l'Ambassadeur de France,  
Nathalie LE DENMAT Responsable « Collectivités Locales et Développement Urbain » à l'AFD,

Hervé BOUGAULT Directeur de l'AFD Mali ,  
Patrick PINCET Directeur de Cabinet du Maire de Strasbourg,  
Rolland BOEHLER Chargé de mission pour la Mairie du District auprès des institutions régionales et européennes,

Marion Boissel-CHAGNARD Agence d'Urbanisme de Lyon,  
Emilie MAHEARA Ministère Français des Affaires étrangères et européennes,  
Mission de la gouvernance démocratique.

## Maires ou représentants de municipalités

Cheikh Bamba DIEYE Maire de Saint-Louis du Sénégal,  
Khalifa Ababacar SALL Maire de Dakar (Sénégal), Ahmed Ould HAMZA Maire de Nouakchott (Mauritanie),

Jean-Michel MOULOD Maire de Grand-Bassam (Côte d'Ivoire),  
Moukaram OCENI Maire de Porto-Novo (Bénin),  
Soulé ALAGBE Maire de Parakou (Bénin),  
Abdoulaye CAMARA Maire de Kayes (Mali),  
Yankhoba DIATARA Premier adjoint au Maire de Thiès (Sénégal),  
Valentin BAYIRI Chef Suivi et Planification des Projets de Ouagadougou (Burkina Faso),

Frank A. KRAH Conseiller du Maire de Monrovia (Libéria),  
Walter Okeyo MBATA Conseiller du Maire de Nairobi (Kenya),  
Marie DALLIAH Responsable des relations internationales de Banjul (Gambie),

Murat ALÖKMEN Directeur de l'urbanisme de Diyarbakir, Turquie.

## Institutions et partenaires internationaux

Alioune BADIANE Directeur ONU-Habitat Afrique - Proche-Orient,  
Mamadou DIAGNE Conseiller Régional de Cities Alliance pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest,

Laura PETRELLA ONU-Habitat, responsable des réseaux professionnels,  
Nthato MINYUKU-GOBODO Secrétaire Générale de l'African Planners Association,  
Kabir M. YARI Président du NITP – Nigerian Institute of Town Planners,  
Ashraf ADAM Président du SAPI – South African Planning Institute,

## Personnalités de la société civile et représentants des Ateliers

Luc RAIMBAULT Ingénieur, Secrétaire du Conseil d'Administration des Ateliers,

Nicolas BUCHOUD Urbaniste, fondateur de Renaissance Urbaine, administrateur des Ateliers,

Bernard GSELL Directeur Général ÉS Énergies (électricité de Strasbourg),  
Eric NOIR Expert, directeur technique de WSP Green by Design, Afrique du Sud,

Sébastien PHILIPPE Architecte, directeur de l'agence Edificare et du centre de recherche Memoria.

## LE RÔLE DU JURY

Le rôle du jury n'est pas de classer les équipes ou même de les critiquer, mais d'accompagner le maître d'ouvrage dans l'identification, au sein de la production globale des 3 équipes, des éléments d'analyse et de projet pouvant/devant être mis en œuvre dans la réalité de la métropole de Bamako. Le jury participe ainsi pleinement au processus de production collective de cet atelier, en assurant un relais entre l'analyse initiale produite sous forme de questionnement par les pilotes, la production variée des 3 équipes, et les suites à entreprendre par la ville de Bamako, avec le soutien de ses partenaires.

## AUDITEURS APPROUVÉS

Pour permettre une fluidité lors du débat privé du jury le vendredi 22 juillet suite aux présentations des équipes, il est décidé de limiter le nombre de personnes prenant part à ce débat. Les « auditeurs approuvés » seront invités à assister à cet échange sans intervenir, sauf invitation express des présidents du jury. Ils suivent par ailleurs l'intégralité du programme prévu : visites, séance de travail préliminaire, diners...

Mai Linh CAM	Chef de projet à l'Agence Française de Développement.
Ellen PRATT	Spécialiste du Développement Urbain, Municipalité de Monrovia,
Ebru OKMEN	Directrice des Relations Internationales de Diyarbakir (Turquie),
Zoumana DIAWARA	Directeur des Services Techniques de la Ville de Kayes (Mali).

## LISTE DES CONSEILLERS DU DISTRICT

Adama SANGARE, Maire du District  
Harimakan KEITA, 1er Adjoint,  
Hady Mody SALL, 2ème Adjoint,  
Oumar BERTHE,  
DIAWARA Nana FOFANA,  
Boubacar TRAORE,  
Amadi dit Diaby GASSAMA,  
Cheickna Hamala SIMPARA,  
DJILLA Assitan DIALLO,  
Mahamadou DIALLO,  
Moussa Amion GUINDO,  
CAMARA Fatimata TRAORE,  
Mme. Néné SOUGOUNA,  
Salif SISSOKO,

Mahamoudou WADIDJE,  
Boubacar BAH,  
Ibrahima DIONE,  
Mamadou Siné TRAORE,  
Fodé TRAORE,  
Mme. Hawa DIAKITE,  
Mamadou SIDIBE,  
Amadou SY,  
Noumory DIAKITE,  
Salim CISSE,  
Seydou KEITA,  
Sékou Diogo KEITA,  
Brahima CAMAR.



# ANNEXES

# FACEBOOK

## LES PARTICIPANTS \_ EQUIPE A :



**Joel Hellow Yemele**

**Architecte**

jhstore@yahoo.fr // Cameroun

Camerounais, marié et diplômé de l'EAMAU en Juillet 2010. J'ai été chef de projet à l'Agence KEOPS pour les concours Ecobank Lomé et Niger en 2007, et la conception d'un hôpital concessionnaire à Bodo en Côte d'Ivoire en 2010. Je suis très doué en croquis d'urbanisme, dessin d'art plastique, et design. En termes d'architecture et recomposition urbaine, j'ai une expérience sur les écosystèmes lacustres (identification, préservation mise en valeur). J'ai été retenu pour le séminaire international « Thinking the edge » en Italie en juillet 2010.



**Marion Talagrand**

**Paysagiste**

marion.talagrand@wanadoo.fr // France

J'exerce actuellement en libéral au sein de l'atelier que j'ai créé en 2006. Ma démarche s'inscrit dans le courant du « sub-urbanisme » qui privilégie le site sur le programme dans la construction du projet. Les problématiques urbaines sur lesquelles portent mon attention sont celles liées aux phénomènes de métropolisation : comment structurer et organiser les périphéries urbaines, quelle est l'échelle et la nature de l'espace public d'une métropole... ? Aussi mon travail porte-t-il autant sur les espaces centraux de grandes villes que sur les petites communes des périphéries.



**Conor Moloney**

**Architecte-géographe**

c.moloney@urbaninitiatives.co.uk // Angleterre

Designer urbain et professionnel de la planification, expériences en recherche, enseignement et conseil. Solides compétences en analyse, design, rédaction et présentation orale. Capacité à travailler en équipe : patient et responsable mais aussi tenace et franc, je suis très exigeant envers moi-même et les autres. J'apprécie de travailler avec de nouvelles personnes, je suis intéressé par la compréhension de nouveaux lieux, et je suis à l'aise avec les situations nouvelles. Experiences professionnels en Europe Centrale, en Afrique de l'Ouest et en Amérique du Nord. Polyglotte.



**Merlin Totinon**

**Architecte**

merlin.totinon@undp.org // Tchad

Architecte DPLG, spécialisé en Habitat et Développement dans les pays en développement, j'ai une maîtrise en sciences appliquées en technologies adaptées au développement communautaire. J'ai été pendant 4 ans chargé du programme de renforcement des capacités nationales du secteur privé au Tchad. Depuis 5 ans j'appuie le Gouvernement Tchadien dans la conception des politiques du développement urbain à travers un programme soutenu par le PNUD et l'ONU-Habitat. Je suis habitué à travailler en groupe et à assurer la coordination des activités.



**Kassoum Bakayoko**

**Ingénieur TP**

baktp@yahoo.fr // Côte d'Ivoire

Je me nomme Bakayoko Kassoum, né le 19 août 1972 à Adjamé (Abidjan), marié, père de 4 enfants, de taille moyenne et de teint noir. Résidant à Grand-Bassam, depuis juillet 1999. Originaire de Séguéla, chef lieu de la région du Worodougou situé dans le Nord Ouest de la Côte d'Ivoire. Musulman pratiquant, respectueux des autres religions et croyances. Enfin je suis amoureux du Foot-ball.



**Mamadou Sidibe**

**Architecte**

mamadouasidibe@yahoo.fr // Mali

Architecte à la Soudanaise, désormais consultant, j'ai déjà travaillé en atelier pour l'élaboration des schémas directeurs de Bamako, pour le Plan d'Urbanisme Sectoriel de la commune V. Le travail d'équipe est fondamental pour la réalisation d'un bon projet, et nécessaire au travail de l'architecte. Des qualités d'écoute sont indispensables. J'ai étudié à l'école d'architecture d'Alger, j'ai voyagé en Chine, aux Etats-Unis en Europe, je suis ouvert à l'interculturel. L'architecture doit se nourrir des savoirs-faire du monde, pour rester inventive.



**Djénéba Traoré**

**Ingénieur en hydraulique**

djeneftraore@yahoo.fr // Mali

Ingénieur de Construction Civil option Hydraulique depuis 2007, courageuse, déterminée et surtout très ouverte (aime partager avec d'autres). Après la fréquentation du secteur privé, j'ai toujours l'ambition de faire une carrière professionnelle dynamique et exemplaire. Avec la décentralisation sur laquelle j'ai fait pas mal de formation à savoir les textes et lois, la maîtrise d'ouvrage, le montage des projets et etc... je ferai sans doute un grand pas dans le développement communautaire.

## LES PARTICIPANTS \_ EQUIPE B :



### Léa Hommage

**Géographe-paysagiste**

lea.hommage@gmail.com // France

Je préfère la steppe aux jardins à la française, l'eau chaude à l'eau tiède, les gens ingénieux aux ingénieurs, les trois petits cochons au grand loup, sauf s'il est intelligent et talentueux. Je sais faire des compromis mais pas me compromettre. J'aime dessiner pour comprendre, écrire pour raconter, paysager pour inventer. Je suis jeune mais j'aime les idées de tout âge quand ce sont de vraies idées. J'aime apprendre, comprendre et partager. Je suis curieuse de l'autre et de l'ailleurs.



### Marc Ouedraogo

**Architecte-urbaniste**

ouedmarc@yahoo.fr // Burkina Faso

Sur le plan social, je suis un homme réservé au premier abord mais très sociable une fois découvert. Je suis sincère en relations humaines et on m'attribue des qualités de bon conseiller. Sur le plan professionnel, je me définis comme un homme dynamique, soucieux du travail bien fait et qui a le sens de la responsabilité. D'esprit critique, je suis également ouvert et respectueux des idées des autres. Je me reconnais une certaine aisance dans les réflexions portant sur les questions urbaines.



### Ibrahim Abderahamane Kounta

**Ingénieur planification urbaine**

kountabrahim@hotmail.com // Mali

Agé de 33 ans, ingénieur en planification urbaine, agrégé pour l'exercice de la profession privée de l'urbanisme au Mali, Secrétaire Général de l'Ordre des Urbanistes du Mali, j'ai participé à l'élaboration de plusieurs documents de planification urbaine au Mali et en Egypte et à l'élaboration de différentes opérations d'urbanisme (réhabilitation, lotissement). Je participe actuellement aux audits urbain, organisationnel et financier des villes de Bamako, Kayes, Sikasso, Ségou et Mopti. J'ai une forte capacité de travailler en groupe et sous pression.



### Alain Phe

**Architecte**

alain\_phe@hotmail.com // Cambodge

Architecte de formation, je travaille depuis 2003 pour des projets d'assistance et de développement urbain dans des pays en développement tels que le Cameroun et le Vietnam. En 2010, j'ai suivi une formation à l'Institut Français d'Urbanisme sur les villes en développement. Je fais actuellement mon stage chez UN-Habitat au Cambodge. Au fil de mes expériences, mes compétences sont devenues plus organisationnelles, stratégiques et managériales que techniques avec un penchant pour les projets de développement social et urbain.



### Sophie Bellet

**Géographe-aménagement**

bellet.sophie@wanadoo.fr // France

Active et entreprenante, je m'épanouis dans la volonté assidue de concrétiser les projets. Concrète et pragmatique, l'espace et son vécu me sont utiles pour révéler mes idées.

Assurée et humble à la fois, je ne sais me prendre au sérieux et active la dérision pour accompagner les événements sans nuire à l'efficacité de mes actions. Rigoureuse et volontaire, j'évite la médiocrité et la tiédeur molle des contours et du faux semblants. Franche et spontanée, la maturité m'a appris à arrondir les pointes et respecter les susceptibilités. Sociable je recherche la dynamique dans le travail d'équipe.



### Rodolphe Liaigre

**Architecte paysagiste**

rod.liaigre@gmail.com // France

Je suis actuellement chef de projets au sein de la scop Paysages. Mes 10 ans de pratique du paysage et de l'urbanisme m'ont permis d'acquérir un certain nombre d'expériences : études urbaines, aménagements d'espaces publics, réhabilitations de centres villes... Curieux de nature, je pars régulièrement dans des pays étrangers pour prendre connaissance des nouvelles réalisations, et confronter la réalité du monde à mes références. Ce dépaysement est pour moi une démarche essentielle dans la pratique du métier.



### Lionel Wheeler

**Architecte**

l.wheeler@francoisleclercq.fr // France

Un goût pour le dessin et l'environnement m'a conduit à suivre des études d'architecture. Les premières expériences professionnelles m'amènent à concevoir le projet de manière partagée et souple. Après avoir travaillé sur des projets de tramway et de pôles d'échanges, je développe une réflexion autour de la mobilité sur des territoires métropolitains, associée à la définition des espaces publics. Une nature ouverte au partage me fait rechercher le travail en équipes. Mon enthousiasme et mon exigence : toujours chercher et faire partager le plaisir dans le projet.

## LES PARTICIPANTS \_ EQUIPE C :



### Anne-Simone Burel

**Ingénieur-paysagiste**  
naneminose@yahoo.fr // France

Agée de 33 ans, je suis une personne curieuse, entreprenante, organisée et fiable, sûre de mes choix et de la conduite de mes projets après avoir fait les remises

en question nécessaires. J'aime à la fois les activités qui me permettent d'être seule (yoga, marche à pied, lecture), les tandems (dériveurs, escalade) et les activités de groupe (danse). Le jardinage étant une activité transversale. J'aime également le spectacle vivant (danse, théâtre, cirque, musique), le cinéma d'auteur, les arts dits « plastiques » et le partage des points de vue qui fait suite à ces événements.



### Souleymane Nimaga

**Architecte-urbaniste**  
beta@orangemali.net // Mali

Architecte urbaniste à la direction nationale de l'urbanisme et de la construction et chargé d'études à la division planification urbaine, j'ai réalisé plusieurs études dans le tissu urbain

de Bamako. Réhabilitation de quartier, élaboration de schéma directeur et de plan d'urbanisme sectoriel ; participation à certains projet urbains.



### Bence Horvath

**Architecte-urbaniste**  
horvathbence@yahoo.com // Hongrie

Je suis architecte-urbaniste, diplômé à Budapest et à Paris. Ayant travaillé plusieurs années sur des projets d'envergure internationale dans diverses structures,

actuellement je poursuis mes activités à Vienne, en Autriche. Je suis ouvert et curieux du monde qui m'entoure. J'adore voyager et faire des rencontres, apprendre directement des gens des différentes contrées sur leurs vies, leurs bonheurs et leurs soucis. Dû à ma formation, je m'intéresse particulièrement à l'impact de la qualité de l'espace sur les individus et les communautés qui se les approprient.



### Moussa Touré

**Géographe-urbaniste**  
touremou@yahoo.fr // Mali

Acteur du développement urbain dans la réflexion et dans l'action depuis près d'une vingtaine d'année. J'ai suivi et participé à plusieurs actions qui concernent le devenir

de la ville de Bamako. En tant que professeur à l'ENS de Bamako, mes enseignements et ma production scientifiques portent sur toutes les problématiques urbaines. En tant que directeur d'un bureau d'études et membre de certaines organisations je joue le rôle d'appui-conseil aux acteurs de la gouvernance urbaine.



### Etienne Bouvier

**Ingénieur**  
etienne.bouvier@ponts.org // France

Je suis passionné par le développement urbain en Afrique de l'Ouest, domaine vers lequel je souhaite évoluer. Une mission (4 mois) sur l'assainissement de Bamako pour

l'AFD m'a permis d'appréhender des facettes techniques et sociales du développement d'une telle ville. Actuellement chef d'un service habitat et rénovation urbaine je m'intéresse aux formes urbaines comme outils de diversité sociale et cadres d'un développement équilibré. Un engagement associatif au Bénin et la photographie sont deux façons plus personnelles d'aborder ces questions.



### Vincent Laureau

**Architecte**  
archimotive@hotmail.com // France

Suite à une expérience passionnante aux Ateliers Jean Nouvel, j'ai quitté volontairement le monde professionnel pour réinterroger les fondements de la discipline architecturale.

J'ai donc intégré une recherche de thèse dans l'objectif premier de devenir enseignant en architecture. J'envisage désormais une activité où la pratique, l'enseignement et la recherche se complètent dans une démarche prospective. Je suis quelqu'un de calme, et plutôt réservé, mais la passion de mon métier me fait traverser cette carapace, ce qui fait que je ne prends pas la parole pour rien.



### Jacqueline Tribillon

**Architecte-urbaniste**  
Jacqueline.tribillon@strasbourg.eu // France

Je me suis toujours intéressée au phénomène urbain sans perdre de vue les espaces naturels et agricoles. J'ai piloté la réalisation du «1er éco-quartier de France».

Depuis 2004 je travaille sur les documents de planification de la CUS, toujours avec le même objectif d'aboutir à une «métropole équitable». Je me suis impliquée à travers l'IRCOD (Institut Régional de Coopération Décentralisée) à Jacmel en Haïti (repositionnement du marché et organisation de la ville). La pédagogie (formation des étudiants, des habitants ou des élus) est un autre volet de mon activité professionnelle.

## EQUIPE ORGANISATRICE LES ATELIERS :



### Franck Charlin

**Pilote de l'atelier**

f.charlin@urbalyon.org // France

Urbaniste, j'exerce à l'Agence d'urbanisme de Lyon depuis 12 ans en tant que chargé d'études territoriales (pôle ville & formes urbaines, pôle processus & design urbains). Après avoir investi la planification locale, l'essentiel de mes missions actuelles consiste à la définition d'orientations urbaines, ainsi qu'à l'élaboration de schémas de cadrage urbain de territoires de l'agglomération lyonnaise. Je fais partie de l'équipe internationale de l'Agence et travaille en coopération décentralisée avec Porto Novo (Bénin) et Bamako pour le Grand Lyon. J'ai croisé les Ateliers à plusieurs reprises : Porto Novo (2005 et jury 2010) et Saint-Louis (participant-2010).



### Antoine Plane

**Directeur adjoint des ateliers**

antoine.plane@ateliers.org // France

Depuis 2009 j'exerce dans la surprenante association "les Ateliers" la fonction surprenante de directeur adjoint. Coach, imprimeur, graphiste, caddie, auteur, photographe, cuisinier, danseur, comptable, traducteur trilingue, représentant en costume trois pièces, chauffeur, et surtout voyageur : Paris-Bamako-Brsil-Vietnam, Chine, Bénin... quand ce n'est pas dans le RER A en direction de Cergy-Pontoise, la ville d'où tout cela est parti. Malgré un rythme soutenu, c'est à chaque fois une rencontre avec une ville, une équipe, des participants, et la conviction que tout cela va dans la bonne direction.



### Florian Bouthors

**Ingénieur urbaniste - Assistant APA**

florian.bouthors@gmail.com // France

De formation ingénieur complétée par une formation d'urbanisme à l'Insitut d'Etudes Politiques de Paris, je travaille depuis quatre années en maîtrise d'ouvrage de projets d'aménagements urbain pour différentes communes du Département de la Seine Saint Denis, dans la banlieue de Paris. Mon cursus m'a également permis de travailler pendant quatre mois chez GTZ (Coopération allemande) auprès du service d'urbanisme de la Ville d'Addis Abeba en Ethiopie, et le développement des villes africaines est un sujet qui me tient particulièrement à coeur.



### Vincent Bourjaillat

**Pilote de l'atelier**

vincent.bourjaillat@pm.gouv.fr // France

Géographe et urbaniste, j'ai travaillé essentiellement en région Ile de France, pour l'Etat ou des collectivités locales, dans une pratique fortement orientée vers le projet urbain et l'aménagement.

J'ai une forte sensibilité aux enjeux des banlieues marginalisées de nos agglomérations. J'ai été directeur de l'aménagement d'un établissement public d'aménagement, et d'un des plus ambitieux projets de rénovation urbaine en France, Clichy sous Bois/ Montfermeil. Je travaille depuis trois ans auprès du ministre en charge du projet du "Grand Paris". Je participe aux Ateliers depuis près de dix ans, et j'ai piloté les deux sessions de Porto Novo, en 2005 et 2009. J'ai par ailleurs de nombreuses fois voyagé en Afrique (Maghreb, come de l'Afrique, Afrique de l'Ouest).



### Charlotte Ménager

**Paysagiste - Assistante pilote**

charlotteem.menager@gmail.com // France

Avant d'entrer à l'Ecole du Paysage de Lille, j'ai d'abord fait une formation littéraire, une classe préparatoire pour ouvrir au maximum le champ des possibles, puis une licence et une maîtrise de lettres pour me plonger dans les paysages littéraires. Lors de ma formation et par la suite, j'ai multiplié les expériences à l'étranger (Inde, Palestine, Balkans, Europe occidentale) sous la forme de workshops ou d'études plus longues, ainsi que des stages en France dans des structures variées.



### Siné Coulibaly

**Etudiant à l'ENI - Assistant Mali**

Elève Ingénieur à l'école Nationale des Ingénieurs, Bâtiment et Travaux Publics(option : Génie Civil). Avant tout je suis là par patriotisme et voir si je peux apporter ma petite contribution. Avec tant de spécialité et leur diversité cet atelier sera pour moi une source d'expérience. Il me permettra de nouer des relations avec d'autres participants qu'ils soient nationaux ou étrangers.



### Nicolas Detrie

**Directeurs des ateliers**

nicolas.detrie@ateliers.org // France

En poste aux Ateliers depuis 2007, j'ai animé et participé aux différents chantiers de l'association: restructuration financière et sociale, formalisation et développement de la méthode, communication, structuration du réseau, pilotage et organisation d'une quinzaine d'ateliers. J'ai connu les Ateliers à travers 2 participations (Irkustk et Marseille 2007) et un assistantat au Bénin en 2005. J'étais alors étudiant à l'ESSEC MBA et impliqué dans la Chaire d'Économie Urbaine. Je suis curieux des situations nouvelles, j'aime l'échange, les grands espaces, le Brésil, l'aventure et la propriété collective.



### Laura Decary

**Economiste urbaine - Assistante pilote**

decary.laura@gmail.com // France

Etudiante en dernière année d'école de commerce à l'Essec, intéressée par les enjeux et les valeurs liés aux villes et aux territoires j'ai choisi de me spécialiser sur ces problématiques au travers de la chaire d'économie urbaine. J'ai travaillé pendant 6 mois au sein de l'équipe "développement des territoires" du cabinet de conseil Ernst&Young et participé à l'élaboration de stratégies de positionnement pour des villes françaises ainsi qu'à des missions de conseil stratégique et organisationnel auprès d'établissements publics. J'ai connu les Ateliers à travers ma participation à la session 2010 de Porto-Novo au Bénin.



### Ichaka Kane Diallo

**Etudiant à l'ENI - Assistant Mali**

Elève Ingénieur à l'école Nationale des Ingénieurs, Bâtiment et Travaux Publics(option : Génie Civil). Après un diplôme d'Etude Général (DEUG) en Physique Math (PM). Je me définis comme un homme courageux, curieux et sociable. En tant que futur Ingénieur j'ai jugé nécessaire de participer à cet atelier qui est très important pour mon pays et pour moi surtout sur le plan formation et tout en essayant d'apporter ma petite contribution



**Mory Makan Tounkara**  
**Etudiant à l'ENI - Assistant**  
**Mali**

DTS en Génie Civil (2007)- Elève Ingénieur de Bâtiment et Travaux Publics. J'ai été conducteur des travaux à l'Entreprise ABS BTP pendant 14 mois pour les projets d'aménagement et de construction du caniveau et actuellement je travaille sur mon projet de fin d'étude au Bureau Malien d'Ingénieur (BMI) depuis 5 mois. Vue tous les problèmes de la maîtrise urbaine que la ville de Bamako connaît, je crois que cet atelier est l'une des occasions les plus importantes pour moi en tant qu'un Ingénieur de BTP de servir ma nation et d'échanger avec plusieurs spécialistes venues de différents horizon pour solutionner l'une des plus grandes angoisse de ma ville (Bamako) .



**Adana N'Golo Traoré**  
**Etudiant à l'ENI - Assistant**  
**Mali**

Malien, né le 18/10/1986 à Bamako célibataire sans enfant ; Elève Ingénieur de Génie Civil Option BTP (Bâtiment et Travaux Publics)-Diplômé de l'école Nationale Supérieure( ENSUP) en physique chimie après une maîtrise en physique appliquée. Je suis très dévoués et très motivé du moment ou c'est pour une bonne cause et surtout passionné par des nouvelles aventures (expérience professionnelle et sociale). D'esprit un peu critique, je suis également ouvert et respecte l'idée et décision des autres; J'espère bien faire ma bonne carrière et espérant qu'elle aura son impact aussi modeste. Soit il, positif, sur le développement national qu'international.

## EQUIPE ORGANISATRICE LOCALE :



**Mahamadou Wadidié**  
**Conseiller du District en charge des**  
**Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine**  
**mwadidie@yahoo.fr**



**Mahamane Touré**  
**Chef de Direction du Jumelage et de la**  
**Coopération Décentralisée du District**  
**maha\_king2@yahoo.fr**

Diplômé de l'Ensup de Bamako, il a commencé sa carrière comme professeur d'anglais ainsi que traducteur et guide touristique à Bamako. Il poursuit sa formation avec le « Youth Leadership Training Program » du Cambridge College en 2002 et d'autres formations sur utilisation, la collecte et l'analyse de données au centre ADSDAP de Bamako. Il est directeur du service des relations internationales et de la coopération de la Mairie du District de Bamako depuis 2003 et président de l'ONG Mouvement Malien pour la Promotion de la jeunesse et membre du CA de l'association AMSEA (Association Malienne pour la Sauvegarde de l'Enfance et de l'Adolescence).



**Bassy Diarra**  
**Assistant de la Direction du Jumelage et**  
**de la Coopération Décentralisée**  
**Responsable Développement Urbain**  
**bassydiarra2@hotmail.fr**

Franço-malien ayant quitté le Mali à 18 ans, il a passé 20 en France pendant lesquelles il a été militant politique et a assumé un mandat de maire adjoint à la citoyenneté et à l'urbanisme dans la commune d'Achères, en banlieue parisienne. Il a ensuite accepté de répondre favorablement à la demande du maire de Bamako, de venir travailler dans ses services à partir de septembre 2009, pour s'occuper des projets de développement urbain de Bamako. Très engagé au niveau associatif, il a fondé l'Association Achéroise pour la solidarité internationale en 2000, et AFRICAGORA (Association des décideurs et élus originaires d'Afrique et d'Outremer).



**Juliette Coulibaly Paradis**  
**Urbaniste, conseillère du**  
**Gouverneur du District**  
**juliette.paradis@gmail.com**

Franco-malienne, avec une formation généraliste à Science Po, elle est urbaniste pour les collectivités locales. En tant qu'ingénieur territorial au sein de la Mairie de Montreuil de 2003-2007 elle a réalisé des missions d'urbanisme à la fois opérationnel, stratégique et prospectif. Elle fût de 2007 à 2009 enseignante à l'ESIAU (Ecole Supérieure d'Architecture et d'Urbanisme) à Bamako et est aujourd'hui assistante technique en gouvernance et développement urbain pour le Gouverneur du District de Bamako et intervient en appui à la commission technique développement urbain de la Mairie du District.

# LE JURY\_CO-PRÉSIDENTENCE



## Adama Sangaré

Maire du District de Bamako

Mali

Diplômé à l'Ecole Nationale d'Administration du Mali (maîtrise de droit privé), Adama Sangaré est aussi titulaire d'un Master en Business Administration à l'Ecole des Sciences et Gestion de l'Université du Mali.

Après avoir débuté sa carrière professionnelle comme clerc de notaire et postulant avocat, il s'engage rapidement en politique et est élu, en 1998, 3ème adjoint au Maire de la commune 3, chargé du jumelage, de la coopération décentralisée et de l'état civil.

En 2004, il devient administrateur de l'AGETIPE au titre de l'Association des Municipalités du Mali. La même année, il est élu 2ème adjoint au Maire de la commune 3 chargé de l'état civil, du recensement, des élections, des Affaires Administratives et Juridiques et devient également Président de la Commission jumelage et coopération de la Mairie du District de Bamako.

Après une période de gestion transitoire de 2 ans, il est élu pour la seconde fois Maire du District de Bamako en 2009.

Il est membre de la Section III ADEMA – PASJ (Alliance pour la démocratie au Mali-Parti Africain pour la Solidarité et la Justice) depuis 2003 et membre du Bureau de l'Association des maires francophone (AIMF) depuis juillet 2007.



## Pierre-André PÉRISSOL

Président des Ateliers

pierre-andre.perissol@ville-moulins.fr  
France

Pierre André Périssol est un ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Il est Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

Il a débuté sa carrière professionnelle comme directeur des études de la Ville Nouvelle de Saint Quentin en Yvelines entre 1972 et 1974, puis Président Directeur Général Fondateur du groupe Arcade de 1976 à 1995, et parallèlement, président du Crédit Immobilier de France de 1991 à 1995.

Il a débuté sa carrière politique en 1983, en tant que conseiller de Paris, jusqu'en 1993. Il a été député au parlement de 1993 à 1995, puis de 2002 à 2007. Il est maire de Moulins, préfecture du département de l'Allier, depuis 1995, et président de la Communauté d'Agglomération depuis 2001. Il a été Ministre du Logement de 1995 à 1997.

Il est impliqué dans les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine de Cergy Pontoise depuis 1999, en tant que vice président puis président.

## MINISTÈRES



## Kafougouna Kone

Ministre de l'administration territoriale et des collectivités locales

Mali

Diplômé de l'Ecole Militaire Interarmes, il a pris une part active, en tant que chef d'Etat-major de l'Armée de terre dans l'avènement de la démocratie au Mali en 1991. Après plusieurs fonctions occupées au sein de l'Armée, il est nommé ambassadeur en République de Chine en 1992. En 2001, il devient Délégué général aux élections au Mali. Il occupe le poste de Ministre de la Défense avant de devenir Ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales, poste qu'il occupe depuis 2002. Il est également Officier de l'Ordre national et Commandeur de l'Ordre national du Mali. Depuis 2006, il est Grand Officier de l'Ordre national.



## Yacouba Diallo

Ministre du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme

Mali

Ingénieur de formation, Yacouba Diallo a d'abord acquit une expérience en exploitation et gestion des transports urbains puis a élargit ses compétences au domaine de l'immobilier et de l'aménagement. Il a été directeur de plusieurs services techniques de la Mairie du District ainsi que membre du groupe africain de travail sur les transports urbains en Afrique. Il a été également président directeur général de la Compagnie malienne de navigation et président directeur général de l'Agence de cession immobilière (ACI) depuis 2001, poste qu'il occupait à sa nomination au gouvernement.



## Hamed Diane Semega

Ministre de l'équipement et des transports

Mali

Diplômé de l'École nationale d'administration de Bamako, il s'est spécialisé dans l'administration des projets miniers. Il a été directeur administratif de Canadian Mali Gold Corporation, une société de recherche minière (1990-1992), directeur des opérations de USM Industries pour le Mali (1992-1994), directeur administratif de Golden Star Resources pour le Mali (1994-1997), enfin directeur administratif et juridique de Pan African Resources Corporation (filiale de Golden Star Resources) pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Il a occupé le poste de Ministre des Mines, de l'Energie et de l'Eau avant de devenir Ministre de l'Équipement et des Transports.

## ACTEURS LOCAUX ET NATIONAUX



**Jeamille Bittar**  
**Président de la chambre de commerce et d'industrie Mali**

Président du Conseil Economique Social et Culturel Président de la Chambre d'Industrie et de Commerce du Mali. PDG de la société de transports Bittar et grand acteur du secteur privé dont il tente de faire le levier du développement économique au Mali.



**Souleymane Diabate**  
**Gouverneur du District de Bamako Mali**

Diplômé de l'ENA, section administration publique, M. Diabate a été à la tête de plusieurs arrondissements dès le début de sa carrière, puis commandant de cercle dès 1991. Il a également été au service de différents ministères en tant que chargé de mission et conseiller technique (Administration Territoriale et des Collectivités Locales ; Jeunesse et Sports). Il a été nommé Chevalier de l'Ordre National en 1996 et Officier de l'Ordre National en 2009. Gouverneur depuis mars 2011, il est le supérieur direct des maires des 6 communes de Bamako.

**Seydou Traoré**  
**Ancien secrétaire général du Ministère de l'administration territoriale Mali**



**Fatoumata Konte**  
**Maire de la commune 1 Mali**

Diplômée de l'Ecole Normale Supérieure de Bamako avec une maîtrise en histoire et géographie, elle a d'abord été professeur puis directrice pendant 6 ans d'un centre de réinsertion socio-professionnelle pour jeunes filles handicapées. Elle a également été chargée de formation dans plusieurs structures (APDF, WILDAF-Mali) et présidente d'une association pour la promotion du genre et le développement en Afrique. Elle est aujourd'hui Maire de la commune 1, Vice-présidente de l'Association des Municipalités du Mali, secrétaire générale de la section Adéma PASJ de Bamako et 6ème vice-présidente du comité exécutif de l'Adéma PASJ.



**Youssouf Coulibaly**  
**Maire de la commune 2 Mali**



**Abdel Kader Sidibe**  
**Maire de la commune 3 Mali**



**Moussa Mara**  
**Maire de la commune 4 Mali**

Diplômé en études supérieures comptables et financières (DESCF) et expert comptable, il débute sa carrière en 1997 au sein de la société d'expertise comptable Diarra dont il devient le directeur associé pour l'Afrique 10 ans plus tard. Il est depuis 2002 le secrétaire général de l'ordre des experts comptables et dirige depuis 2005 une école de gestion. Candidat indépendant pour la commune 4 aux élections municipales en 2004 et aux élections législatives en 2007, il lui faut attendre 2009 pour remporter une élection et devenir Maire.



**Boubacar Bah**  
**Maire de la commune 5 Mali**

Diplômé d'Etudes Supérieures en économie du développement et d'une maîtrise en sciences économiques en France, il fut le représentant malien de la BCEAO et de la Banque Mondiale. Il est aujourd'hui directeur fondateur du Bureau d'études, de conseil et d'interventions au Sahel (BECIS), autorité reconnue dans l'économie et l'aide au développement en Afrique de l'Ouest. Il possède une expérience avec de nombreuses institutions présentes dans la région : Agence canadienne de développement internationale, UE, PNUD, FAO... Il est maire de la commune 5 depuis 2009 et président de l'Association des Maires du Mali.

**Souleymane Dagnon**  
**Maire de la commune 6 Mali**

## Mamadou Ouane

Coordinateur du 4eme Projet Urbain  
Mali

## Abdoulaye Sylla

Président de l'ordre des Urbanistes  
Mali



## Abdoulaye Deyoko

Directeur de l'esiau, ancien directeur national de l'urbanisme  
abdoulaye.deyoko@wanadoo.fr // Mali

Il est depuis 2007 directeur fondateur de l'Ecole Supérieure d'Ingénierie d'Architecture et d'Urbanisme (ESIAU) à Bamako. Il a fondé deux bureaux d'études, a été chef de mission à la Direction Générale de l'Urbanisme et de la Topographie au Burkina Faso chargé de l'étude de la stratégie d'aménagement du Grand Ouaga et membre de l'Ordre des urbanistes du Mali. Il a également occupé plusieurs fonctions dans l'Administration malienne (Direction Nationale de l'urbanisme et de la construction) et a enseigné l'aménagement du territoire à Ouagadougou et l'urbanisme à l'Ecole Nationale des Ingénieurs au Mali.

## Sine Aly Badara Pleah

Président de l'ordre des ingénieurs conseils  
Mali



## Baba Alpha Cisse

Président de l'ordre des architectes du Mali  
babaalphaismail@yahoo.fr // Mali

Initialement diplômé d'architecture en Suisse, il a également obtenu un diplôme d'architecture et un diplôme de gestion à Paris. Après avoir travaillé 5 ans à Paris dans un cabinet d'architecte, il retourne en Suisse pour occuper le poste de Secrétaire adjoint de l'Association pour le Développement naturel d'une Architecture et d'un Urbanisme Africains (ADAUA). Cette collaboration le conduit dans beaucoup de pays africains (Mauritanie, Sénégal, Niger, Mali) pour promouvoir l'utilisation des matériaux locaux. Il est aujourd'hui directeur du

## PARTENAIRES DE L'ATELIER



## Christian Rouyer

Monsieur l'ambassadeur de France  
christian.rouyer@diplomatie.gouv.fr // Mali

Diplomate de carrière, Christian Rouyer a servi en Egypte (Le Caire), en Allemagne (Berlin, Munich) et en Espagne (Barcelone), ainsi qu'à l'administration centrale. Il a exercé plus récemment (2005-2010) des fonctions de préfet dans le Jura et dans l'Aube où, comme Délégué local de l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), il a eu à s'impliquer dans différents dossiers de développement urbain



## Nathalie Le Denmat

Responsable "Collectivités et développement urbain" à l'afd  
ledenmatn@afd.fr // France

Nathalie Le Denmat est en charge, au sein de l'AFD, de la division « Collectivités locales et développement urbain ». Ancienne élève de l'école nationale d'administration, elle a rejoint l'AFD en 2006, après plusieurs années passées à la chambre régionale des comptes d'Ile de France à évaluer les finances et les politiques publiques locales mises en œuvre par les autorités territoriales ainsi que par leurs groupements et établissements affiliés. Auparavant, elle était directement engagée auprès d'une collectivité locale (conseil général), dans la mise en œuvre des politiques sociales de lutte contre l'exclusion.



## Hervé Bougault

Directeur de l'AFD Mali  
bougault@afd.fr // Mali

Ancien élève de l'Ecole Normale Supérieure et agrégé d'économie, Hervé Bougault est depuis septembre 2007 directeur de l'agence de l'AFD à Bamako. Il a auparavant occupé les fonctions chargées de mission secteur privé à Conakry, de directeur adjoint de l'agence de Tunis puis de responsable de la Division Recherche économique et sociale au sein de la Direction de la Stratégie au siège de l'AFD..



**Patrick Pincet**  
**Directeur de cabinet du Maire de Strasbourg**  
 France

Titulaire d'un DESS d'urbanisme et diplômé de l'institut d'études politiques de Paris, je suis administrateur territorial. Ma carrière professionnelle s'est partagée entre neuf années comme secrétaire général adjoint de la mairie de Belfort, et dix années comme sous-préfet. Je suis depuis 2008 directeur du cabinet du maire de Strasbourg et du président de la communauté urbaine de Strasbourg. Je suis chargé en particulier des dossiers de coopération entre Bamako et Strasbourg. J'assure par ailleurs régulièrement des cours à l'ENA, à l'INET (institut national des études territoriales) et à l'IEP de Strasbourg.



**Rolland Boehler**  
**Chargé de mission pour le District auprès des institutions européennes et régionales.**  
 rolland@atheo.fr // France

Ancien professeur, j'ai travaillé dans des directions commerciales d'enseignes nationales de distribution, puis d'agences internationales de communication. Depuis 1986, dirigeant fondateur d'une agence de marketing opérationnel et stratégique à Strasbourg. Collaboration importante avec des élus nationaux ou régionaux. Coordinateur du dossier "Tramway Bamako" entre les institutions maliennes (présidence, ministère, district) et les opérateurs privés. Chargé de mission pour le District de Bamako auprès des institutions européennes et régionales.



**Marion Boissel-Chagnard**  
**Agence d'urbanisme de Lyon**  
 m.boissel-chagnard@urbalyon.org // France

Géographe-urbaniste de formation, j'ai intégré l'Agence d'urbanisme de Lyon en 1998. Mon profil polyvalent m'a amené à traiter des questions d'habitat (Programme Local de l'Habitat), et de planification à plusieurs échelles (document de planification échelle intercommunale et locale-SCOT et PLU) et à me former sur les logiciels SIG. J'ai été amenée à développer depuis plusieurs années une expertise poussée sur les questions foncières tant d'un point de vue de l'étude que des questions opérationnelles. J'exerce à l'Agence d'urbanisme de Lyon le poste de Chargée d'études Foncier/Planification/SIG.



**Emilie Maehara**  
**Ministère Français des Affaires étrangères et européennes**  
 emilie.maehara@diplomatie.gouv.fr// France

Emilie Maehara est chargée de mission pour la coopération urbaine au MAEE. Elle est en charge de projets bilatéraux, du suivi d'organisations multilatérales et du Partenariat français pour la ville et les territoires, plateforme multi-acteurs de valorisation de l'expertise urbaine française à l'international. Elle a été chargée des relations internationales au cabinet de Fadela Amara, Secrétaire d'Etat chargée de la politique de la ville. Elle a été consultante du CIEDEL (centre international d'études sur le développement local). Elle avait auparavant exercé comme consultante pour les collectivités locales françaises

## MAIRES OU REPRÉSENTANTS DE MUNICIPALITÉ



**Khalifa Ababacar SALL**  
**Maire de Dakar**  
 Sénégal

Instituteur de formation, titulaire de deux maîtrises d'histoire et droit constitutionnel; Il devient Ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé des Relations avec les Assemblées en 1995, puis Ministre du Commerce et de l'Artisanat. Il est élu député à l'assemblée nationale en 2001. Aux élections locales de 2009, il dirige la coalition « S'unir pour un Sénégal debout » qui l'emporte sur le Parti démocratique sénégalais au pouvoir et devient Maire de Dakar.



**Ahmed Ould Hamza**  
**Maire de Nouakchott**  
 Mauritanie

Très mobilisé dans le milieu associatif et humanitaire, il est un promoteur de la culture et du sport. Au titre de ses activités, il est Président de l'Association des Maires de Mauritanie, président de la commission permanente aide humanitaire, membre du bureau de l'Association Internationale des Maires Francophones, du bureau de l'Organisation des Villes Arabes (OVA), de l'OVI, de l'ADU, du bureau de l'Assemblée Régionale et Locale Euro Méditerranée (ARLEM), du comité de régions de l'UE, du bureau permanent de Cité et Gouvernement Locaux Unis d'Afrique. Il est Président de l'Alliance franco-mauritanienne à Nouakchott (3ème mandat). Il a été également membre du bureau exécutif et trésorier du comité olympique national.



**Cheick Bamba Dieye**  
**Maire de Saint-Louis**  
 maire@villedesaintlouis.com // Sénégal

Ingénieur diplômé en Génie Civil, il est spécialiste dans les domaines des transports, de la gestion du cadre de vie et de l'aménagement du territoire. Après avoir débuté sa vie professionnelle comme directeur de publication du journal Ndiggël, il a été directeur technique, puis fondateur-gérant de sociétés privées dans les secteurs du bâtiment, des travaux publics, du cadre de vie et de la gestion de projets. Député à l'Assemblée Nationale du Sénégal depuis juin 2007, il a été élu Maire de la ville de Saint Louis en avril 2009. Membre du Front pour le Socialisme et la Démocratie – Benno Jubël, il en est devenu le Secrétaire Général en juin 2002.



**Jean-Michel Moulod**  
**Maire de Grand-bassam**  
 moulod\_jm@yahoo.fr // Côte d'Ivoire

Ingénieur diplômé des Travaux Publics de l'ENSTP d'Abidjan, ainsi que de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris, Jean Michel Moulod a été directeur général du Port Autonome de San Pedro de 1973 à 1981, puis Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan de 1981 à 1998. Il a par la suite exercé la fonction de ministre des Infrastructures Economiques. Il est, depuis 2001, député – maire de la Commune de Grand Bassam.

**Abdoulaye Camara**  
**Maire de Kayes**  
 Mali

**Franck A.Krah**  
**Conseiller du Maire de Monrovia**  
 fkrah@mcc.gov.lr // Libéria

Je suis conseiller du maire de Monrovia et coordinateur du projet MCC IMPAC dont l'objectif est la collecte en porte-à-porte des déchets dans les quartiers pauvres de Monrovia. Spécialiste de la gestion urbaine, je coordonnais auparavant le soutien technique dans le cadre de la réforme de modernisation du Monrovia City Corporation. J'ai été également Directeur exécutif du secrétariat national de l'habitat au Ministère de la planification et des affaires économiques. Je conduis actuellement la définition de la politique de logement urbain du Libéria et je travaille sur un projet d'adressage des rues et sur un projet de gestion des infrastructures et des services municipaux pour la municipalité de Monrovia.



**Moukaram Ocen**  
**Maire de Porto-Novo**  
 maire@villedeportonovo.com // Bénin

Diplômé en gestion des Entreprises et Administrations, Moukaram Ocen a été promoteur et co gérant de la Société Saranabu de 1993 à 2000, puis promoteur Gérant des Sociétés Liquick Distribution Sarl et International Multi Services Bénin. De 2007 à 2008, il a occupé le poste de Directeur du Département Logistique et Transport du Groupe Saranabu. Puis en 2008, il a accédé au poste d'élu conseiller municipal du 4ème arrondissement de la Ville de Porto Novo, avant d'être élu maire de la ville de Porto Novo et président du conseil municipal en juin 2008.



**Yankhoba Diatara**  
**Premier adjoint au maire de Thies**  
 ydiatara@gmail.com // Sénégal

Titulaire d'une maîtrise en droit des affaires, d'un DEA en droit privé général et d'un MBA à l'ESG de l'UQUAM à Montréal, j'ai participé à plusieurs rencontres : le sommet de la francophonie (Beyrouth-2002), les colloques de l'Association Internationale des Maires Francophones (Paris-Montréal-2004/2006), deux colloques organisés par l'Association mondiale des grands métropoles (2004), et à l'assemblée générale des Maires pour la Paix à Hiroshima(2009). Je prépare en ce moment une thèse d'état sur le sujet « Quelles réformes fiscales pour une meilleure gestion des collectivités locales au Sénégal ». Je suis aussi vice-président de l'association des maires du Sénégal (AMS) depuis 2010.

**Walter Okeyo Mbata**  
**Conseiller du Maire de Nairobi**  
 Kenya

**Soulé Alagbe**  
**Maire de Parakou**  
 Bénin



**Valentin Bayiri**  
**Chef du service suivi et planification des projets à la direction des études et de la planification, Ouagadougou**  
 bayiritino@yahoo.fr // Burkina Faso

Je suis géographe aménageur, spécialiste de SIG et manager de projet urbain. En charge du département des études et projets municipaux de la Direction des Etudes et de la Planification, manager du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou, du Projet d'Assainissement des Quartiers Périphériques et responsable de la conception des projets de quartiers de Ouagadougou financé par l'Union Européenne. J'ai participé à la conception et à la recherche de financement de 7 projets urbains, dont 5 ont été retenus par l'UE.

**Marie Dalliah**  
**Responsable des relations internationales de Banjul**  
 Gambie



## **Murat Alökmen**

**Directeur de l'urbanisme de Diyarbakir**  
Turquie

En 1999, il a terminé ses études à la Faculté d'Architecture et d'Ingénierie de l'Université de Dicle à Diyarbakir. Il a commencé à travailler en tant qu'architecte à la mairie d'arrondissement de Kayapınar (Diyarbakir). De 2001 à 2005, il a pris place dans le comité de protection des entités culturelles et naturelles du Ministère de la Culture en Turquie. En 2005, il est revenu à la mairie d'arrondissement de Kayapınar et depuis 2008, il travaille en tant que Directeur du Département de l'Urbanisme et de la Planification Urbaine de la Mairie Métropole de Diyarbakir. Il parle couramment le Turc, l'Anglais, le Kurde et l'Arabe.

## **INSTITUTIONS ET PARTENAIRES INTERNATIONAUX**



## **Alioune Badiane**

**Responsable Afrique et Proche-Orient pour ONU-Habitat**  
alioune.badiane@unhabitat.org // Kenya

Je suis urbaniste et planificateur régional avec une expérience des administrations centrales et locales, ainsi qu'au niveau international. J'ai accumulé trente ans d'expérience à l'ONU ainsi que dans l'administration (Ministères de la Planification économique, du Logement, du Développement Urbain et de l'Environnement, de l'Intérieur et de la Décentralisation). J'ai rejoint le UNCHS (Habitat) et j'ai, depuis, dirigé, géré et coordonné les projets et programmes régionaux et nationaux des Nations Unies en Afrique, dans les pays arabes et dans la région des Caraïbes.



## **Nthato Minyuku-Gobodo**

**Secrétaire générale de l'African Planners Association**  
nthatogobodo@gmail.com // Afrique du Sud

She is an international expert in urban management and development policy formulation. She is a consultant for the World Bank in South Africa. She has a Bachelor degree in Architectural Studies and a Masters degree in City Planning and Urban Design. She is Deputy President of the South African Planning Institute. She is also Coordinator of the African Planning Association Secretariat, responsible for growing the pan-African network of professional planning organisations. She is a Ministerial-appointed Member of the South African Council of Planners and sits on the National Planning Commission's National Spatial Vision working group in the Presidency.



## **Mamadou Diagne**

**Conseiller régional de Cities Alliance pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest**  
mdiagne@citiesalliance.org // Côte d'Ivoire



## **Kabir M. Yari**

**Président du NITP - Nigerian Institute of Town Planners**  
kmyari@nitpng.com // Nigéria

Géographe et urbaniste, il a commencé sa carrière au Ministère fédéral des Travaux et du Logement, avant de rejoindre la Banque de développement urbain du Nigeria. Il a travaillé ou collaboré étroitement avec les institutions multilatérales et des organismes comme la Banque mondiale, l'Organisation des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-HABITAT) et l'Alliance des villes, pour la préparation des projets et programmes urbains. Kabir Yari est actuellement le président de l'Institut nigérian des urbanistes et vice-président du Consolidated Appeal Process (CAP) pour l'Afrique de l'Ouest.



## **Laura Petrella**

**ONU-Habitat, responsable des réseaux professionnels**  
laura.petrella@unhabitat.org // Kenya

Italienne, architecte spécialisée en aménagement du territoire appliqué aux pays en développement, elle a commencé sa carrière sur les problématiques d'eco-développement à Ouagadougou et Zinder (Niger), et sur les relations entre habitat et environnement dans la lagune de Venise. En 1995 elle a rejoint ONU-HABITAT à Nairobi où elle s'est occupée d'amélioration des quartiers spontanés, de pauvreté urbaine et de sécurité dans les espaces publics. A l'heure actuelle, elle fait partie de l'équipe Environnement Urbain et Aménagement du Territoire d'ONU-HABITAT, et s'occupe plus particulièrement de l'amélioration des systèmes d'aménagement urbain, et de l'évaluation de l'appui international à l'aménagement urbain.

## **Ashraf Adams**

**Président du SAPI - South African Planning Institute**  
ashraf.adams7@gmail.com // Afrique du Sud

## PERSONNALITÉS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE ET REPRÉSENTANTS DES ATELIERS



### Luc Raimbault

**Directeur Général Adjoint de l'Agglomération de Cergy-Pontoise, secrétaire du CA des Ateliers.**  
luc.raimbault@cerygpontoise.fr // France

Ingénieur en Génie Civil et Bâtiment, il a travaillé 15 ans pour une grande entreprise française de BTP avant de reprendre des études en urbanisme et en aménagement. Spécialiste de la maîtrise d'ouvrage territoriale il a travaillé au Conseil Général des Yvelines avant de rejoindre Cergy-Pontoise en 2002. Secrétaire du Conseil d'Administration et membre des Ateliers depuis 2005, il fut expert transversal en 2005 à Porto-Novo puis co-pilote en 2009, participant à Huludao en 2009, co-pilote des ateliers de Saint-Louis en 2010 et prépare ceux de Thiès pour 2012.



### Eric Noir

**Directeur technique de WSP Green by Design.**

eric.noir@wspgroup.co.za // Afrique du Sud

Architecte, urbaniste, spécialiste en matière de développement durable pour l'environnement bâti, Eric Noir est directeur de WSP GREEN by DESIGN depuis 2002. Ce bureau spécialisé de consultation en développement durable est à l'origine de la plupart des bâtiments "verts" en Afrique du Sud. Eric Noir est aussi membre du conseil de direction du "Conseil du Bâtiment Vert d'Afrique du Sud", directeur pour la région Afrique du programme de travail de l'Union Internationale des Architectes (UIA) intitulé "Architecture pour un Future Durable". Il a également travaillé pendant 12 ans comme urbaniste.



### Nicolas Buchoud

**Urbaniste, fondateur de Renaissance Urbaine, administrateur des Ateliers**  
nbuchoud@yahoo.fr // France

Expert international en politiques urbaines. Diplômé de Sciences Po, du Cycle d'Urbanisme de Sciences Po et titulaire d'une maîtrise d'histoire chinoise, il a dirigé plusieurs ouvrages collectifs dont La ville stratégique (CERTU, 2008). Délégué international du CFDU, il anime de nombreux réseaux professionnels internationaux. Expert régulier auprès d'ONU Habitat, fondateur en 2006 de l'agence de conseil Renaissance Urbaine, ancien Conseiller du Président du Conseil régional d'Ile-de-France. Il a participé au jury des Ateliers à Vitoria 2009, coordonné la participation des Ateliers au Forum urbain mondial de Rio en mars 2010, et contribué depuis trois ans au développement des Ateliers en Afrique de l'ouest.



### Sébastien Philippe

**Architecte, directeur de l'agence Edificare et du centre de recherche Mémoria**

edificare@orangemali.net // Mali

Sébastien Philippe, architecte franco-malien féru d'histoire, s'intéresse dès son installation à Bamako en 2001 aux origines et à l'évolution de la ville. Il n'a cessé, depuis, d'enrichir sa documentation. Il est l'auteur de l'ouvrage "Une histoire de Bamako" (2010). Il représenta l'ordre des architectes du Mali au sein du Comité du centenaire de Koulouba. Il est également l'auteur de l'exposition de ce centenaire, l'architecte du musée historique Arsène Klobb de Tombouctou et l'auteur de son exposition permanente.



### Bernard Gsell

**Directeur Général ES Energies France**

ES Energies du groupe EDF est une société de commercialisation d'électricité, de gaz, de services associés à la fourniture et de services d'éco-efficacité énergétique. Elle est très impliquée dans les projets d'efficacité énergétiques de la ville de Strasbourg et la Région Alsace. Bernard Gsell est également Président de la société ES Développement durable active dans la production hydro-électrique et les énergies renouvelables. Il a réalisé une carrière transverse essentiellement dans le groupe EDF dont 6 années détaché auprès de la société de Production suisse ALPIQ. Il est membre actif de l'Association Valaisanne des Producteurs d'Energie Electrique

## AUDITEURS APPROUVÉS

### Mai Linh Cam

**Chef de projet à l'AFD**  
camml@afd.fr

### Ellen Pratt

**Spécialiste du Développement urbain, municipalité de Monrovia**  
ellen.pratt@mcc.gov.lr // Libéria

### Zoumana DIAWARA

**Directeur des Services Techniques de la Ville de Kayes**  
Mali



### Ebru Okmen

**Directrice des relations internationales de Diyarbakir**  
ebruokmen@diyarbakir.bel.tr // Turquie

Je suis diplômé à Bruxelles en transports et logistique et en sciences commerciales. Après avoir travaillé au sein du département planning et achats de plusieurs sociétés belges (Danone Belgium, ABX Belgium, ELCO-LAMINATING) je suis partie à Stockholm où j'ai travaillé comme assistante à l'Attaché économique et commercial auprès de l'Ambassade de Turquie. Je travaille depuis 2004 au sein du département des relations internationales de la Mairie Métropole de Diyarbakir et j'en suis la responsable depuis 2010. Je parle couramment le Turc, le Français, l'Anglais et le Suédois.

# COMPTES-RENDUS DES CONFÉRENCES

## L'histoire de Bamako

### Conférenciers :

**Bakari KAMIAN - historien & géographe**

**Filifing SAKO - anthropologue**

---

A l'arrivée des français, en 1883, Bamako n'est qu'un village d'environ 700 âmes. Ici débute son histoire urbaine, en rive nord.

*« Bamako, la mare aux caïmans ».*

La période coloniale est marquée par d'importants investissements qui établissent peu à peu une structure urbaine autour des 4 quartiers anciens : Niaréla, Dravéla, Bagadadji, Bozola.

L'arrivée du chemin de fer, en 1904, marque un tournant décisif puisqu'il connecte directement Bamako au vieux continent via Dakar. Le vaste territoire colonial qui se nomme à l'époque Soudan Français regroupe alors la plus importante communauté française (expatriée) au monde.

En 1908, Bamako acquiert le statut de capitale, après transfert de Kayes, et compte 8000 habitants.

Le centre-ville fait l'objet d'un programme de modernisation en 1931 sous l'impulsion du gouverneur Terrasson de Fougères. La 1<sup>ère</sup> route bitumée voit le jour en 1950.

Enfin, le projet de 1<sup>er</sup> pont (pont des Martyrs), s'il est initié par les Français, sera réalisé par les Maliens dans les années 60 et marquera le début d'une aire nouvelle pour Bamako ; celle, en rive sud, de l'émergence d'une identité de ville contemporaine malienne marquée par une extraordinaire croissance urbaine. Après l'indépendance (22 septembre 1960) Bamako investit alors la rive sud, et, sans obstacle géographique ni réels éléments de structure urbaine, se déploie progressivement, puis sur un rythme exponentiel à partir des années 70, à perte de vue jusqu'à atteindre le cap 2 millions d'habitants en 2011.

*« Peu à peu Bamako escalade les collines et plonge dans les ravins, et se déverse sur la rive droite ».*

*« Bamako est une ville champignon ».*

### Aujourd'hui, Bamako souffre de nombreux maux :

*« Si vous arrivez à rester 2h au Grand Marché, ce sera vraiment un exploit »*

*« On ne respire plus à Bamako, c'est une ville insalubre »*

*« Les halles de Sogoniko, ça me rappelle la cour des Miracles à Paris »*

### Mais elle a des atouts à valoriser :

- » Implantée sur un site géographique de qualité : en bordure du fleuve Niger, au contact de la chaîne des Monts Mandings,
- » Une ville pivot à l'échelle Sous-régionale :
  - A la croisée des flux commerciaux,
  - Un point de convergence et de rencontre de différents peuples et langues, assurant un brassage des cultures.

Enfin, Bakari KAMIAN conclut par une recommandation relevant de l'aménagement du territoire : développer des villes satellites secondaires attractives, organisées autour de pôles économiques industriels complémentaires à Bamako, à même de fixer les populations. Une réponse capable, à terme, de contenir l'extraordinaire croissance de la ville.

*« Le futur de Bamako me désespère » .*

*« Il faut que l'autorité politique s'exerce ».*

## La planification urbaine à Bamako

**Conférencier : Moussa KONATE – Chef de la cellule de planification de la Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DNUH)**

**Modérateur : Oumar KONATE – Directeur CTAC**

---

### Présentation des outils de planification locale :

Il existe actuellement pour Bamako deux outils de planification, complémentaires l'un et l'autre, tant sur l'échelle territoriale que sur leur nature :

- » Un Schéma Directeur (SD - document de 1<sup>er</sup> degré) élaboré en 1981 et révisé 4 fois. Le document opposable date de la révision de 1995, celle de 2002 n'a pas encore été approuvée. En théorie, document de stratégie territoriale globale à l'échelle du District, il devrait contenir l'expression d'une vision territoriale globale, croisant l'ensemble des enjeux, il s'avère dans les faits que le SD traduit plutôt une approche sectorielle de l'organisation spatiale du territoire. Juridiquement, il a une validité de 20 ans et doit être révisé tous les 5 ans,
- » Un Plan d'Urbanisme Sectoriel (PUS - document de second degré) qui doit permettre une déclinaison opérationnelle des objectifs portés par le SD. LE PUS des communes 1, 4 et 6 est approuvé, celui des communes 2, 3 et 5 est en cours d'élaboration.

Il n'y a donc ni unité, ni cohérence des documents de planification à l'heure actuelle. Le débat engagé avec la salle a permis de lister les raisons de cette situation.

## Un Schéma Directeur trop centralisé dans son élaboration, une gouvernance qui n'est pas à la bonne échelle, et des responsabilités mal assumées :

« Il n'y a pas de pilote dans l'avion, il n'y a pas d'équipage chargé d'en assurer la maintenance ».

La faible efficacité des documents de planification, et particulièrement du SD, relèverait :

- » D'un processus d'élaboration des orientations stratégiques pas assez participatif, et de fait, pas assez partagé :
  - L'implication des collectivités territoriales pourrait être renforcée tout au long du processus (au-delà du séminaire d'échange de 10 jours orienté sur le diagnostic partagé du territoire),
  - L'implication des acteurs socio économiques, des différents groupes de pression représentant la société civile, et plus largement des citoyens, est insuffisante,
- » D'une faible diffusion du document auprès des acteurs institutionnels ne garantissant pas son appropriation,
- » D'une gouvernance mal adaptée, ne favorisant pas les conditions de mise en œuvre du SD. Ainsi, si l'Etat pilote l'élaboration du SD (confiée généralement à un prestataire privé sur appel d'offre), sa mise en œuvre revient à la collectivité territoriale (District de Bamako), responsabilité difficile à assumer puisque les compétences en matière de développement urbain ne s'exercent pas à son niveau (services déconcentrés de l'Etat, Gouvernorat du District, communes). Cette responsabilité pourra s'exercer dès lors que la réforme institutionnelle qui devrait doter le District de Bamako des pleines compétences (les 6 communes devenant arrondissement), et élargir son périmètre en absorbant quelques communes périphériques, sera aboutie,
- » D'une échelle territoriale mal adaptée à la réalité vécue. Ainsi, le SD de Bamako n'a pas évolué dans son périmètre, alors que la croissance urbaine a déjà dépassé les limites du District et que, plus largement, l'aire urbaine de Bamako s'étend aux communes périphériques. Aussi, si la réforme institutionnelle en cours visant à élargir le périmètre administratif de Bamako est un début de réponse, il est également capital que le futur SD de Bamako articule sa vision stratégique avec les SD des territoires limitrophes, de sorte que la réalité de cette interdépendance territoriale vécue devienne aussi une réalité de projet territorial politique.

## La mobilité urbaine

### Conférenciers :

**Djibril SIDIBE – Directeur de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains (DRCTU)**

**Malick KASSE – Direction Nationale des Transports (DNT)**

**Modérateur : Oumar KONATE – Directeur CTAC**

---

### Données générales :

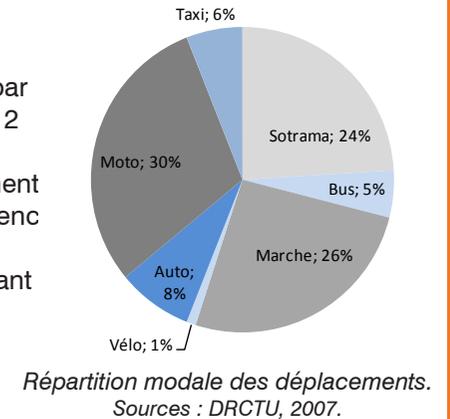
- » Une moyenne de 50 000 échanges quotidiens par heure de pointe entre les deux rives du fleuve, via 2 ponts (bientôt 3),
- » La structure du réseau routier est essentiellement radiale, depuis le centre-ville historique / Convergence forte des déplacements vers le centre-ville,
- » Bamako est dotée d'un Plan de circulation datant de 1988.
- » 2 millions de déplacements par jour.

### Les principaux problèmes constatés :

- » Un centre-ville asphyxié,
- » De nombreux autres points de congestion (ponts, place de la Liberté, carrefour du Monument de l'Indépendance, carrefour Gabriel TOURE),
- » Une circulation difficile sur les grands axes (bd du Peuple, avenue Alqoods, avenue Cheick ZAYED, rue 40 Missira),
- » Des problèmes de stationnement, et d'envahissement des voies de circulation par le stationnement,
- » Globalement, des vitesses moyennes de déplacement très faibles,
- » De mauvaises conditions de sécurité pour les deux-roues.

### La situation sur le transport collectif urbain (TCU) :

- » Existence d'une Autorité Organisatrice des Transports en Commun ayant pour objets :
  - de déterminer les axes TC & les points d'arrêts,
  - de créer, en conséquence, les conditions d'exploitation de lignes pour les opérateurs privés,
- » Le transport collectif est actuellement organisé à Bamako comme suit :
  - Le secteur public structuré (Compagnies de Bus), peu représenté,
  - Le secteur privé informel prédominant assurant plus de la moitié de l'activité TCU, organisé en entreprises individuelles de transport collectif disposant d'un ou plusieurs véhicules (Sotrarna, taxis et Duruni),



- Un parc de véhicules en majorité de petite capacité (mini bus, bâchés, taxis) s'adaptant à une circulation difficile,
- » Difficultés constatées :
  - Globalement, une offre insuffisante (inexistence d'une offre de masse, fréquence insuffisante aux heures de pointe), des véhicules vétustes,

### Les projets à l'étude et les axes de réflexion :

- » Amélioration des déplacements TCU :
  - En centre ville : anneau Sotrama (projet en cours de réalisation),
  - Projet en réflexion de réalisation deux lignes TC structurantes & performantes (tramways) Est-Ouest & Nord-Sud (articulation rive droite-rive gauche),
  - Restructurer la gare routière de Sogoniko,
  - Renouveler le parc de taxis,
  - Développer le transport urbain fluvial,
- » Amélioration des flux routiers :
  - Très prochainement, mise en service d'un 3ème pont à l'aval des ponts existants (bientôt un 4ème en amont ?),
  - Idée de réalisation d'une voie sur berge reliant le Pont des Martyrs au 3ème Pont (rive gauche),
- » Aménager des pistes cyclables sur trois voies prioritaires (Avenue CEDEAO, Avenue Al Qoods, Avenue C. Zayed),
- » Projet d'étude de définition d'une stratégie d'ensemble sur la mobilité urbaine à l'échelle du District, selon un concept de multimodalité et d'une meilleure articulation avec les projets de développement urbain (résidentiel, ...)

## Le fonctionnement du commerce à Bamako

**Conférencier : Moussa DIAKITE – économiste – modérateur de la concertation Etat/Secteur privé**

**modérateur@afribone.net.ml**

**Modérateur : Oumar KONATE – Directeur CTAC**

---

Il ressort d'une lecture rapide d'une vision macro-économique que le poids de l'activité commerciale liée au secteur informel représente 65% du PIB. Cette prédominance (1er secteur d'activités économiques) doit être relativisée par la carence du secteur productif, quasi inexistant.

*« L'économie malienne est dominée, non pas par les entreprises industrielles (indicateur de progrès car source d'investissements), mais par des sociétés de services hypertrophiées par la branche commerciale ».*

Cette situation implique en amont un volume d'importation très important de marchandises, afin de répondre aux besoins des habitants ; s'il engendre, à ce stade, d'importantes recettes fiscales (taxes douanières), ce système montre également ses limites puisqu'il rend le Mali dépendant des fluctuations de l'économie mondiale.

*« Le commerce d'importation simple n'a jamais été une source de croissance et de développement ».*

A l'échelle de Bamako, l'activité économique est dominée par le commerce informel ; activité urbaine majeure, surreprésentée. Ainsi :

- » 71% des actifs urbains travaillent dans le secteur informel, et particulièrement commercial,
- » Le commerce de détail représente 95% du secteur commercial,
- » Plusieurs dizaines de milliers de petits commerçants (boutiques, échoppes, étals),
- » La place des femmes est grandissante, mais elle n'est pas majoritaire,

La ville de Bamako fût et reste un important carrefour de négoce et de brassage socio culturel. Le commerce et la ville représentent une entité inséparable.

*« Le commerce est la fonction vitale de la Cité ».*

*« Le commerce informel n'est pas un épiphénomène, il représente une donnée permanente, et constitue un véritable facteur de cohésion et de stabilité sociale » (65% des maliens vivent en dessous du seuil de pauvreté et trouvent donc avec cette activité le minimum de ressources pour survivre).*

Pour autant, l'informel reste, par nature, un faible pourvoyeur de ressources fiscales locales, sans compter les maux qu'il provoque sur le plan urbain, dont un principal : l'envahissement de l'espace public (trottoirs, rues, ...) contraignant les déplacements (piétons, véhicules particuliers, transports collectifs, livreurs, ...).

### Perspectives :

- » En ne créant pas de richesses d'investissement pour ses promoteurs, Mr DIAKITE considère que « le commerce informel renforce la pauvreté ». Il est ainsi suggéré aux acteurs économiques institutionnels d'inciter les commerçants à s'orienter progressivement vers le secteur productif pour garantir des profits stables, et plus largement, pour contribuer à un développement économique durable du pays,
- » Souhaits de créer un nouveau centre commercial en rive droite, et de tendre vers une spécialisation des marchés existants,
- » Un participant souligne une autre vertu du commerce informel ; celle de sa souplesse temporelle. Ainsi, différents commerçants peuvent s'établir sur un même emplacement selon les heures de la journée ou les saisons d'une année. Cette diversité des produits proposés, corrélée à une optimisation de l'usage de l'espace urbain, représente un véritable atout pour une ville qu'il s'agit de valoriser en cherchant à mieux l'intégrer dans un système urbain parfois trop rigide.

## Sociologie urbaine de Bamako

**Conférencier : Hamidou MAGASSA – socio économiste – consultant SERNES  
hamidou.magassa@yahoo.fr**

**Modérateur : Oumar KONATE – Directeur CTAC**

---

Bamako, ville récente établie en rive gauche par les colons fin du XIXème, constitue un fort pôle migratoire, à la fois d'arrivée et de transit à l'échelle Sous-Régionale. Cette attractivité s'explique notamment par sa situation géographique centrale en Afrique de l'Ouest et le poids de ses fonctions commerciales.

D'une façon générale, il existe à Bamako une relation ténue entre l'homme et son territoire. « *Le territoire est un pouvoir* ».

Les quartiers historiques du Rail Da & Sotuba restent chargés de symbolismes liés aux cultes traditionnels (animisme, islam) qui s'y pratiquaient. « *Le Rail Da est le cordon ombilical fétichisé* ».

Bamako est une ville de dualités : « *Bamako la paradoxale* »

» Elle demeure tiraillée entre urbanité et ruralité,

» La ville est un corps humain dont deux de ses organes majeurs se trouvent séparés par le fleuve :

- Rive gauche : « le ventre de Bamako » = lieu de concentration du pouvoir et du commerce,
- Rive droite : « la tête de Bamako » = territoire dominé par la fonction résidentielle.

» La colline du Savoir (site de Badalabougou en rive droite) entretient, encore aujourd'hui, une dialectique avec la colline du Pouvoir (rive gauche). Ainsi, les étudiants, établis sur la colline du Savoir (fonctions universitaires) représentent toujours une source d'inquiétude pour l'Etat, incarné par la colline du Pouvoir (Palais Présidentiel), en mémoire au soulèvement étudiant de 1991 initiateur de la Révolution.

### Perspectives :

» « L'avenir est en rive droite, réfléchir en rive nord c'est s'inscrire dans le passé »:

Mr Magassa milite pour une prise de conscience de la rive droite, et revendique d'assumer cette réalité de la ville en cherchant, notamment, à mieux l'organiser et à y transférer des fonctions de pouvoir. « La centralité à Bamako c'est le pouvoir ».

» « La colline du savoir est une colline de l'ignorance ». Il dresse également un tableau sombre sur le système éducatif, déficient, et suggère une réforme du système d'enseignement.

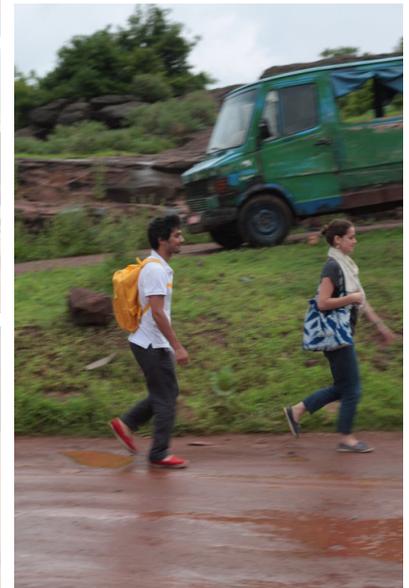
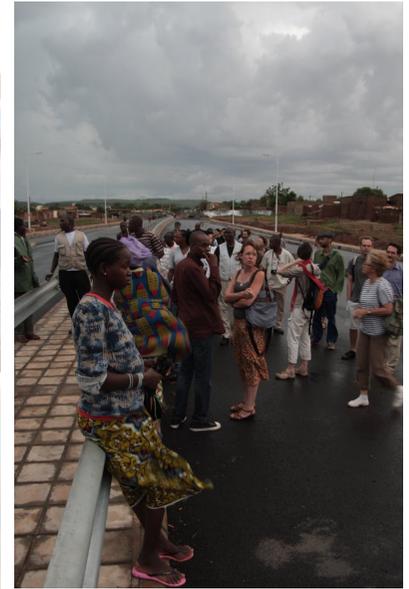
» Il met l'accent sur une mise en valeur et une (ré)appropriation du fleuve. Selon lui, la construction des ponts a détourné les bamakois d'usages historiques du fleuve (pêche, embarcadères, lieu de détente, ...), minoritaires aujourd'hui.

« *Le fleuve est une poubelle domestique, industrielle et politique* ».

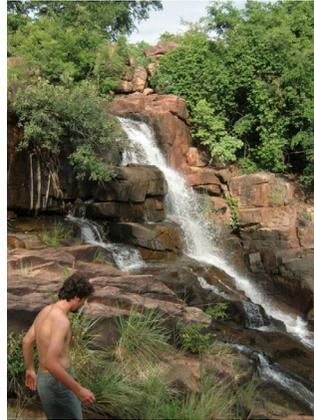
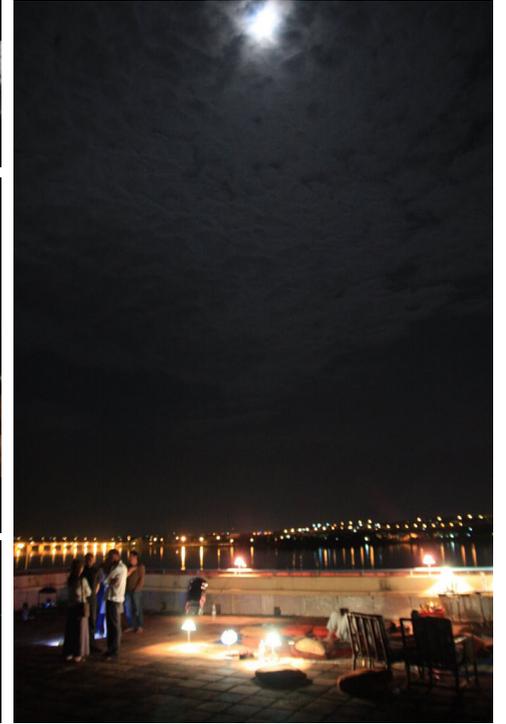
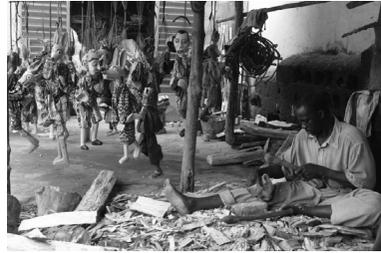
« *Avec les ponts, les bamakois ont enjambé le fleuve et ne s'y sont plus arrêtés* ».

» Enfin, Mr Magassa milite pour l'affirmation d'une identité malienne (non occidentale) assumant la coexistence du droit positif & du droit coutumier, en l'actant au niveau constitutionnel. Cette réalité ainsi reconnue et encadrée juridiquement pourrait permettre de régler les situations conflictuelles liées à la gestion du foncier. En effet, aujourd'hui, plusieurs entités peuvent revendiquer un droit de gestion du sol (Etat, District, chefs coutumiers).

# IMAGES



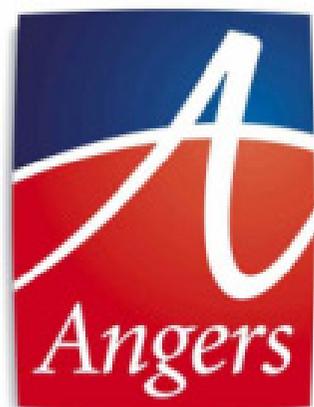








# REMERCIEMENTS



L'AFTRP accompagne les communes et les intercommunalités franciliennes dans leurs projets d'aménagement : implanter des activités économiques, développer des programmes de logement de qualité, restructurer ou aménager des quartiers où il fait bon vivre...

L'ambition de l'AFTRP est d'être aux côtés des élus pour prendre pleinement en compte les impératifs du développement durable, c'est-à-dire « répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ».

Depuis 2005, l'AFTRP est le principal soutien financier des Ateliers.