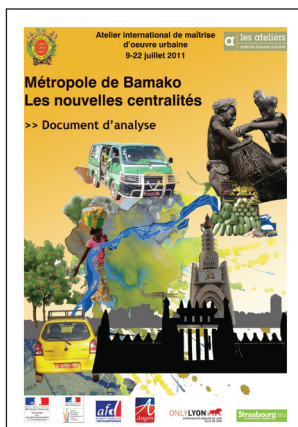
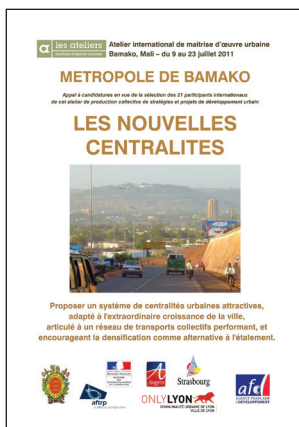


Produite par les pilotes à la suite de l'atelier, cette synthèse ou "POST-Atelier" est un document à destination des maîtres d'ouvrage et de leurs partenaires, qui exprime de manière pédagogique et hiérarchisée les principales stratégies et propositions opérationnelles développées lors de l'atelier. Cet ouvrage est le 4ème et dernier document édité dans le processus d'un Atelier. Il ne remplace pas le contenu des trois précédents, décrits ci-dessous :



Document-sujet

Produit par l'équipe de pilotage de l'atelier et validé par les maîtres d'ouvrage, ce document a pour fonction d'identifier et présenter la problématique à l'étude. Il est diffusé dans le réseau des Ateliers et sert à susciter les candidatures des participants.

Dossier de présentation

Produit par les assistants sous la direction des pilotes, le dossier de présentation présente de manière détaillée et ouverte le thème de l'atelier et le site à l'étude. Ce document constitue la base de travail des équipes et est envoyé aux participants un mois avant l'atelier.

Cahier de session

Produit par l'équipe de pilotage dans le temps de l'atelier, le cahier de session est distribué le jour du jury. Il compile toute la matière produite : présentation synthétique du sujet, conférences, projets des équipes, trombinoscope, puis dans une seconde version la synthèse des échanges du jury.

L'ensemble des documents relatifs à la session Bamako 2012 sont accessibles sur les site des Ateliers : www.ateliers.org

p.5	Introduction Adama Sangaré et Pierre-André Périssol
p.7	Enjeux
p.13	Propositions
p.46	Prolonger la dynamique de l'atelier
p.50	Conclusion
p.52	Participants
p.58	Jury
p.59	Colophon

Introduction.

Bamako a connu cette dernière décennie, avec Lagos et Dar es Salaam, la plus forte croissance urbaine en Afrique. Village devenu métropole, la capitale malienne fait face aux bouleversements liés à l'étalement de la ville et l'urbanisation de la société. La Mairie du District s'est saisie de ces enjeux et a initié une démarche de fédération des acteurs et partenaires locaux. En février 2010 s'est tenu le 1er Forum du Développement Urbain de Bamako, permettant de prendre collectivement acte de la nouvelle stature de la métropole malienne, de ses enjeux, son potentiel et ses dysfonctionnements, en partie dus à des initiatives insuffisamment coordonnées.

L'atelier international de maîtrise d'oeuvre urbaine, préparé dès 2010 et qui s'est tenu en juillet 2011, à la demande du Maire et des Conseillers du District de Bamako, est une étape nouvelle dans le processus d'appropriation des questions métropolitaines par les acteurs de sa gestion et de son aménagement. Associant les décideurs et professionnels locaux, aux côtés de leurs homologues d'autres pays africains et européens, et avec l'implication directe de l'Agence Française de Développement et des villes partenaires par la coopération décentralisée, cet atelier a agi comme un révélateur, un moment intense de prise de conscience des effets néfastes d'un développement urbain qui manque d'une vision stratégique, tout en produisant des analyses et propositions d'intervention présentées ici dans ce cahier post-atelier, pour être mises à la disposition de l'ensemble des acteurs du développement de Bamako.

Suite aux ateliers de Porto–Novo et de Saint–Louis, cet atelier de Bamako fait une nouvelle fois la démonstration qu'un travail international de coproduction entre professionnels locaux et extérieurs, africains, européens, anglophones et francophones, permet de faire émerger des représentations nouvelles, partagées, et des propositions ciblées d'intervention, des projets–leviers, des idées pour agir. Nous tenons à saluer le travail de préparation, l'implication productive des équipes internationales, la mobilisation des agents municipaux, des acteurs locaux et nationaux, et la très forte participation des maires d'autres capitales et grandes villes africaines. Que tous ces participants soient remerciés, et ensemble souhaitons que ces ateliers internationaux continuent de transmettre dans d'autres villes et d'autres pays, et d'abord à Thiès et Douala, leur dynamique d'échange et de créativité. Nous souhaitons enfin profiter de cette préface pour rendre un hommage ému à Jean–Michel Moulod, maire de Grand Bassam, qui avait accompagné depuis le début ce cycle d'ateliers de professionnels en Afrique.

par Adama Sangaré, Maire du District de Bamako, et Pierre–André Périssol,
Président des Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine.

Enjeux.



Descente vers le fleuve depuis la route de l'aéroport. Au fond, les monts Mandingues qui limitent l'urbanisation de la ville vers le Nord. Sur la droite, le siège de la BCEAO, repère principal de Bamako. La ville s'efface sous son couvert végétal.



En Afrique de l'Ouest, comme dans les autres sous-régions du continent, la croissance démographique s'accompagne d'une impressionnante croissance urbaine. Le dernier rapport d'ONU Habitat prévoit que les villes de l'Afrique de l'ouest accueilleront 58 millions d'habitants supplémentaires au cours de la décennie 2010–2020, puis encore 69 millions en 2020–2030.

Dans la majorité des cas, les autorités nationales et locales sont prises de vitesse : le rythme d'urbanisation est

plus rapide que les rythmes du développement économique, des réformes institutionnelles et du progrès social. Cette croissance urbaine est donc généralement vécue et perçue comme un problème, difficilement maîtrisable, générateur de nouvelles inégalités.

L'histoire de l'urbanisation des autres continents, Europe, Amériques et Asie démontre cependant qu'il n'y a aucune raison que les pays africains ne réussissent pas à dompter et organiser ce phénomène d'urbanisation. Sur le long cours, ces processus passent inévitablement par différentes étapes, dont une période « d'urbanisation galopante » qui est le lot actuel de la plupart des villes du continent africain, à laquelle succédera une étape de stabilisation et de régulation.

L'un des enjeux actuels des autorités publiques africaines est donc, sans sous-estimer la nécessité et le besoin d'améliorer concrètement les conditions de vie des millions des citoyens, de préparer la prochaine étape et de continuer à poser les différentes « briques » qui constitueront la structure, l'armature du fonctionnement de leurs métropoles de demain.

Autrement dit l'enjeu est d'arriver à dépasser le « court-termisme » et la logique du pompier qui s'épuise à vouloir éteindre tous les feux qui s'allument simultanément, pour construire des stratégies d'organisation urbaine qui permettent de se projeter positivement dans l'avenir et éclairer les choix de court terme.

Bamako, comme la plupart des grandes capitales africaines, est irréversiblement confrontée à la nécessité de se doter d'une vision de long terme de son développement et de son organisation en tant que métropole multimillionnaire.

Bamako, un grand village devenu métropole spontanée.

Bamako n'était, il y a un peu moins de cent ans, qu'un village de quelques milliers d'âmes, à proximité duquel le colonisateur établit, en 1883, ce qui devait constituer sa tête de pont pour le contrôle de l'intérieur de l'Ouest Africain. Après un demi-siècle d'une croissance régulière mais modérée, elle connaît depuis une vingtaine d'années une impressionnante croissance urbaine, parmi les plus fortes au monde : de 130 000 habitants à l'aube de l'indépendance, la ville a franchi le cap du million d'habitants au basculement dans le XXI^e siècle, puis celui des 2 millions aujourd'hui et bientôt 3 millions, prévus dans dix ans.

Bamako connaît et subit les symptômes habituels d'un développement incontrôlé : un étalement urbain qui déborde les limites administratives de la ville, une croissance qui n'est pas directement corrélée et indexée au développement économique, une importante pauvreté urbaine, des carences d'accès aux services de base, notamment de santé, d'hygiène et d'éducation, une congestion progressive des infrastructures de déplacement, notamment des ponts qui franchissent le fleuve, un accroissement de la pollution atmosphérique et une dégradation générale de l'environnement. La jeunesse de la ville, qui n'a pas permis encore de faire émerger à Bamako une culture urbaine forte, à cependant préservé une ambiance et une atmosphère de « grand village », mélange d'un urbain contemporain qui voisine et s'entremêle avec une ruralité encore



Pêche et maraîchage en bord du fleuve.

très présente, et qui se manifeste dans les usages et les comportements quotidiens des bamakois.

A côté de ces symptômes d'une ville qui grandit trop vite, Bamako présente aussi l'image d'une ville qui se transforme au travers d'une multiplicité de grands projets d'infrastructures et de construction d'équipements, pour certains récemment achevés ou en cours d'achèvement tels que la Cité Administrative et le nouvel échangeur au débouché du second pont, la rénovation du parc national du Mali, la construction d'un troisième pont et d'un nouvel hôpital à l'est de l'agglomération (Missabougou), de grands programmes de logements sociaux, ou encore la réalisation de l'anneau des Sotrama (minibus de 20 places assurant l'essentiel des déplacements

des bamakois) autour du centre historique, l'extension et la modernisation de l'aéroport.

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

Mais ce qui frappe le plus et singularise la situation bamakoise pour l'observateur extérieur, familier des villes et de l'Afrique, c'est la mesure **d'un important décalage entre la**



Le 3^e pont (en service depuis 2011) se substitue à la voie submersible.

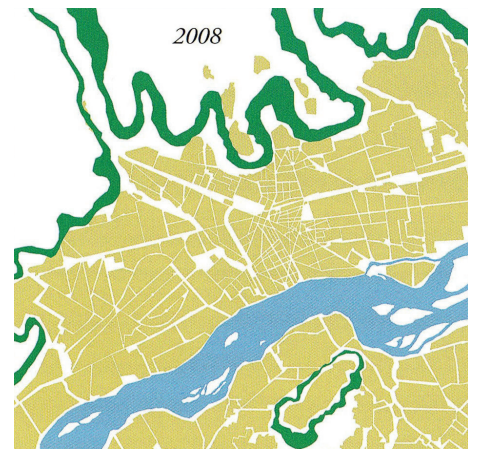
réalité vécue par les Bamakois (la pratique concrète de la ville au quotidien) et **les représentations mentales dominantes de la ville** qui restent, pour la majorité, ancrées dans une relation circonscrite à un tout petit périmètre, celui du lieu originel du village devenu ville, le « marché rose », situé en rive gauche (au nord du fleuve).

L'identité des Bamakois reste en effet focalisée sur une relation à un seul et unique lieu, alors que leur condition d'urbains contemporains en fait des arpenteurs réguliers de multiples lieux. Ainsi, alors que désormais la rive droite (au sud) du fleuve accueille davantage d'habitants que la rive gauche (au nord), on dit toujours dans le langage courant, quand on se déplace de la rive gauche vers la rive droite, « **on va derrière le fleuve** »... comme si

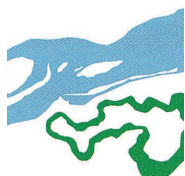
de l'autre côté du fleuve, ce n'était pas encore complètement une vraie ville !



Plan de localisation.



Croissance urbaine de Bamako, *Une histoire de Bamako*, S. Philippe, 2010.



La naissance des villes est une réponse, sur tous les continents, aux mêmes besoins vitaux de l'homme : se regrouper pour faire « communauté » et si besoin se défendre contre l'agresseur ou l'intrus, et pour commercer et échanger les différents produits nécessaires à la vie courante, qu'aucun groupe constitué ne peut produire en totalité. Ces besoins génèrent automatiquement des lieux où la communauté des hommes se réunit, se rassemble, se retrouve : les places de villages, les lieux de foires, les croisements de grandes routes...

Le développement des villages en villes s'organise ensuite selon deux grands modèles : soit le modèle de la ville linéaire, celle qui se construit le long des voies de circulation et de commerce, soit le modèle de la ville radio concentrique, celle qui s'étend en cercles autour d'un centre où sont implantés les établissements du pouvoir et des autorités.

Au stade de la grande ville de plusieurs dizaines ou centaines de milliers d'habitants, ces deux modèles coexistent et se mélangent. Et le centre originel ou historique ne suffit bientôt plus à satisfaire l'ensemble des fonctions vitales au bon fonctionnement de l'organisme urbain et pour la majorité des citoyens : fonctions résidentielles, fonctions de commerces et d'échanges, de production et de services, de représentation des différentes autorités et pouvoirs, fonction symbolique d'identité et d'appartenance au groupe.

L'accroissement des distances et des temps de déplacements au centre ville historique va donc rendre inéluctable, de manière plus ou moins spontanée ou planifiée, la constitution de nouveaux lieux de centralité, qui complètent, voire supplantent, les centres urbains originels.

Bref à chaque étape de croissance démographique et d'extension des superficies urbanisées s'accompagne le besoin de constitution de nouveaux lieux de polarisation de la vie en ville.

La croissance actuelle des villes africaines n'échappe pas à ces formes de développement presque universelles, même si à chaque situation donnée celles-ci prennent une pigmentation ou une coloration spécifique héritée de l'esprit des lieux, de la géographie du site, de l'histoire ou de la culture locale.

Un besoin vital pour « tenir » la métropole sur ses deux rives, valoriser ses potentiels paysagers et construire une autorité métropolitaine.

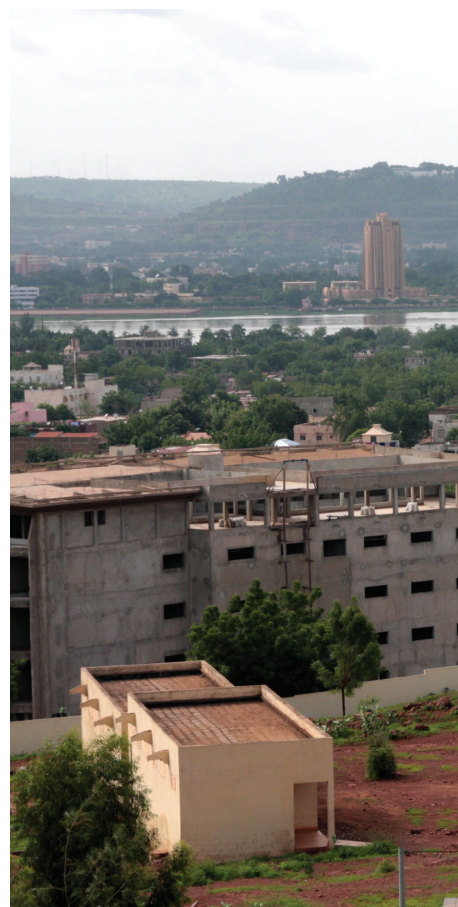
La croissance de Bamako se caractérise aujourd'hui par une explosion générale et diffuse de l'étalement urbain. Le centre historique ne peut plus désormais jouer son rôle de centre de gravité géographique pour des périphéries de plus en plus éloignées. Et il n'a plus la taille requise par l'augmentation de la population : il est ainsi chaque jour davantage asphyxié et engorgé. Bamako doit donc en conséquence faire évoluer son organisation urbaine, **passer d'une situation de mono-centralité, celle de son centre historique, à une situation de poly-centralités** à l'échelle d'une agglomération de plusieurs millions d'habitants, afin de garantir l'efficacité d'un fonctionnement urbain nécessaire tant à son attractivité et à son rayonnement international qu'aux conditions de vie quotidienne de l'ensemble de ses habitants.

L'émergence de nouvelles centralités doit être recherchée principalement en rive droite, pour trois grandes raisons :
— un besoin d'équité d'accès aux services urbains pour les habitants de la rive droite, qui sont d'ores et déjà plus nombreux que ceux de la rive gauche et seront encore plus nombreux demain, car la croissance urbaine en rive droite ne rencontre comme obstacle à son développement au sud que les seules emprises de l'aéroport, alors que celle de la rive gauche est contrainte par la barrière physique des monts mandingues.
— un besoin de désaturation du centre historique, complètement asphyxié par le commerce informel et les poids lourds.

— un besoin des bamakois de changer le regard sur leur ville et de couper le « cordon ombilical » qui les rattache au marché rose : la rive droite contient un immense potentiel de révélation du site géographique et notamment de la majesté du fleuve Niger, permettant de mieux comprendre la ville, de réaliser de nouveaux lieux identitaires qui créent le sentiment d'appartenance à une même cité, quel que soit son quartier de résidence.

Par ailleurs, dans une société où la mobilité est érigée en règle d'or de la vie urbaine, ces nouvelles centralités doivent impérativement se penser en étroite articulation avec un réseau de transports collectifs performant, dont la constitution a été engagée avec la réalisation de l'anneau Sotrama, et qui va se poursuivre avec le projet de Tramway officiellement lancé par le président de la république en août 2011.

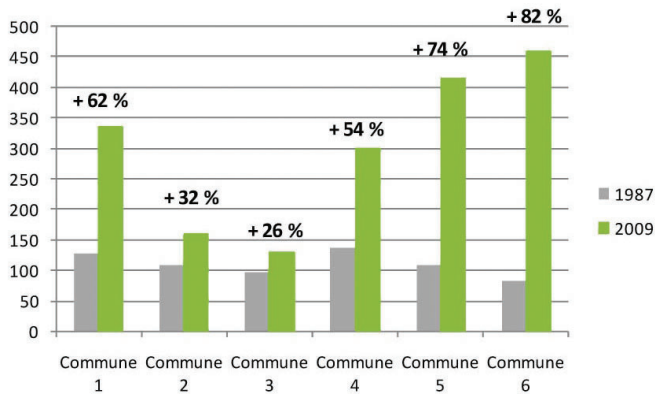
Enfin, une réflexion stratégique sur de nouvelles centralités à l'échelle de l'agglomération a vocation à contribuer à la mise en oeuvre de la réforme administrative envisagée depuis quelques années, qui vise à installer un véritable pouvoir d'agglomération en transformant l'actuel district, aujourd'hui simple entité d'animation sans réel pouvoir, en mairie centrale dotée des plus larges compétences. Bamako a besoin pour grandir, comme toute métropole de sa taille, d'un véritable pilote et chef d'orchestre en capacité de conduire une stratégie sur la durée.



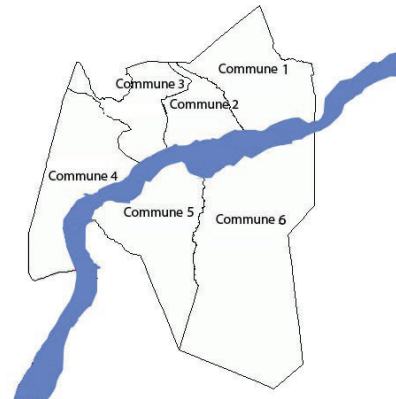
Congestion du centre historique.



Vue vers le Nord depuis la colline de Badalabougou.



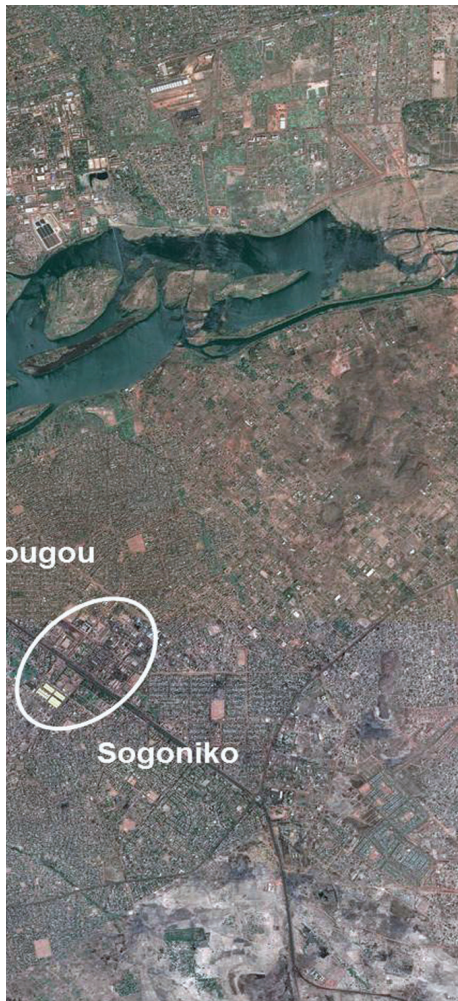
Croissance démographique pour chacune des 6 communes de Bamako.



Carte des limites des communes.



Carte représentant les 3 sites d'études.



Aux vingt et un professionnels réunis à Bamako ont été proposés trois sites d'étude, choisis avec la mairie du District pour leurs potentialités de répondre à l'enjeu d'émergence de nouvelles centralités : deux sites en rive droite, un en rive gauche.

En rive gauche, le site du **rail da**, littéralement « l'espace devant les rails » : situé au nord immédiat du noyau historique, sa fonction de principal pôle d'échanges des déplacements urbains va être confortée dans les prochaines années par

les projets d'anneau Sotrama et du tramway. De nombreux délaissés urbains offrent l'opportunité d'y réaliser un élargissement du centre historique.

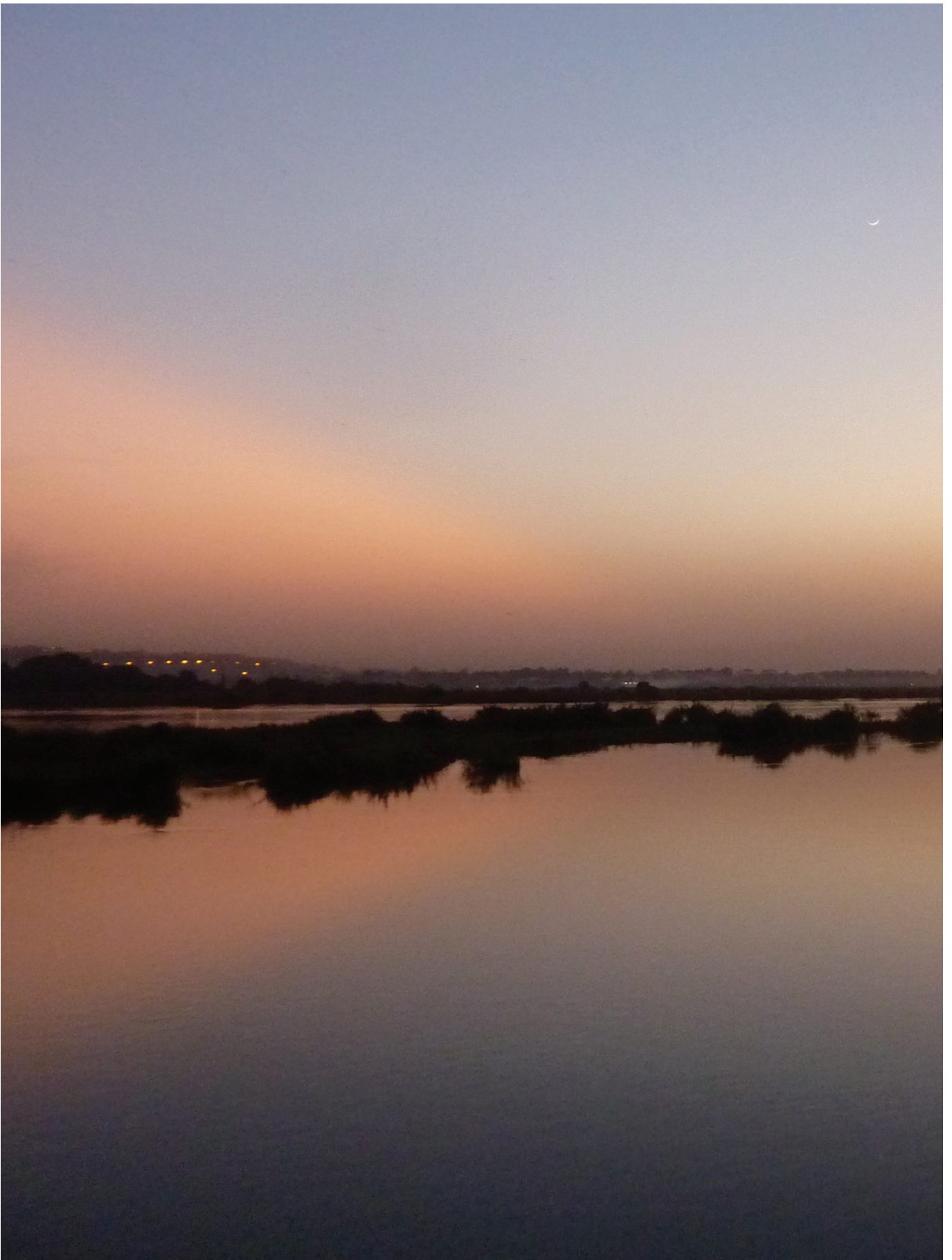
En rive droite, le site des **halles de Bamako et de la gare routière de Sogoniko** : il comprend deux grands équipements de niveau d'agglomération actuellement très mal exploités et valorisés, mais idéalement situés sur la route de l'unité africaine, route à partir de laquelle s'organisent l'essentiel des connexions routières avec les villes de l'est et du Sud du Mali, mais aussi vers le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et les pays du littoral de l'océan Atlantique.

En rive droite également, le site de **la colline de Badalabougou** : cette colline constitue un vaste promontoire qui offre un magnifique panorama à 360 degrés sur la ville. Située près du fleuve, elle est également bien placée entre les débouchés des deux ponts, reliés par une voie rapide. Elle est peu densément occupée par l'université et quelques administrations publiques.

Aux trois équipes constituées, il a d'abord été demandé de définir une stratégie d'ensemble des centralités à partir de ces trois sites, et d'afficher un rôle, une vocation principale pour chacun d'entre eux. Dans un second temps, il leur a été demandé de tracer, pour chacun de ces trois sites, les grandes lignes des projets d'aménagement correspondant à leur vocation principale proposée dans la stratégie d'ensemble.







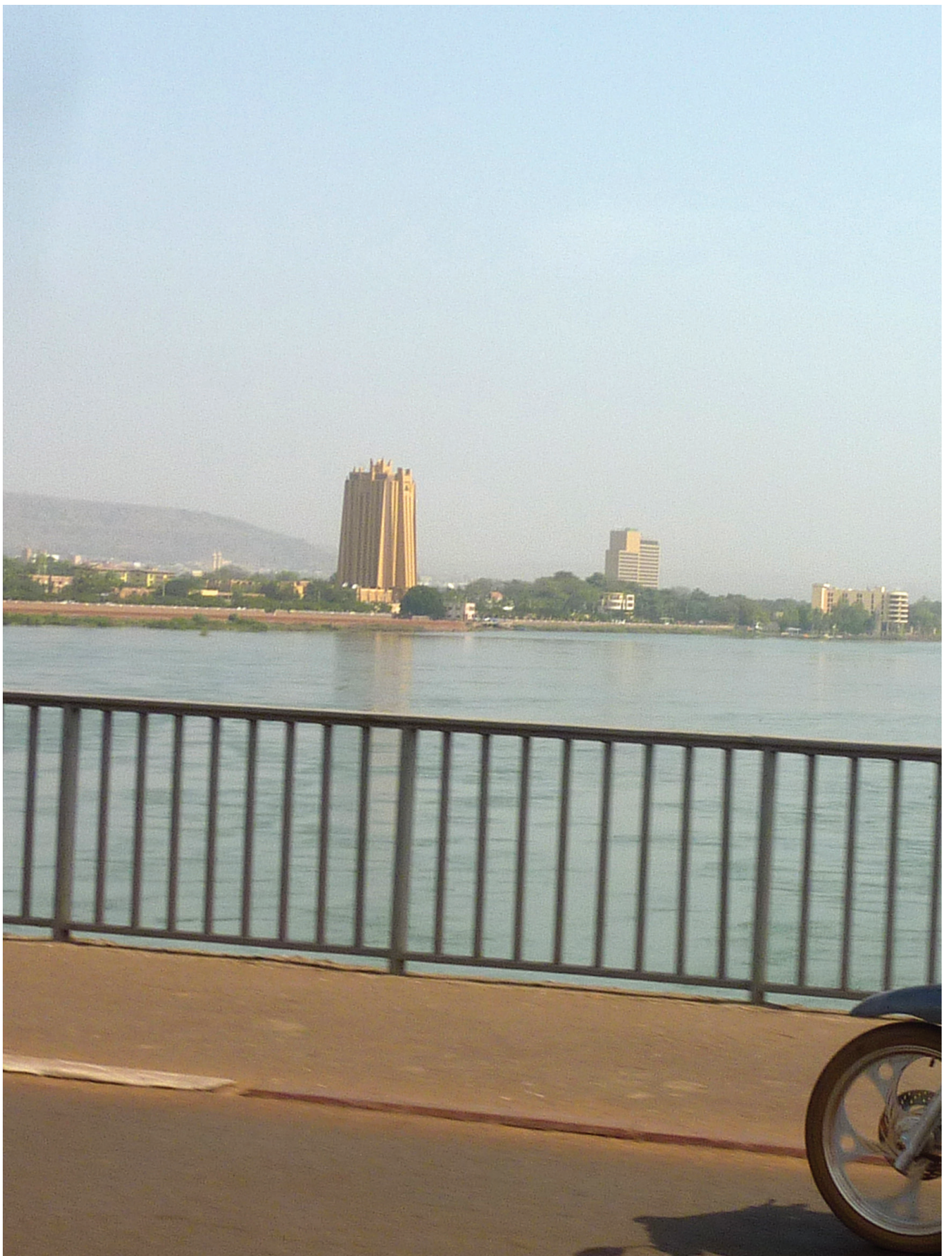














Propositions.

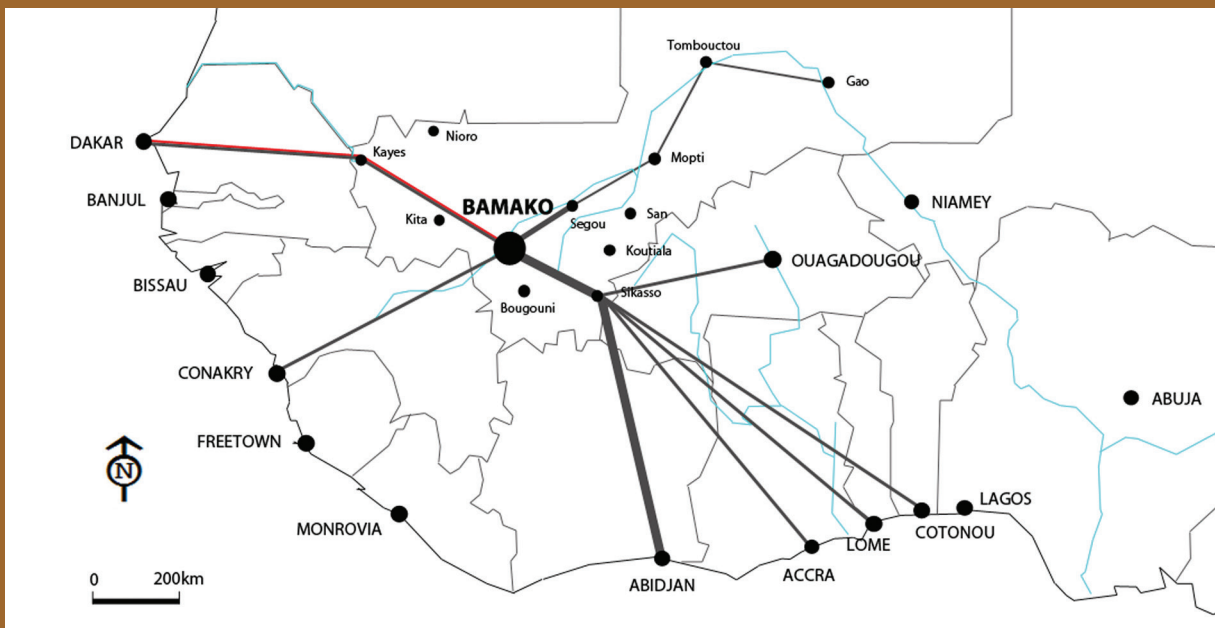
La stratégie d'ensemble : < tenir > la métropole par 7 grandes lignes directrices.

Bamako, en tant qu'agglomération de plusieurs millions d'habitants, doit assumer son statut de métropole et garantir le bon fonctionnement des fonctions vitales de la cité tant pour son attractivité extérieure que son équilibre et sa cohésion internes. La construction d'une stratégie d'ensemble est nécessaire pour accomplir et réaliser cet objectif. Elle peut se fonder sur l'affirmation de **7 grandes lignes directrices**.

UN

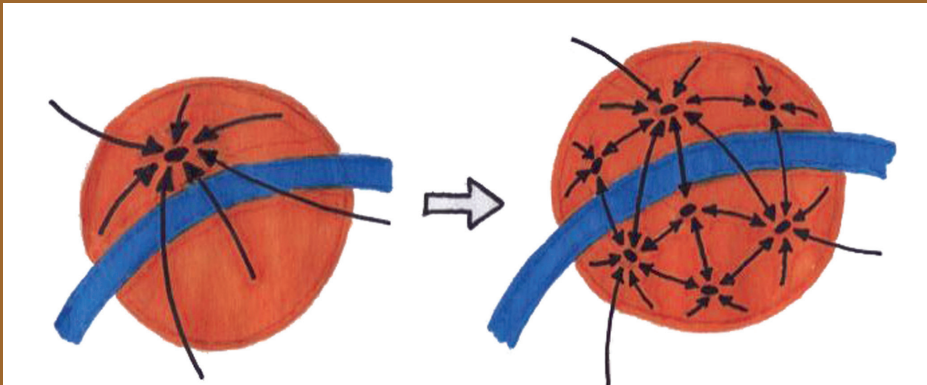
Affirmer et conforter le positionnement Sous Régional de la métropole Bamako en prenant appui sur les infrastructures de la rive droite, lieu de convergence de la majorité des flux commerciaux.

L'aéroport international et le réseau routier sont connectés aux grandes villes du pays, ainsi qu'aux capitales des pays voisins et notamment celles du littoral Ouest africain, lesquelles constituent un puissant corridor de développement de Lagos à Abidjan.

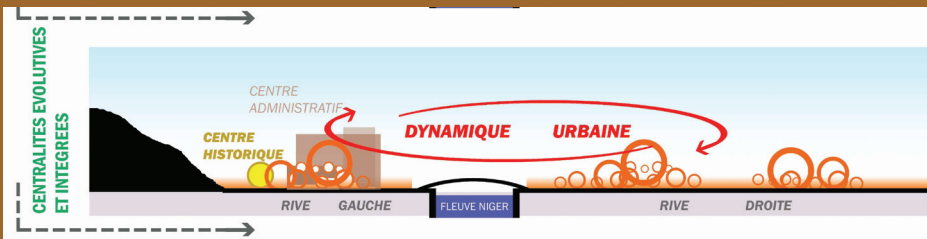


DEUX

Penser et raisonner Bamako comme une seule entité englobant les deux rives, unifiées par le fleuve Niger, et accueillant des fonctions complémentaires et équilibrées d'une rive à l'autre.



La rive gauche concentre les principales fonctions urbaines.



Demain, une répartition équilibrée des fonctions urbaines sur les deux rives.

TROIS

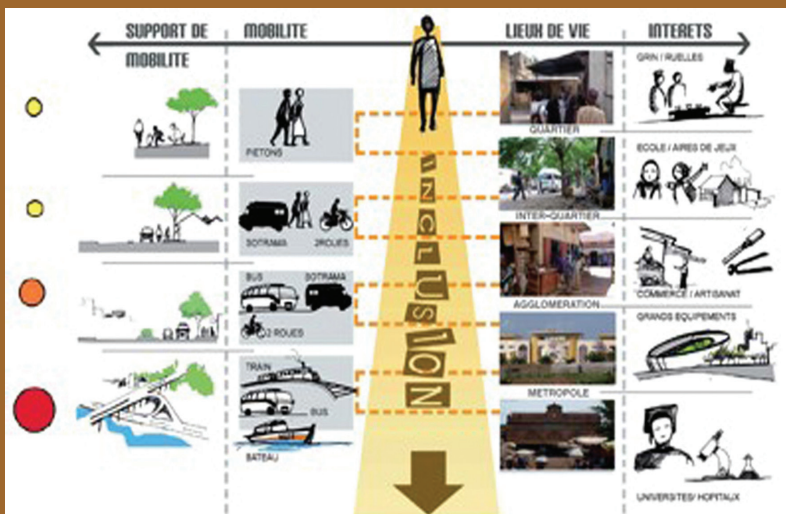
Promouvoir un système multipolaire de centralités urbaines d'intensités variables et hiérarchisées...
maillées par un système complet de transports urbains collectifs.



Une constellation de centralités urbaines d'intensités variables...

Centralité:

- d'inter-quartier
- d'agglomération
- métropolitaine



... articulée à un réseau de transport adapté et alternatif à la voiture individuelle.

QUATRE

Bâtir ce système multipolaire de centralités urbaines à partir de 5 points d'appui majeurs :

— **Conforter le boulevard sud** (actuelle route des '30 mètres' qui établira, à terme, un lien entre le 3^e pont à l'Est au projet de 4^e pont à l'Ouest), comme **future limite entre la ville dense** (à l'intérieur du boulevard Sud) **et sa périphérie** (à l'extérieur). Ce boulevard Sud jouera un rôle de **filtre en contenant aux portes de la ville dense les flux commerciaux Sous Régionaux**, en particulier ceux du commerce de gros, peu compatibles avec la qualité de vie que tout habitant peut attendre de la ville dense. Cette réorganisation territoriale des fonctions commerciales aura un **double impact : optimiser les flux commerciaux**, c'est-à-dire la vitalité économique de Bamako, et **améliorer le fonctionnement urbain de la ville dense**.

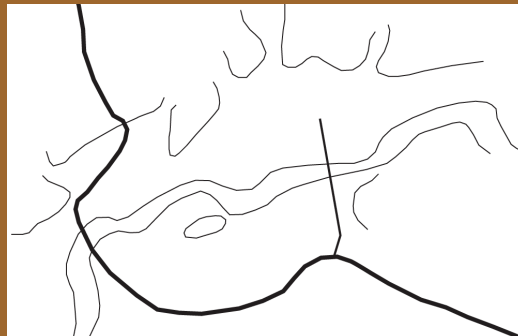
— **Conforter les deux grands axes routiers nord-sud**, celui de l'avenue de l'Unité Africaine et la Voie Express de l'aéroport, comme **corridors de développement urbain** irriguant le cœur de la ville, et faisant le **lien entre les deux rives** (connexion directe aux deux ponts : Martyrs et Fahd).

— **Confirmer le centre-ville historique** (en rive gauche) comme **centralité principale**, en lui redonnant une **identité plus urbaine** (diversité des fonctions, circulation pacifiée, espaces publics de meilleure qualité...) en le **libérant des fonctions commerciales < non-urbaines >** (commerce de gros) qui seront relocalisées aux portes sud de la ville dense, au-delà du boulevard Sud.

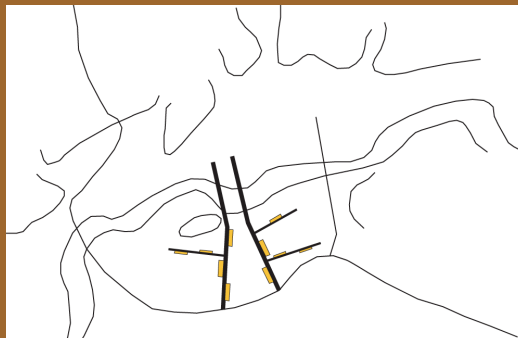
— **Relancer le site de Sogoniko**, en maintenant ses **fonctions métropolitaines** actuelles à rénover (halles commerciales

et gare routière), et en **l'enrichissant de nouvelles fonctions** (culturelles, résidentielles,...).

— **Faire émerger la colline de Badalabougou** comme **nouveau lieu emblématique, fondateur d'une identité de métropole**, en le confortant comme **site majeur d'accueil de fonctions de savoir, de culture et de loisirs**.



Le boulevard urbain Sud : future limite entre la ville dense et sa périphérie.

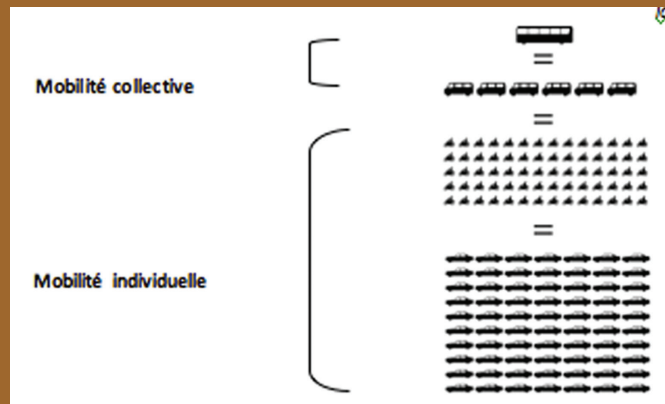


Deux grands axes routiers Nord-Sud : futurs corridors de développement urbains.

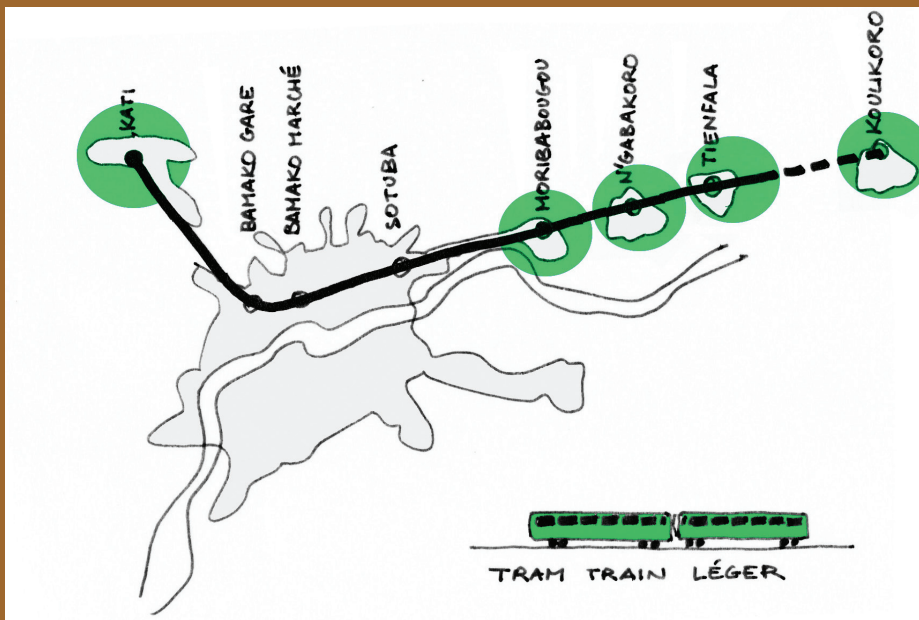
CINQ

Bâtir un réseau de transports collectifs couvrant l'ensemble du territoire de Bamako.

Structuré à partir de lignes performantes (projet de tramway,...) reliant les sites majeurs de la ville, il sera complété par des modes de déplacements plus légers et adaptés (Bus, Sotrama, Bozobus, taxis...) pour irriguer et desservir l'ensemble des quartiers.



Une priorité pour éviter, à terme, la saturation du réseau routier.

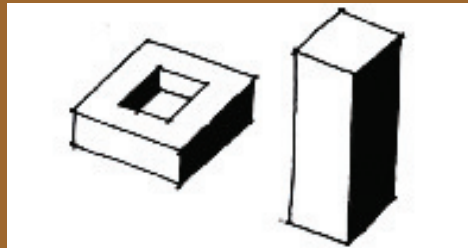


La voie ferrée existante peut être également utilisée pour assurer une liaison voyageurs régulière entre Kati et Koulikoro, et relier ainsi l'ensemble des polarités urbaines de la rive gauche.

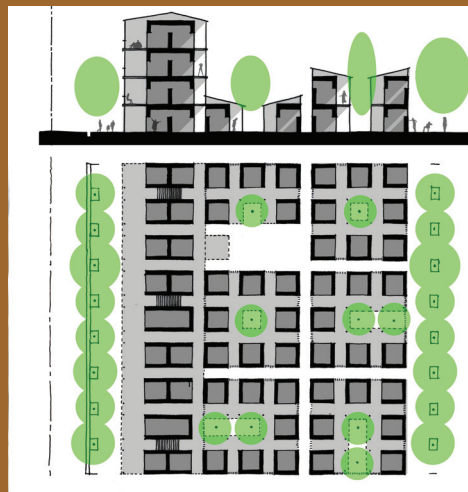
SEPT

Proposer un nouvel habitat dense adapté au mode de vie Bamakois.

L'étalement urbain est un des modes d'accès à ville pour des populations pauvres issues de l'exode rural. Il est **économiquement insupportable pour la collectivité**. La **densification bâtie de la ville existante** peut à la fois, **constituer une parade à la poursuite de ce phénomène**, à condition qu'elle ne rompe pas trop brutalement les modes d'habitat de la société malienne, tout en apportant également une **réponse en termes d'amélioration des conditions de vie** là où la densité humaine devient, à l'inverse, trop forte ; ce phénomène observable dans les concessions des quartiers anciens de la rive gauche (jusqu'à 80 personnes par concessions familiales, uniquement à rez-de-chaussée). Il est possible d'aller encore plus loin en promouvant l'idée de **concessions en étage**, alliant **tradition et modernité du mode de vie urbain** : les espaces de socialisation sont maintenus au niveau du sol (cour collective, ouverture sur l'extérieur, locaux collectifs), les étages sont affectés à l'habitat, individualisé.



Comparaison entre un habitat traditionnel (concession familiale) et un habitat moderne (immeuble collectif).



Concessions à étages.



Les propositions d'interventions sur les 3 sites d'études.

Les travaux réalisés au cours de l'Atelier ont permis de faire émerger et d'identifier une série de propositions et d'interventions pour chacun des trois sites d'études.

Rail Da : Principal pôle multimodal de la métropole et point de départ d'une reconquête qualitative du centre historique.

S'appuyer davantage sur la voie ferrée pour renforcer le pôle de transports collectifs urbains du centre historique :

— **Dissocier les flux en aménageant deux gares distinctes** : construire **une nouvelle gare plus à l'Ouest (1)** pour les grands flux régionaux, nationaux et internationaux, et fret, et **réhabiliter la gare actuelle (2) en pôle multimodal** connectant les différents modes de transports collectifs urbains (tramway, tram-train, Sotrama,...)

— **Dissuader l'accès au centre historique pour les voitures** en construisant **des parkings de rabattement (3) positionnés en périphérie du centre-ville**, directement connectés aux transports collectifs (gares, arrêts Sotrama,...)

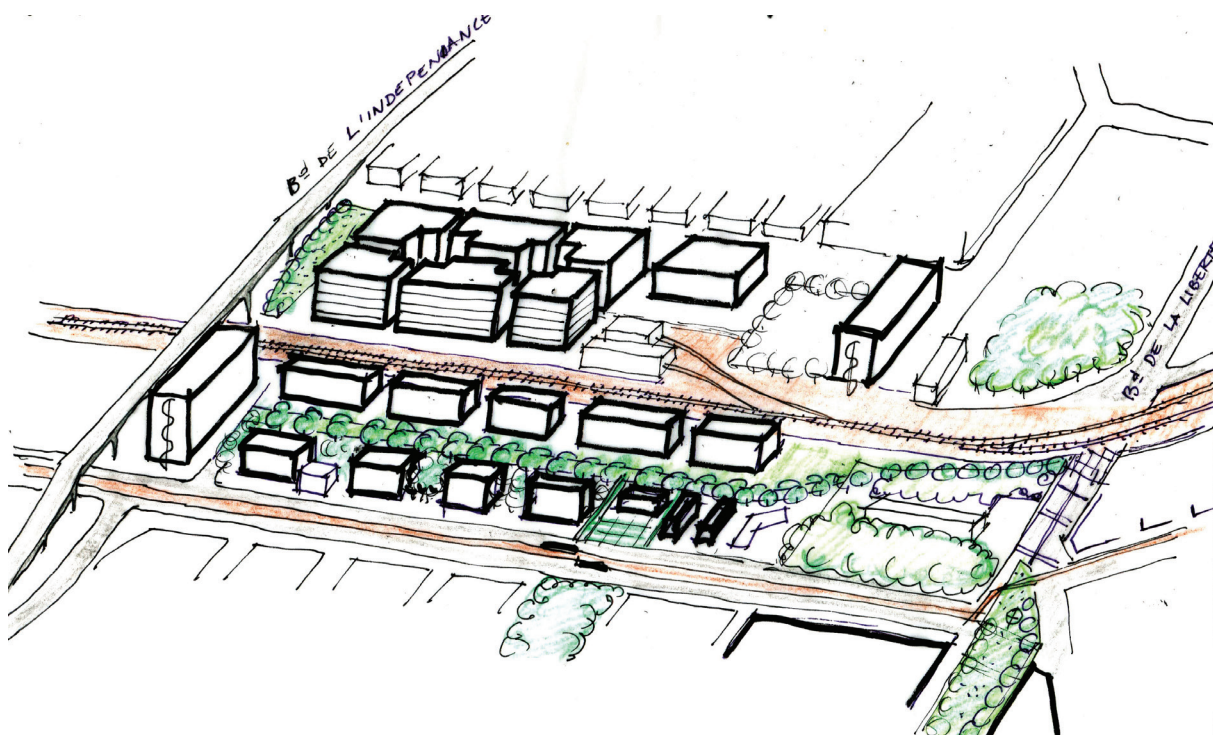
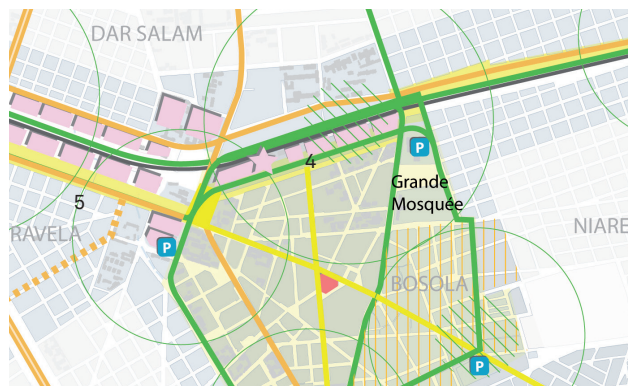


Faire émerger un nouveau quartier autour de la gare actuelle, après transfert sur la nouvelle gare ouest des activités d'entrepôt et de fret.

— **Réaliser un projet de quartier dense, mixte** (habitat, bureaux, services) sur les emprises foncières ainsi « libérées » le long des voies ferrées (4)... et pouvant s'étirer jusqu'à la nouvelle gare (5), plus à l'Ouest.

Faire respirer le centre historique et réintroduire une pratique d'espace public à l'intérieur du centre historique, pour retrouver l'envie, et non pas seulement le besoin, d'y venir :

— **Libérer les trottoirs du commerce informel**, particulièrement sur les trois axes majeurs convergeant vers le Marché Rose, en contenant ces activités dans des espaces « maîtrisés », voire en relocalisant certaines d'entre-elles aux halles de Sogoniko.

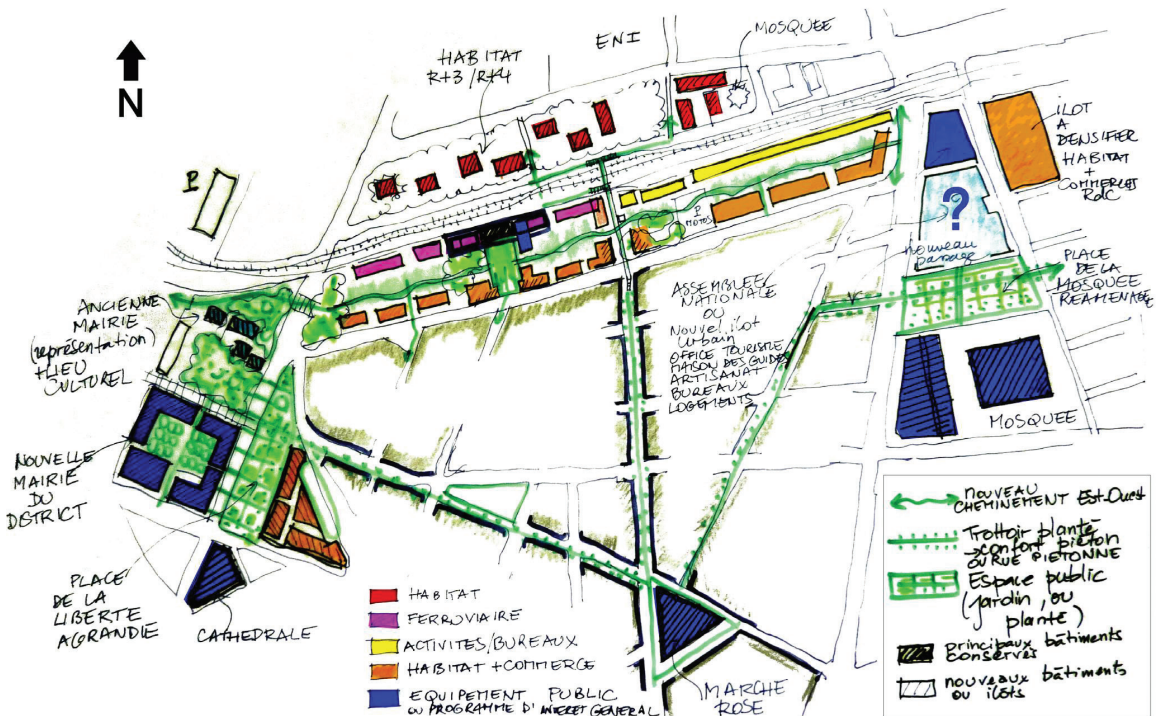


Un quartier sur les rails

— Réaliser une esplanade arborée le long des voies ferrées, pouvant recevoir de multiples usages temporaires (commerce informel, manifestation publique,...)

— Rendre accessibles et insérer dans le réseau d'espaces publics les jardins des grandes institutions installées sur le site (Mosquée, Assemblée Nationale...)

Poursuivre la relocalisation de fonctions administratives majeures hors du centre historique, au-delà de celles déjà programmées vers la Cité Administrative, pour libérer d'autres emprises foncières pouvant concourir à l'extension des espaces publics, à la valorisation du patrimoine historique, mais aussi à un processus de restructuration urbaine plus ambitieux.



Rail Da, la reconquête du centre historique



Sogoniko : élargir, rénover, et connecter les équipements existants.

Relancer l'émergence d'une centralité forte en s'appuyant sur les deux équipements existants aux vocations spécifiques (gare routière et halles) comme éléments moteurs d'une nouvelle centralité :

— **Connecter les deux équipements** avec la réalisation d'une liaison piétonne forte, directe et lisible (grande esplanade (1) ou passerelle habitée (2)),

— **Accrocher les halles à l'avenue de l'Unité Africaine** avec la réalisation un nouvel accès routier direct depuis l'Ouest (3),

Optimiser le fonctionnement de ces deux équipements majeurs :

— **Restructurer la gare routière en dissociant clairement deux gares** : l'actuelle gare rénovée (4) pour l'accueil des flux inter régionaux (gare de bus) et une nouvelle gare (5) pour les flux intra urbains (Sotrama, taxis, deux roues...),

— **Réactiver la vocation commerciale des halles** (6) par une rénovation ambitieuse des volumes commerciaux et l'introduction de nouvelles fonctions, de type services et équipements publics.

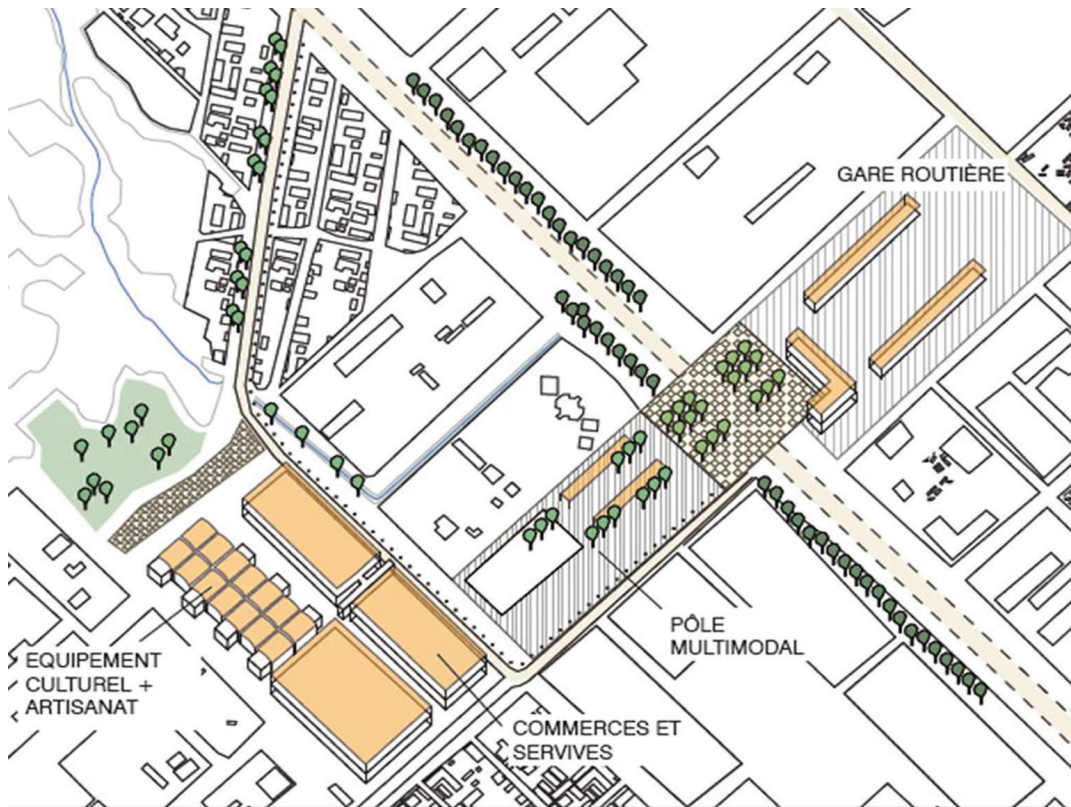


- Résidentiel
- Marigot/maraichage
- Équipement
- Gare routière
- Parvis
- Parking/dépose sotramas
- Scène d'extérieur
- Espace semi-naturel associé
- // Extension
- Vers les centralités de quartier
- /// Espace tampon entre deux échelles
- Terrain de sport
- Avenue métropole
- Dégagement
- - - - Voie cars
- . - . - - Transport en commun en site propre
- Continuité piétonne
- Pôle multimodal

Donner une épaisseur au linéaire vers les centralités de quartier

Densifier les quartiers autour des halles et des gares routières (7), qui présentent de nombreuses opportunités foncières, pour « greffer » à la fonction commerciale d'autres fonctions (résidentielles, économiques, culturelles,...) et activités complémentaires, et renforcer ainsi l'attractivité du site.

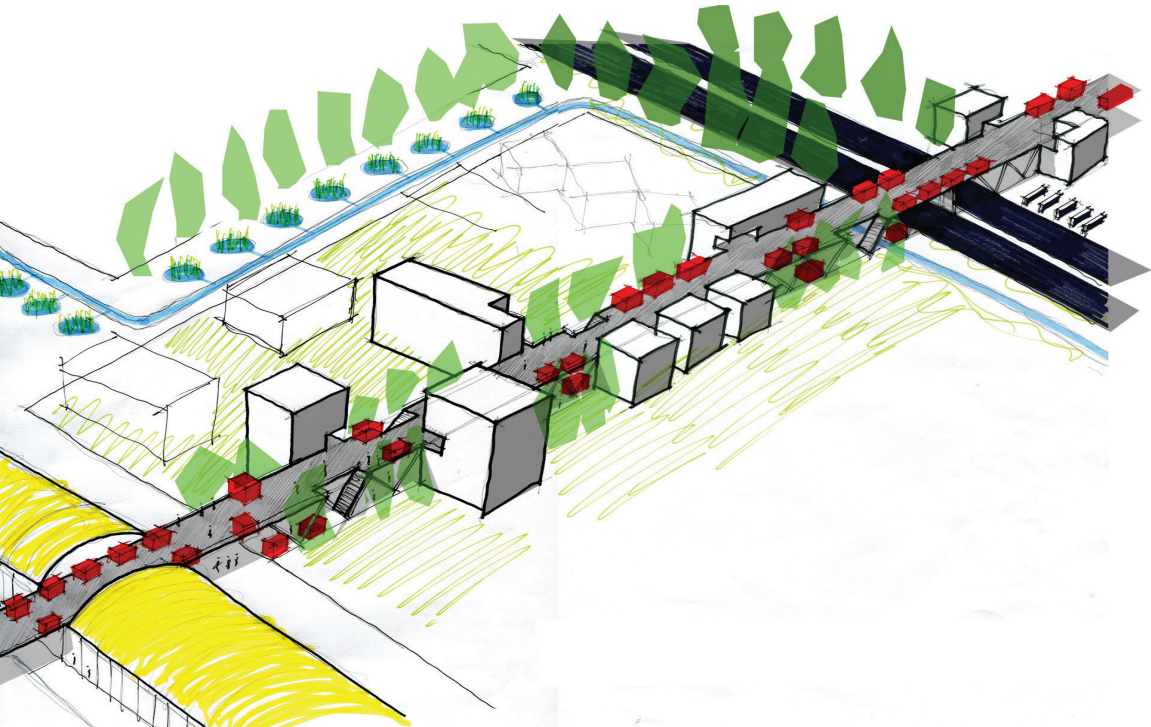
Mettre en valeur les éléments paysagers et naturels, notamment le marigot (8) circulant au Nord des halles.



Zoom.



Les halles.



Passerelle habitée, support de commerce informel.
Lien entre le marché et la gare.



La colline de Badalabougou, un nouveau lieu emblématique pour la métropole.

Révéler le caractère emblématique de la situation de promontoire sur la ville en affirmant une identité de savoirs, culturelle, et de loisirs... au service de la métropole :

- (1) Renforcer l'identité de colline du Savoir par l'accueil de nouveaux équipements universitaires,
- (2) Implanter de nouveaux équipements culturels singuliers & rayonnants, par exemple une grande salle de spectacle ou un centre des cultures orales,
- (3) Réaliser un grand parc public des hauteurs dégageant de nombreux points de vue en belvédères sur le grand paysage urbain, équivalent pour la rive droite du parc national (rive gauche).

Densifier le plateau au sein d'une trame urbaine plus resserrée et maillée avec le réseau routier des quartiers environnants (4).



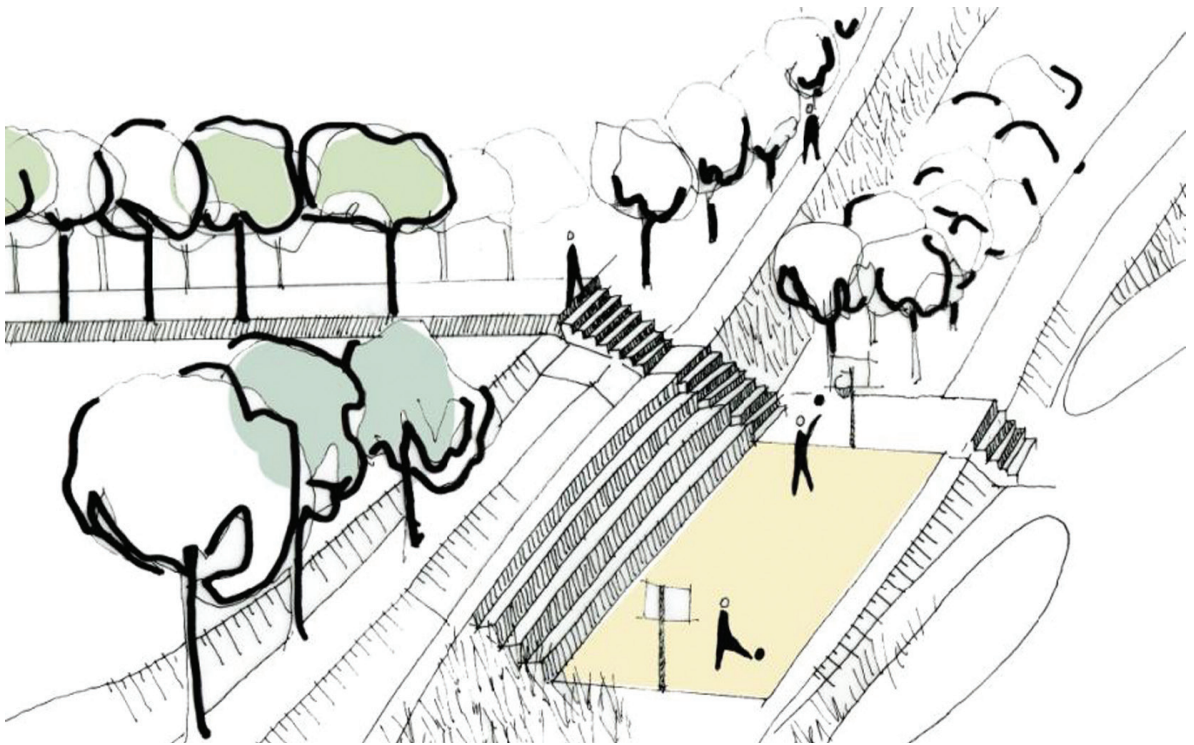
Schéma d'organisation d'ensemble.

Raccorder davantage cette « île dans la ville », à la fois à son environnement immédiat, mais également au reste de la ville :

- (5) **Renforcer les liaisons avec les quartiers environnants** situés en contrebas (Daoudabougou au Sud, Badalabougou au Nord,...) par des cheminements piétons à démultiplier sur toutes les faces de la colline, ou encore par la réalisation d'équipements publics de proximité (écoles, sportifs,...) en flanc de colline,
- (6) **Etablir une façade urbaine forte** le long de la route de l'aéroport (à l'Ouest),
- (7) **Aménager une connexion directe à la future ligne de tramway** projetée sur l'avenue de l'Union Africaine (au Nord-Est).



Zoom



Pentes investies par des équipements sportifs de proximité établissant ainsi un lien fonctionnel avec le quartier Daoudabougo.

Prolonger la dynamique de l'Atelier.



L'atelier sur les nouvelles centralités de Bamako a permis de proposer aux autorités locales les premiers jalons d'une nouvelle stratégie métropolitaine, et d'établir de premiers principes directeurs de développement de nouvelles polarités urbaines.

Autour du district et du comité des partenaires locaux, les différentes réflexions et propositions nécessitent d'être approfondies et largement débattues, y compris avec la société civile et la population. Elles doivent également être remises en perspective avec les enjeux de croissance urbaine à l'échelle nationale, ainsi que ceux de l'organisation administrative de la capitale.

Refonder les processus de prises de décisions

Réaffirmer une politique nationale de renforcement des villes secondaires et relancer l'élaboration d'un Schéma Directeur du Grand Bamako.

La stratégie de développement et d'organisation de nouvelles centralités à Bamako sera d'autant plus pertinente qu'elle s'appuiera sur la réaffirmation d'une stratégie nationale de développement des villes secondaires, visant à conforter celles-ci en tant que pôles régionaux d'équilibre de la capitale, captant une part de l'exode rural qui aujourd'hui se concentre sur Bamako. Elle ne peut pas, également, faire l'économie de la relance de l'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur à l'échelle du Grand Bamako, au-delà des limites administratives des 6 communes et du District. S'il n'est pas garanti, à l'aune des expériences antérieures, qu'un schéma directeur constitue l'outil de planification urbaine le plus efficace pour lutter contre l'étalement urbain, il est néanmoins un cadre de référence indispensable pour la conduite d'une stratégie de longue haleine sur l'ensemble de la métropole bamakoïse.

Un « patron » pour Bamako.

La conduite d'une stratégie métropolitaine implique impérativement, ici comme partout ailleurs, l'émergence d'une autorité métropoli-

taine. La mise en œuvre de la réforme administrative projetée, visant à faire évoluer l'actuelle mairie du district en mairie principale, dotée de compétences étendues et d'un périmètre élargi, reste une condition nécessaire de la réussite d'un véritable projet métropolitain.

Promouvoir une ville inclusive, faite pour et avec ses habitants :

« L'avenir de Bamako repose d'abord sur les bamakoïses eux-mêmes ».

Après l'époque des grands projets d'équipements utiles et nécessaires mais qui n'ont pas fait « greffe », il apparaît nécessaire de promouvoir une « ville inclusive » qui s'appuie sur les énergies, la vitalité des habitants, et leur propose un cadre d'opportunités pour leurs différentes initiatives et stratégies individuelles.

La participation des populations est porteuse d'une plus grande responsabilisation, d'appropriation, de respect des habitants envers les investissements consentis par la Collectivité, dans une capitale où la majorité des responsables déplorent un manque généralisé de respect des règles de la gestion publique.

Cette nouvelle posture politique doit être impulsée par les édiles, avec comme finalité de répondre au plus juste aux réalités et aux besoins du territoire. Elle est exigeante car elle implique la constitution de cadres permanents de dialogue et de concertation entre habitants et institutions.

Approfondir les réflexions urbaines et engager des démarches de projet de grande ampleur

Les réflexions engagées sur les 3 sites d'études et la mise en place d'un système de nouvelles centralités méritent, pour ne pas s'essouffler, d'être prolongées par les autorités locales et leurs partenaires, y compris la ré-interrogation d'études ou de projets en phase d'engagement.

Aménager un port sec sur le site de Yirimadio ?

Porte majeure d'entrée de ville au sud de Bamako sur la route de Ségou, le site de Yirimadio ne devrait-il pas être le site à privilégier pour

la réalisation d'un port sec (logistique routière) nécessaire pour contenir en périphérie de la ville les flux de poids lourds qui acheminent l'essentiel des marchandises et du commerce de gros ? Il serait également utile d'envisager, à plus long terme, la réalisation d'un port sec pour chacune des grandes routes sous régionales, avant l'entrée dans la ville dense (routes de Kilikouro, de Kayes, de la Guinée, route de l'aéroport...).

Rail da : point de départ d'une reconquête qualitative du centre historique ?

Plusieurs réflexions peuvent être approfondies afin d'opérer une reconquête du centre historique, notamment le déplacement de la gare ferroviaire à l'ouest et la réalisation d'un nouveau quartier autour de la gare historique, ainsi que la poursuite de la libération d'emprises foncières occupées par des administrations. Ces nouvelles marges de manœuvre créées permettraient aux autorités publiques d'ouvrir une véritable réflexion sur une évolution des fonctions du centre historique, en particulier pour lui redonner une attractivité culturelle et touristique qu'il a perdue ces dernières décennies.

Dans cette perspective, l'hypothèse du déplacement de l'Assemblée Nationale en rive droite, que les travaux de l'Atelier n'ont qu'effleurée, mérite sans doute une attention particulière.

Sogoniko : point de départ d'une nouvelle organisation des marchés à l'échelle de la métropole ?

Une rénovation intérieure des halles, pour les adapter aux besoins des petits commerces, semble envisageable à court terme grâce au regroupement des multiples lots immobiliers engagé par la mairie du District. Cette opération de rénovation et de « re-commercialisation » aurait plusieurs vertus : affirmer le rôle majeur que tiendra Sogoniko dans un futur système de centralités multipolaires, desserrer la pression sur le marché rose et le centre historique (par la mise en œuvre d'un processus de « relocalisation » d'une partie des activités commerciales qui s'agglutinent autour du marché rose), mais également servir de point d'ancrage à l'élaboration d'une stratégie d'ensemble d'organisation des marchés à une échelle métropolitaine.

Cette stratégie d'ensemble aurait vocation à établir une hiérarchie des marchés, distinguant les grands marchés (le marché rose, Sogoniko, Médine), les marchés relais, les marchés de quartiers. Dans ce cadre, une rénovation du marché de Médine paraît devoir être envisagée.

En ce qui concerne la gare routière, la proposition des équipes de dissocier une gare intra-urbaine et une gare internationale est de nature à interroger la pertinence du projet de rénovation actuellement envisagé.

Badalabougou : engager un grand projet métropolitain.

Compte tenu de la « force » du site, mais également de sa grande taille, Badalabougou pourrait devenir le grand projet de la nouvelle décennie, fondant une nouvelle identité « des deux rives de Bamako ». A cette fin, les autorités publiques pourraient lancer un grand concours d'idées international, à partir des orientations formulées par les équipes, qui en constitueraient le « cahier des charges ». Au delà de l'apport de nouvelles idées qu'elle générerait, cette démarche de concours d'idées apporterait aussi à Bamako une « médiatisation » utile à son souhait de s'affirmer comme capitale régionale dans l'espace ouest africain.

Par ailleurs, la poursuite du lointain projet de Cité Universitaire de Kabala a vocation à être ré-interrogée, en se posant la question d'une plus grande pertinence de la réalisation de certains programmes sur le site de Badalabougou, en renforcement des activités déjà existantes. De la même manière l'hypothèse d'une localisation du projet de la CEMEAO sur la colline de Badalabougou semble devoir être examinée en urgence. L'implantation aujourd'hui envisagée sur Kati, à l'opposé de l'aéroport, ne semble en effet pas de nature à produire les effets de dynamisation urbaine que l'on est en droit d'attendre d'un tel équipement de rayonnement international.

Préserver le fleuve Niger & valoriser ses marigots.

La présence d'un fleuve au sein d'une grande métropole est une chance qu'il faut pleinement saisir. L'enjeu est donc de préserver ce capital

naturel et paysager, fondamental pour la qualité et l'attractivité de la vie urbaine. Dans cette perspective il revient aux autorités nationales et locales d'étudier l'élaboration de périmètres et règles strictes de protection des berges du fleuve, et de ré-interroger l'étude confiée à l'ACI sur les berges du Niger, dont les termes de référence ne paraissent pas conformes à cet enjeu de valorisation de ce capital naturel et paysager.

Réaliser une expérimentation d'habitat dense sur la « bande des 140 ».

Les enjeux de logement et d'habitat sont par nature complexes et seules des réponses diversifiées peuvent leur être apportées. La promotion d'un habitat dense mais respectueux des modes de vie maliens pourrait faire l'objet d'une expérimentation à grande échelle : sur la base des orientations formulées par les équipes, le site de la bande des 140 mètres, sur la route de l'aéroport, pourrait faire l'objet d'un ambitieux appel à projets visant à la réalisation de nouveaux quartiers de « concessions en étages ».

Conclusion.



A l'instar de nombreuses villes africaines, Bamako grandit vite, très vite.

Ce constat d'une capitale confrontée à l'un des taux de croissance urbaine les plus élevés au monde (5,4%/an) ne peut plus être perçu comme une fatalité neutralisant toute capacité d'organisation durable de ce territoire urbain en mutation, devenu métropole de plusieurs millions d'habitants.

Pour construire des solutions durables d'organisation urbaine, le moment semble venu, pour les autorités locales, de faire évoluer **et** l'approche **et** la méthode : dépasser les logiques du « courttermisme » pour s'inscrire dans une vision plus stratégique permettant d'anticiper les difficultés à venir... et par là même, les désamorcer.

Concrètement, l'enjeu est de fonder le développement urbain de Bamako sur une stratégie globale, transversale et territorialisée, servant de cadre de référence sur le long terme, articulant les actions « sectorielles » existantes et éclairant les choix de court terme qui ne peuvent être retardés.

Bamako, par son dynamisme, par ses habitants, par son site, par la trame de son organisation urbaine, a presque tous les atouts en main pour réussir sa mutation de ville à métropole. Presque, car pour porter une telle ambition il manque un acteur clef : le chef d'orchestre !... C'est à dire une autorité politique forte et légitime, adossée à une structure administrative et technique, qui nous semble, à l'aune de l'ensemble du processus d'organisation et de déroulement de cet Atelier de maîtrise d'œuvre urbaine, devoir se construire à partir de l'actuelle mairie du District.

Un projet de réforme institutionnelle prévoit que le District soit doté de pouvoirs et compétences élargis. Il est primordial qu'il aboutisse.

Un autre projet en gestation appuyé par l'AFD et la coopération décentralisée du Grand Lyon, celui de la création d'une Agence d'Urbanisme, permettrait de constituer auprès des autorités locales un outil de réflexion en urbanisme capable de porter une démarche de longue haleine fondée sur les acquis du 1^{er} Forum du développement urbain de 2010, puis la tenue des Ateliers de 2011.

Quelque soient les choix de méthode et d'organisation politique et technique qui seront décidés dans les prochaines années, les Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de 2011 auront permis de poser les fondements d'une vision et d'une stratégie d'organisation urbaine de long terme, à partir de l'émergence et la constitution de nouvelles centralités.

Le présent document a voulu restituer l'essentiel de cette démarche riche et animée. Et s'il ne fallait retenir que l'essentiel de ces travaux d'urbanisme, deux formules le contiennent : « Penser et raisonner Bamako comme une seule entité englobant les deux rives, unifiées par le fleuve Niger, et accueillant des fonctions complémentaires et équilibrées d'une rive à l'autre » et « Promouvoir un système multipolaire de centralités urbaines d'intensités variables et hiérarchisées... maillées par un système complet de transports urbains collectifs ».

Participants.



juillet - 2011 *Mohamed Sidiqé AD 2011*

Marc Ouedraogo, Architecte–urbaniste
ouedmarc@yahoo.fr, Burkina Faso

Alain Phe, Architecte
alain_phe@hotmail.com, Cambodge

Lionel Wheeler, Architecte
l.wheeler@francoisleclercq.fr, France

Adama N'Golo Traoré, Etudiant à l'ENI,
Assistant, adajoli@yahoo.fr, Mali

Sophie Bellet, Géographe–aménagement
bellet.sophie@wanadoo.fr, France

Léa Hommage, Géographe–paysagiste
lea.hommage@gmail.com, France

Rodolphe Liaigre, Architecte paysagiste
rod.liaigre@gmail.com, France

(Ibrahim Abderahamane Kounta, Ingénieur
planification urbaine
kountaibrahim@hotmail.com, Mali)

Equipe B.



Joullot - 2011 *Mohets Sidobe* ~~2011~~ *2011*

Anne-Simone Burel, Ingénieur-paysagiste
naneminose@yahoo.fr, France

Etienne Bouvier, Ingénieur
etienne.bouvier@ponts.org, France

Vincent Laureau, Architecte
archimotive@hotmail.com, France

Souleymance Nimaga, Architecte-urbaniste
beta@orangemali.net, Mali

Bence Horvarth, Architecte-urbaniste
horvathbence@yahoo.com, Hongrie

(Moussa Touré, Géographe-urbaniste
touremou@yahoo.fr, Mali)
(Ichaka Kane Diallo, Etudiant à l'ENI,
Assistant, Mali)

Jacqueline Tribillon, Architecte-urbaniste
Jacqueline.tribillon@strasbourg.eu, France



juillet - 2011 Ibaouck Si diho *[Signature]* 2011

Siné Coulibaly, Etudiant à l'ENI, Assistant
coulibaly.sine@yahoo.fr, Mali

Joel Hellow Yemele, Architecte
jhstore@yahoo.fr, Cameroun

Conor Moloney, Architecte-géographe
c.moloney@urbaninitiatives.co.uk,
Angleterre

Kassoum Bakayoko, Ingénieur TP
baktp@yahoo.fr, Côte d'Ivoire

Marion Talagrand, Paysagiste
marion.talagrand@wanadoo.fr, France

Mamadou Sidibe, Architecte
mamadouasidibe@yahoo.fr, Mali

Djénéba Traoré, Ingénieur en hydraulique
djeneftraore@yahoo.fr, Mali

Merlin Totinon, Architecte
merlin.totinon@undp.org, Tchad

Pilotage atelier.



juillet - 2011 Mabelle Sidibi 2011

Nicolas Detrie, Directeur des ateliers
nicolas.detrie@ateliers.org, France

Antoine Plane, Directeur adjoint
antoine.plane@ateliers.org, France

Mory Makan Tounkara, Etudiant à l'ENI,
Assistant, morymakan00@yahoo.fr, Mali

Charlotte Ménager, Paysagiste, Assistante
charlotteem.menager@gmail.com, France

Florian Bouthors, Ingénieur urbaniste, As-
sistant APA, florian.bouthors@gmail.com,
France

Vincent Bourjaillat, Pilote de l'atelier
vincent.bourjaillat@pm.gouv.fr, France

Franck Charlin, Pilote de l'atelier
f.charlin@urbalyon.org, France

Laura Decary, Economiste urbaine, Assis-
tante, decary.laura@gmail.com, France

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

Mahamane Touré
Chef de Direction du Jumelage
et de la Coopération Décentralisée du District
maha_king2@yahoo.fr

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

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

Siné Coulibaly
Etudiant à l'ENI, Assistant
Mali

Ichaka Kane Diallo
Etudiant à l'ENI, Assistant
Mali

Mory Makan Tounkara
Etudiant à l'ENI, Assistant
Mali

Adama N'Golo Traoré
Etudiant à l'ENI, Assistant
Mali

Jury.

Co-Présidence

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

Acteurs locaux et nationaux

Kafougouna KONE, Ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales ; Yacouba DIALLO, Ministre du logement des affaires foncières et de l'urbanisme ; Ahmed Diane SEMEGA, Ministre de l'Équipement et des transports, Jeamille BITTAR, Président de la chambre de commerce et d'industrie, Souleymane DIABATE, Gouverneur du District, Seydou TRAORE, Ancien secrétaire Général du ministère de l'Administration Territoriale, Fatoumata KONTE, Maire de la Commune 1, Youssouf COULIBALY, Maire de la Commune 2, Abdel Kader SIDIBE, Maire de la Commune 3, Moussa MARA, Maire de la Commune 4, Boubacar BAH, Maire de la Commune 5, Souleymane DAGNON, Maire de la Commune 6, Mamadou OUANE, Coordinateur du 4ème Projet Urbain du Mali, Abdoulaye DEYOKO, Directeur de l'ESIAU, ancien directeur de l'urbanisme du Mali, Baba Alpha CISSE, Président de l'Ordre des Architectes du Mali, Abdoulaye SYLLA, Président de l'Ordre des Urbanistes du Mali, Sine Aly Badara PLEAH, Président de l'Ordre des Ingénieurs Conseils du Mali.

Partenaires de l'atelier

Christian ROUYER, Monsieur l'Ambassadeur de France, Nathalie LE DENMAT, Responsable « Collectivités Locales et Développement Urbain » à l'AFD, Hervé BOUGAULT, Directeur de l'AFD Mali, Patrick PINCET, Directeur de Cabinet du Maire de Strasbourg, Rolland BOEHLER, Chargé de mission pour la Mairie du District auprès des institutions régionales et européennes, Marion Boissel-CHAGNARD, Agence d'Urbanisme de Lyon, Emilie MAHEARA, Ministère Français des Affaires étrangères et européennes, Mission de la gouvernance démocratique.

Maires ou représentants de municipalités

Cheikh Bamba DIEYE Maire de Saint-Louis du Sénégal, Khalifa Ababacar SALL, Maire de Dakar (Sénégal), Ahmed Ould HAMZA, Maire de Nouakchott (Mauritanie), Jean-Michel MOULOD, Maire de Grand-Bassam (Côte d'Ivoire), Moukaram OCENI, Maire de Porto-Novo (Bénin), Soulé ALAGBE, Maire de Parakou (Bénin), Abdoulaye CAMARA, Maire de Kayes (Mali), Yankhoba DIATARA, Premier adjoint au Maire de Thiès (Sénégal), Valentin BAYIRI, Chef Suivi et Planification des Projets de Ouagadougou (Burkina Faso), Frank A. KRAH, Conseiller du Maire de Monrovia (Libéria), Walter Okeyo MBATA, Conseiller du Maire de Nairobi (Kenya), Marie DALLIAH, Responsable des relations internationales de Banjul (Gambie), Murat ALÖKMEN, Directeur de l'urbanisme à Diyarbakir, Turquie.

Institutions et partenaires internationaux

Alioune BADIANE, Directeur ONU-Habitat Afrique – Proche-Orient, Mamadou DIAGNE, Conseiller Régional de Cities Alliance pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest, Laura PETRELLA, ONU-Habitat, responsable des réseaux professionnels, Nthato MINYUKU-GOBODO, Secrétaire Générale de l'African Planners Association, Kabir M. YARI, Président du NITP – Nigerian Institute of Town Planners, Ashraf ADAM, Président du SAPI – South African Planning Institute,

Personnalités de la société civile et représentants des Ateliers

Luc RAIMBAULT, Ingénieur, Secrétaire du Conseil d'Administration des Ateliers, Nicolas BUCHOUD, Urbaniste, fondateur de Renaissance Urbaine, administrateur des Ateliers, Bernard GSELL, Directeur Général ES Énergies (électricité de Strasbourg), Eric NOIR, Expert, directeur technique de WSP Green by Design, Afrique du Sud, Sébastien PHILIPPE, Architecte, directeur de l'agence Edificare et du centre de recherche Memoria.

Rédaction par les pilotes

Vincent Bourjaillat et Franck Charlin

Conception graphique

Tanguy Wermelinger

Photographies

Pilotes et participants

Edition

Mai 2012

Validation par le Conseil d'Orientation
Scientifique, juin 2012.

L'ensemble des documents relatifs à la session
Bamako 2012 sont accessibles sur les site des
Ateliers : www.ateliers.org

Les Ateliers remercient leurs partenaires structu-
rels : l'Agence Foncière et Technique de la Région
Parisienne, le Ministère de l'Ecologie, du Dévelop-
pement durable, des Transports et du Logement,
l'Etablissement Public d'Aménagement de la Dé-
fense Seine-Arche, la Communauté d'Aggloméra-
tion de Cergy-Pontoise.

