

# Diniyo à San Pedro

De la cité portuaire  
à la métropole côtière

Synthèse  
de l'atelier  
international  
d'urbanisme de  
San Pedro 2021

**les ateliers**  
maîtrise d'œuvre urbaine

# les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

Les Ateliers internationaux  
de maîtrise d'œuvre urbaine  
Le Verger, rue de la Gare  
95000 Cergy

Tél: +33 1 34 41 93 91  
contact@ateliers.org  
www.ateliers.org

ISBN 979-10-93009-14-8

Association à but non lucratif, Les Ateliers de Cergy 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 afin d'apporter aux décideurs locaux un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement.

Créés en 1982 et à l'origine tournés vers les étudiants et jeunes professionnels, Les Ateliers organisent depuis 2005 des ateliers ouverts à des professionnels expérimentés et bénévoles, à la demande de collectivités locales, gouvernements ou autres partenaires. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions illustrées et novatrices sur la stratégie territoriale et les projets d'aménagement urbain. Les ateliers sont aussi, par la confrontation des métiers et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

À l'initiative du Ministère de la ville de Côte d'Ivoire et de la Mairie de San Pedro, Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine de Cergy-Pontoise ont organisé de 2020 en 2021 avec l'appui de l'Agence Française de Développement, un atelier international d'urbanisme sur le thème : «Diniyo à San Pedro, De la cité portuaire à la métropole côtière». Il a suscité plus de 60 candidatures parmi lesquelles 17 participants de nationalités et spécialisations variées ont été sélectionnés pour travailler à temps plein et bénévolement du 1<sup>er</sup> au 12 mars 2021.

Ce document a vocation à présenter la synthèse de ce travail collectif réalisé avec les acteurs locaux, nationaux, internationaux et les partenaires de la ville. Il présente rapidement le territoire de San Pedro, son histoire et les grandes problématiques rencontrées aujourd'hui pour se plonger dans les propositions des 3 équipes internationales de l'atelier à travers une analyse transversale.

## L'ÉQUIPE DE L'ATELIER

### PILOTES

Halimatou Mama Awal  
Marc Errera  
Christophe Bayle  
Vincent Bourjaillat

### EXPERT LOCAL ASSOCIÉ

Yao Lambert Kouamé

### ASSISTANT-PILOTES

Yaya Doumbia  
Guy Tchakam  
Terric Jouaillec  
Simon Brochard

### DIRECTRICE DES PROJETS

Véronique Valenzuela

### DIRECTRICE DES ATELIERS

Christine Lepoittevin

## DOCUMENT DE SYNTHÈSE

### RÉDACTION DE LA SYNTHÈSE

Halimatou Mama Awal  
Christophe Bayle  
Vincent Bourjaillat

### COORDINATION

Guy Tchakam

### MISE EN PAGE

Emmanuel Kormann

### PHOTOGRAPHIES

Les Ateliers

### RÉALISATION DE LA

### CARTE DE SYNTHÈSE

Guy Tchakam

Les plans et croquis illustrant les propositions sont extraits des travaux des équipes de l'atelier qui s'est déroulé à San Pedro du 1<sup>er</sup> au 12 mars 2021

Partenaires  
de l'atelier



Partenaires structurels  
des Ateliers



# Diniyo à San Pedro

De la cité portuaire  
à la métropole côtière

## Notre vision pour San Pedro

**Moderniser San Pedro pour le  
bonheur des Populations, car unir pour  
développer est notre objectif.**

Mon ambition pour le développement de la commune de San Pedro, et partant de toute la Région, c'est qu'ensemble, avec une équipe dynamique et engagée, de moderniser San Pedro afin de lui donner fière allure, à la dimension de ses immenses potentialités.

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de développement local, la Municipalité de San Pedro a des défis majeurs à relever afin d'endiguer tout ce qui altère de façon significative la qualité de vie, aussi bien des populations que des entreprises locales.

Aussi les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine de Cergy Pontoise, à travers l'initiative «Atelier d'Urbanisme de San Pedro», sont une aubaine pour la commune; car il s'agit de générer des idées novatrices, en vue d'apporter des solutions durables aux risques multiformes avec lesquelles les populations sont obligées de vivre et qui constituent des facteurs bloquants du développement.

Les enjeux du territoire étant grands, nos attentes également sont grandes, car empreintes de fortes espérances: «faire de San Pedro, la première destination économique et touristique en Côte d'Ivoire».

Nous attendons donc de cet Atelier, qu'il analyse nos atouts et contraintes de développement, car notre ville, disons notre région, est le giron du tourisme balnéaire et le deuxième poumon économique de la Côte d'Ivoire, avec son port, premier exportateur de cacao au monde.

Nous voulons un renouvellement urbain. Nous voulons une ville verte, une ville propre, une ville urbanisée, aménagée, structurée, durable, désirable, une parfaite transition de cité portuaire à métropole côtière.

L'Atelier d'Urbanisme de San Pedro, par des propositions de solutions durables, nous aidera à projeter le «nouveau San Pedro» le «San Pedro de demain», afin d'en faire une ville du futur, car «la Côte d'Ivoire de demain, c'est véritablement San Pedro».



Félix Anoble  
Maire de la Ville de San Pedro

## Repères

La décision d'implanter le port a relevé d'une stratégie de l'État de Côte d'Ivoire à partir des besoins économiques et des caractéristiques du site propices à un port en eau profonde mais moins adapté à une implantation urbaine.

50 ans après la création du port, le débordement de l'activité de la ville est tel qu'il entrave les activités associées au port et inversement l'intense circulation lourde qui alimente le port devient difficilement compatible avec la sécurité de la vie quotidienne des habitants.

Enfin, la ville est confrontée à un phénomène nouveau, accentué par le changement climatique, de vagues- submersion aussi bien en bord de mer que le long des bras de la lagune notamment dans les bas-fonds.

Ce n'est rien de moins que sur le cumul de ces trois défis (climatique, économique et paysager) que les responsables de la ville de San Pedro et de l'Etat ont demandé à l'atelier international de travailler.

Le résumé du programme d'actions proposées est en pages 30 et 31. Il replace la ville dans son contexte de défis environnementaux notamment de manque d'écoulement des eaux, mais aussi de moyens d'intégration des quartiers périphériques à la gouvernance d'une grande métropole en devenir, et enfin de concertation avec le port autonome.

### Les pilotes des Ateliers



# Sommaire

- 7 Présentation du territoire & rappel des enjeux
- 13 L'émergence d'une métropole écoresponsable en Côte d'Ivoire
  - 14 Un paysage productif
  - 19 S'adapter au changement climatique pour vivre avec la lagune
  - 22 Une diversification économique à promouvoir
  - 25 Un changement d'échelle: de la ville à la métropole
- 29 Stratégie de mise en action







# Présentation du territoire & rappel des enjeux

## Les origines récentes de la ville de San Pedro

À la faveur de l'ouverture de la session des Ateliers de San Pedro, en mars 2021, Félix Anoble, Ministre de la Promotion des Petites et Moyennes Entreprises (PME), et Maire de la Commune de San Pedro, avait demandé aux experts urbanistes des Ateliers Internationaux de faire des propositions de développement à l'effet de «hisser la ville à la hauteur de la position occupée par le port dans l'économie de la Côte d'Ivoire».

Le Port de San Pedro aura cinquante ans en 2022. Il a été inauguré le 4 décembre 1972, par Félix HOU-PHOUËT-BOIGNY, premier Président de la République de Côte d'Ivoire qui affirmait le 06 août 1969, «San Pedro, c'est pour nous l'espoir, en donnant vie à une région, de fournir des emplois nouveaux en nombre considérable et aussi des terres à tous ceux qui auront le souci de les mettre en valeur, de créer en définitive un pôle de développement qui contribuera à l'équilibre de notre économie».

San Pedro était un petit village de pêcheurs en 1968. L'histoire raconte que la Région de San Pedro aurait été découverte par le Portugais Soeiro Da Costa qui baptisa le territoire à l'époque très peu peuplé, du nom du saint patron du jour de découverte, [«San Pedro» en Portugais, et «Saint Pierre» en Français]. Le territoire alternera entre les possessions des compagnies hollandaises, anglaises et françaises avant d'être cédé en 1959 à la République de Côte d'Ivoire naissante, pour la somme de cent soixante millions (160 000 000) de francs CFA.

Parallèlement à la construction du port, l'État a mis en place un aménageur «l'ARSO» (Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest), qui a eu pour mission de développer le port en même temps qu'une ville neuve. La surface urbanisée de la ville est ainsi passée de 335 hectares en 1975, trois ans après l'inauguration du port, à 480 hectares en 1980, pour atteindre 1850 hectares en 2000, et 2400 hectares en 2014.

Aussi, l'histoire économique de San Pedro a débuté par la mise en place de l'ARSO, avec l'extension du port qui constitue une forte attraction économique à travers les entreprises de transformations et les acteurs du secteur tertiaire (commerce, marché du transport...). En parallèle des services portuaires, des programmes d'agro-industrie seront projetés par la création de la SOGB et de la PALMINDUSTRIE (THSP).

En définitive, la création du nouveau pôle économique de San Pedro dans la Région Ouest de la Côte d'Ivoire eu pour conséquence, une attractivité des populations venues d'abord pour travailler sur le chantier du port. Au fur et à mesure du temps, des installations plus pérennes développeront une vie urbaine. Les installations se feront de manière spontanée et s'apparentent davantage à un campement qu'à une ville planifiée. Le site choisi pour sa position stratégique pour l'établissement d'un port, est peu propice à l'installation d'une ville. La configuration géographique alternant territoire vallonné et marécageux rend difficile l'aménagement du site.



- Limite des Districts d'Abidjan et de Yamoussoukro
- Limite de la Région de San Pedro

Le Gouvernement décida alors d'édifier un port de technologie de pointe à l'emplacement du site du village San Pedro (les habitants de l'actuel Quartier Séwéké). Ce site ayant été choisi pour profiter de la rade naturelle facilitant la mise en œuvre d'un port. Ce nouveau port ayant pour objectif le développement de tout l'ouest ivoirien qui souffrait de son trop grand éloignement du Port d'Abidjan. Ce considérable projet avait pour vocation la mise en valeur par la création de richesses, notamment par l'exportation du bois, du cacao et du café.

Ce port a connu une croissance spatiale et économique sans précédent. Il est devenu le second port du pays après celui d'Abidjan et le premier port mondial pour l'exportation du cacao. D'une superficie d'environ cinq cents hectares (500 ha), avec ses annexes; le port a d'ores et déjà étendu son périmètre à l'Est du Fleuve San Pedro, pour atteindre une superficie de deux mille hectares (2000 ha), afin de diversifier ses activités.

D'importants projets sont prévus de l'Est à l'Ouest. Un stade de vingt mille (20 000) places, une université de vingt mille (20 000) étudiants et un Centre Hospitalier Universitaire (CHU), augmenteront encore l'étendue et le rayonnement de l'agglomération. La population est ainsi passée de trois mille (3 000) habitants en 1968 à vingt-cinq mille (25 000) habitants en 1975; puis à cent mille (100 000) habitants en 1985, et cent cinquante mille (150 000) habitants en 2000; avec l'afflux d'une population venant aussi des pays limitrophes, notamment le Mali, le Burkina-Faso, la Guinée et le Liberia. San Pedro, avec les Régions de la Nawa (Soubré) et du Gbôklè (Sassandra), forment le District du Bas-Sassandra. La ville de San Pedro est Chef-lieu de Région et de Département qui porte son nom.

La superficie administrative de San Pedro est de 33 941,60 ha. Cependant, la zone urbanisée n'occupe que 10% du territoire communal, soit une superficie de 4 371,33 Ha.



L'extension du port de conteneurs demandera le déplacement du port de pêche



Promenade touristique de standard international sur le bord de mer.



Le quartier Seweké construit pour les ouvriers à distance du port occupe une aujourd'hui position centrale à l'échelle de la métropole.

La ville de San Pedro est située à l'extrême Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Elle se trouve à 368 km d'Abidjan la Capitale économique et à 482 km de Yamoussoukro, la Capitale politique et administrative. La Commune de San Pedro a été créée par la Loi n°78-07 du 9 janvier 1978, portant institution de communes de plein exercice en Côte d'Ivoire.

San Pedro compte 257 172 habitants, selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH 2014) et près de 350 000 aujourd'hui pour seize quartiers, trente-deux villages dont quatorze communaux et plusieurs campements rattachés. La dissolution de la structure de l'aménageur - ARSO - en 1980, a entériné d'une certaine façon, la rupture de la synergie de développement entre la ville et le port. Un demi-siècle après la création de la ville, le moment d'un bilan d'étapes est venu.

L'organisation d'un atelier international est donc saluée, car c'est l'occasion de faire un bilan, de créer une enceinte de réflexions et de dialogue entre acteurs locaux; et de dresser des propositions créatives et à différentes échelles, pour l'avenir de la ville. Co-construire les savoirs: tables-rondes et soirée métropolitaine impactée par l'irruption de la pandémie de covid-19, la préparation de l'Atelier de San Pedro, s'est adaptée à la situation et a pris la forme d'une série de rencontres en ligne; associant les acteurs locaux et nationaux de San Pedro, avec des experts internationaux, dans des tables-rondes thématiques et des soirées métropolitaines.

# Les tables rondes

Quatre rencontres et tables rondes d'experts, acteurs locaux et décideurs se sont déroulées en 2020 pour aborder les enjeux et opportunités du territoire en amont de l'atelier international d'urbanisme de San Pedro.

## Table ronde n° 1

### San Pedro cité portuaire, quel projet urbain pour la cité portuaire de San Pedro ?

La collaboration entre la ville et le port est un enjeu central de gouvernance qui doit être traité à plusieurs échelles. Une plateforme portuaire a été créée pour permettre aux deux entités d'avancer ensemble. De plus, une Commission créée par le Maire et la Communauté Portuaire, se formalise comme un instrument pour penser le développement économique, dont la Mairie est membre. Selon le Maire, le statut juridique de la Commission permettra une large association des acteurs, pour en faire l'outil du développement stratégique général, et créer une harmonisation entre les deux institutions.

## Table ronde n° 2

### Vivre avec les risques et construire la résilience à San Pedro

Face aux risques d'extension urbaine incontrôlée, de nouvelles formes de ville devront être trouvées. Pour dresser un panorama des risques et des solutions mises en œuvre ou à envisager, deux grandes questions ont été au centre du débat : Comment vivre avec les risques à San Pedro ? Quelle ville africaine côtière, lagunaire, portuaire et estuaire du Fleuve San Pedro ?

Ces adaptations aux risques naturels ne pourront se faire sans une coopération de l'ensemble des administrations (centrales, déconcentrées et décentralisées) et les collectivités, pour l'application de règles d'urbanisme appropriées et partagées par tous.

## Table ronde n° 3

### Liens et centralités pour l'avenir de San Pedro, ville existante et nouvelle ville

Afin de dresser un état des lieux de la dynamique urbaine actuelle et des grands projets à venir, les échanges se sont articulés autour de trois grandes questions : Quels sont les moteurs économiques pour le développement urbain ? Quelles centralités, polarités et lieux de vie pour San Pedro ? Les grands projets font-ils centralités ? Tout au long du débat, la question des documents de planification est apparue comme centrale, avec la nécessité d'une structure de gouvernance assurant les applications et suivis.

À San Pedro la question des temporalités est renforcée par la saisonnalité des activités économiques liées à la vente des produits des cultures de rente de l'arrière-pays (cacao, hévéa, café, cajou...). Ces phénomènes doivent être pris en compte dans le développement futur de la métropole côtière. C'est le sens de la soirée métropolitaine «San Pedro : une ville portuaire et bientôt touristique ?» Organisée en partenariat avec les étudiants du Master Gouvernance et Coopération Internationale de l'École de Sciences Politiques de Toulouse.

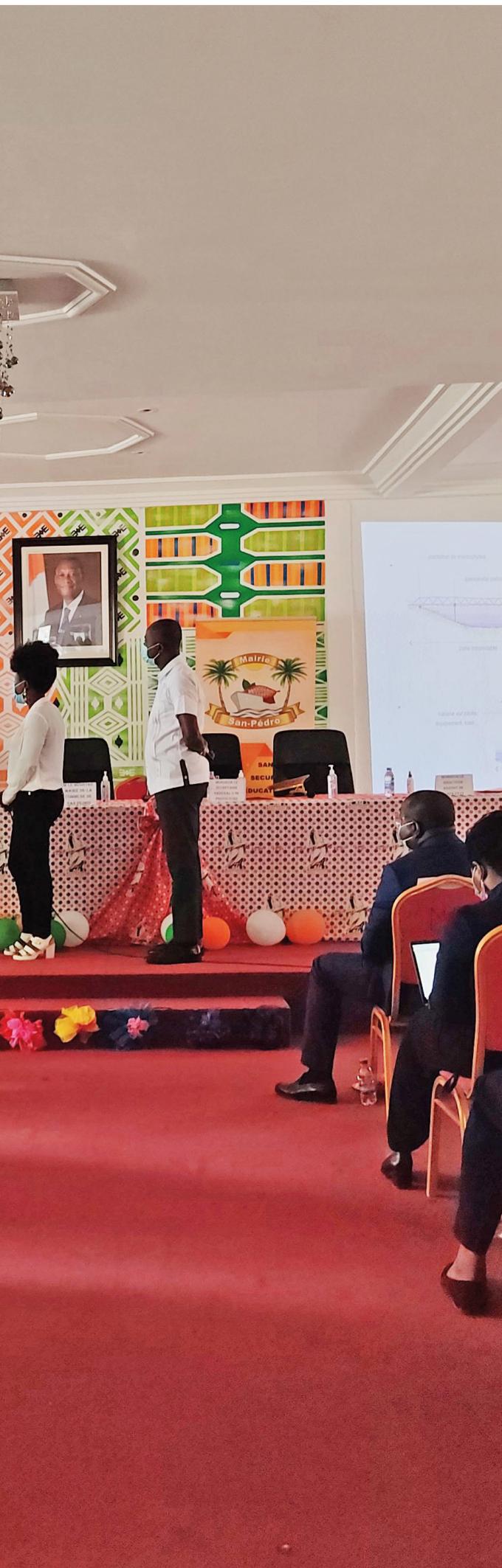
En effet, la situation de bord de mer conjuguée au couvert forestier du territoire offre à San Pedro, un cadre naturel et paysager exceptionnel. La région dispose de conditions climatiques et géologiques favorables à son développement économique. Ces attraits naturels révèlent un fort potentiel touristique du territoire. Les enjeux que recouvre l'implantation du tourisme à San Pedro sont l'écotourisme, la résilience environnementale, le développement durable, le développement portuaire et l'intégration des populations.

# La soirée métropolitaine

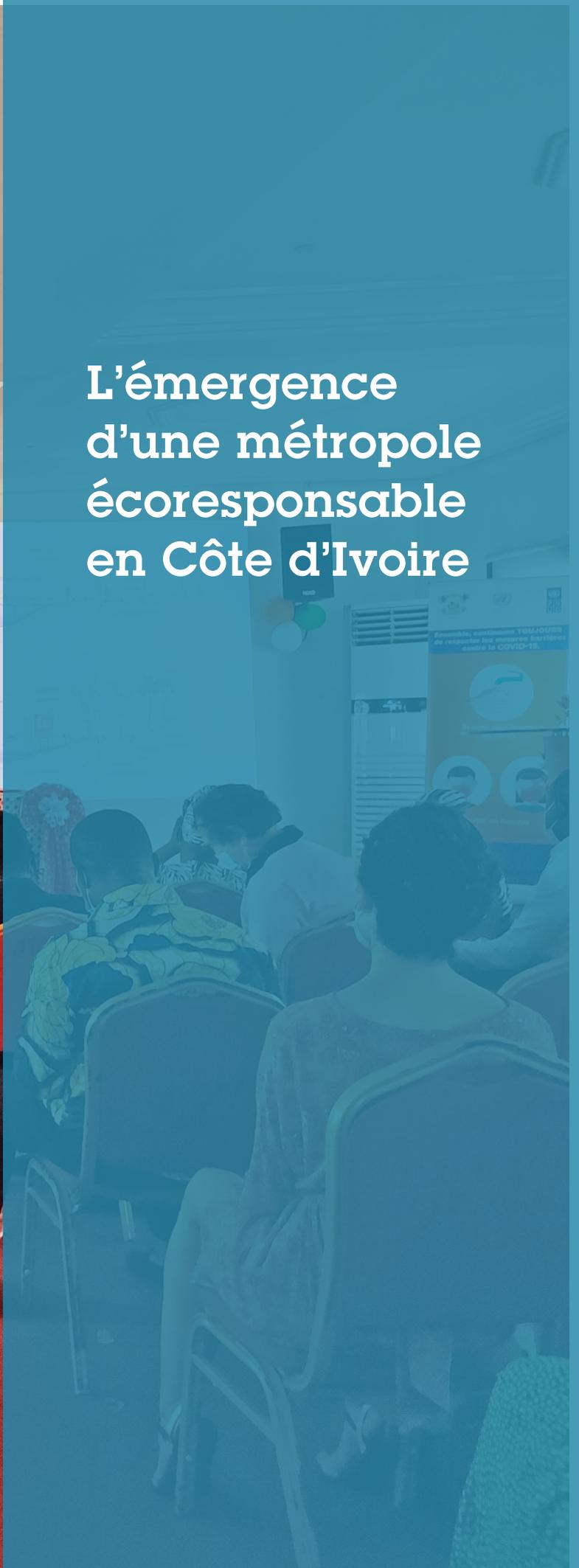
## Regards d'ailleurs «San Pedro : une ville portuaire et bientôt touristique ?»

À la suite des tables rondes, les étudiants de Sciences Po Toulouse (France) ont choisi d'étudier les enjeux au prisme du tourisme. En effet, la situation de bord de mer conjuguée au couvert forestier du territoire offre à San Pedro un cadre naturel et paysager exceptionnel. La région dispose de conditions climatiques et géologiques favorables à son développement économique. Ces attraits naturels révèlent un fort potentiel touristique du territoire. Les enjeux que recouvre l'implantation du tourisme à San Pedro sont l'écotourisme, la résilience environnementale, le développement durable, le développement portuaire et l'intégration des populations.





# L'émergence d'une métropole écoresponsable en Côte d'Ivoire



L'enjeu pour la ville de San Pedro est de proposer des stratégies territoriales activant un sol producteur de biodiversité vivante à la fois humaine et naturelle, amorçant des dynamiques territoriales de soutenabilité, afin d'accompagner les populations vers des actions émancipatrices ; la commune regorgeant de nombreux atouts, du fait de son climat, de sa végétation, de sa situation balnéaire et surtout de la présence du deuxième port du pays.

Il s'agit bien de décliner des axes de développement économiques prenant en compte des potentiels futurs, comme :

- › **L'attractivité inter-régionale produite par l'éco-tourisme.**
- › **La nécessité d'emprises agricole alimentaires protégées.**
- › **La planification d'un système de parcs et d'espaces de plaisance**
- › **Des formes de gestion des ressources mêlant l'éco-responsabilité au cœur du processus de gestion du territoire.**

Pour ce faire, il faut évidemment agir «avec» les habitants, les artisans et les femmes, notamment les coopératives de femmes, les fédérations de femmes (UFEC ; ALID ; Union Communale des Femmes, etc.). Ces conditions sont fondamentales pour la production d'activités et de bien-être, inscrivant comme objectif et comme vecteur, l'inclusivité et l'écologie.

Les opportunités d'initiative populaire permettront de révéler des projets résilients et soutenables. La nécessité de compléter et de renforcer les études hydrographiques - en plus de celles du PUD (Plan Directeur d'Urbanisme), du PUDé (Plan Directeur d'Urbanisme de Détail) et du Schéma d'Assainissement entre autres) - à grande échelle, permettra de soutenir des stratégies et des actions de gestion responsable des ressources naturelles. L'équilibre entre les espaces naturels et les activités humaines pourra se traduire par le développement de stratégies de préservation des sites et des ressources naturelles.

## Un paysage productif

La mise en place d'une infrastructure verte adaptée aux territoires inondables à l'échelle du Grand San Pedro, constitue une réelle possibilité d'établir une stratégie écoresponsable des territoires en devenir. L'infrastructure verte et paysagère, donne la possibilité de concevoir des espaces de préservation et de forte densité végétale.

Celle-ci ajoutera également une trame et un tracé visible et structurant à la croissance des zones urbaines, tant pour les délimitations, mais également pour la jouissance d'un cadre de vie

de qualité. L'infrastructure devra se conceptualiser et se spatialiser dans un esprit de plurifonctionnalité et de programmation diversifiée. C'est une opportunité pour créer et faire respecter des espaces ouverts, de respiration pour les citoyens de San Pedro ; mais également de légitimer et d'accompagner les activités productives agricoles déjà existantes dans les bas-fonds, ainsi que de prendre en compte les pratiques de pisciculture et de pêche.

Les réseaux de mobilité alternative à construire (autre que le système routier), amorceront des mécanismes de préservation des écosystèmes naturels fragiles. Les équipes ont notamment mis en avant les idées de promenades vertes au bord de la lagune, et de sentiers permettant l'infiltration de l'eau dans le tissu urbain des quartiers. Le système «vert» à la grande échelle renforcera des corridors écologiques raccordant l'infrastructure paysagère et les lieux productifs avec les forêts environnantes.

## Penser le paysage au-delà des limites communales

Le constat d'un potentiel système vert en relation avec d'autres modalités du territoire, comme l'habitat et la mobilité, montre l'intérêt de préserver et de renforcer une armature paysagère valorisant des propositions d'aménagement territorial situées et respectant l'environnement naturel. Une programmation diversifiée du système vert à grande échelle permettra donc la valorisation du potentiel paysager de la Ville de San Pedro et des communes voisines. → 1 & 2

Ainsi renforcer une armature paysagère se rattachant essentiellement aux grands entités naturelles comme la lagune, le fleuve, les espaces forestiers, nécessite le dépassement des limites communales pour une gestion responsable du territoire. Cela permettrait de valoriser les continuités écologiques et la biodiversité support d'une programmation diversifiée. De plus des éléments paysagers pourraient constituer des bases fédératrices dans la gestion de l'inter-communalité, pour ce faire, il est nécessaire de réfléchir aux outils et aux modèles, découlant d'une gestion paysagère responsable du futur aire Métropolitain de San Pedro.

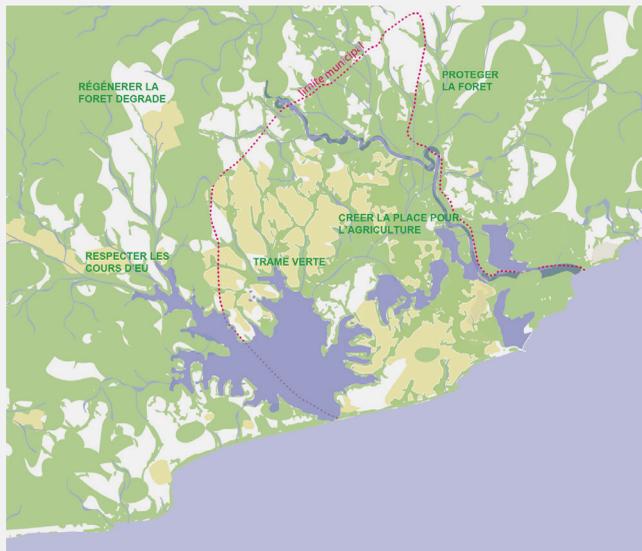
## Des unités paysagères pour une programmation diversifiée

Quatre grands éléments paysagers sont à prendre en compte dans l'observation de la morphologie de la ville de San Pedro, à la grande échelle :

- › **L'eau** - Lac Bardot, Lagune Digboué, Fleuve San Pedro et le Golfe de Guinée.
- › **Le bâti** - le port, les habitations, les édifices ou équipements publics, privés.
- › **La végétation** - forêts classées, agriculture, espaces verts.
- › **Le réseau routier** - routes bitumées, routes en terre.

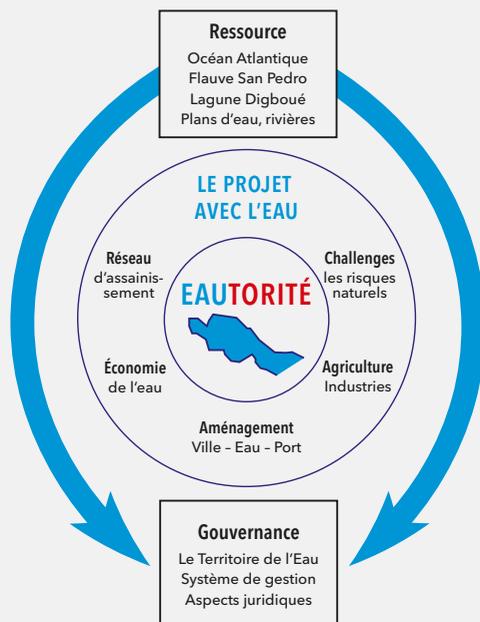
## 1. Paysages et végétations

Équipe A



## 2. «EauTorité» illustré par un graphique

Équipe B



La détermination d'unités paysagères permet de développer des programmes diversifiés en accord avec la réalité du terrain, qui pourront se décliner à différentes échelles territoriales :

- › **Une place reconnue à l'agriculture urbaine et vivrière** : à partir de l'organisation de périmètres irrigués pour le maraîchage et les arbres fruitiers (jardin collectif au cœur des îlots dédiés principalement à la reconversion des activités pénibles des femmes);
- › **La délimitation de surfaces aménagées pour la production vivrière** (maïs, igname, manioc, concombre...);
- › **L'aménagement d'espaces rizicoles** dans les bas-fonds pour une production à grande échelle de riz;
- › **La délimitation d'une réserve périurbaine agricole** («verger régional» et d'élevage avec la participation active des villages périphériques entre San Pedro, Soubré et Sassandra);
- › **La reforestation**, principalement entre San Pedro, Soubré et Grand-Béréby, depuis le parc naturel de Tai, jusqu'à la Lagune Digbougé.

Les initiatives de préservation des forêts comme celle de Rapid Grah, peuvent être soutenues par la création d'un centre de recherche forestière affilié à la nouvelle Université de San Pedro.

### Des jardins collectifs au cœur des quartiers

Dans le cadre de la restructuration des quartiers, la création de jardins collectifs, aux cœurs d'îlots dédiés prioritairement à la reconversion des emplois des femmes (du charbon); propice pour ré-végétaliser les cœurs de quartiers, diminuer la tempé-

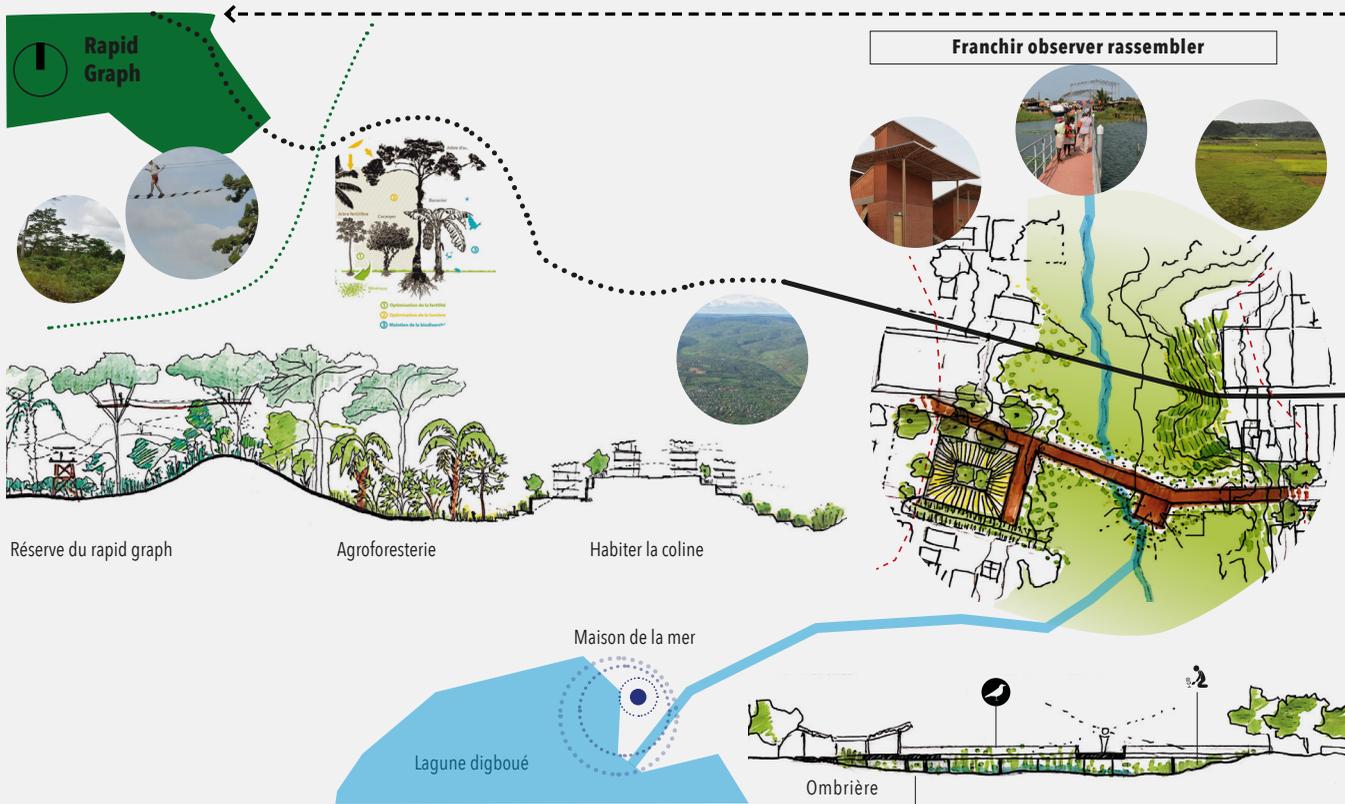
rature en ville, favoriser l'absorption de l'eau ainsi que contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air (diminution de la poussière).

### Un habitat intégré dans son environnement

Considérer l'habitat tant dans son milieu naturel qu'humain. Il s'agit de prendre en considération par exemple, la spécificité topographique des sites en ayant des dispositifs adéquats pour habiter les collines; mais aussi la spécificité des territoires inondables par le développement de système constructif sur pilotis ou des dispositifs d'habitat partiellement submersible selon les saisons et les intempéries.

Le concept de quartier palafitte, à partir d'une ville archipel accompagne la proposition innovante d'une typologie de construction d'unités d'habitation entièrement en bois, sur pilotis, aux abords des quartiers, en zones inondables, à proximité de la lagune, des trois lacs, et du fleuve; reliées par des passerelles et des échelles permettant de rejoindre les pirogues et de se déplacer par voie navigable lorsque les eaux montent.

Des éco-quartiers peuvent être imaginés pour la requalification et la réhabilitation des quartiers existants, en prenant en compte les facteurs géographiques et sociaux de la ville de San Pedro; en aménageant des espaces publics arborés, mais également des équipements pour les quartiers, notamment une maison des femmes ou une bibliothèque de quartier.



**3. Fédérer la ville autour des quartiers, lieux de vie**  
Équipe C

- Mise en valeur des zones humides afin de freiner les appropriations spontanées.
- Faire des bas-fonds, notamment ceux des lisières de la Ville et de la lagune des espaces de production agricoles et halieutiques, qui feront de San Pedro une ville nourricière → 4
- Créer des micro polarités autour des franchissements des quartiers pour consolider la mobilité douce et la cohésion sociale.

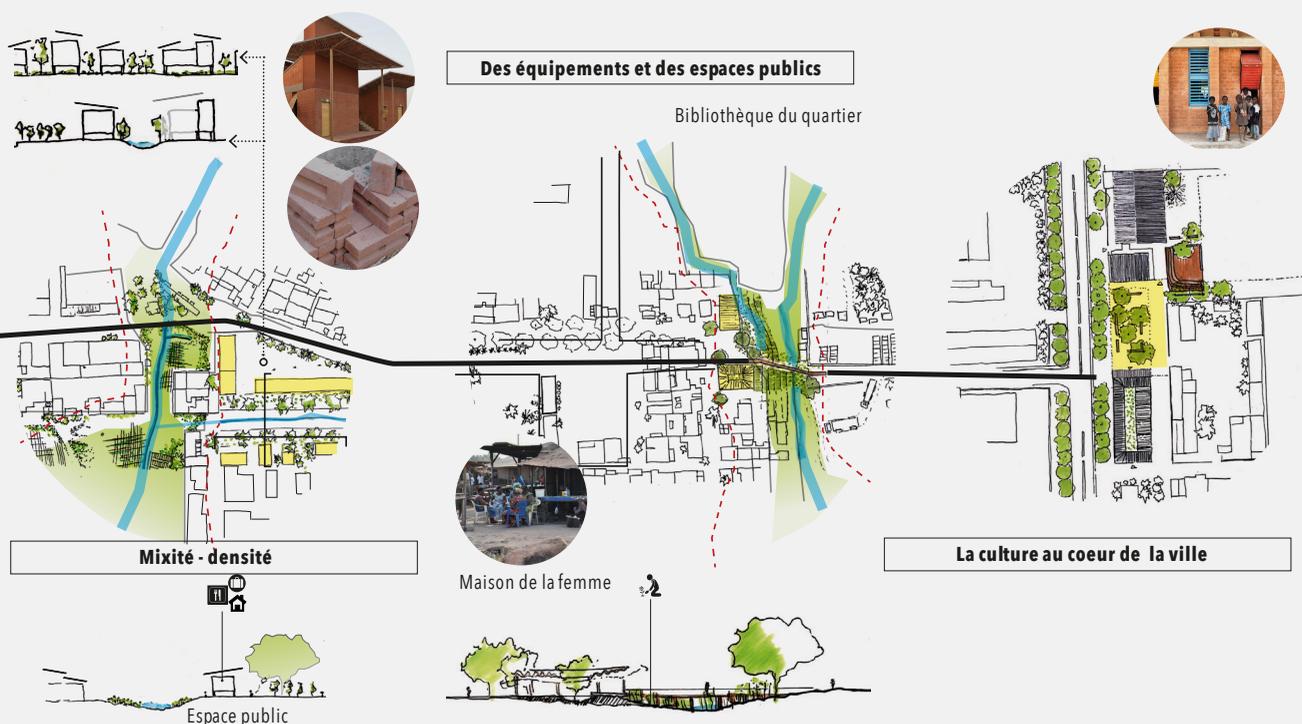


**4. Bas-fonds à la lisière de la ville non exploité**



**5. Alors que le système de lagunes était marginalisé lors de la création du Port en 1972, la Lagune de Digboué prendra une position centrale au cœur de la future métropole.**

Équipe B



## Une Unité de Gestion Intégrée pour la protection du littoral et des abords de la lagune

5 ← Les effets du changement climatique se font ressentir à San Pedro avec l'érosion côtière et la dégradation de la berge lagunaire, entre autres. Pour remédier à ce phénomène, une batterie d'actions devra être prise pour freiner les dégâts observés. Il s'agit de la création d'une unité de gestion intégrée de la protection du littoral et des abords de la Lagune de Digboué. Cette initiative peut être accompagnée par la création d'un équipement, rayonnant à l'échelle régionale et national; la maison de la mer: lieu de sensibilisation, de valorisation et d'actions sur les problématiques liées au littoral.

## Reconnaissance des richesses patrimoniales

Le patrimoine constitue pour la ville de San Pedro, un élément important dans l'approche systémique qui articule la notion de qualité de vie urbaine à cinq dimensions indissociables: culturel, écologique, social, naturel, culturel matériel et culturel immatériel.

À partir de la reconnaissance patrimoniale, deux axes prioritaires peuvent être développés:

- › **Mobiliser et accompagner différents acteurs**, afin de créer un contexte d'affaires favorisant la promotion du patrimoine, la diversification des produits, l'innovation et le développement de marchés dans des domaines liés au développement durable notamment: la construction durable à travers les éco-matériaux, les énergies propres, patrimoine naturel, agriculture, éco-tourisme.
- › **Soutenir la promotion du patrimoine passera par la conservation/valorisation de la biodiversité** et la création d'équipements culturels indispensable au rayonnement de San Pedro à plusieurs échelles; eu égard à ses nombreuses opportunités.

La culture pourrait être aménagée au cœur des quartiers et parallèlement, la valorisation peut se faire à une échelle plus grande; par exemple, par l'édification du Musée National de San Pedro et la création de parcours touristiques dans la ville. Ce musée pourrait offrir une palette d'activités gravitant autour du patrimoine avec des salles de spectacle, un théâtre en plein air dans un cadre de verdure, un espace numérique etc., afin de renforcer le rôle culturel et l'attractivité touristique de la Métropole de San Pedro.

## 6. Situation de l'éco-quartier séwéké

Équipe C



## 7. La densification de l'éco quartier de Seweke passera par une reprise générale des remblais et du drainage de la totalité du quartier.

Équipe C



## L'Éco quartier Séwéké, point d'articulation des centralités urbaines

Le Quartier de Séwéké, premier quartier aménagé pour accueillir de façon temporaire les ouvriers du chantier portuaire, s'est consolidé, pérennisé et densifié avec le temps, constituant aujourd'hui le plus vieux quartier de la ville. Situé dans le centre géographique et traversé par les deux principales voies d'accès au port le quartier accueille aujourd'hui autour de quinze mille habitants ; et fait face à d'importants problèmes de drainage et d'assainissement. → 6

Actuellement, ce quartier vit principalement de l'assistance mécanique aux transporteurs, mais aussi du développement d'activités de divertissement nocturnes. Son histoire comme ressource patrimoniale fait de ce quartier, un lieu de mutation à privilégier. L'énergie et l'enracinement de ses habitants permettraient de développer des stratégies d'exemplarités écoresponsables, pour sa requalification.

À grande échelle, il s'agit de consolider la ville à partir de ses quartiers, de ses lieux de vie. Ainsi à Séwéké, un projet pilote d'éco quartier associant d'une part, des équipements de quartier et d'autre part, des équipements à résonance métropolitaine, permettrait l'intégration de Séwéké dans un réseau solidaire de quartiers. → 7

› **Des équipements publics telle qu'une bibliothèque ou une maison des femmes**, contribueront à l'émancipation des populations et soutiendraient ainsi les initiatives populaires.

› **La Maison de la Mer**, au rayonnement métropolitain voire national, se présente comme un centre de recherches mais aussi de lieu d'acculturation, de prise de conscience. L'émergence de cette polarité pourrait être complémentaire à d'autres pôles de la métropole (comme l'université).

› **L'Éco quartier de Séwéké proposerait des typologies d'habitats évolutifs**, avec des matériaux locaux et des techniques d'écoconstruction, qui mettent en valeur les savoir-faire locaux.

› **Le traitement des lisières générera des espaces de production riches et résilients**, agricoles et halieutiques, qui feront de San Pedro une ville nourricière. Des cultures vivrières pourront s'associer à l'habitation. L'aménagement d'ombrières en bordure de la lagune et le long du fleuve, créeront des haltes, dans une promenade au bord de l'eau.

› **La valorisation de venelles (zones humides)** par la définition de servitudes et leur aménagement, pour freiner les appropriations spontanées. Il s'agit aussi d'alterner des mixités d'usage par la création aussi, des micro-polarités autour des franchissements des quartiers, en vue de consolider la mobilité douce et la cohésion sociale.

# S'adapter au changement climatique pour vivre avec la lagune

## Activer un sol environnemental

8 ← La caractéristique du système hydrographique du territoire de San Pedro nécessite de mettre les enjeux liés à l'eau, au premier plan dans l'aménagement du territoire. En effet, la ville de San Pedro dispose de plusieurs éléments hydrographiques majeurs qui conduisent à qualifier ce territoire vallonné de petites collines, de «ville perméable».

Cette perméabilité s'exprime par la douceur du Fleuve San Pedro et ses affluents qui drainent la ville à l'Est, mais également par la Lagune Digboué à l'Ouest; et ses lacs centraux. Et l'on n'ignore pas que la ville bénéficie également d'une ouverture maritime. Face aux problèmes d'inondation et aux risques de submersion que subissent annuellement les populations, on constate que la valorisation du système de perméabilité inhérent au site est indispensable pour le développement soutenable du territoire en devenir.

9 ← Le socle environnemental de San Pedro peut retrouver les logiques du relief naturel et des fluctuations de l'écoulement des eaux. Aujourd'hui, la croissance urbaine se paie au prix de remblais et de terrassements généralisés, d'un côté et d'opérations d'arasement des collines de l'autre. Ces pratiques, loin d'atténuer, aggravent les inondations, il est donc urgent d'adapter les modes de construction et de vie à cette configuration d'environnement perméable.

## Vivre avec la perméabilité du territoire

La ville perméable permet de développer des formes de vie résilientes, ouvrant des opportunités d'actions réelles, qui se basent sur la gestion de toutes formes d'eau et de territoires humides. L'atelier s'est penché sur deux types de territoires humides :

- › **Le système d'écoulement et de fluctuation des eaux** (fleuves, affluents, lacs, etc.) et également les infrastructures de canalisation et de drainage.
- › **Le système de captation et d'absorption d'eau**, des espaces qui stockent, temporisent et génèrent une vitalité paysagère.

La multiplication de ces différentes relations à l'eau, permet d'activer des espaces de rafraîchis-

## 8. Carte synthèse du système hydrologique

Équipe A

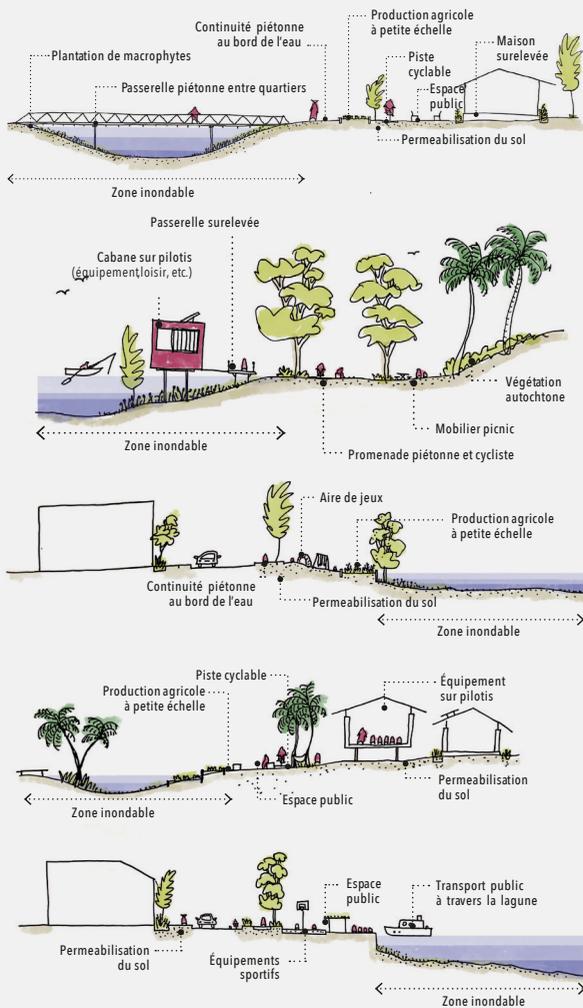


## 9. Visite des équipes sur un site de remblais du lac Est



## 10. Modifier les profils en travers des berges

Équipe A



## 11. Projet d'aménagement de l'unité de gestion intégrée de la lagune digboué

Équipe B



1. Coulée verte autour du lac Bardo - 2. Parc de rétention des eaux pluviales du Lac Bardo - 3. Promenade paysagère lagunaire - 4. Projet de parc urbain ou de requalification paysagère de la zone aéroportuaire - 5. Zone administrative de l'Unité de gestion de la lagune Digboué - 6. Zones tampons et de rétention - 7. Marina de la lagune - 8. Belvédère de la lagune - 9. Pont paysager lagunaire - 10. L'île aux artistes - 11. Zone d'agriculture maraîchère - 12. Réserve ornithologique de la lagune - 13. Zone d'aquaculture lagunaire

sement. Par cette mise en valeur, il s'agit de mettre → 10 en place des sols et des paysages «capacitaires», permettant d'agir en amont du risque d'inondation. Ainsi, la programmation de ces dispositifs limite l'imperméabilisation des sols, par l'établissement de réceptacles récupérateurs des eaux de pluies, ou la réalisation de noues paysagères ou des bassins de rétention

### Préparer le sol – faire avec le «déjà-là»

Les spécificités environnementales de la ville de San Pedro et son enjeu de préservation des zones humides, nécessitent en premier lieu, de renforcer des études hydrauliques de grandes ampleur; études qui permettront de mettre en place une stratégie globale du système hydrographique.

L'idée d'un réseau à l'échelle de la ville et du grand territoire pourra être ainsi planifiée et pensée avec des équipements et infrastructures classiques, tels que des canaux et bassins raccordant l'ensemble du territoire à un réseau public; mais également avec des atouts naturels du territoire, notamment des temporisations paysagères et des bassins naturels innovants.

Les trois lacs comme poches d'accumulation ou de rétention des eaux pluviales, généreront un système de vases communicants, via un réseau d'assainissement et de circulation des eaux, qui aidera à l'assainissement et à la requalification des quartiers, tel Séwéké; et de ce fait, réduiront le risque d'inondation dans la ville.

Préparer un sol environnemental «capacitaire», offre une opportunité à l'émergence d'une trame bleue d'eau accompagnatrice et génératrice d'une trame verte paysagère.

### Habiter la lagune : des abords submersibles et inondables

Une lagune comme grande centralité perméable pourrait être le premier levier de développement du système à grande échelle. En effet, l'aménagement → 11 de la Lagune de Digboué en lagune habitée, serait un terrain d'expérimentations nouveau, tant pour les abords des eaux, les espaces ouverts que pour l'habitation.

Des installations temporaires à vocation de loisirs, récréatifs, et touristiques pourront activer le tissu de l'économie locale. On constate également qu'un grand nombre d'habitations informelles se sont installées aux abords de la lagune.

Pour la protection des populations mais également de l'écosystème de la lagune, il s'agira de réhabiliter les quartiers informels, en prenant en compte leur mode de relation à l'eau et la perméabilité. Pour

ce faire, il est nécessaire de délimiter des espaces allant du plus humide au moins humide. Cette stratégie gravitante permettra une programmation diversifiée autour de la lagune, prenant en compte les spécificités des lieux. Ainsi, de nouvelles typologies architecturales, submersibles ou en pilotis, tant pour des logements que pour des espaces publics de plaisance pourront être aménagés. Des activités de loisir et économiques en relation avec la ressource eau, créeront un cadre de vie agréable et nouveau.

12 ← architecturales, submersibles ou en pilotis, tant pour des logements que pour des espaces publics de plaisance pourront être aménagés. Des activités de loisir et économiques en relation avec la ressource eau, créeront un cadre de vie agréable et nouveau.

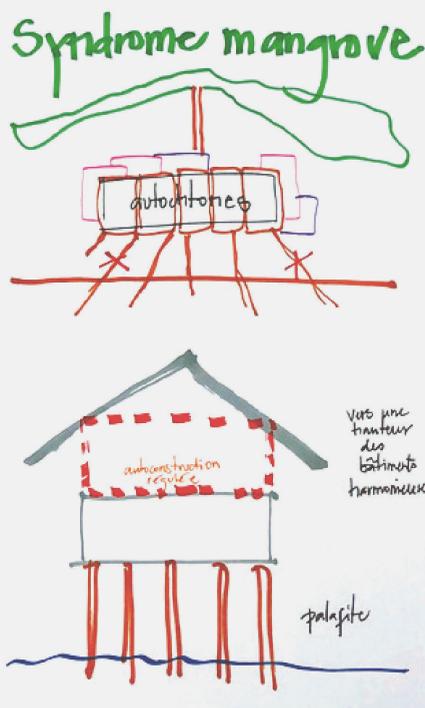
Ces espaces submersibles aménagés, privilégieront des réseaux de pistes piétons et cyclables (des promenades paysagères de sensibilisation de la biodiversité de la région et plus spécifiquement de la lagune) avec des passerelles de connexion. Ces espaces sont aussi une opportunité pour le transport lacustre tant pour des trajets quotidiens, que pour des circuits touristiques. Ces nouvelles mobilités fluviales pourront se décliner avec des dispositifs d'embarcadère, de cabanes aux bords de l'eau, de circuit de découvertes, pouvant même se connecter avec un transport océanique, reliant San Pedro aux autres villes côtières voisines.

13 ←

14 ←

12. Les constructions nouvelles en bord de lagune devront être sur pilotis pour s'adapter à l'environnement humide et submersible, à la façon du système naturel de la mangrove.

Équipe B

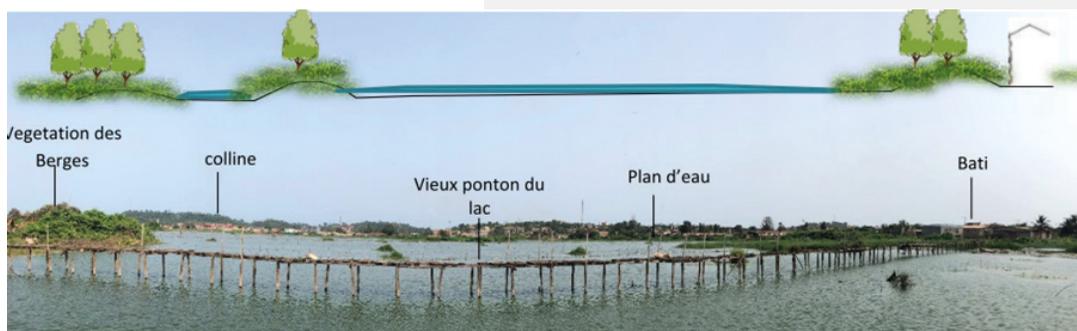


13. Système de passerelle flottante construit sur la lagune Digboué



14. Mise en place d'une trame verte et bleue pour la ville

Équipe B



# Une diversification économique à promouvoir

## Un contexte économique qui cherche son équilibre

Aujourd'hui, le rythme de croissance de développement de la ville et du trafic portuaire, ne sont plus à l'unisson. Le Quartier du Bardot a débordé des limites de sa surface initiale et est devenu avec le temps, une cité dortoir spontanée de grande ampleur; devenue par la suite, le centre actif de l'activité économique informelle, accueillant notamment le grand marché de la ville. L'augmentation de la croissance démographique ne vient plus uniquement du solde migratoire (arrivée de travailleurs migrants), mais également de l'accroissement naturel de la population elle-même (solde naturel positif).

Cet enracinement de la population à San Pedro, est un élément très positif pour l'avenir de la ville. Le socle démographique est stabilisé et sa croissance est endogène.

En effet, depuis sa création, la ville de San Pedro s'est développée économiquement, majoritairement dans les domaines portuaires et d'agro-industrie avec l'exploitation de l'hinterland forestier. Aujourd'hui, on identifie huit moteurs économiques principaux qui constituent des leviers de développement de la ville, de son hinterland, voire du pays.

Ces principaux moteurs économiques sont:

- › **Le port autonome et son projet d'extension;**
- › **Les entreprises de transformations et les acteurs du secteur tertiaire** (commerces, transport, marchés...);
- › **Les infrastructures en prévision de la CAN 2023** (Coupe d'Afrique des Nations), dont le grand stade en construction et le village d'accueil;
- › **L'Université** ouverte en octobre 2021;
- › **Le secteur du Tourisme**, notamment des festivals (festival de Saint Pierre) avec des perspectives à l'échelle nationale et international;
- › **Le projet de ville nouvelle;**
- › **L'internationalisation de l'Aéroport actuel.**

La ville de San Pedro continuera cependant de s'appuyer sur le dynamisme du port autonome. Dynamisme relatif néanmoins.

C'est pourquoi, les autorités portuaires ont décidé de relancer la dynamique portuaire en portant la surface de la zone portuaire aménagée, à deux mille hectares (2000 ha). L'objectif est de diversifier l'activité: création d'un quai de déchargement de porte-conteneurs, déplacement du port de pêche, création de centrale à charbon alimenté par du coke

(charbon) d'importation, entre autres activités. L'importance de ce programme ne restera pas sans impact sur le fonctionnement de la ville. Une nouvelle coordination permettra d'évaluer, de rendre positives les interactions dynamiques entre la ville et le port; notamment en évaluant:

- › **L'impact des futurs remblais nécessaires à l'extension du port**, sur l'évacuation des eaux du réseau hydrographique modifié à l'échelle de la ville
- › **L'impact des accès nouveaux sur le schéma de circulation et la localisation des zones logistiques.** Notamment s'il est envisagé un accès au périmètre portuaire depuis l'Est.
- › **L'impact du déplacement des limites du port** sur l'arrivée de nouvelles formes d'habitats spontanés aux abords de la plateforme.
- › **L'impact de la création de centrales à charbon** sur la pollution de l'air et des nappes phréatiques. La ville de San Pedro s'est clairement développée à l'Ouest, mais elle ne peut se désintéresser de ce qui va se passer à l'Est, au-delà des limites actuelles du périmètre portuaire. L'équilibre de l'agglomération entre l'Est et l'Ouest pourraient faire l'objet d'une prochaine réflexion prospective conjointe, entre la ville et le port.

## Prendre en compte l'importance de l'activité informelle

L'activité informelle s'installe le long des routes internationales et à proximité des zones de vie. Elle représente 20% de la valeur ajoutée mais procure 70% des emplois en Côte d'Ivoire. L'espace public et les infrastructures subissent ces activités qui entravent la fluidité du trafic vers le port notamment. Aussi, le déplacement de la zone logistique des camions, en amont des flux de transit vers le secteur nommé couloir ou corridor 3S, peut être considéré comme un acte stratégique majeur de la part de la Mairie de San Pedro. → 15

Ce réaménagement va entraîner toute une série de réorganisation des activités informelles et désengorger une partie du centre-ville. Il s'agira de prévoir de nouvelles aires de service et d'accueil pour les activités de mécanique-auto, logistiques, stockages et commerciales.



## Une filière bois à consolider

Le territoire dispose d'importantes ressources forestières et des scieries. L'activité de menuiserie est également pourvoyeuse d'emplois (environ 500). Les nouvelles orientations de développement durable de la ville permettront une montée en gamme des compétences. La vente du bois et de matériaux de construction, en s'associant, peuvent aider à développer de nouveaux savoir-faire, pour faire face aux effets du changement climatique et aux risques avérés de submersion.

Il s'agira de créer un nouveau marché en s'appuyant d'une part, sur les incitations urbanistiques à créer des constructions sur pilotis, notamment aux abords de la lagune, des futurs quartiers touristiques. Et d'autre part, de créer un pôle de compétences comprenant la fourniture des matériaux mais aussi le savoir-faire, en matière de montage de bois d'œuvre et de construction des logements.

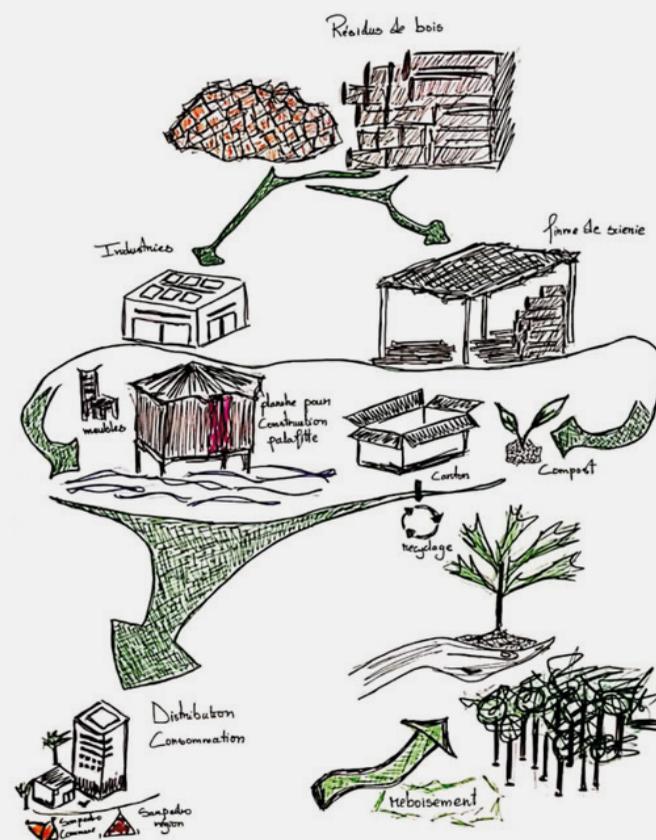
16 ← Cette proposition alternative s'appuie sur des exemples de typologie de quartiers à construire en bois sur pilotis, aux abords de la lagune et à proximité des lacs reliés entre eux par des passerelles. Cette nouvelle familiarité avec l'eau favorisera de nouvelles mobilités entre les lacs et rendra les zones humides de San Pedro plus attractives.

17 ← Aujourd'hui le recyclage des résidus de menuiserie pour fabriquer du charbon de bois est pourvoyeuse de deux cents emplois (féminins). Cette activité «qui suit le bois» est nécessairement localisée près de l'eau. Il y a actuellement cinq sites de coupes sciages et menuiseries dans San Pedro. Ce recyclage

## 15. Activités informelles installées le long des voies de circulation

## 16. La valorisation des métiers du bois est une filière à développer.

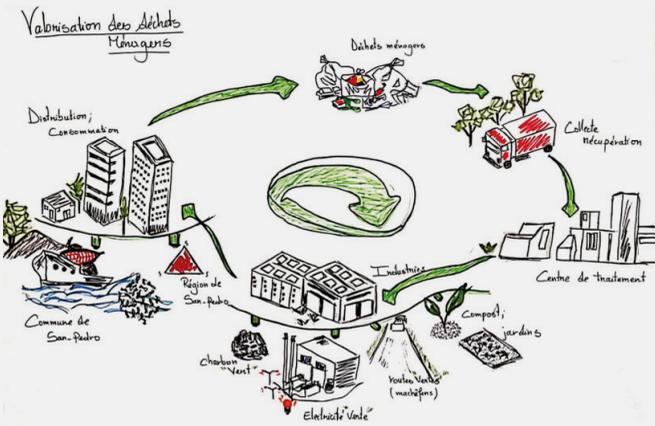
Équipe B





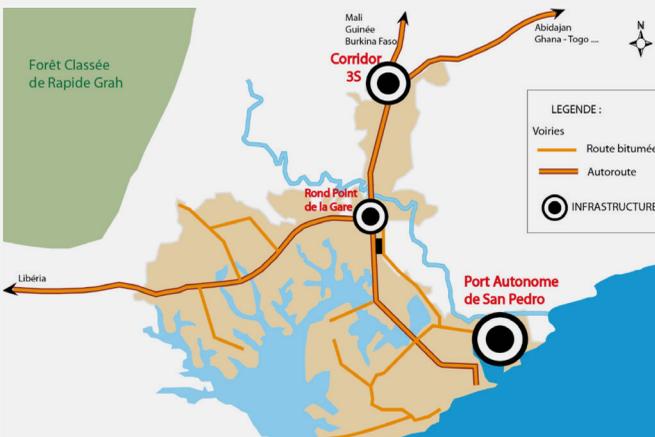
**17. Fabrication du charbon de bois, à l'entrée de la ville de San Pedro, une activité de charbon menée exclusivement par les femmes**

**18. Valorisation des déchets ménagers**  
Équipe B



**19. Une métropolisation soutenue par des corridors dynamique réaménagés**

Équipe C



des résidus en charbon de bois, est fort d'une pratique bien organisée de la transformation, pouvant se développer ou se reconverter dans le recyclage des déchets à l'échelle de la ville; comme de la mise en œuvre de techniques de construction de panneaux solaires. → 18

### Conserver l'agriculture urbaine dans les bas-fonds

L'agriculture est très présente à San Pedro. Elle est un support indispensable pour les familles plus vulnérables, et constitue une partie visible de son paysage et de la qualité de vie de ses habitants. Les fonds humides et les bas - fonds sont menacés par la construction privée, par remblais sauvage. Il y a une nouvelle prise de conscience que les remblais intempestifs des bas-fonds sont une triple atteinte à l'agriculture locale, au paysage, mais aussi à la survie de certains quartiers, en empêchant l'écoulement des eaux.

La valorisation des territoires agricoles comme les six cents hectares (600 ha) aménagés par la SODERIZ (Société pour le Développement du Riz), pour la riziculture, sont des atouts indispensables à préserver les emplois et l'équilibre écologique de la ville.

### Le pôle logistique à organiser

Le nœud routier du couloir 3 S devient un pôle logistique de niveau régional. Il fait de San Pedro une plateforme économique qui tire parti de sa localisation à proximité de frontières. Ce pôle devient le pivot de la redistribution technique des plateformes sportives, portuaires universitaires, industrielles, de santé; et touristiques d'une métropole multi polaire. Il est également conditionné à la réfection de la route du littoral Abidjan - San Pedro, aujourd'hui impraticable. → 19

## Un changement d'échelle : de la ville à la métropole

La ville de San Pedro dont le logo, un bateau qui porte une cabosse de cacao, est le fruit d'une vision du premier Président de la République de Côte d'Ivoire, qui avait décidé d'aménager l'embouchure du Fleuve San Pedro, en port en eau profonde. Cinquante ans après, San Pedro est devenu le premier port mondial du cacao. Le changement d'échelle est inscrit dans l'histoire même de la ville. Dès son origine, le port et la ville ont été pensés ensemble. Une société d'aménagement, l'ARSO (Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest) créée à cet effet, avait anticipé une population de 6000 habitants. Si l'ARSO ne s'est pas trompée quant à la répartition des activités et des lieux d'habitation, il y a une chose qu'elle n'avait pas anticipée : c'est la vitesse à laquelle la ville s'est développée. Tout en dimensionnant largement les routes d'accès et en préservant la végétalisation de la colline qui surplombe le littoral, le plan original préservait le front de mer et la lagune. Les deux routes internationales d'accès au port et composées en T, évitant soigneusement la lagune.

Le peuplement de la ville de San Pedro s'est ainsi fait au gré des vagues d'immigration successives, une attractivité produite par l'exploitation des ressources. Rappelons qu'en 1969, la ville comptait 40 000 habitants dont la moitié provenant de pays limitrophes et de la sous-région (voltaïques, Maliens, Guinéens, Sénégalais, etc). Une diversité de provenance qui révèle le potentiel multiculturel et cosmopolite de la métropole en devenir. La palette des ethnies et des nationalités est à peu de chose près, aussi diversifiée à San Pedro qu'à Abidjan.

Une «ville-bis» s'est alors rapidement développée en marge du chantier de construction du port, habitée par les ouvriers et une population induite de commerçants et d'artisans ; ainsi que par des immigrants en quête d'embauche. À la fin de l'année 1969, le nombre des habitants de San Pedro-bis est proche de huit mille âmes, ce qui est conséquent pour un campement. On prévoit alors que la ville atteindra : vingt-cinq mille (25 000) âmes en 1972, cent mille (100 000) en 1985, trois cent mille (300 000) en 2002 ; d'où le melting pot culturel d'aujourd'hui. En effet, de cette auto-organisation et cohabitation des populations, naît une multiplicité culturelle. Cette ville naissante, vive de jeunesse, est toujours à la recherche de son caractère, d'une identité dans laquelle chaque habitant de San Pedro pourrait se retrouver.

On distingue donc à l'origine de la création de la ville de San Pedro une réalité bicéphale : D'un côté, la ville ARSO, avec sa zone portuaire, une zone résidentielle, des zones d'habitation de moyen et haut standing, aménagées par la compagnie.

De l'autre côté, la ville-bis qui accueille essentiellement des ouvriers, construite spontanément par les populations, née d'une sous-évaluation de l'attractivité de l'accroissement démographique due à l'immigration, par les planificateurs de l'époque.

Progressivement, ces quartiers spontanés de San Pedro passeront de matériaux légers et périssables à des matériaux plus durs comme le parpaing, la tôle et le ciment. L'un de ces quartiers, le Bardot, était considéré comme le plus grand bidonville d'Afrique de l'Ouest, jusqu'à son intégration à la municipalité en 2011.

Aujourd'hui, la ville s'étend sur une superficie de six mille cent vingt hectares (6 120 ha). Une étendue qui dépasse les limites administratives et communales, et l'expansion se développe nettement en direction des périphéries nord du territoire.

C'est ainsi qu'une ville pensée pour 6000 habitants, en accueille aujourd'hui près de 300 000, en dehors de ses limites initiales. La dissolution de l'ARSO couplée à la vitesse et au caractère spontané avec lequel les logements informels se sont localisés, entre la lagune et les deux axes routiers, ont induit que la ville déborde rapidement sur les bas-fonds de la lagune ; ceux - là étant à leur tour submergés à la saison des pluies et les jours de grande marée.

Le risque principal auquel fait face San Pedro est par conséquent celui de submersion-inondation et ce malgré que le quartier du Bardot, plus grand bidonville d'Afrique de l'Ouest jusqu'à récemment, appelé aussi «ville-bis», ait été profondément restructuré et assaini. Il manque encore d'espaces verts, mais une structure urbaine a été rétablie.

Face au risque de submersion-inondation, la ville a lancé un schéma d'assainissement qui a défini des mesures urgentes à prendre. La construction de quatre canaux d'irrigation pour permettre à l'eau d'aller d'un lac à l'autre. Deux passages ont été réalisés. Il en reste deux autres à faire. Mais au-delà de toutes les mesures de faucardage, de dragage, de surveillance et d'alerte ; et même de reprofilage des berges, il devient nécessaire de soulager la pression foncière qui s'exerce sur ce patrimoine naturel et de le préserver.

C'est à cet effet que le projet des Ateliers Internationaux se propose de conforter ces efforts très visibles, par une proposition d'aussi grande ampleur que celle de l'ARSO au début de la ville : rien de moins que d'acter 50 ans après sa création, un nouveau changement d'échelle de la ville.

C'est en changeant d'échelle d'appréhension que les problèmes de saturation de l'espace, de logements, de transit international, de mobilité, de sécurité physique, de préservation et d'inondation, pourront être résolus. Changement qui implique de reconnaître de nouveaux rôles à la région urbaine,

aux bourgs ruraux, aux centres urbains et à la vocation touristique de la ville ; à côté du rôle traditionnel dévolu au port et à ses activités. Consolider une position régionale pour se projeter dans l'avenir. C'est une nouvelle métropole côtière qui émerge dans le triage formé par les localités de Grand-Béréby - Soubré-Sassandra, et dont San Pedro est le cœur.

## Intégrer les villages dans l'échelle métropolitaine

Les localités rurales satellites sont aujourd'hui sou- → 21  
mises à la force de gravité de la ville de San Pedro. Le projet propose de s'appuyer sur les bourgs de Baba, Dimoulé, Goréké et le Carrefour Sotref, pour actualiser les intentions programmatiques du plan directeur, dans la réalité du territoire local.

20 ← Ces trois pôles donnent un cadre à la répartition du développement qui repose aujourd'hui non seulement sur l'exportation de la production de bois, de cacao, de café et sur les activités de transformation ; mais il repose également sur la valorisation du haut potentiel touristique de la région : plages sur la côte, front de mer, mais aussi projet de ville résidentielle à l'ouest de la Lagune Digboué.

La restructuration portuaire en cours qui renouvelle les activités du port, impacteront également les territoires de l'Est, par lesquels pénétreront de nouveaux axes qui se feront dans le temps.

Ce territoire est fait de méandres, de collines, de cultures et de populations qui savent vivre avec ces paysages. C'est pourquoi, le projet propose de tracer une route de contournement qui reliera le Carrefour 3S, soit l'entrée Nord et Est de la ville, au bourg de Baba, à l'entrée Ouest de la ville, vers la route qui mène au Libéria. Cette voie permettra de reconfigurer et de rassembler en profondeur, toute l'organisation de la ville. Notamment :

1. Cette voie intègre les villages à la gouvernance de la métropole. Chaque bourg devenant le lieu naturel de concentration des services administratifs et des investissements publics ; évitant ainsi les mouvements pendulaires inutiles avec le centre de l'agglomération.
2. Cette voie réintègre les récentes plateformes telles que l'Université, le Centre Hospitalier Universitaire (CHU), et même le Stade, dans le fonctionnement de la ville. De périphériques, ils deviennent centraux dans la nouvelle configuration de la métropole. Cette voie conforte les choix de planification de la ville de San Pedro.
3. Cette voie, permet la mutation de la route de Béréby, en boulevard urbain et paysager. Le trafic de transit international étant détourné sur la voie

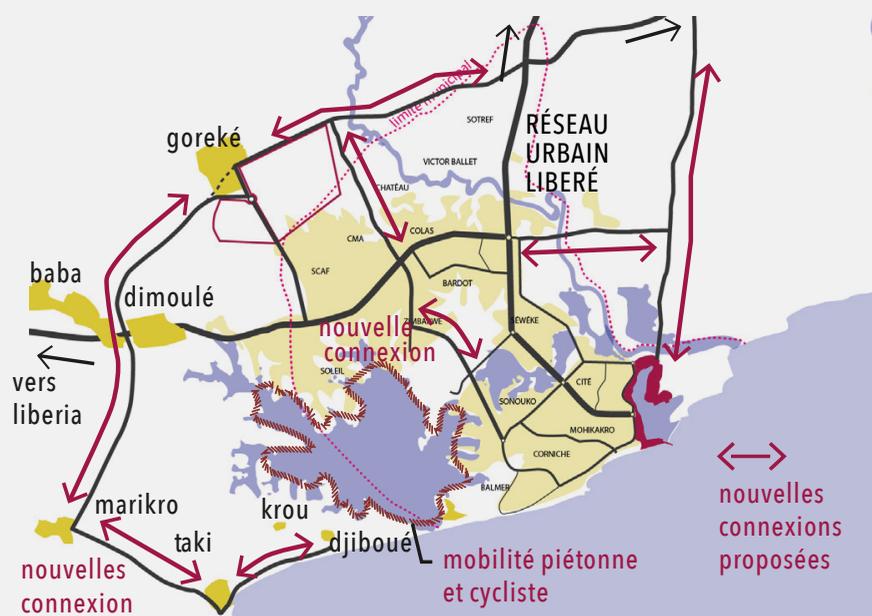


20. Les trois triangles : aujourd'hui le port souffre économiquement des difficultés des transporteurs pour entrer dans la ville, ce qui entrave son développement et son rôle dans l'économie régionale.

Équipe B



**21.** Le bourg de Goreke abrite aujourd'hui deux grands chantiers dont celui de la construction de l'Université et du Centre Hospitalier Universitaire. Les localités rurales qui gravitent autour de la Ville de San Pedro abritent un paysage de collines à préserver. Ils ont besoin de participer à la gouvernance de la ville et en même temps de l'ossature de la voie contournement pour s'intégrer à la métropole.



**22.** La nouvelle stratégie de mobilité supprime le trafic international en centre-ville qui peut accueillir des avenues arborées pour les piétons, et ouvre un troisième accès à l'Est, réservé au port pour relancer son activité  
Équipe A

de contournement, il ne traversera plus le Quartier du Bardot et celui-ci pourra se doter d'une avenue plantée et aménagée, qui assurera sa fonction de promenade et de desserte du plus grand marché couvert de la région. Ces aménagements urbains et paysagers valorisant le foncier, permettront d'accueillir de nouvelles fonctions urbaines en bord d'avenue : enseignement, activités de services, informatiques et tertiaires, etc.

4. L'ensemble du trafic international est redirigé vers le port, par des routes dédiées, à partir de l'entrée Nord et dans le futur, par une entrée Est. Un nouveau quartier va surgir au carrefour 3S, qui redistribue (par un échangeur ?), les flux vers le stade de vingt mille (20 000) places ; le port d'un côté, et le Libéria de l'autre. Cette réorganisation va créer de fait, un nouveau pôle logistique et un port sec dans un espace qui est contraint.

Il préservera des nuisances, une grande partie de la ville selon un principe de destruction créatrice. La pression des activités industrielles qui s'exerce sur la lagune sera atténuée du fait de la réglementation des accès poids-lourd dans la ville. Ceux-ci circuleront mieux et le port redeviendra attractif.

Cette redistribution des rôles et des valeurs d'usage du foncier est possible, à partir du contrôle de la mobilité exercé par le plan d'urbanisme, dont c'est le rôle. Ce qui demande d'anticiper les réservations foncières annoncées par le plan directeur. La restructuration des mobilités est incluse dans le programme du plan directeur, certes, mais ce projet organise le paysage et la qualité de vie de San Pedro, en ne faisant plus de la ville un espace servant du port, mais une métropole secondaire de la Côte d'Ivoire. → 22



# Stratégie de mise en action



Au XX<sup>e</sup> siècle, San Pedro est née d'une décision d'aménagement du territoire, celle de la création d'un grand port d'exportation au Sud-ouest du pays. Et en cette première partie du XXI<sup>e</sup> siècle, San Pedro est en train de devenir une métropole régionale : pôle de développement économique de la Côte d'Ivoire, elle doit aussi devenir une ville durable et offrir à ses habitants un cadre de vie plus agréable et davantage écoresponsable.

### La poursuite de la croissance territoriale de San Pedro dans les prochaines années devra être :

#### → **Équitable sur le plan social et inclusive sur le plan urbain :**

la ville est née d'un port, elle doit maintenant développer ses propres qualités et aménités, devenir une ville complète, équilibrée, avec des pôles secondaires offrant un ensemble de services et d'équipements d'attractivité favorisant la mixité fonctionnelle et la répartition des flux ; et commencer à considérer son histoire et son patrimoine urbain, tels que ses premiers quartiers aménagés au cours des années 1970 et 80, comme Seweké.

#### → **Performante et diversifiée sur le plan économique :**

le port restera la principale locomotive économique du territoire, cependant une diversification des activités est possible et souhaitable pour démultiplier les opportunités, notamment en matière d'attractivité touristique, et ainsi réduire la dépendance de la ville au port

#### → **Responsable et respectueuse de son environnement naturel,**

qui est un écosystème vulnérable face au changement climatique et l'action de l'homme : les enjeux principaux sont de poursuivre l'intégration du cycle de l'eau dans l'aménagement urbain, de favoriser le «vivre avec» cette ressource, et de, davantage respecter et préserver l'infrastructure paysagère et végétale qui entoure la métropole de la ville au port

**Carte de synthèse →**  
**Orientations pour un plan stratégique de la future métropole de San Pedro**

#### Légende

-  Tissu urbain existant
-  Tissu urbain projeté
-  Voie existante
-  Voie à projeter
-  Pôle à intégrer dans la métropolisation de la ville

Un grand programme d'investissements couplé à une politique publique urbaine volontariste devrait favoriser l'amélioration de la qualité de vie en ville et permettre à San Pedro d'attirer de nouveaux résidents.

Trois grandes priorités émergent à cet effet :

### 1. Un contournement routier doit être programmé et réalisé rapidement

pour relier les différentes polarités émergentes en périphérie, et accéder au port sans passer par la ville.

### 2. Ainsi libéré d'une grande partie du trafic de poids-lourds, le centre-ville doit être rénové,

complété de nouveaux équipements publics et culturels ainsi que d'aménagement sportifs et d'espaces verts.

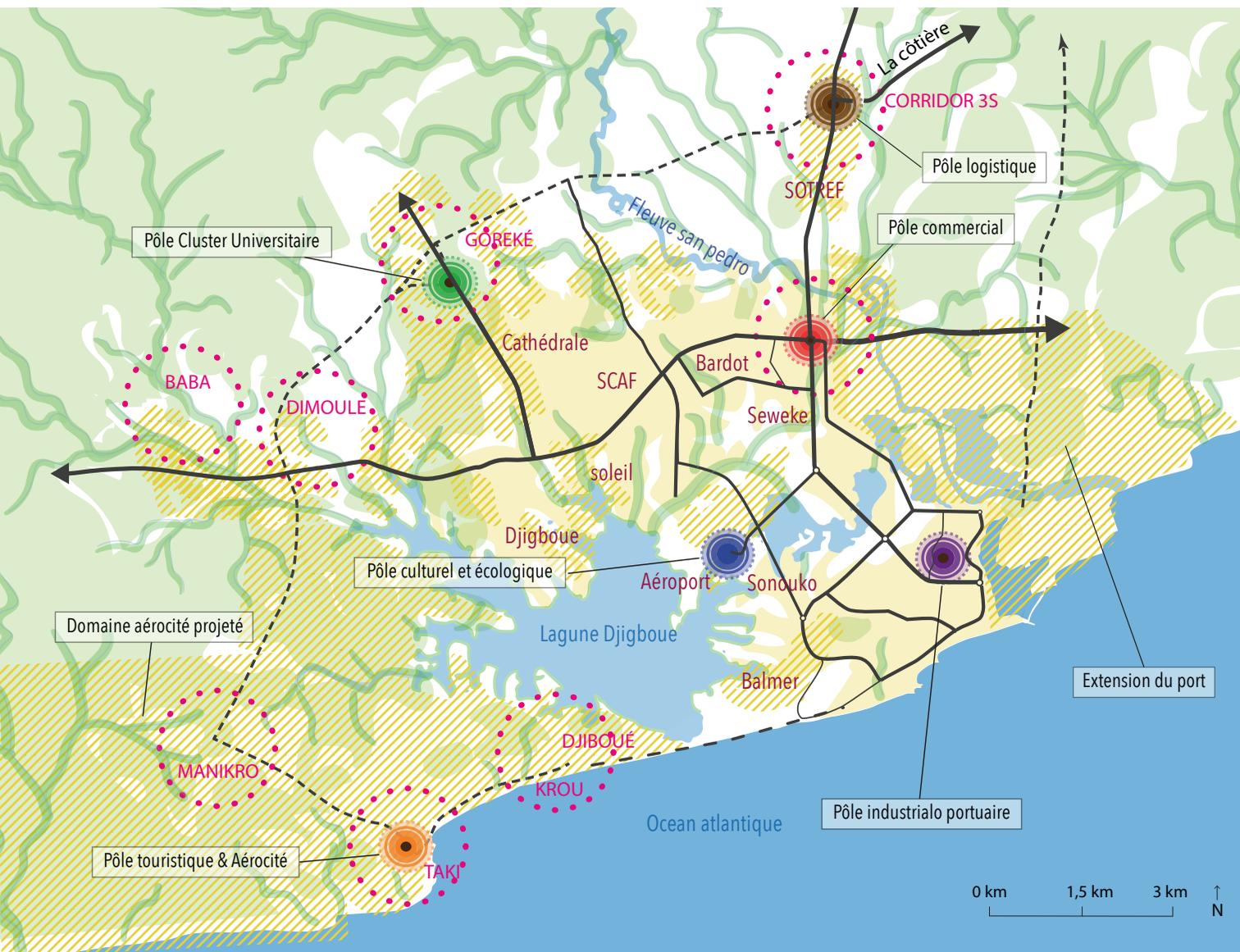
### 3. Un programme concerté de grande ampleur doit être lancé pour protéger la ville et ses habitants des risques liés au changement climatique et préserver les espaces naturels.

Devenant métropole, la ville de San Pedro a vocation à prendre des initiatives pour remettre la ville au niveau de son port et organiser, avec l'État ivoirien, une gouvernance à l'échelle d'un territoire métropolitain.

→ Une gouvernance métropolitaine devrait être mise en place :

Les cadres de dialogue déjà existants entre la ville et le port doivent être consolidés.

→ Des instances de dialogue et de coopération doivent être initiées entre la ville de San Pedro et les communes environnantes, et une nouvelle organisation administrative envisagée (nouveau statut de district autonome, conférence territoriale permanente...).



## L'ÉQUIPE DE L'ATELIER

### PILOTES

**Halimatou MAMA AWAL**  
Docteure en architecture  
France-Cameroun

**Vincent BOURJAILLAT**  
Ingénieur-urbaniste  
France

**Christophe BAYLE**  
Architecte-Urbaniste  
France

**MARC ERRERA**  
1<sup>er</sup> partie de la préparation  
Architecte-urbaniste  
Belgique

### EXPERT LOCAL ASSOCIÉ

**Yao Lambert KOUAMÉ,**  
Docteur en Géographie  
Côte d'Ivoire

### ASSISTANTS PILOTES

**Yaya Doumbia**  
Hydrologue et climatologue  
Côte d'Ivoire

**Guy Tchakam**  
Urbaniste  
Cameroun

**Terric Jouaillec**  
1<sup>er</sup> partie de la préparation  
Géographe Urbaniste  
France

**Simon Brochard**  
Géographe et Historien  
France

### ÉQUIPE DES ATELIERS

**Pierre-André PERISSOL**  
Président des Ateliers | Maire  
de Moulins,  
Ancien ministre  
France

**Christine LEPOITTEVIN**  
Sociologue, Directrice des  
Ateliers  
France

**Véronique VALENZUELA**  
Géographe, Directrice des  
projets  
France, Chili

### ÉQUIPE LOCALE

**MESSOU DIOMANDE**  
Adjoint à la Mairie de San  
Pedro  
Côte d'Ivoire

**Nicole GNABRO**  
Secrétaire Général de la Mairie  
de San Pedro  
Côte d'Ivoire

**Blaise GOUANOU**  
Directeur Technique de la  
Mairie de San Pedro.  
Côte d'Ivoire

**Jean-Pascal BOAH**  
Directeur de la Coopération  
et de la Politique de  
Financement, Ministère de la  
ville  
Côte d'Ivoire

**Toure MAMOUTOU**  
Conseiller Technique au  
Ministère de la Ville  
Côte d'Ivoire

## MEMBRES DU JURY

### COPRESIDENTS DU JURY

**Felix Miezan ANOBLE**  
Maire de San Pedro -  
Ministre de la Promotion  
des PME, de L'Artisanat de la  
Transformation du Secteur  
Informel  
Côte d'Ivoire

**François Albert AMICHIA**  
Ministre de la Ville  
Côte d'Ivoire

**Pierre André PERISSOL**  
Président des Ateliers, ancien  
Ministre du Logement  
France

### MEMBRES INTERNATIONAUX DU JURY

**Benoit VERDEAUX**  
Directeur-adjoint de l'AFD en  
Côte d'Ivoire et Liberia  
France

**Soayouba TIEMTORE**  
Architecte-urbaniste. Expert  
Ecoquartier et habitat  
abordable en Afrique de  
l'ouest - UEMOA  
Burkina Faso

**Hervé BOISGUILLAUME - en  
visio**  
Directeur de projet «Ville  
durable», Ministère de la  
transition écologique  
France

**Delphine BALDE - en visio**  
Architecte-Urbaniste - Vice-  
Présidente des Ateliers de  
Cergy  
France

**Guillaume HERRY**  
Président du Club Abidjan  
Villes Durables - Directeur de  
projet SICMA  
France - Côte d'Ivoire

### MEMBRES NATIONAUX DU JURY

**Mme. Martine Kpa Towa,**  
Députée circonscription San  
Pedro

**Agnès MONNET**  
Maire d'Agou

**Dr Kouamé Michel KADJO**  
Maire de Maféré

**Moumouni SYLLA**  
Directeur de Cabinet du MDV

**Gnoléba KOUPO**  
Conseiller Technique au MDV

**Vincent BADIE**  
Directeur du Département  
d'Urbanisme et du  
Développement Territorial,  
BNETD

**Athanas KONIN**  
Représentant le DG l'INPHB

**Jean Pascal BOAH**  
Directeur de la Coopération et  
de la Politique de Financement  
des Villes au MDV

**Pr Mamoutou TOURE**  
Conseiller Technique,  
Ministère de la ville

### MEMBRES DU JURY REPRÉSENTANTS DES INSTITUTIONS LOCALES DE SAN PEDRO

Préfet de Région

Députée

Les Sénateurs de San Pedro

Président du Conseil  
Régional Bas Sassandra

Chef de canton central

Représentant des Chefs de  
Communauté San Pedro

**M. José DALLY,**  
Directeur des infrastructures et  
grands travaux, Port Autonome  
de San Pedro

Représentant Union des  
Femmes

Directeur Régional de la  
Construction

Directeur Régional  
SODEFOR forêts

## LES PARTICIPANTS DE L'ATELIER

### ÉQUIPE A

**GARCIA María**  
ARCHITECTE  
Espagne

**KOKO Natacha**  
GEOGRAPHE - ENSEIGNANTE  
COLLEGE ET LYCEE SAN PEDRO  
Cote d'ivoire

**KOUAKOU Bah**  
GEOGRAPHE  
Côte d'Ivoire

**LEME Marcellin**  
ARCHITECTE-PAYSAGISTE  
France

**PAGUI Guy Clark**  
URBANISTE  
Cameroun

### ÉQUIPE B

**BAYONG Fritz Noël**  
INGENIEUR ENVIRONNEMENT  
Cameroun

**OGOOU Atsé**  
GEOGRAPHE  
Côte d'Ivoire

**N'GUESSAN Firmin**  
GEOGRAPHE - ENSEIGNANT  
Cote d'ivoire

**MO-OUPHOUET Rita**  
URBANISTE  
Côte d'Ivoire

**MOTTA Caroline**  
ARCHITECTE - PAYSAGISTE  
Colombie

**VODOUNOU Toussaint**  
ECONOMISTE  
Benin

### ÉQUIPE C

**BEN HASSOUNA Manel**  
ARCHITECTE  
Tunisie - France

**CASSE Lamine ousmane**  
GEOGRAPHE - ENSEIGNANT  
Sénégal

**EFOLOKO Maëva**  
ARCHITECTE  
Belgique - Congo

**ESSESSE Amélie**  
ARCHITECTE  
France - Cameroun

**KOUASSI Yao**  
GEOGRAPHE - ENSEIGNANT  
Cote d'ivoire

**KONE Mamery**  
INGENIEUR  
Côte d'Ivoire

## LE DÉROULEMENT DE L'ATELIER :

### Avant l'atelier

**Juin 2019** Mission de Monsieur Pierre André Périssol, Président des Ateliers suite à l'invitation du Ministre de la ville de Côte d'Ivoire

**12 au 17 janvier 2020** Mission de terrain à Abidjan et San Pedro

**27 février au 2 mars 2020** Mission de terrain et séminaire ville durable à Abidjan

**18 juin 2020 - Table ronde n° 1** San Pedro cité portuaire quel projet urbain pour la cité portuaire de san-pedro?

**28 juillet 2020 - Table ronde n° 2** Vivre avec les risques et construire la résilience à san pedro

**17 septembre 2020 - Table ronde n° 3** Liens et centralités pour l'avenir de san pedro, ville existante et nouvelle ville»

**7 décembre 2020 - Soirée Métropolitaine**

«San Pedro: une ville portuaire et bientôt touristique ?» par les étudiants de l'Institut Etudes Politiques de Toulouse, France

### Pendant l'atelier

**1 mars 2021** **Découverte du territoire**, San Pedro, ville portuaire et industrielle

**2 mars 2021** **Découverte du territoire**, Au cœur de la ville de San Pedro

**2 Mars 2021** **Ouverture officielle** avec les partenaires et acteurs locaux

**3 mars 2021** **Découverte du territoire**, Géographie, paysages et activités informelles et grands projets

**5 mars 2021** **Forum d'échanges** entre les participants et les autorités locales, sur la base des premières réflexions des équipes en présentiel et en visio.

**12 mars 2021** **Présentation officielle des propositions**, jury international, national et local, débats du jury et cérémonie de clôture à la salle des fêtes de la Mairie de San Pedro et en visioconférence.

Remerciements aux étudiants du Master «Gouvernance et coopération internationale» de l'Insitut d'Etude Politique de Toulouse ayant animés le soirée métropolitaine sur la thématique du tourisme : Bosméan Ludivine, Rafel Bastien, Martel Alix, Chevrot Simon, Belmoumen Yasmina, Costes Chloé, Fournier Ambre.

Remerciements, aux participants des tables rondes, des soirées métropolitaines, conférenciers et accompagnateurs locaux qui ont apporté leurs connaissances tout au long de l'organisation de cet atelier.

Remerciements aux participants.

## VERBATIM

«Réaliser de nouveaux accès au domaine du port depuis le nord de la ville»

«Développer de nouvelles filières pour aboutir à une signature économique polyvalente et diversifiée»



## VERBATIM

«Considérer la lagune et les lacs comme une infrastructure naturelle, devant être aménagée et gérée comme un équipement public»

«Vivre avec l'eau»

«Ma ville, ma lagune»

«Le site de l'actuel aéroport aurait vocation à devenir le poumon vert de la ville et un réservoir de biodiversité»



«La valorisation des séquences paysagères»

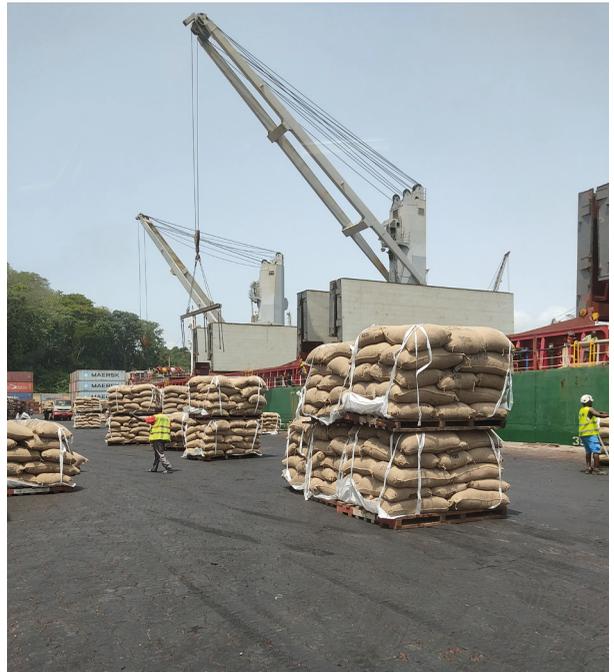
## VERBATIM

«La nécessité d'une approche métropolitaine intégrant l'ensemble des nouveaux pôles de développement»

«Libérer la ville existante des flux nationaux de poids lourds.»

«Vieux San Pédro»

«Des éco-quartier participatif, avec de nouveaux équipements culturels et espaces publics rassemblant les habitants»



«Les habitants sont le coeur de la Ville»

«Habiter à San Pedro»

«Des infrastructures de mobilités afin de projeter une métropole accessible à tous.»

«Ville humanisée, Ville nourricière, Ville en lien avec ses habitants»





Dans ce cahier, vous trouverez une synthèse de l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine qui s'est déroulé à San Pedro en mars 2021, co-commandité par la municipalité et par le ministère de la ville de Côte d'Ivoire, et co-financé par l'Agence Française de Développement et dont le thème portait sur la transformation d'une cité portuaire en une métropole côtière du XXI<sup>e</sup> siècle.

Ce cahier rappelle les grands enjeux sur lesquels doit s'appuyer cette mutation (enjeux économiques et urbains, environnementaux et sociaux) et formule différentes propositions stratégiques et opérationnelles à destination des autorités publiques afin de réussir cette évolution en métropole côtière en confortant sa force économique autour d'une diversification de ses d'activités, en augmentant la qualité des aménités et services urbains par une organisation des mobilités à l'extérieur de la ville existante et par une plus grande prise en compte des écosystèmes naturels, du site paysager et des risques environnementaux.

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

[www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)

ISBN 979-10-93009-14-8

