



les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine
Bamako, Mali – du 9 au 23 juillet 2011

METROPOLE DE BAMAKO

*Appel à candidatures en vue de la sélection des 21 participants internationaux
de cet atelier de production collective de stratégies et projets de développement urbain*

LES NOUVELLES CENTRALITES



**Proposer un système de centralités urbaines attractives,
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

Dans le contexte de la préparation du quatrième Projet Urbain du Mali (PUM4) et dans l'élan du 1er « forum du développement urbain de Bamako » qui s'est tenu en février 2010, le Maire du District de Bamako a sollicité, avec ses partenaires, l'association française Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise pour organiser à Bamako un atelier international de professionnels selon leur méthode originale.

L'idée de cet atelier a été conçue en avril 2010, lors de la participation au jury de l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine qui s'est tenu à Saint-Louis du Sénégal sur le thème « Saint-Louis 2030, nouvelle métropole africaine » de M. Mamadou Wadidje, conseiller municipal du district de Bamako, accompagné de M. Oumar Konaté, Directeur Général de la cellule technique d'appui aux communes. La mairie du District de Bamako s'est alors montrée intéressée par la démarche, pour la qualité des propositions produites et l'espace de débat ainsi créé sur les questions urbaines.

Le Maire du District, M. Adama Sangaré, souhaite valoriser dans le cadre de ces Ateliers l'appui des collectivités françaises en coopération décentralisée avec Bamako. En effet, elles interviennent dans le champ du développement urbain, dans les secteurs complémentaires de la planification urbaine : création d'une agence d'urbanisme, mobilité urbaine, assainissement, accès aux services de base pour la population. Les collectivités locales de la Ville d'Angers, de la Communauté Urbaine de Lyon et de la Ville de Strasbourg ont toutes participé au premier forum du développement urbain de Bamako en février 2010, se sont rencontrées et entreprennent de se coordonner sous l'impulsion du Maire de Bamako. Ainsi, la ville d'Angers a été désignée par Bamako comme chef de file des coopérations décentralisées françaises avec Bamako pour les années 2010 et 2011. La Ville de Strasbourg a de son côté accepté de représenter ces trois collectivités auprès du Ministère des Affaires Etrangères et Européennes pour solliciter leur participation.

L'Ambassade de France et l'Agence Française de Développement appuient également cette initiative. Le développement urbain est un des axes privilégiés de la coopération française au Mali et Bamako un de ses secteurs géographiques prioritaires. D'une part, l'Agence Française de Développement est chef de file des partenaires techniques et financiers du secteur du développement urbain au Mali, elle intervient à Bamako à travers des projets d'eau potable urbaine, d'assainissement et de renforcement des capacités. D'autre part, une urbaniste appuie le gouvernement du District de Bamako et la mairie du District sur les questions de gouvernance urbaine et de développement urbain, en tant qu'expert technique internationale de longue durée. Ainsi, la réussite des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine importe beaucoup pour la coopération française, qui sera attentive aux propositions qui émergeront et à la qualité du débat.

Présentation des Ateliers

Association à but non lucratif créée en 1982 à l'initiative des urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité collective. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions illustrées sur la stratégie territoriale et les projets d'aménagement urbain. Ils sont aussi, par la confrontation des métiers et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

Les Ateliers proposent chaque année trois ateliers pour étudiants et jeunes professionnels, à Irkoutsk, Porto-Novo et Cergy-Pontoise, sur des sujets d'aménagement local ou métropolitain. Sont également organisés de manière ponctuelle, à la demande d'autorités locales et de leurs partenaires, des ateliers internationaux de professionnels, en France, en Asie, en Méditerranée, et plus récemment en Afrique de l'Ouest et en Amérique du Sud.

Présentation et crédits

Ce document présente le sujet de l'atelier. Il est envoyé aux partenaires et à l'ensemble du réseau international des Ateliers, dans le but de mobiliser les candidatures de professionnels.

Rédaction : Vincent Bourjaillat et Franck Charlin, pilotes de l'atelier,

Sur la base des échanges qui ont eu lieu lors de la mission de préparation en décembre 2010 avec :

Mahamoudou Wadidie, Conseiller du District en charge des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine à Bamako,
Boubacar Bah, Maire Commune 5, Conseiller du District en charge du suivi du forum du développement urbain,
Ibrahima Félé Koné, Gouverneur du District de Bamako,
Balla Bamba, Conseiller aux affaires économiques et financières du gouverneur,
Mahamane Touré, Directeur du jumelage et de la coopération décentralisée (DJCD),
Bassy Diarra, Chargé du développement urbain à la DJCD,
Mamadou Maïga, Directeur de la Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat,
Abdoulaye Konaté, Directeur du Conservatoire Arts et Métiers Multimédia Balla Fasseké Kouyaté, artiste peintre,
Malick Sidibé, Photographe professionnel
Sébastien Philippe, Architecte franco-malien et historien (auteur d'une Histoire de Bamako),
Oumar Konaté, Directeur de la Cellule Technique d'Appui aux Communes,
Djibril Sidibé, Directeur de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains de la mairie du District,
Amadou Konaké, Adjoint au Directeur des Services Urbains de Voirie et d'Assainissement de la mairie du District,
Hamidou Berthé, Directeur du contrôle de gestion de la mairie du District,
Rachida Ouad, Equipe des professeurs de l'Ecole Supérieure d'Ingénierie d'Architecture et d'Urbanisme,
Adama Koné, Millennium Challenge Account, directeur technique du projet aménagement de l'aéroport,
Mamadou Magassa, Sociologue et linguiste,
Moussa Touré, Géographe et chercheur en urbanisme, Directeur des études du centre de formation DELTA-C,
Alpha Boubacar Traoré, Urbaniste, représentant UN-Habitat au Mali, ancien directeur national de l'urbanisme,
Ibrahim Kounta, Urbaniste, secrétaire général de l'ordre des urbanistes du Mali,
Christian Eghoff, Urbaniste spécialiste en opérations, Banque Mondiale,
Aminata Dramane Traoré, ancienne ministre de la Culture du Mali, femme politique et écrivain malienne, militante altermondialiste,
Patrick Medori, Ambassade de France, SCAC Conseiller adjoint du chef du service de coopération et d'action culturelle,
Laura Lionnet, Ambassade de France, SCAC Chargée de Mission Développement, Coopération Décentralisée et Non-Gouvernementale Correspondante Environnement.

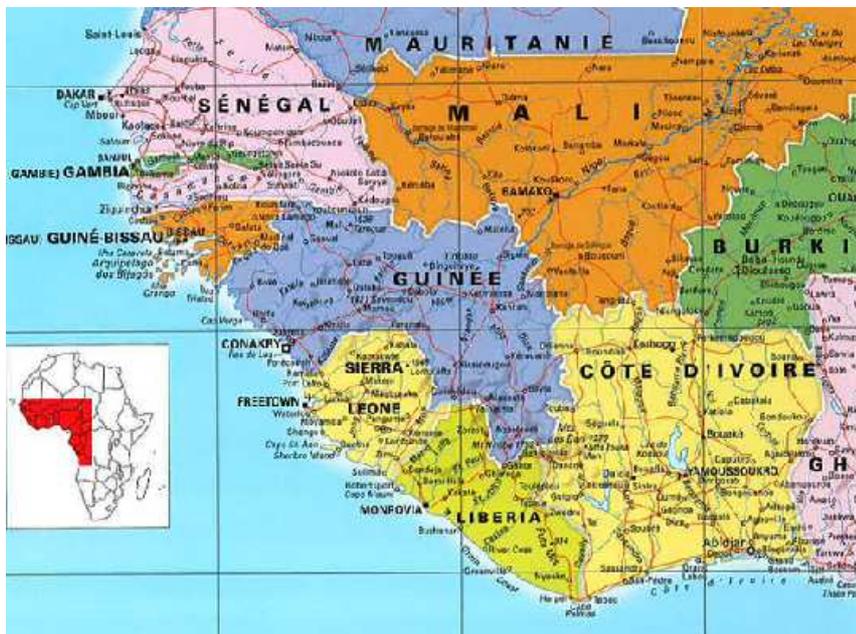
Compléments, relecture, mise en page : Antoine Plane, Nicolas Détrie,
Avec les conseils des membres du Comité Scientifique des Ateliers.

Photos : Antoine Plane, Franck Charlin, Vincent Bourjaillat.

Ce document existe en version française et en version anglaise, en téléchargement libre sur www.ateliers.org
Date d'édition : 17 mars 2011



Eléments de situation



Carte et données tirées de l'Atlas de l'Afrique – Editions du Jaguar

Mali

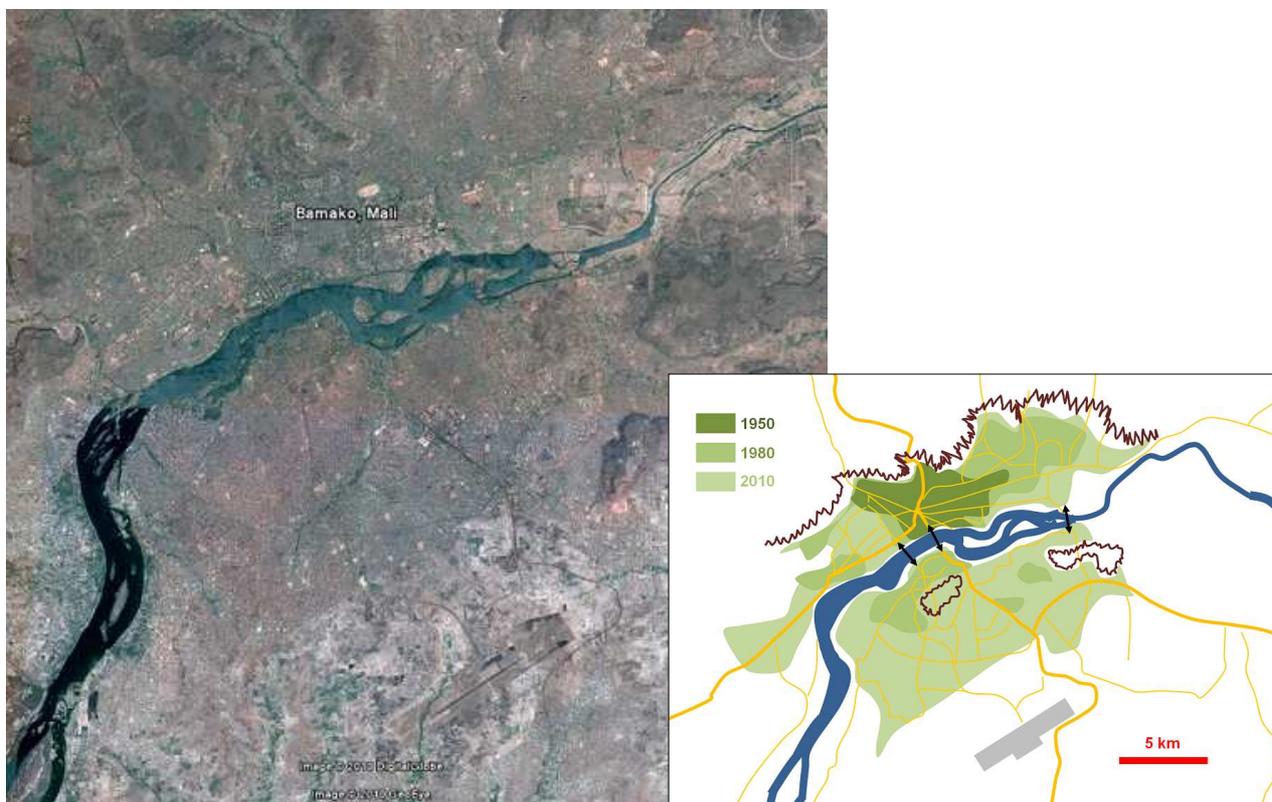
Superficie : 1 240 190 km² (un peu plus de deux fois la superficie de la France métropolitaine).

Population : environ 14 millions d'habitants, dont un tiers d'urbains.

Indice de fécondité : 6,6 enfants par femme,

Espérance de vie : 49 ans.

Croissance du PIB : 5% en moyenne depuis 15 ans, mais figure encore parmi les pays les plus pauvres du monde. L'économie malienne repose sur l'agriculture et l'élevage, en dépit de l'irrégularité des pluies. Le coton et l'or sont aujourd'hui les deux premiers produits d'exportation.



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.

Introduction

Bamako : "métropole spontanée"

Passée en une centaine d'années du stade de gros village de quelques milliers d'habitants au début du XX^{ème} s. à celui d'une agglomération de plus de 2 millions d'habitants au début du XXI^{ème} s., la capitale du Mali déborde aujourd'hui de toutes parts. Les grandes lignes de son portait évoluent vite.

Photographie physique et spatiale : Une croissance urbaine extrêmement vive, un étalement urbain galopant, des projets d'infrastructures routières et d'équipements publics qui se multiplient, un centre historique constitué du marché central et du central colonial qui ploie chaque jour davantage devant une congestion de plus en plus forte de la circulation.

Portrait touristique : Une ville conviviale, agréable à parcourir, à la vie culturelle intense, cernée de collines et traversée par le fleuve Niger.

Armature urbaine : Une ville coupée en deux par le fleuve, avec deux rives que ne joignent que trois ponts, dont le dernier en cours d'achèvement en ce début d'année 2011.

Organisation : Une métropole sans gouvernance, écartelée entre le poids des fonctions de capitale, des six communes autonomes qui la composent et d'un district qui les rassemble sans avoir encore de compétences de planification et d'urbanisme.

Identité collective dominante : Un assemblage de villages urbains et de concessions familiales qui y reproduisent les codes de la ruralité, un attachement de ses habitants au site originel de fondation de la ville par les trois « familles souches » des Niaré, Touré et Drave.

Objectifs de l'atelier

Comme la plupart de ses consœurs africaines, Bamako doit aujourd'hui faire face à une urbanisation galopante, avec une croissance urbaine qui est la plus forte des capitales africaines, et qui va plus vite que la capacité des autorités publiques à installer les services, équipements et organisations de gestion de la ville nécessaires.

Les enjeux auxquels elle est confrontée sont multiples. L'un d'entre eux consiste à endosser et assumer ce statut de métropole de plusieurs millions d'habitants, et à se projeter dans une organisation urbaine qui se détache fonctionnellement et identitairement de son centre historique, qui reste aujourd'hui le seul point focal autour duquel l'ensemble de la ville s'organise.

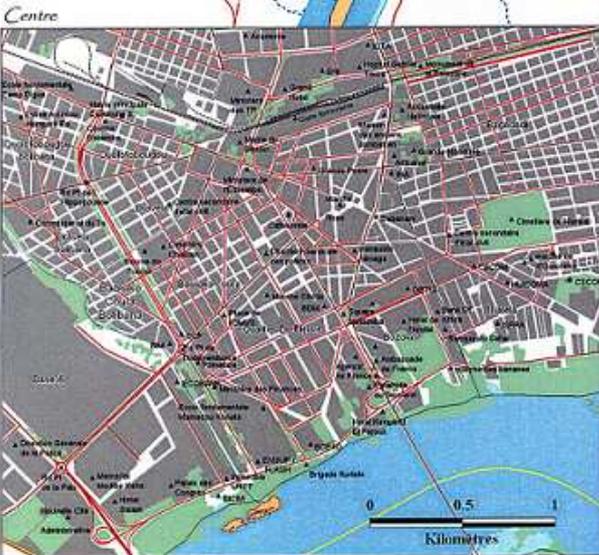
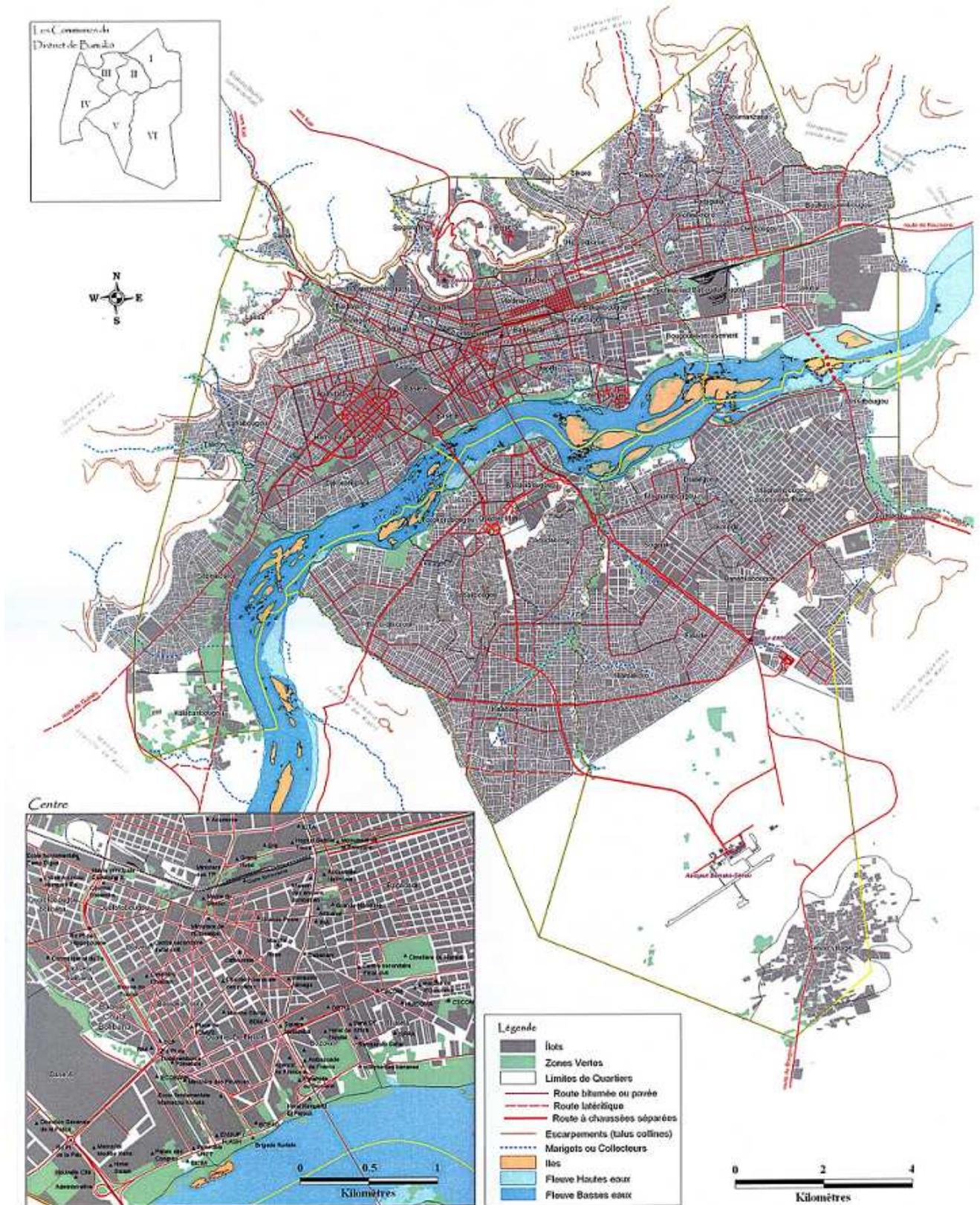
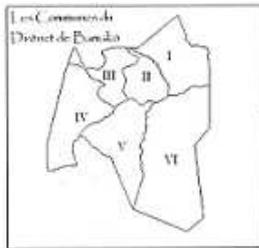
C'est cet horizon de statut de métropole que la session des Ateliers de juillet 2011 se propose d'investir, en posant la question des centralités de cette ville qui devient métropole. Aujourd'hui, les fonctions de centralité sont concentrées sur la rive Nord (rive gauche) alors que l'essentiel de la croissance urbaine de déroule en rive sud et que désormais la moitié de la population y réside.

L'atelier cherchera donc à proposer de nouvelles centralités, notamment sur la rive sud, articulées avec la centralité historique située en rive Nord, en lien étroit avec les infrastructures de déplacement existantes et projetées, et dans le souci d'un développement global équilibré de la métropole. Les équipes internationales devront élaborer une stratégie globale de planification urbaine et proposer des projets urbains à mettre en œuvre à court et moyen terme.

Les objectifs sous-jacents de ce travail sont :

- une mise à niveau de la rive sud en termes de services et d'équipements,
- la mise en valeur d'une qualité de vie urbaine bamakoise : accès facile aux services, + préservation de la nature en ville,
- une densification en alternative ou au moins en frein à l'étalement,
- le dessin d'un système de transport urbain intégré.

District de Bamako



Légende

- Îlots
- Zones Vertes
- Limites de Quartiers
- Route bitumée ou pavée
- Route latérale
- Route à chaussées séparées
- Escarpements (talus collines)
- Marigots ou Collecteurs
- Îles
- Fleuve Hautes eaux
- Fleuve Basses eaux

Sources: Institut Géographique du Mali (IGM), ARP Développement, Energie du Mali (EDM), Cellule Technique d'Appui aux Communes (CTAC), Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique (DNSI), DNDSPDSU
 l'ensemble de la carte a été corrigée et complétée à partir d'une photo satellitaire haute résolution QuickBird prise en mai 2003, fournie après traitement par Géosys S.A.
 Conception et Réalisation: Guillaume Voizlet, Haridou Touré (Cellule SIG du PSDU) - Direction Nationale du Développement Social - Programme de Développement Social Urbain
 Date d'édition: juin 2006

Une métropole jeune...

Une ville liée à l'histoire coloniale

Bamako, la capitale administrative et économique du Mali, est un jeune territoire urbain. Son histoire urbaine ne remonte qu'à la fin du XIXe siècle avec l'arrivée des colons français qui s'établissent sur ce site, qui n'était au départ qu'un petit village de quelques milliers d'âmes en bordure du fleuve Niger, comme il en existait beaucoup à cette époque.

Le développement de la ville est mesuré et progressif jusqu'à l'aube de l'Indépendance le 22 septembre 1960 : 29 000 habitants en 1933, 37 000 en 1945, 130 000 en 1960. En 1987 Bamako atteint 600 000 habitants, passe le cap du million en 1998 puis atteint les 2 millions en 2010.

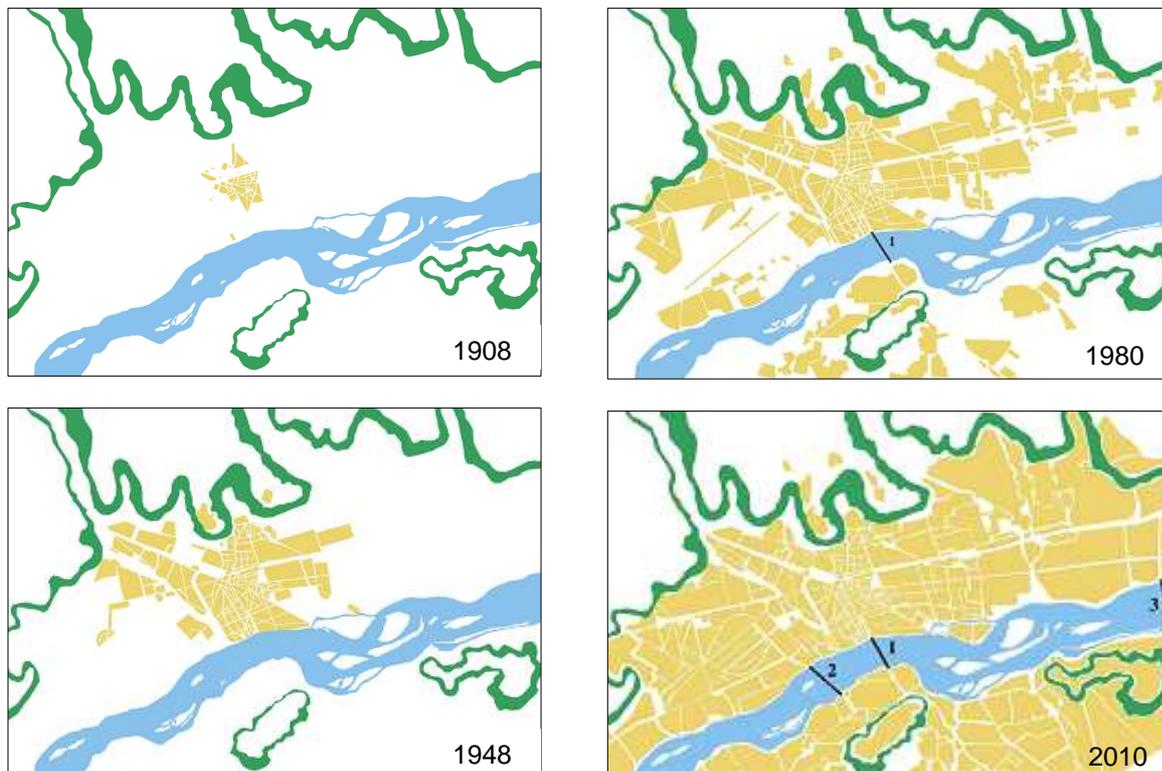
1960 : Le franchissement du fleuve Niger ou la croissance effrénée de la ville contemporaine

Jusqu'à là contenue en rive nord, Bamako franchit le fleuve en 1960 avec l'ouverture du 1^{er} pont (le pont des Martyrs), puis du 2^{ème} en 1992 (le pont du Roi Fahd). Véritables portes ouvertes à de nouveaux territoires d'expansion, ces accès à la rive sud favorisent le développement de la ville au sud qui prend un caractère exponentiel à partir des années 70, corrélé à un exode rural massif et à une fécondité très élevée (de l'ordre de 6,6 enfants/femme aujourd'hui).

La ville ne cesse alors de croître, et, sans limites naturelles au sud, se déploie à perte de vue, En 1998 Bamako atteint le cap du million d'habitants et en 2010 celui des 2 millions.

Bamako aujourd'hui et demain : Une métropole urbaine de plus en plus dynamique et attractive

Avec un rythme annuel de croissance urbaine de 5,4%, le plus élevé d'Afrique (6^{ème} rang mondial), Bamako atteindra d'ici 2020 le seuil des 3 millions d'habitants. Si seulement 12% de la population malienne réside aujourd'hui à Bamako, les estimations de 2050 projettent que plus de la moitié de la population malienne sera urbaine, dont une majorité vivra à Bamako.



Cartes de la croissance urbaine de Bamako, extraites de 'Une histoire de Bamako' par Sébastien Philippe.

... à forte personnalité

Bamako est usuellement désignée par ses habitants comme « capitale », « village », « cosmopolite », « coquette », « hospitalière » ... autant de qualificatifs qui renseignent sur la perception sensible de ce territoire. Au-delà de ces impressions, Bamako présente un corpus de faiblesses assez communes aux grandes villes du continent africain, mais également de nombreux atouts et singularités à l'évidence insuffisamment valorisés.

Un site géographique et naturel remarquable, un cadre de vie de qualité.

Située sur les rives du majestueux fleuve Niger dont la nature encore sauvage charme le visiteur, Bamako séduit d'emblée.

Sa rive nord, de topographie plane, est bordée à l'ouest par les Monts Manding, à l'est par la forêt protégée Tyenfala, et au nord par deux collines érigées en promontoire sur la ville (collines de Koulouba et du point G).

Le paysage de la rive sud, quant à lui, plus vallonné par endroits, laisse également émerger un troisième point haut avec la colline de Badalabougou, qui offre un splendide panorama sur le fleuve Niger et la ville historique de la rive nord.



Fleuve Niger

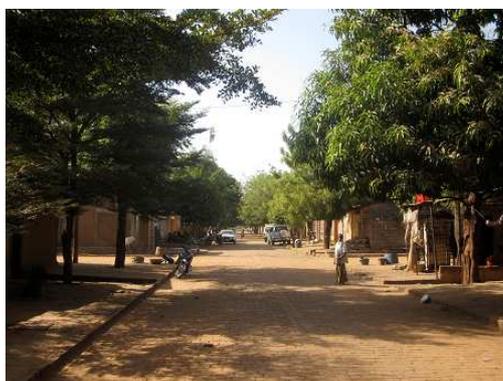


Le siège de la BAO dessine la silhouette de la ville

La qualité du cadre de vie tient aussi à la présence d'un velum végétal très prégnant en rive nord, du fait de nombreux arbres plantés le long des voies publiques, mais aussi au cœur des espaces privatifs (dans la cour des concessions notamment) et aux abords du fleuve. L'arbre est à Bamako une source d'ambiances conviviales et d'une certaine douceur de vivre qui s'impose à chacun ... qui permet également d'atténuer le réchauffement de la ville en saison chaude.



Activités de maraîchage en rive nord



Plantation d'arbres sur voie publique en centre-ville

Dualité Rive Nord / Rive Sud

Deux conceptions opposées de "faire la ville" entre la rive nord et la rive sud

Les deux rives du fleuve Niger ne sont pas liées à la même histoire urbaine. La rive nord appartient fondamentalement à l'histoire de la ville coloniale (de la fin du XIX^{ème} au milieu du XX^{ème} siècle), alors que la rive sud se développe après l'indépendance : c'est l'histoire postcoloniale, et plus exactement l'histoire contemporaine de la ville de Bamako qui s'y exprime. Ces deux temporalités correspondent, schématiquement, à deux modes distincts de développement urbain.

La ville coloniale de la rive nord, est édifée de façon rationnelle en s'appuyant sur une structure urbaine préalablement réfléchi et méthodiquement mise en œuvre : trame viaire, îlots, espaces publics, centre ville, équipements structurants (chemin de fer et gare, fonctions administratives, ...). Elle est fondée sur une culture urbaine européenne.

Elle concentre l'essentiel des emplois et des ressources économiques, principalement liées à l'activité tertiaire et surtout aux activités commerciales (informelles) cristallisées autour du marché Rose. On y trouve également la plupart des fonctions administratives, des institutions financières, des grands équipements (hôpitaux, établissements d'enseignement, ...), une zone d'activités industrielle (un projet en rive sud est actuellement à l'étude), ainsi que la majorité des activités d'animation urbaine de loisirs (centres culturels, restaurants, galeries d'exposition...) tout du long de la route de Koulikoro, un peu à l'écart du centre ville et du grand marché.

La ville contemporaine de la rive sud, est moins maîtrisée dans son développement, en dépit d'une trame urbaine structurée. Parce que la croissance urbaine y est accélérée, parce que les ressources (humaines et financières) sont insuffisantes pour bien gérer ces nouveaux espaces urbanisés, la planification stratégique "court après les trains". De fait l'organisation urbaine de la rive sud se réalise d'abord par interventions sectorielles de « rattrapage » (le plus souvent guidées par les politiques des bailleurs de fonds) sans cadre de développement préalable proposant une vision urbaine large (plurisectorielle) et prospective.

Terre d'élection privilégiée des nouvelles populations, aujourd'hui *cité dortoir* de Bamako, elle accueille déjà plus de 50% de la population. Cette rive n'est pour autant pas orpheline de quelques polarités (marchés, gares routières, équipements, commerces, services administratifs, ...), mais celles-ci sont trop diluées à l'échelle de ce grand territoire pour être suffisamment structurantes et faire contrepoids aux éléments d'attractivité de la rive nord, en particulier l'attractivité commerciale du grand marché (le marché Rose).

Cette situation bicéphale où l'on trouve la ville structurée et les zones d'emplois d'un côté du fleuve, et la ville de la spontanéité et les secteurs résidentiels de l'autre, génère des déplacements pendulaires essentiellement nord sud qui sont rendus particulièrement difficiles par la traversée du fleuve Niger, qui n'est possible que par les deux – et bientôt trois - ponts.

Elle renvoie l'image d'une rive sud qui ne fait *pas tout à fait ville* mais qui ressemble plutôt à une vaste étendue périphérique.

Quant au fleuve Niger, qui traverse majestueusement la ville, il reste aujourd'hui une barrière naturelle forte entre les deux rives.

Étalement urbain et faible densité bâtie

Un fort étalement urbain

Soumise à un rythme annuel de croissance urbaine important (5,4%), le territoire de Bamako doit quotidiennement faire face à une arrivée massive de nouvelles populations. De fait, ces populations occupent « naturellement » les espaces les plus faciles à investir, les espaces libres situés au contact immédiat des limites de l'urbanisation ... repoussant ainsi toujours plus loin ces dernières aux confins du périmètre administratif de la ville jusqu'à le dépasser aujourd'hui et absorber les communes périphériques à l'identité rurale encore marquée. Cette situation d'étalement urbain pose de nombreux problèmes pour la Collectivité : coûts engendrés par les nécessaires investissements publics tant pour faciliter la mobilité (réalisation de voiries, mise en place de transports collectifs), que pour équiper en réseaux urbains ces nouveaux « quartiers » (eau, électricité, assainissement, ...), ou encore en assurer la gestion (collecte des déchets, ...). Les nouveaux habitants, trop excentrés des fonctions urbaines, subissent la ville plus qu'ils n'en bénéficient.



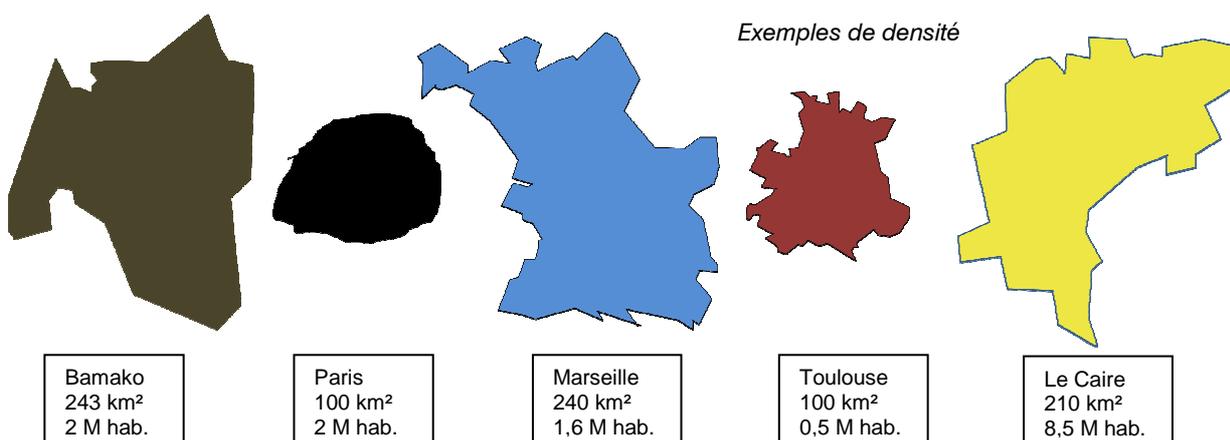
Cour intérieure d'une concession : Structure résidentielle traditionnelle dominante en centre ville

Une faible densité bâtie

Les quartiers résidentiels de la rive nord présentent une morphologie bâtie spécifique, peu dense, caractéristique du mode de vie malien traditionnel, à la fois familial et solidaire : la concession. Un îlot urbain bamakoïse typique de la rive nord est de forme carré avec des faces de 100 m de long, décomposé généralement en quatre concessions de 25m sur 25 chacune. La concession reproduit une structure d'îlot fermé avec cour intérieure en rez-de-chaussée uniquement. Elle abrite l'ensemble des membres d'une même famille, toutes générations confondues, pouvant ainsi accueillir 75 personnes en moyenne, soit une forte densité humaine.

Bamako offre donc un paysage urbain horizontal, peu dense comparé à certaines de ses homologues africaines, qui offre peu de points de repère pour comprendre son fonctionnement et s'y déplacer.

Les rares constructions en hauteur sont d'anciens bâtiments coloniaux occupés par des Administrations, des équipements publics (universités, hôpitaux ...), quelques immeubles de bureaux, des banques ou des hôtels. Un début de verticalisation dans le centre ville historique commence cependant à être observé, mais semble-t-il plus comme forme de spéculations foncières individuelles que comme adaptation consciente de la ville à ses nouveaux besoins.



Une mobilité (relativement) déficiente et des projets structurants

Comparativement à d'autres grandes villes africaines de taille similaire, la congestion de la ville par les trafics automobiles est encore supportable (pour exemple la capitale économique du Bénin, Cotonou, est totalement congestionnée avec une population d'1,5 millions d'habitants moins nombreuse qu'à Bamako). La circulation y est globalement **dense mais fluide**, avec néanmoins **3 points majeurs de congestion** qui cristallisent les débats autour de la saturation du trafic et plus largement des problèmes de mobilité à l'échelle de Bamako :

- **l'accès au centre ville historique**, en rive nord, lieu de forte convergence des citoyens du fait des activités commerciales qu'il concentre. Le projet en cours de « l'anneau Sotrama » vise à réguler les circulations en priorisant l'accessibilité aux transports collectifs, au détriment de la voiture particulière.
- **la traversée des 2 ponts**, qui pose au quotidien de façon fonctionnelle et symbolique la problématique de la relation entre les 2 rives du fleuve, entre sa rive nord et sa rive sud.

Aujourd'hui on comptabilise environ 1 500 000 déplacements par jour en véhicules, avec une demande de déplacements en échange avec le centre-ville en forte croissance (+ 300 000 déplacements/jour en 7 ans). 50% des déplacements observés autour du centre ville sont issus d'échanges entre rive sud et rive nord, et jusqu'à 40 000 à 60 000 échanges par heure de pointe. Considérant que la croissance de la population va se poursuivre, les autorités locales et nationales sont pleinement conscientes de l'impératif de concevoir un plan de déplacements qui anticipe une saturation annoncée de plus grande ampleur... dès lors que les bamakois auront les moyens de se motoriser massivement, ce qui n'est pas encore le cas.

Une des réponses envisagée à cet enjeu est la construction d'un réseau de transports collectifs structuré à partir d'une épine dorsale constituée par une double ligne de tramway. Ce projet de tramway, porté au plus haut niveau de l'Etat malien par la présidence de la république, invite à (re)penser fortement, en lien avec un tel mode de transport collectif performant, les questions de la densité et de la reconstruction de la ville sur elle-même, et particulièrement la question des nouvelles centralités urbaines de la métropole. Ainsi, le caractère structurant de ce projet tramway lie directement la réflexion entre centralités urbaines et mobilité urbaine.



Trafic sur le pont des Martyrs



Centre ville congestionné :
ici sur le futur anneau des SOTRAMAS

Enfin, plus largement, la réflexion doit porter sur une organisation des déplacements garantissant au plus grand nombre une mobilité efficiente à l'échelle de la métropole, assurant la desserte des nouveaux grands secteurs de développement urbain et proposant des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière tels que les deux roues et les transports collectifs urbains, terrestres ou fluviaux.



Projet des deux lignes de tramway

Centralités

Un centre ville historique atrophié en rive nord, qui n'est plus adapté à l'échelle du territoire métropolitain de Bamako

Autant dans les usages que les ressentis, le centre ville historique étouffe en son épicentre (le grand marché) mais aussi déborde dans des contours de plus en plus flous. Ainsi, autour du grand marché, l'hyper spécialisation commerciale se renforce chaque jour, et l'espace public y est de plus en plus privatisé par l'extension des commerces. Lieu de convergence de tous les flux, la circulation y est de plus en plus paralysée.

Les quartiers résidentiels qui l'entourent, encore gérés par les héritiers des trois "familles souches" originelles, subissent une pression forte des activités commerciales et une densification humaine au sein d'un bâti traditionnel, celui de la concession, qu'il est difficile de faire évoluer. De fait, de plus en plus de bamakois partent du centre ville et s'implantent en rive sud.

La faible maîtrise foncière par les autorités publiques (80% du foncier appartiendrait encore à ces trois familles souches), à l'exception des îlots administratifs nombreux mais disséminés, rend difficile toute action publique volontariste de restructuration du centre-ville historique.



Le grand marché envahissant les rues du centre-ville

ACI 2000, un premier épaississement de la centralité... en rive nord

Un premier élargissement de la centralité se profile sur le secteur d'ACI 2000, du nom de l'agence créée par l'Etat pour aménager les emprises de l'ancien aéroport. Prévu pour devenir le nouveau centre d'affaires de Bamako, ACI 2000 n'est encore que très partiellement réalisé, en dépit du coup d'accélérateur des travaux entrepris pour le cinquantenaire de l'indépendance et notamment la construction d'une Cité Administrative aux abords du fleuve, branchée au nouvel échangeur du débouché du 2^{ème} pont.

Si l'émergence du secteur ACI en nouvelle polarité urbaine ne fait pas de doute et se produira à l'évidence sur le long terme, il apparaît également évident qu'il ne produit aucun transfert ou déplacement d'activités depuis le centre historique. Il joue essentiellement un rôle d'accueil des fonctions et services supplémentaires induits par la croissance de la capitale, ...mais toujours en rive nord.

La ruralité au cœur de la métropole

Contrairement à la majorité des grandes capitales, dont le mode de vie et la culture sont nettement distincts du mode de vie "moyen" du reste du pays, Bamako est fortement imprégnée par une ruralité, importée et prolongée en ville par ses nouveaux habitants. L'usage de la ville apparaît en de maintes parties comme une prolongation du mode de vie rural : reproduction du mode d'habiter en concession et des liens familiaux, présence du maraichage au cœur de la ville, faible animation nocturne, ...

Si la structure familiale et, plus largement, le principe de vie en communauté solidaire restent à Bamako ; comme partout dans le pays, un pilier du fonctionnement et de cohésion sociale, les particularités du mode de vie urbain conduisent de plus en plus de jeunes bamakois à chercher plus d'autonomie et d'intimité, voire d'indépendance. Et, si leur situation économique le leur permet, à sortir du cercle familial via la location ou l'achat d'un logement, généralement en rive sud.

Cette nouvelle demande sociale, inhérente au mode de vie urbain, va inéluctablement croître dans les années à venir, et il est du devoir des autorités publiques de chercher à y apporter les réponses adéquates, subtil équilibre entre maintien de la cohésion sociale, et réponses aux aspirations à la modernité urbaine d'une partie des habitants.

Vers une identité de métropole

Dans toute ville peut exister chez ses habitants et ses décideurs un décalage entre la *réalité vécue* (le quotidien) et la *représentation mentale* que chacun a de son lieu de vie. Aujourd'hui Bamako est une véritable métropole urbaine de plusieurs millions d'habitants (*c'est la réalité vécue*) fondée sur une identité de gros village (*c'est la représentation mentale encore dominante*).

Cette dichotomie est le produit de plusieurs facteurs : une histoire urbaine jeune (il y a 100 ans Bamako n'était encore qu'un village d'agriculteurs), un processus encore dominant d'intégration à la ville par la concession familiale du village d'origine (système qui reproduit en ville les codes sociaux du village pour des raisons de protection contre les agressions de la grande ville et aussi pour des raisons économiques car le groupe familial permet de mutualiser les dépenses et les charges), et aussi le besoin de se rattacher culturellement à des racines communes qui sont celles de l'implantation originelle du village de Bamako et de ses trois familles souches.

Penser notamment élargissement des fonctions de centralité en rive sud amène donc à distendre le cordon ombilical qui relie mentalement les habitants à leur ville et à changer de regard sur la ville. Regarder la ville à partir de la rive sud permet de mieux révéler des éléments du grand paysage, dont la qualité et la force visuelle leur donnent la capacité de construire une nouvelle identité de la ville devenue métropole : le fleuve Niger aujourd'hui absent des représentations collectives car perçu comme dangereux et source de complications dans la vie quotidienne (puisqu'il est compliqué de le franchir), le couvert végétal de la ville avec des arbres magnifiques, et surtout la ceinture de collines de granit qui entoure la ville et que l'on perçoit et apprécie beaucoup mieux depuis la rive sud.



Bamako, capitale culturelle

SUJET

Elargir les fonctions de centralité de Bamako pour accompagner sa forte croissance

Comme d'autres villes dans le monde, Bamako se trouve face aux défis extraordinaires d'une urbanisation rapide et subie. Chaque jour la ville croit, accueillant toujours plus d'habitants sur un territoire toujours plus étendu, et y assurer les services urbains élémentaires devient chaque jour plus complexe et coûteux. Personne ne peut inverser ni même contrôler cette croissance, mais les décideurs de la ville peuvent agir pour orienter le développement futur de Bamako village devenu métropole. La ville a aujourd'hui une densité humaine assez forte, avec plus 80 habitants par hectare, mais une densité bâtie faible. L'enjeu est d'imaginer le fonctionnement de la ville avec 1 million d'habitants de plus dans seulement dix ans, et d'évaluer l'impact du desserrement prévisible des ménages. Bamako continuera-t-elle de s'étendre pour assouvir ces nouveaux besoins urbains ?

L'atelier ne pourra résoudre la question de l'étalement et des migrations, qui par ailleurs relève moins ou autant des politiques urbaines que des politiques nationales d'aménagement du territoire, avec notamment le renforcement des villes moyennes en périphérie de Bamako, pour qu'elles agissent comme lieux de fixation de l'exode rural et de la croissance démographique, complémentaires et alternatifs à l'attractivité exercée par la métropole bamakoise.

L'objectif est d'aider et d'accompagner les autorités locales à **structurer la ville en proposant un développement multipolaire équilibré, basé sur les centralités existantes et sur de nouvelles à faire émerger**. Avec trois millions d'habitants à l'horizon 2020, Bamako ne pourra pas fonctionner correctement avec un seul lieu de centralité, comme c'est le cas actuellement avec le centre historique organisé autour du grand marché et du quartier colonial. D'autres polarités sont nécessaires à cette taille d'agglomération, en particulier sur la rive sud du Niger, qui accueille depuis plusieurs années et probablement pour celles à venir, l'essentiel de la croissance urbaine. Il n'est donc plus concevable que les habitants de cette rive ne bénéficient pas de lieux de polarisation et d'accès aux services de la capitale autres que le centre historique et ses difficultés d'accès, qui ne peuvent que s'accroître du simple fait mécanique de l'augmentation de la population.

Le rééquilibrage des fonctions urbaines en rive sud est une préoccupation qui n'est pas totalement nouvelle. Plusieurs nouveaux équipements métropolitains y ont été réalisés au cours des dix dernières années (nouveau marché : les Halles de Bamako, nouvel hôpital du Mali, nouveau stade du 26 mars,...), mais sans grands effets sur le fonctionnement d'ensemble de la métropole. Parce qu'ils ont été conçus et implantés de manière ponctuelle sans réflexion urbaine d'ensemble des sites sur lesquels ils ont été réalisés, ils n'ont pas été suffisamment attractifs en tant qu'offre de services urbains, et les bamakois n'ont pas changé leurs usages et leurs pratiques antérieurs. Ceci est particulièrement flagrant dans le cas des nouvelles Halles de Bamako, dans le quartier de Sogoninko, ouvertes en 2002, qui n'ont attiré aucun des commerçants du marché central et qui ne sont aujourd'hui que partiellement occupées (qui plus est par des activités telles que des ferrailleurs des revendeurs de pièces mécaniques ... pour lesquelles elles n'étaient pas destinées), preuve d'un attachement des bamakois au grand marché qui n'est pas uniquement fonctionnel mais qui est également identitaire, s'agissant du lieu originel de création de la ville et de son organisation sociale à partir des trois « familles souches », preuve aussi de l'inadaptation de l'infrastructure aux besoins réels (prix des baux, surfaces,...).

L'émergence de nouvelles polarités en rive sud ne signifie donc pas qu'il faille délaisser le centre ville historique, qui continuera de jouer un rôle déterminant tant par les fonctions qu'il abrite que dans la représentation collective des bamakois. Le centre historique doit aussi continuer à s'épaissir, se moderniser, mais il ne peut plus être la seule polarité et le seul lieu de concentration des services urbains métropolitains.

Travailler sur la structuration et le renforcement d'un réseau de centres urbains pour la métropole bamakoïse est aussi une manière de travailler sur la promotion d'une densification urbaine adaptée aux attentes et aux modes de vie maliens. Cette densification permettra aux autorités d'assurer plus facilement les services à la population urbaine, et contribuera à offrir des alternatives valables à une expansion molle dans les zones périphériques. Ces lieux de centralités, voulus comme des lieux de qualité concentrant les services et les fonctions urbaines, pourront être des repères et des symboles pour la ville, participant directement à l'identité et l'attractivité de Bamako capitale.

Éléments de cahier des charges pour le travail des équipes

Trois sites ont été pré-identifiés comme lieux privilégiés d'émergence de nouvelles polarités urbaines. Les équipes internationales de l'atelier devront se prononcer sur la pertinence de ces sites, et ensuite déterminer, pour ceux-ci les axes directeurs d'aménagement urbain et de conception architecturale, de programmation urbaine et d'articulation avec les infrastructures actuelles et projetées de déplacement urbain. Elles devront déterminer les projets à réaliser en priorité et exprimer pour ceux-ci des esquisses architecturales et urbaines. Leur travail devra être animé par trois exigences.

En premier lieu, qu'elles développent une approche urbaine d'ensemble, pour produire des lieux qui proposent une offre urbaine non pas ponctuelle comme les Halles de Bamako à Sogoninko, mais multiple et cohérente, gage de leur attractivité future en tant que polarité urbaine.

La deuxième exigence est l'articulation entre ces lieux de polarité et le système de déplacements, notamment le réseau viaire principal qui a été progressivement construit et qui a été dimensionné à une échelle suffisante pour absorber une croissance des flux, mais également en lien avec le projet de tramway.

Enfin, une forte exigence de qualité urbaine, pour permettre aux habitants de se « détacher » mentalement du lieu identitaire que constitue le grand marché et accepter d'investir de nouveaux espaces qui fassent "sens collectif".

De manière générale, les propositions des équipes devront être des réponses de nature fonctionnelles, qualitatives et identitaires aux problèmes actuellement rencontrés, avec l'objectif transverse d'élargir le regard sur la ville telle qu'elle est aujourd'hui, et plus encore demain, pour l'appréhender à une échelle plus large que ses fondements historiques, pour la "penser" en tant que métropole de plusieurs millions d'habitants.



3^{ème} pont, situé en limite Est de la ville (ouverture en 2011)



Stade du 26 mars (rive sud)

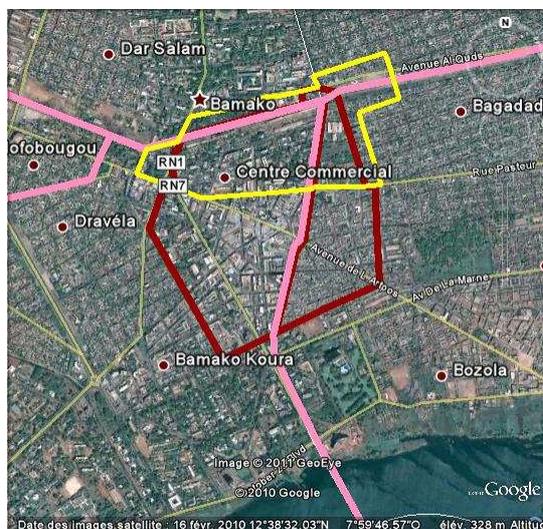
Trois sites potentiels pour réaliser cet élargissement des fonctions de centralité



Trois sites d'émergence de nouvelles centralités urbaines ont été pré-identifiés :

- Un site en rive nord (Rail Da), situé en greffe du centre-ville historique et participant, à ce titre, à son renforcement,
- Deux sites en rive sud (Halles de Bamako et gare routière de Sogoninko - Colline de Badalabougou), répondant ainsi au besoin de rééquilibrage des fonctions de centralités entre les deux rives.

Le site de Rail Da (rive nord)



Le site du « Rail Da », littéralement « l'espace situé devant les rails », est d'ores et déjà un lieu de convergence de transports collectifs irriguant Bamako avec l'anneau Sotrama en cours de réalisation. Les perspectives de réalisation des lignes de tramway renforceront cette fonction de pôle d'échanges. Les emprises et servitudes ferroviaires, l'assemblée nationale et la grande mosquée qui l'occupent offrent des espaces de délaissés urbains importants, et donc une opportunité de réaliser un nouvel élargissement du centre ville historique.

Site Rail Da ————
Lignes de tramway projetées ————
Anneau Sotrama ————

Le site des Halles de Bamako et de la gare routière de Sogoninko (rive sud)



Halles de Bamako



Gare routière

Le quartier de Sogoninko est situé sur l'avenue de l'Unité Africaine, en rive sud, à égale distance du fleuve Niger et du carrefour de l'Afrique, par lequel partent les routes de Segou à l'est et de Sikasso au sud. Il accueille aujourd'hui comme équipements principaux une gare routière et les Halles du nouveau marché (équipement qui n'a pas réussi à désengorger le grand marché central, situé en rive nord, et n'est encore que partiellement occupé) au sein d'un tissu urbain assez lâche et de nombreuses parcelles non bâties. Il présente donc une configuration assez propice pour y développer une nouvelle polarité urbaine, relancer le fonctionnement des Halles et rénover une gare routière qui est devenue ces dix dernières années une zone improbable où s'entremêlent dans une grande confusion des activités de toutes natures, dont un marché.

Le site de la Colline de Badalabougou (rive sud)

La colline de Badalabougou est un promontoire situé en rive sud, près du fleuve. Positionné entre les débouchés des deux ponts et une voie rapide est/ouest, ce site offre un magnifique panorama sur le fleuve et une grande partie de la ville. Il est peu densément occupé par différents bâtiments de l'université et de quelques administrations publiques. Si le dénivelé est important dans sa partie nord, face au fleuve, la topographie plus aplanie de sa partie sud permet des connections aisées avec les quartiers Douaoudabougou et Sabalibougou où de grandes parcelles sont libres d'occupation le long de la voie rapide qui mène d'une part à l'aéroport, d'autre part au second pont et au nouveau quartier ACI 2000 en rive nord. Il s'agit donc du site qui présente une plus grande potentialité pour faire émerger une nouvelle polarité urbaine ; répondant aux différentes exigences de fonctionnalité, qualité et potentiel d'identification collectif.



Emprise foncière libre



Fonctions universitaires

Format et calendrier de l'atelier

L'atelier sera organisé selon la méthode originale des Ateliers, qui consiste à réunir pendant deux semaines 21 professionnels de pays et métiers différents, qui sont répartis en trois équipes de sept participants, avec dans chacune deux professionnels locaux, dont l'un travaillant dans les services techniques du District ou des communes.

Les premiers jours sont consacrés à des rencontres et des visites. Au cours de la cérémonie d'ouverture, les autorités locales ont l'occasion d'exprimer directement aux participants leur appréhension du sujet et leurs attentes particulières. Ensuite l'équipe de pilotage annonce la composition des équipes, qui commencent les travaux de groupe, sans ordinateurs. Au bout de trois jours a lieu le forum d'échange, moment essentiel de l'atelier, pendant lequel les équipes présentent leurs analyses et premiers éléments de projets aux autres équipes et à un comité local qui réagit librement aux exposés. La deuxième semaine, les équipes finalisent leur production, avec ordinateurs cette fois, en vue de leur production écrite et de la présentation finale au jury international.

Composé de dix représentants locaux, dix représentants d'autres pays africains et dix autres non-africains, tous choisis en concertation avec Les Ateliers, la Mairie et ses partenaires, le jury de l'atelier fait figure de « quatrième équipe ». En effet, il n'a pas pour fonction de classer les équipes, mais de rebondir sur les propositions faites par les trois équipes, et d'identifier au sein de cette production les éléments d'analyse et de projet les plus pertinents à utiliser et mettre en œuvre par les autorités locales. L'atelier n'est donc pas un concours, puisqu'il n'y a ni prix, ni marché à gagner. Ce qui compte est la capacité à produire collectivement, équipes puis jury, des analyses, des représentations nouvelles, et des pistes d'action facilement appropriables pour le développement durable de Bamako.

Programme de travail prévisionnel

Ce programme est indicatif. Il pourra être adapté en fonction du calendrier local et de la possibilité de tenir le jury un vendredi. Sinon, celui-ci pourrait avoir lieu le jeudi ou le samedi.

Samedi 9 juillet	Arrivée des participants étrangers à Bamako. Visite du centre et dîner de bienvenue.
Dimanche 10 juillet	Conférences d'introduction et visites de la ville.
Lundi 11 juillet	Conférences thématiques. Cérémonie d'ouverture.
Du mardi 12 au jeudi 14 juillet	Conférences thématiques, puis constitution des équipes. Travail en ateliers (sans ordinateurs).
Vendredi 15 juillet	Forum d'échange avec les acteurs locaux.
Samedi 16 juillet	Journée libre. Excursion proposée.
Du dimanche 17 au mardi 19 juillet	Travail en ateliers.
Mercredi 20 juillet	Rendu des travaux écrits (8pages A4 + plan A1). <i>Accueil des membres du jury. Dîner de bienvenue.</i>
Jeudi 21 juillet	Finalisation et répétition des présentations orales. <i>Jury : Visite et conférence. Réunion avec le comité des partenaires et les pilotes.</i>
Vendredi 22 juillet	Jury international. Présentation des équipes, débat, puis délibération privée du jury. Soirée finale avec annonce des résultats et remise des prix.
Samedi 23 juillet	Possibilités de groupes thématiques de travail le matin, mêlant services de la ville / de l'état, jury et participants. Excursion organisée. Départ le soir ou le lendemain.

Pour participer

Etre participant de l'atelier – du 9 au 23 juillet 2011

Cet atelier s'adresse aux professionnels de tout âge et de toute nationalité, pratiquant un métier ou ayant une expérience en lien avec l'aménagement urbain. Toutes les disciplines sont bienvenues : architectes, sociologue, géographes, paysagistes, ingénieurs, économistes, artistes. Il est indispensable de bien maîtriser le français et/ou l'anglais.

Les participants seront hébergés à Bamako et travailleront dans des locaux mis à disposition. Un fonds documentaire est en cours de préparation avec les cartes nécessaires et des fiches thématiques de présentation du contexte et des projets en cours.

Les participants ne sont pas rémunérés, mais les frais suivants sont pris en charge : frais de voyage (vol + visa) remboursés, avec un plafond de 1000 euros par participant, hébergement en chambres individuelles, restauration, interprétariat, visites et matériel de travail.

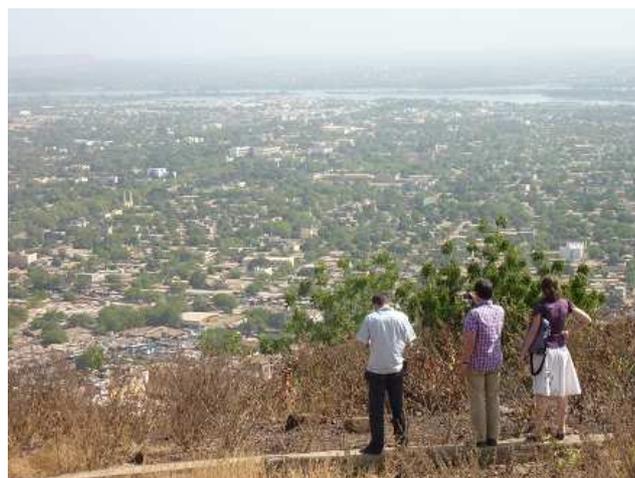
La sélection des 21 participants est faite par l'équipe de pilotage de l'atelier sur la base des capacités professionnelles des candidats, de leur expérience de thèmes similaires, de leur approche du sujet, de leurs facilités à communiquer (langues, expressions graphiques) et de leur motivation !

Pour présenter votre candidature, merci d'envoyer par email **avant le samedi 30 avril 2011** à l'adresse bamako@ateliers.org les éléments suivants :

- Fiche de candidature complétée (à télécharger sur www.ateliers.org). Nom du fichier : NOM_prenom
 - CV en 1 page. Nom du fichier : NOM_prenom_CV
 - Note d'une ou deux pages dans laquelle vous expliquez la nature de votre intérêt à participer, et les compétences/expériences que vous pouvez mettre à profit. Nom du fichier : NOM_prenom_Note.
- Les résultats de la sélection seront annoncés mi-mai.

Participer au jury – du 20 au 23 juillet 2011

Les 30 membres du jury sont choisis conjointement par Les Ateliers, la Mairie du District et ses les partenaires de l'atelier. Nous privilégions les personnalités compétentes sur le sujet – élus, techniciens bailleurs et chercheurs - , ainsi que celles qui seront un relais pour l'organisation de futurs ateliers.



*Pilotes : Vincent Bourjaillat et Franck Charlin, urbanistes.
Assistants : Laura Decary, économiste, et Charlotte Ménager, paysagiste.
Référénts Ateliers : Nicolas Détrie, Antoine Plane.*

www.ateliers.org