



# LES DÉFIS DE PORTO-NOVO

Capitale africaine du XXI<sup>e</sup> siècle

Résilience face aux changements climatiques, développement durable et inclusif, préservation de la biodiversité et des ressources naturelles, croissance économique et démographique, densification et agronomie péri-urbaine



# les ateliers

## maîtrise d'œuvre urbaine

Les Ateliers internationaux  
de maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, rue de la Gare  
95000 Cergy-Pontoise

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

Association à but non lucratif, Les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité 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.

Ces ateliers réunissent une vingtaine de spécialistes étrangers et locaux (professionnels ou juniors) durant deux à 3 semaines, et qui vont produire 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, par une préparation collective mobilisant tous les acteurs locaux, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

Cette session de 2017 s'inscrit dans le cadre du grand projet « Porto-Novo Ville Verte », porté sur les fonds baptismaux au cours de la COP 21 à Paris par deux grands bailleurs de fonds, le Fonds Français pour l'Environnement Mondial et l'Agence Française de Développement. Ce grand projet a pu voir le jour grâce aux acquis des ateliers d'urbanisme qui se sont succédés depuis 2015, à la solidité des partenariats noués notamment grâce au partenariat de coopération décentralisée avec l'agglomération de Cergy-Pontoise depuis 1995 et depuis 1999 avec la métropole du Grand Lyon. Il faut par ailleurs souligner la détermination dont a fait preuve l'équipe municipale de la capitale du Bénin pour construire un projet de territoire durable. Cet atelier compact a suscité plus de 60 candidatures parmi lesquelles 14 participants de nationalités et spécialisations variées ont été sélectionnés pour travailler à temps plein, en deux équipes et bénévolement du 29 janvier au 10 février 2017.

Ce document de synthèse retrace les conclusions de ces travaux. Il a été rédigé par Daniel ZINSOU HOUNKPEVI et Delphine BALDE, pilotes de l'atelier.

## Partenaires et remerciements

Cet atelier a été le résultat d'un travail préparatoire collectif et de l'énergie d'un grand nombre de bénévoles, volontaires du groupe de travail, membres des Ateliers ou des collectivités partenaires, et de conférenciers. À tous ceux qui ont participé et contribué à faire émerger le sujet et les résultats de cet atelier, les Ateliers adressent leurs remerciements sincères.



# LES DÉFIS DE PORTO-NOVO

Capitale africaine du XXI<sup>e</sup> siècle

Résilience face aux changements climatiques, développement durable et inclusif, préservation de la biodiversité et des ressources naturelles, croissance économique et démographique, densification et agronomie péri-urbaine

# Préambule

Conformément à la constitution du 11 décembre 1990, la ville de Porto-Novo est, et demeure, la capitale de la république du Bénin. Suite au transfert des grandes institutions de la République dans les années 60 à Cotonou, la ville de Porto-Novo a perdu son « éclat » au profit de la grande métropole de Cotonou. La confirmation du statut de capitale de Porto-Novo devient un nouveau défi en terme de réhabilitation urbain : la ville doit retrouver ses attributs de capitale : une ambition noble et immense qui est portée par le Gouvernement mais surtout par le pouvoir local avec l'avènement de la décentralisation concrétisé depuis 2003 par l'installation du nouveau conseil municipal.

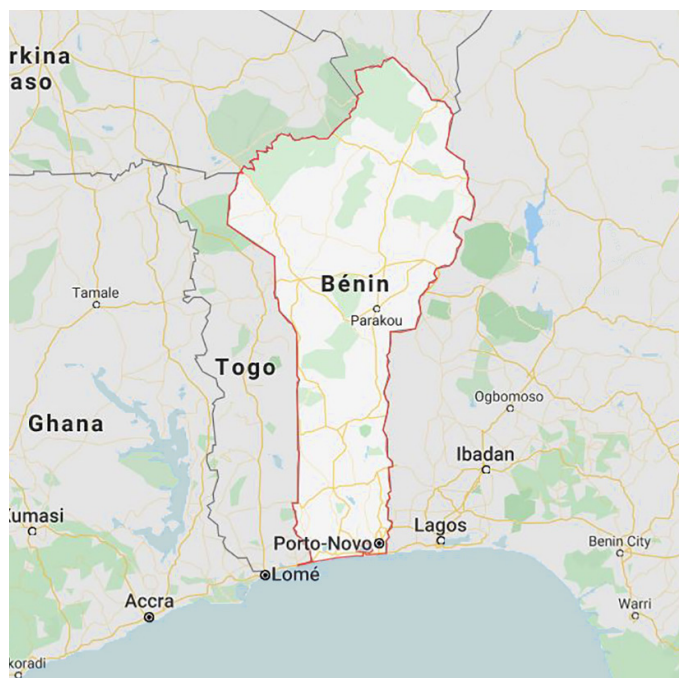
S'agit-il d'engager une concurrence avec la métropole de Cotonou par une « magie » de basculement de la fonction économique de celle-ci vers Porto-Novo ? Ou encore de ramener toutes les administrations vers Porto-Novo ? Quelle qualité de vie offrir aux habitants de la ville ainsi qu'à ses visiteurs ?

La Ville de Porto-Novo en plus de sa prérogative de concentration d'une partie de la fonction administrative, entend s'inscrire dans une démarche de ville durable. Elle ambitionne offrir un cadre de vie particulière, où l'environnement se retrouve au cœur des grandes préoccupations.

Porto-Novo est une ville contemporaine, qui doit faire face à la pression de l'urbanisation galopante, offrir des services appropriés et de l'emploi à ses habitants. Elle se veut une ville résiliente aux changements climatiques. Cette ambition de préservation de la nature s'accompagne d'atouts touristiques à révéler, au regard de son patrimoine matériel et immatériel assez impressionnant.

Dans cet élan la ville doit relever d'une part, plusieurs grands défis notamment celui d'améliorer la mobilité urbaine et l'assainissement par la construction du 2ème pont d'entrée, la poursuite de la rocade, le dédoublement des grandes artères, l'assainissement et la construction des voies de desserte dans plusieurs quartiers et la lutte contre les inondations. Un effort remarquable porté en partie par le programme d'action du gouvernement (PAG) qui concentre

Le Bénin et Porto-Novo dans la région ouest-africaine



Le corridor Lagos-Abidjan et l'hinterland de Porto-Novo





actuellement de grands investissements. D'autre part elle doit résoudre les problèmes de densité urbaine en produisant des logements, garantir la sécurité urbaine, fournir les services aux populations et tisser un modèle économique.

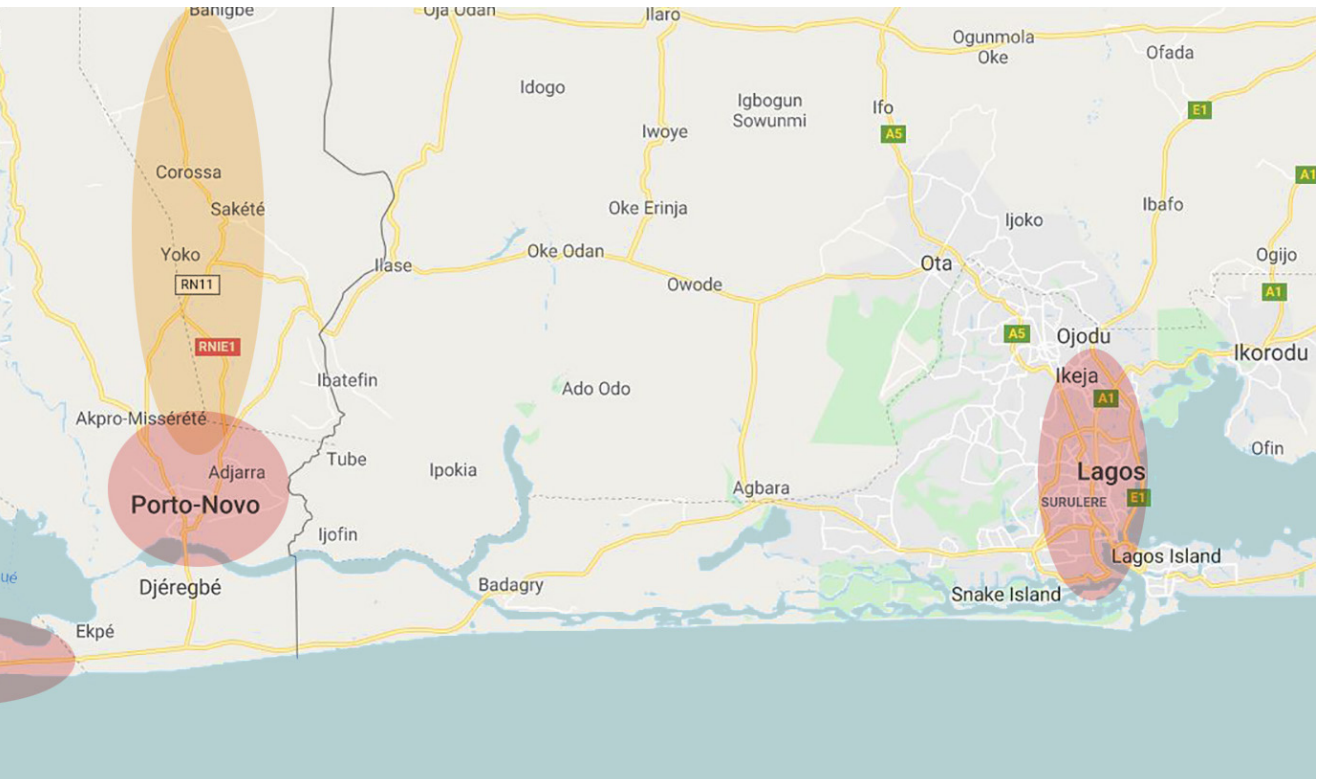
Mais Porto-Novo se projette également dans une relation de complémentarité avec les communes voisines par une volonté de tisser de façon agissante des relations intercommunales en cohérence avec ses grands objectifs (ville durable, services urbains appropriés...).

Dans l'optique d'atteindre cet idéal, le Conseil Communal multiplie les initiatives, faisant appel à plusieurs partenaires notamment à l'AFD et au FFEM dans le cadre du projet Porto-Novo ville verte dont un des objectifs importants est d'aboutir à la réalisation du plan de Développement urbain Durable. Les Ateliers internationaux Ouest Africains d'Urbanisme de 2017 s'inscrivent dans cette logique.



*Emmanuel Zossou, Maire de Porto-Novo*

Depuis 2005, la ville de Porto-Novo a accueilli 4 sessions ateliers d'étudiants et d'experts, grâce à l'appui de ses partenaires depuis de nombreuses années, l'agglomération de Cergy-Pontoise et la métropole de Lyon.



# sommaire



|    |                                                                                   |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 9  | <b>Rappel des grands enjeux pour Porto-Novo</b>                                   |
| 19 | <b>Le Grand Porto-Novo</b>                                                        |
| 21 | 1 / L'évidence de l'intercommunalité                                              |
| 23 | 2 / La lagune au coeur d'un périmètre cohérent                                    |
| 25 | 3 / Nouvelle méthodologie et projet de gouvernance                                |
| 27 | <b>Vers une attractivité renforcée de Porto Novo</b>                              |
| 29 | 1 / Les mobilités, un axe stratégique                                             |
| 31 | 2 / Une structure multipolaire                                                    |
| 32 | 3 / Le développement économique et l'axe agro-alimentaire                         |
| 34 | 4 / Le développement économique et l'axe du patrimoine et du tourisme             |
| 37 | 5 / Le développement économique et l'axe de l'innovation et du savoir             |
| 39 | <b>L'environnement un thème transversal et socle d'une stratégie territoriale</b> |
| 41 | 1 / Un patrimoine paysager et culturel à préserver ou l'île verte                 |
| 42 | 2 / Répondre aux risques inondations                                              |
| 43 | 3 / La gestion du foncier et de la densification                                  |
| 44 | <b>Les oeuvres de Porto-Novo ville verte, ville d'avenir</b>                      |
| 45 | <b>Conclusion</b>                                                                 |





# Rappel des grands enjeux pour Porto-Novo







## 1 / Développer en préservant le patrimoine d'une ville lagunaire

Le taux de croissance d'environ 5% et le taux d'urbanisation de 4% que l'on constate sur les dix dernières années pour les villes africaines est valable également sur le territoire du Bénin. Cependant, Porto-Novo, sa ville capitale avec ses 310.000 habitants, ne participe pas à part égale à ce boom de l'urbanisation, contrairement à ces villes voisines de Cotonou (760.000 hbts) et Lagos (12 millions hbts). La saturation de ces métropoles sur le corridor Abidjan-Lagos, laisse présager un scénario de fort développement de Porto- Novo et un bouleversement de ses structures sociales, économiques et spatiales pour s'adapter à la mondialisation des échanges et à la nouvelle dynamique économique du continent africain.

En revanche, sa position de ville côtière en bord de lagune lui impose d'apporter en urgence des réponses aux nouvelles vulnérabilités de son territoire menacé par les nombreux impacts des changements climatiques. Porto-Novo doit donc se préparer à relever les nombreux défis qu'ils génèrent : risque d'inondation, bouleversement de l'agriculture, rupture de l'équilibre de l'écosystème lagunaire, réduction de la biodiversité et des ressources naturelles, déplacements de populations...

Les nécessaires mutations à venir ne se limiteront pas à la modernisation et à l'aménagement de la cité mais concerneront tous les aspects de la société urbaine : transformations de la vie quotidienne des

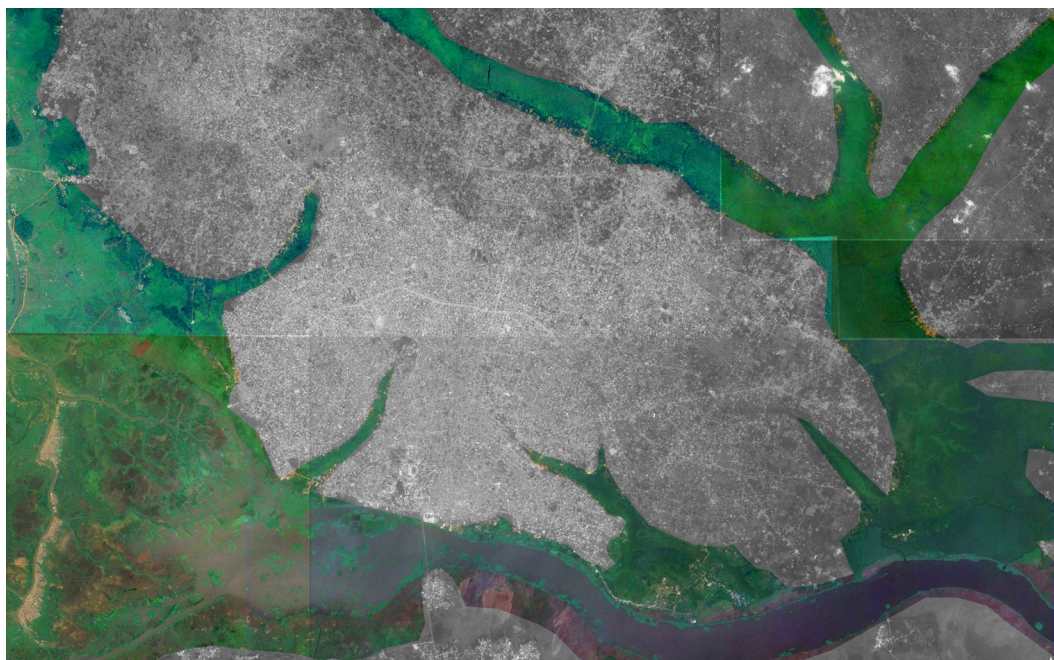
habitants, évolution de l'imaginaire urbain des Porto-Noviens, tensions entre tradition et mondialisation, dynamiques créées par les nouveaux flux économiques et l'arrivée de nouveaux habitants, déstabilisation des cultes et cultures traditionnelles...

Les changements en cours génèrent des interrogations, des doutes et des craintes comme dans toutes grandes villes, au nord comme au sud : incertitude de l'avenir et pertes de repères, risque de chômage et de pauvreté, concentrations humaines et quartiers insalubres, congestion des transports, insécurité, pollution, prolifération des déchets et destruction de l'environnement.

Ces transformations peuvent aussi être synonymes d'avenir meilleur en s'appuyant sur les valeurs caractéristiques des sociétés africaines - familiales, collectives, culturelles, culturelles...- pour promouvoir une voie originale de développement urbain propre à l'Afrique.

Porto-Novo dispose par ailleurs d'atouts remarquables qui lui sont propres :

› à la croisée de nombreuses cultures, la ville a su développer des valeurs de tolérance et de respect des traditions et croyances de ses différents communautés. C'est une cité où le sacré et ses représentations sont omniprésents, dans la vie quotidienne de ses habitants comme dans les fêtes traditionnelles, dans des lieux secrets réservés aux initiés comme sur les places vaudous, dans les forêts sacrées comme dans les bâtiments cultuels : temples vaudous, églises, mosquées, temples protestants... Tolérance entre com-



munautés, art du vivre ensemble et richesse de la vie culturelle constituent des bases solides sur lesquelles Porto-Novo peut s'appuyer pour construire son avenir.

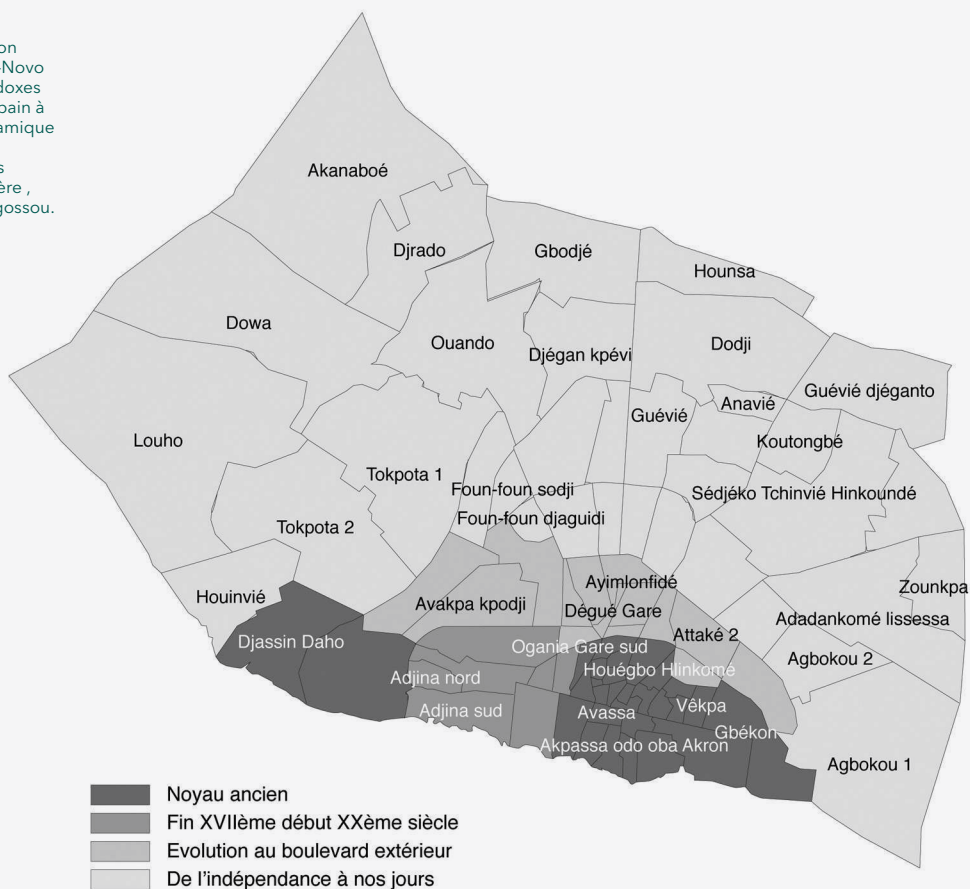
> d'autre part, inscrite dans un site aux qualités environnementales et paysagères exceptionnelles, la lagune constitue pour la ville un bien commun à tous les Porto-Noviens, source de revenus pour de nombreux habitants : pêcheurs, transporteurs, pisciculteurs, maraîchers, extracteurs de sable, hôteliers... Porto-Novo doit impérativement préserver une relation privilégiée avec son milieu naturel et respecter son environnement.

Or, celui-ci est aujourd'hui fortement menacé par les déchets urbains, les pollutions de toute nature et les pressions anthropiques sur ses biotopes les plus fragiles, en particulier les grandes zones humides (Zounvi, Donoukin, Boué) les forêts résiduelles et les rives de la lagune.

## 2 / Le corridor Lagos-Abidjan et l'hinterland de Porto-Novo

Le long de la côte Ouest africaine, le corridor d'environ 1000 km entre Abidjan et Lagos présente un fort potentiel catalyseur pour la croissance économique et les échanges inter-régionaux pour plus de 35 millions d'habitants. Porto-Novo devient, dans le cadre de ce développement économique, une porte d'accès à ce flux de biens et de personnes entre les métropoles de l'Ouest africain : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos. L'attrait de l'agglomération de Porto-Novo est indéniable grâce notamment à son identité forte mais doit être confirmé à travers un véritable projet stratégique pour une économie durable. Comment Porto-Novo, ville capitale peut-elle s'affirmer comme un pôle majeur complémentaire et non en concurrence de Cotonou et Lagos ?

Carte de l'évolution spatiale de Porto-Novo extraite de «Paradoxes de l'étalement urbain à Porto-Novo : dynamique démographique et économique vs dynamique foncière», 2011, Noukpo Agossou.





### 3 / La Lagune et les dépressions humides

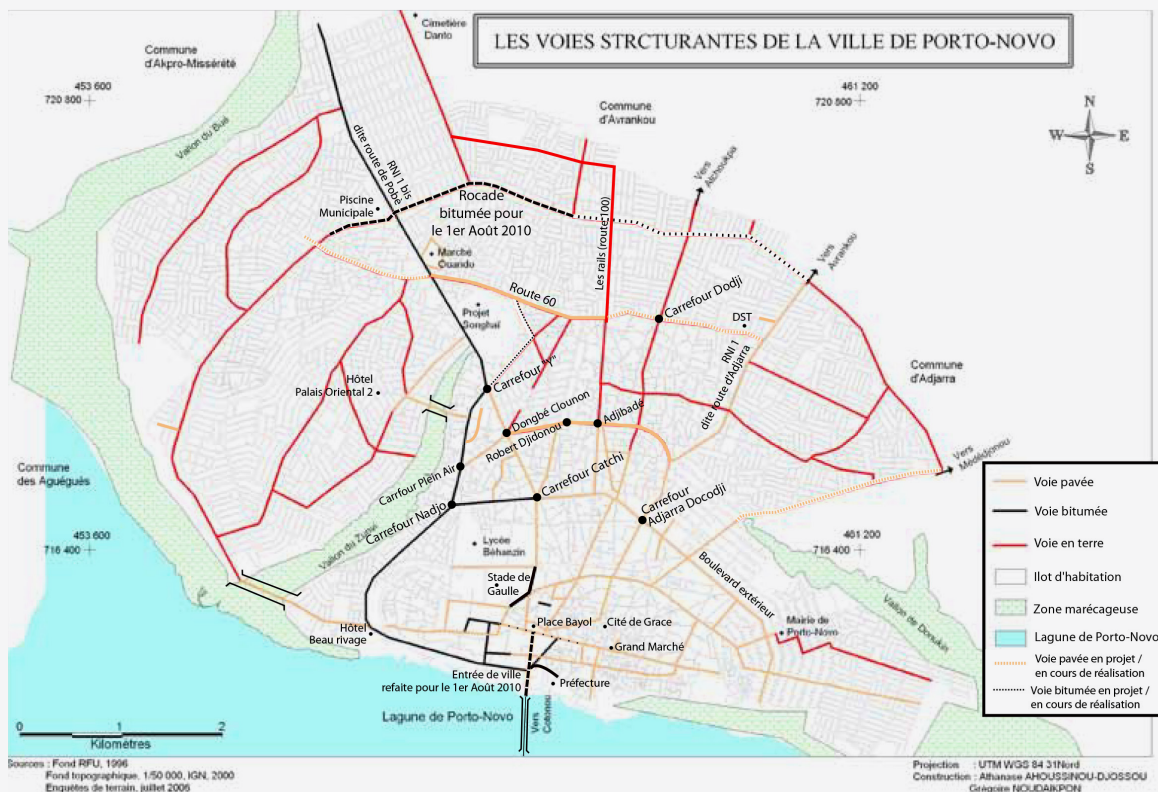
La basse vallée de l'Ouémé, la lagune de Porto-Novo (35km<sup>2</sup>) et le lac Nokoué (150km<sup>2</sup>) forment ensemble une vaste zone humide, la plus vaste du Bénin avec 91 600 hectares. La ville de Porto-Novo « plonge ses pieds » dans la lagune de Porto-Novo. Elle bénéficie de ce fait d'une berge lagunaire très « verte » et d'un environnement paysager composé d'une végétation et d'une faune riches et diversifiées. Elle est dotée également de grands bras « verts » qui font incursion sur le territoire de la ville; ce sont les dépressions de Zounvi, de Donounkin et du Boué. Les zones humides du sud Bénin sont parmi les systèmes les plus productifs et ont plusieurs fonctions vitales telles que la recharge des eaux souterraines, l'épuration de l'eau ou encore la maîtrise des crues. Ces composantes distinguent la ville de Porto-Novo et la caractérisent.

La protection, l'aménagement et la valorisation de ces berges lagunaires et de ces grandes dépressions constituent un enjeu environnemental important pour la ville de Porto -Novo. C'est également un levier important pour développer le tourisme dans un cadre exceptionnel mais aussi pour offrir pour les habitants un espace de loisirs et de détente le week-end. Comment développer l'espace lagunaire tout en le préservant, comment ne pas générer de conflits d'usages ?

### 4 / Une qualité de cadre de vie pour le logement

Avec ses 310.000 habitants (en 2013), Porto-Novo est une métropole qui se distingue des grandes capitales de l'Ouest africain à l'urbanisation galopante. Elle reste attractive pour ses qualités de cadre de vie et sans les nuisances de la ville dense. La planification permet de mieux maîtriser les tendances naturelles

Carte des voies structurantes de Porto-Novo





Parcelles maraîchères au centre et en périphérie de Porto-Novo



Place Vaudou réhabilitée

d'étalement urbain, d'amorcer une réflexion sur l'innovation possible dans les types de logements proposés. Les préconisations du PAG sont très clairement orientées vers une production importante de logements soit 20.000 logements à l'échelle nationale. Porto-Novo peut activement participer à cet effort pour accueillir de nouveaux habitants. Le centre historique et colonial de Porto-Novo est actuellement en déclin, et perd des habitants. La stratégie de redynamisation du coeur de la ville peut largement s'appuyer sur un foncier disponible ou sous-exploité. On connaît aujourd'hui les difficultés entraînées par l'étalement urbain, sur le plan environnemental, sur le plan social, sur la capacité de desserte. Il paraît important de réinvestir le centre pour accueillir de nouveaux habitants, faire la ville sur la ville.

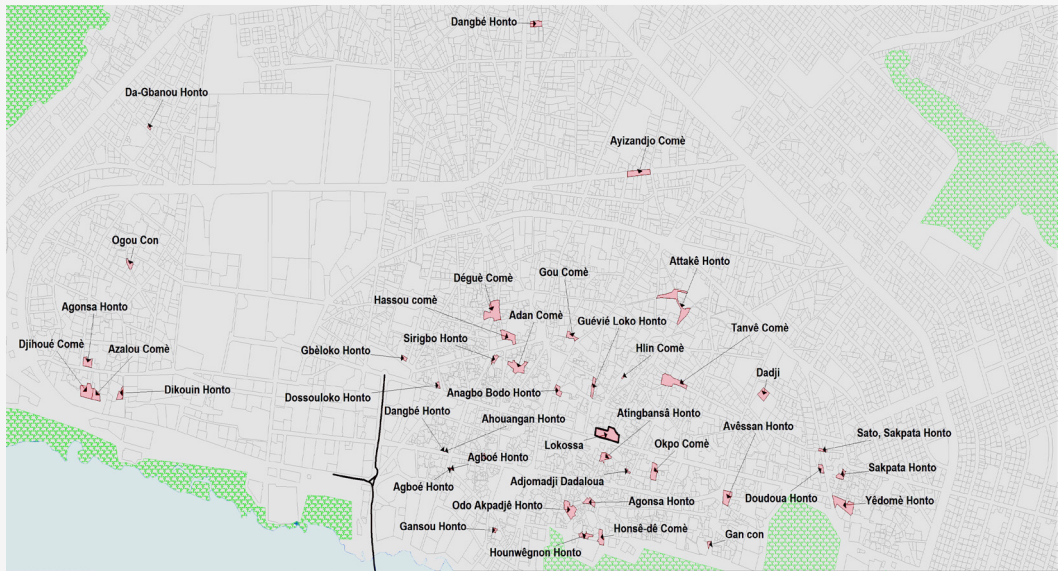
Une vingtaine d'hectares sont ainsi susceptibles d'être libérés en plein cœur de ville et constituent un important potentiel de développement économique et urbain pour Porto-Novo (anciens camps militaires et casernes): affectés à de nouveaux équipements publics, au logement, à de nouvelles fonctions majeures de la capitale, à l'enseignement supérieur ou à de grands projets économiques, ces terrains peuvent fortement contribuer à dynamiser l'économie de la ville, à développer un habitat aux normes actuelles et à améliorer la qualité de vie de ses habitants en leur offrant de nouveaux services et espaces publics.

## 5 / L'agriculture urbaine à Porto-Novo

D'après le plan de Campagne Agricole (2004-2005), l'agriculture occupe 13% de la population active à Porto-Novo. Elle représente 710 hectares soit 14% de la superficie de la ville. Du fait de sa localisation en bordure de la lagune, la ville de Porto-Novo a toujours connu une forte activité de pêche, dite continentale, qui s'accompagne d'activités de pisciculture en enclos (les acadja), liées aux caractéristiques sablo-argileuse de la lagune et à sa faible profondeur. Cette activité occuperait 5500 personnes au départ d'embarcadères qui s'étalent tout le long de la ville et y compris à Lokpodji. La pisciculture en étang est également représentée.

On ne peut pas évoquer l'agriculture urbaine sans identifier le rôle du centre Songhaï, référence dans la valorisation des techniques agricoles et de l'esprit d'entrepreneuriat, dont le rayonnement dépasse les frontières du Bénin.

La stratégie de développement du secteur agricole du PAG s'appuie sur la vallée de l'Ouémé pour favoriser l'implantation de nouveaux entrepreneurs agricoles. Pour renforcer ce secteur, la mairie de Porto-Novo propose l'implantation d'un marché international qui



Carte de localisation des places vaudouns

catalyserait ce rôle de lieu d'échanges.

En revanche, le secteur agricole et de la pêche doit faire face à de nombreux handicaps : l'insuffisance des terres agricoles et l'insécurité foncière, la baisse de fertilité des sols et l'inondation des sites maraîchers, le manque d'organisation et de modernisation de la filière, l'envahissement des plans d'eau par la jacinthe d'eau, l'érosion des berges, la pollution et l'ensablement.

## 6 / L'insuffisance des infrastructures de transport

L'extension et la modernisation des infrastructures de transport est indispensable pour soutenir le développement économique de la région Cotonou-Porto-Novo. L'étude d'un nouveau franchissement de la Lagune à l'Est a été réalisé pour résoudre le problème de saturation de la liaison unique entre Sémé Kpodji et Porto-Novo. Par ailleurs, l'hypothèse d'un port fluvial fait partie des projets municipaux. Concernant les transports en commun, le taxi moto communément appelé « zémidjan » est le transport urbain le plus répandu. Cependant les routes et les pistes sont souvent dans un état dégradé et parfois impraticable pendant la saison des pluies.

## 6 / Les attributs de la ville-capitale

La volonté de l'Etat d'accélérer le transfert vers Porto-Novo des sièges des institutions et organismes publics de la République est à noter dans les documents successifs de planification. Porto-Novo est identifiée pour son potentiel de fonctions d'excellence autour du pôle touristique. Il s'agit aussi d'améliorer le niveau d'équipements et de services en matière d'assainissement de base, de sécurité, de transport, d'énergie et de télécommunications et de favoriser l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.

## 7 / Le réseau des places vaudouns

Le réseau des places vaudouns de Porto-Novo constitue la matrice de l'organisation spatiale et symbolique du tissu ancien de la ville. Ces places traditionnelles, dénommées honto ou comè, constituent encore aujourd'hui une composante majeure de l'esprit des lieux et un apport à la structure urbaine de la cité, à son organisation sociale et à son ancrage historique.



Cependant, depuis plusieurs décennies, les places traditionnelles de Porto-Novo ont été ignorées, occultées et parfois amputées ou détruites. Bien que peu perceptibles pour le non initié, les places vaudoues sont des marqueurs urbains fondamentaux. Elles appartiennent à une dimension essentielle de la cité, « la ville furtive », trop souvent ignorée de la planification urbaine.

Vecteurs d'inclusion des différentes communautés, les places vaudoues sont, pour les habitants des quartiers les plus modestes, des lieux de cohésion sociale, de transmission de mémoire collective entre les générations, de reconnaissance identitaire, mais aussi, tout simplement et pour tous, des lieux de convivialité, de proximité et de vie quotidienne. La découverte de ces places et de leur histoire peut devenir support d'un parcours touristique attractif.

Elles constituent ainsi le pollen d'une urbanité africaine aujourd'hui presque effacée par le modèle dominant de la ville fonctionnelle du XXème siècle. Révéler ces places, les réactiver une à une, générera autant d'éclosions urbaines pour le renouveau d'une urbanité africaine enfouie au cœur de la ville.

## Le Projet Porto-Novo Ville Verte

En décembre 2015, au cours de la COP 21 qui s'est tenue en France, au Bourget, les représentants du Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM), de l'Agence Française de Développement (AFD) et le maire de Porto-Novo, Emmanuel Zossou ont signé une convention pour le lancement du projet «PORTO-NOVO, VILLE VERTE».

Ce projet a pour objectif la mise en place d'un Plan de Développement Urbain Durable de Porto-Novo (PUDD) permettant :

- › d'améliorer les conditions de vie des habitants et la résilience de la ville face aux changements climatiques

- › de préserver et de mettre en valeur le patrimoine naturel et culturel du territoire lagunaire et du noyau ancien de la ville

- › mettre en oeuvre sur le terrain des solutions d'aménagement et des techniques simples, permettant d'adapter les pratiques des habitants aux enjeux environnementaux et d'en tirer profit à court et moyen terme

PAG : Programme d'actions du gouvernement. Le « Bénin Révélé » est un programme d'investissement d'envergure qui repose sur 45 projets phares dans 9 secteurs clés, et qui vise à relancer durablement l'économie du pays.



- › d'évaluer et capitaliser les pratiques pour diffuser, informer et valoriser ce mode de production et de gestion d'une zone naturelle inondable
- › de renforcer les compétences institutionnelles et techniques des services municipaux.

## Un nouvel atelier à Porto-Novo

Dans le cadre de ce projet, une nouvelle session des Ateliers Ouest Africains d'Urbanisme de Porto-Novo a été organisée du 30 janvier au 9 février 2017. Cet atelier doit permettre aux décideurs locaux de mieux appréhender et de s'appropriier les grands enjeux du territoire, d'amorcer l'élaboration d'une vision territoriale partagée par tous, de proposer de grandes orientations pour le développement de la ville.

## Le thème de l'atelier

Nous avons proposé aux professionnels réunis en deux équipes pluri-disciplinaires de traiter la problématique d'une ville-capitale en quête de

positionnement dans une logique de croissance de la région ouest-africaine, face aux changements climatiques, pour une métropole durable et inclusive.

Les questions posées: Comment inverser les tendances de développement urbain sans développement de bassins d'emplois? Comment l'urbanisation peut elle devenir un outil de transformation structurelle du territoire? Comment Porto-Novo peut-elle inventer son propre modèle de développement lié à son histoire, aux réalités de son territoire, basé sur les potentiels endogènes ?

L'ensemble des réflexions menées par les équipes sont basées sur les éléments à l'échelle nationale de l'agenda spatial de 2013 et du PAG, programme d'actions du gouvernement 2016-2021, à l'échelle de la ville sur le PDM plan de développement municipal 2016-2020.

### LES PROJETS PHARES

#### CADRE DE VIE



- 30. Aménagement de la lagune de Cotonou
- 31. Aménagement de la lagune de Porto-Novo
- 32. Centre des Affaires de Cotonou
- 33. Aménagement du centre-ville (Ganhi)
- 34. Modernisation du marché Dantokpa
- 35. Modernisation du marché Parakou
- 36. Complexe international Cotonou
- 37. Centre d'affaires à Ghézo
- 38. Réhabilitation voiries
- 39. Assainissement pluvial à Cotonou
- 40. Programme d'habitat social

#### CIIS



- 41. Création d'une Cité Internationale de l'Innovation et du savoir (CIIS)

#### EAU POTABLE



- 42. Exploitation responsable des ressources hydrauliques
- 43. Donner accès à l'eau potable à l'ensemble de la population rurale et semi-urbaine
- 44. Développer les capacités de production et de distribution en milieux urbain et péri urbain

#### TOURISME



1. Parc de la Pendjari
2. Cité lacustre de Ganvié
3. Pôle Abomey-Porto Novo
4. Tourisme premium - Tata Somba
5. Cité historique de Ouidah
6. Stations balnéaires

#### AGRICULTURE



7. Filières à haute valeur ajoutée (ananas, anacarde, produits maraîchers)
8. Filières conventionnelles (riz, maïs, manioc)
9. Aquaculture continentale
10. Mise en valeur de la basse et moyenne vallée de l'Ouémé
11. Viande, lait et œufs de table

#### INFRASTRUCTURES



12. Nouvel aéroport Glo-Djigbé
13. Modernisation et extension du Port
14. Réaménagement de l'axe routier autour du Port
15. Contournement Nord de Cotonou
16. Route des pêches (Phase 2)
17. Autoroute Sémé Kpodji Porto-Novo
18. Route Djougou-Abomey-Kérékou
19. Extension du réseau routier sur 1 362 km





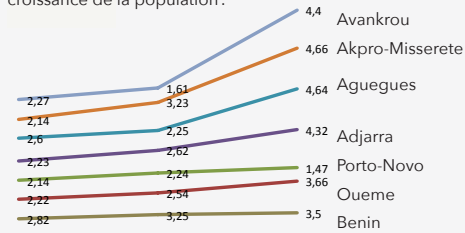
# Le Grand Porto-Novo



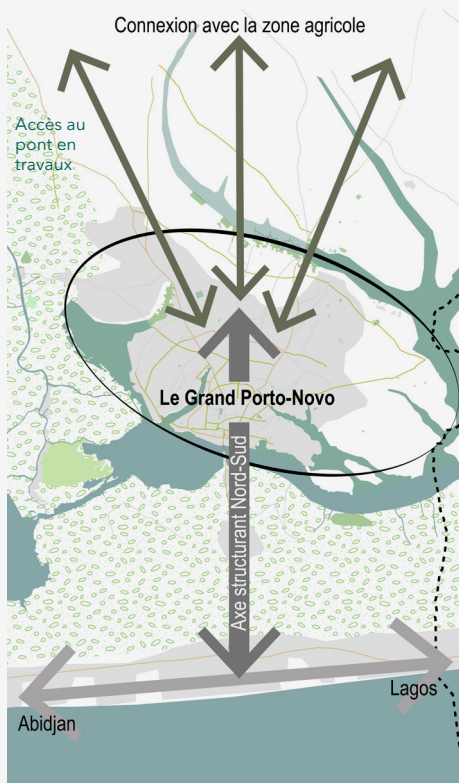




Evolution du taux de croissance de la population :



Une pression démographique qui concerne davantage les communes périphériques que la commune de Porto-Novo / Equipe A



Une vision spatiale à l'échelle sous-régionale, Axe de développement nord-sud / Equipe A

## 1 / L'évidence de l'intercommunalité

Le positionnement de Porto-Novo en dehors des flux les plus importants à l'échelle nationale, captés par Cotonou, capitale économique, questionne son périmètre et ses relations avec les communes périphériques. La croissance démographique est plus importante à la périphérie de Porto-Novo telle la commune d'Adjarra que dans le centre de la capitale. On assiste à un phénomène classique d'étalement urbain qui réinterroge les limites du bassin de vie pour les Porto-Noviens et leurs voisins. Si l'on se réfère au géographe Martin Vanier, l'intercommunalité est porteuse de solidarité territoriale, facilite l'équité d'accès aux services, améliore l'efficacité de la dépense collective, l'économie de la gestion publique et de sa ressource fiscale, la pertinence de ses cadres d'action, et favorise le progrès de la démocratie locale, le bien être habitant et citoyen, la compétitivité économique. Difficile de tourner le dos à une telle ambition.

Pour l'ensemble des équipes, l'intercommunalité est une évidence qu'il s'agit d'institutionnaliser par la création d'une structure dédiée. Cependant les orientations sont multiples. Elles prennent en compte le statut particulier d'une ville capitale que les équipes proposent de renforcer à travers un dialogue avec les services de l'Etat pour transférer et rassembler les fonctions administratives qui sont généralement confiées à une ville-Etat. Il s'agit de renforcer toutes les échelles.

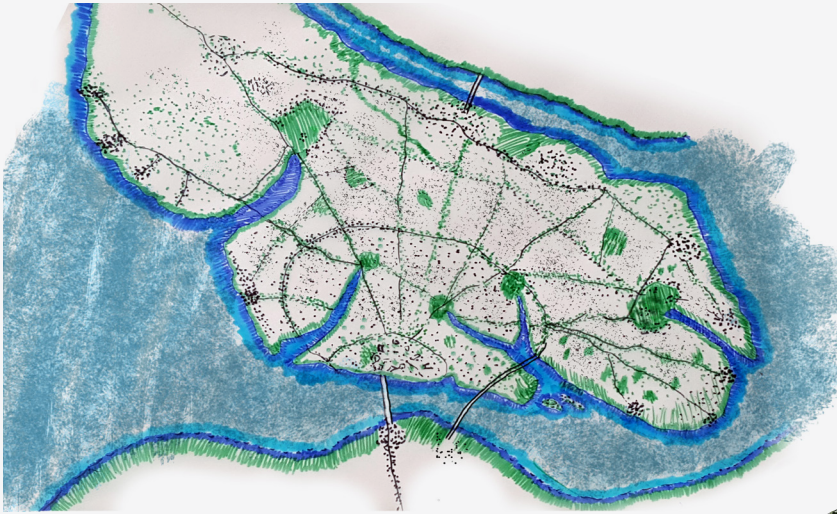
Le nouveau gouvernement dans son programme d'action du gouvernement (PAG) a prévu plusieurs réalisations à Porto-Novo notamment :

- › La Construction d'une liaison autoroutière sur 10 km entre le carrefour Sèmè et Porto-Novo
- › La Construction d'un pont sur la lagune de Porto-Novo composé de 2x2 voies ;
- › L'Aménagement des voies d'accès et la réhabilitation d'infrastructures Socio-économiques
- › La rocade de PN (10 km) en 2X2 voies ;
- › L'extension et la modernisation du réseau routier Porto-Novo - Kétou (vers le Nord)
- › La Réhabilitation de toute la voirie urbaine
- › La construction d'un marché international à Porto-Novo.

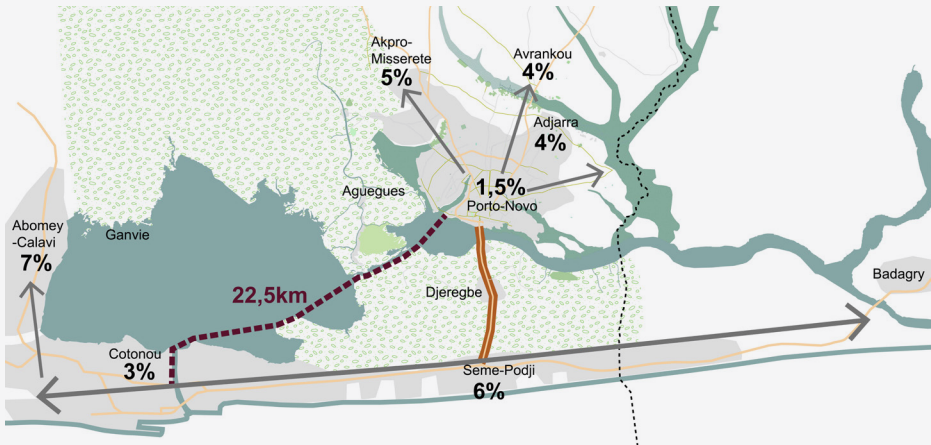
L'ensemble de ces projets auront un impact sur le fonctionnement des communes en périphérie et Porto-Novo et donc se révèlent comme des dispositifs intercommunaux comme les infrastructures routières qui restructureront le réseau global. L'équipe B a proposé l'élaboration conjointe d'un PDUD pour la mise en cohérence des projets aujourd'hui dispersés.

La dynamique de projets est déjà là, il faut l'accélérer et l'orienter vers l'intercommunalité pour une meilleure gestion de son territoire.

Une vision insulaire pour une logique géographique versus une vision administrative / Equipe B



Un projet de territoire pour le Grand Porto Novo sur un socle environnemental, culturel sur lequel s'appuient les 3 piliers stratégiques / Equipe A



Une capitale à reconnecter avec le réseau régional côtier / Equipe A



## 2 / La lagune au coeur d'un périmètre cohérent

La berge lagunaire est constituée en majeure partie de zones inondables. Ces zones sont investies ou en cours d'être investies par la population. Il en résulte une exposition des habitations et autres activités à la remontée soudaine des eaux et une dégradation de l'écosystème. Les zones humides, inscrites sur la liste des sites Ramsar, jouent un rôle important en particulier dans la rétention des eaux et l'amortissement des inondations. Elles présentent une très grande richesse en termes de biodiversité.

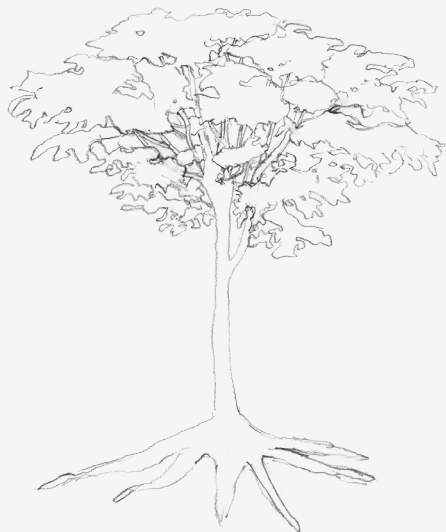
La lecture géographique d'un Porto-Novo élargi ne place plus la Lagune comme une limite entre les communes mais plutôt comme un bien commun qui a la capacité de fédérer. Ce périmètre définit une aire urbaine regroupant les communes au nord de la Lagune et Houinta, Sémé Podji. Les propositions de l'équipe B dessinent une île verte et celle de l'équipe A réorientent la lecture du territoire selon un axe nord-sud qui inclut la lagune et pose les bases d'une stratégie de protection d'un espace sensible et essentiel pour le socle environnemental du Grand Porto-Novo.

Il est par ailleurs nécessaire d'avoir une meilleure connaissance du système lagunaire. Les études lan-

cées sur l'écosystème de la zone lagunaire permettront de mieux identifier l'ensemble des enjeux pour protéger les populations et valoriser un patrimoine paysager et hydrographique. Le Fond Français pour l'environnement mondial finance des actions depuis 2016 pour articuler une vision globale et des interventions locales. Le bilan de ces actions permettra de valider cette démarche prototype et de définir de nouveaux projets pilotes jusqu'en 2022.

Au delà de cette connaissance et d'une protection incontournable, la lagune est un élément identitaire. De nombreuses métropoles ont récemment réintégré le fleuve ou le bassin versant dans leur stratégie pour se réinventer un futur plus en lien avec les habitants. La lagune est déjà un espace économique, elle pourra demain devenir un espace touristique. Le potentiel d'un imaginaire et d'un vécu plus inclusif autour de ce lieu a été noté par les participants. C'est un espace singulier qui situe le Grand Porto-Novo sur la basse vallée de l'Ouémé, le corridor entre Cotonou et Lagos mais qui s'articule avec un bassin beaucoup plus large. L'eau devient aujourd'hui un thème pour des événements festifs, parfois religieux ou ludiques. Et si la lagune était le levier déclencheur pour se rassembler autour d'un avenir plus intense et plus durable ?

L'IROKO symbole d'un développement durable / Equipe A



Visite de la lagune de Porto-Novo



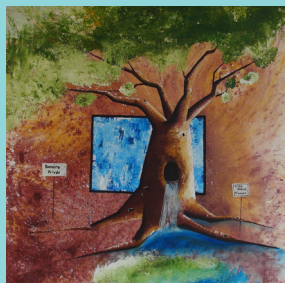
# Exposition « Porto-Novo ville verte, ville d'avenir »

Depuis 2005, date du premier atelier d'urbanisme à Porto-Novo, les artistes plasticiens de la ville ont été régulièrement associés à la réflexion sur le devenir de la capitale du Bénin.

Avec la collaboration du centre Ouadada et de son directeur Gérard Bassalé, les Ateliers Ouest Africains d'Urbanisme de Porto-Novo ont régulièrement associé les artistes plasticiens de la ville à leurs sessions en leur proposant à chaque session de réaliser des oeuvres en lien direct avec la problématique urbaine étudiée pour apporter leur contribution aux débats et faciliter l'appropriation des enjeux urbains par les habitants de la ville.

13 artistes plasticiens de Porto-Novo s'expriment sur le devenir de la ville / Commissaire d'exposition : Gérard Bassalé

Selon Luc Raimbault, Directeur des Relations Internationales et du Tourisme de la CA de Cergy Pontoise, le but de l'exposition est aussi de permettre aux habitants et notamment aux enfants de prendre conscience des menaces et des défis à relever dans l'avenir, de l'importance de construire ensemble pour Porto-Novo un projet respectant et préservant le milieu naturel remarquable de la ville, de changer leur regard sur la lagune, bien commun appartenant à tous et d'adopter des comportements citoyens pour préserver la qualité de vie en ville.



De gauche à droite  
et de haut en bas :

«Réflexion à la ville verte»  
de John AFOLAYAN

«Coup de gueule» de  
Désiré DEDEHOUANOU

«Renaissance» de  
François ABLEFONLIN

«Moyen vert» de Louis  
OKE-AGBO

«Terre arable» de  
Donatien ALIHONOU

«Quel environnement pour  
nous » de Philippe ZOUNTEGNI  
HOUEDANOU (ZOUNT)

### 3 / Nouvelle méthodologie et projet de gouvernance

Une des propositions très appréciée de l'atelier est la méthodologie partenariale de co-élaboration, co-production et co-gestion.

Planifier la ville à grande échelle nécessite une approche systémique. Si les défis sont clairement identifiés pour concilier une meilleure cohésion sociale, une attractivité économique renforcée et une stratégie climatique et énergétique, la méthode de planification de la fabrique du Grand Porto Novo nécessite un profond renouvellement. Cette conciliation des enjeux majeurs pour la ville de Porto-Novo ne passe pas par une simple juxtaposition des sujets. Il faut accompagner le phénomène d'urbanisation en cours, articuler les échelles et faire de la temporalité un outil de projet.

Ce changement de méthode permettra également de rapprocher le projet et la gouvernance, voire même de donner un projet à la gouvernance. Le Projet

permanent, itératif, mixant les échelles et les acteurs fonde la démarche proposée et permet de rassembler les énergies multiples, encore trop éparpillées et isolées, du territoire d'un Porto-Novo élargi.

Au niveau de la gouvernance, les équipes ont proposé de mettre en place une gouvernance intercommunale à l'échelle du Grand Porto Novo pour définir notamment une politique foncière (Adjarra - Akpro Misséréte - Avrankou - Les Aguégues) à travers des outils de type SEM. Ce projet de gouvernance doit passer par une méthode concertée. Il ne s'agit pas d'une simple information mais d'une réelle concertation et co-élaboration du projet, permettant ainsi de dépasser les simples conflits d'intérêts. Changer de méthode nécessite un effort particulier de sensibilisation et de formations, et l'élaboration d'outils innovants. Le dialogue avec les maires des communes limitrophes de Porto-Novo a été engagé pendant l'atelier et doit être poursuivi pour construire ce grand Porto-Novo. L'équipe B envisage un bassin d'environ 500 000 habitants pour cette nouvelle entité territoriale.

La Gouvernance du Grand Porto-Novo au coeur d'un réseau d'acteur/ Equipe A









An aerial photograph showing a small settlement with several buildings, some with corrugated metal roofs, surrounded by lush green vegetation and trees. The image is positioned on the left side of the page, partially overlapping a solid green background.

# Vers une attractivité renforcée de Porto Novo





Ce thème des mobilités a été particulièrement développé par l'équipe A qui en a fait un axe stratégique. Il est nécessaire de prendre en compte l'évolution des modes de vie, la multiplicité des motifs de déplacement, l'entrée des populations urbaines et rurales dans une mobilité contemporaine, dynamique et variée, tendance actuelle en Afrique de l'ouest. L'attractivité de Porto-Novo passe par son accessibilité et par le développement de mobilités durables comme le transport fluvial. Pour lutter contre les émissions de gaz à effets de serre, et donc réduire l'usage de véhicules polluants, il faut mettre en place une gamme de services de mobilités. Cette capacité d'innovation sur un sujet qui affecte les métropoles voisines comme Lagos peut permettre à Porto-Novo de se démarquer en tant que métropole «facile à vivre».

## 1 / Les mobilités, un axe stratégique

La résolution de l'accessibilité de tous les habitants et actifs du Grand Porto-Novo aux ressources métropolitaines doit être abordée globalement. Ce changement radical de perspective permettrait de s'orienter vers un urbanisme tourné vers une mobilité contemporaine, favorisant l'émergence de polarités fortes dans le jeu polycentrique métropolitain.

### A l'échelle régionale

Pour renforcer les connexions du Grand Porto-Novo avec les territoires voisins, proposition de 4 liaisons fortes :

#### Liaison 1 - Fluidifier les déplacements sur l'axe Porto Novo / Sémé-Podji

Maîtrise d'ouvrage Etat

Alerte : Privilégier la liaison au Sud (vers Sémé-Podji), car la liaison directe à l'Ouest (sur pilotis vers Cotonou) implique le passage de la zone humide sur 22,5 km à raison de 25 milliards de francs CFA le kilomètre, argument économique pour préférer une implantation alternative.

1. Réactiver le transport de passagers sur rail Porto-Novo - Cotonou (liaison interurbaine).
2. Réserver dans le dédoublement de la voie principale existante au Sud (2x2voies), une emprise pour un futur transport en commun.

#### Liaison 2 - Projet d'un 2<sup>e</sup> pont

Maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale

Alerte : Préserver les qualités environnementales du vallon de Dounoukin

ECHELLE SOUS-REGIONALE / Equipe B

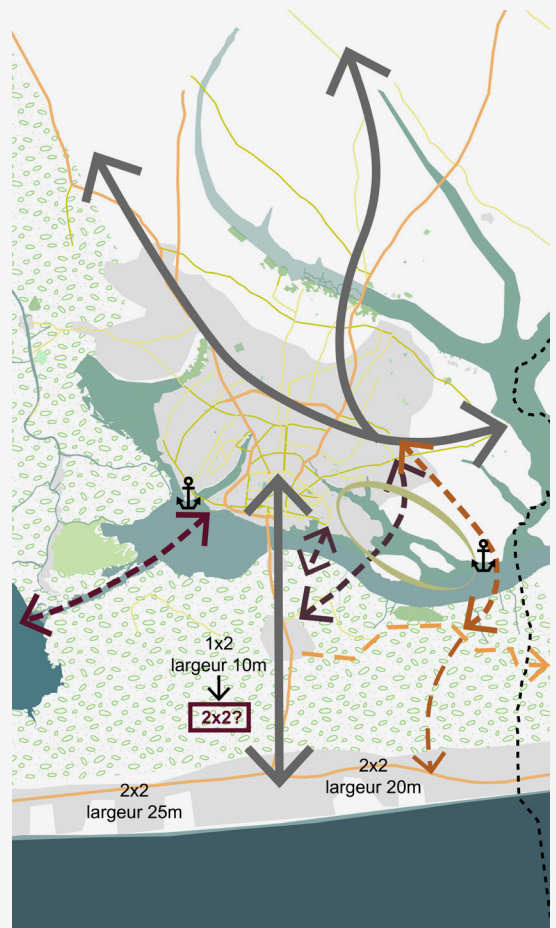
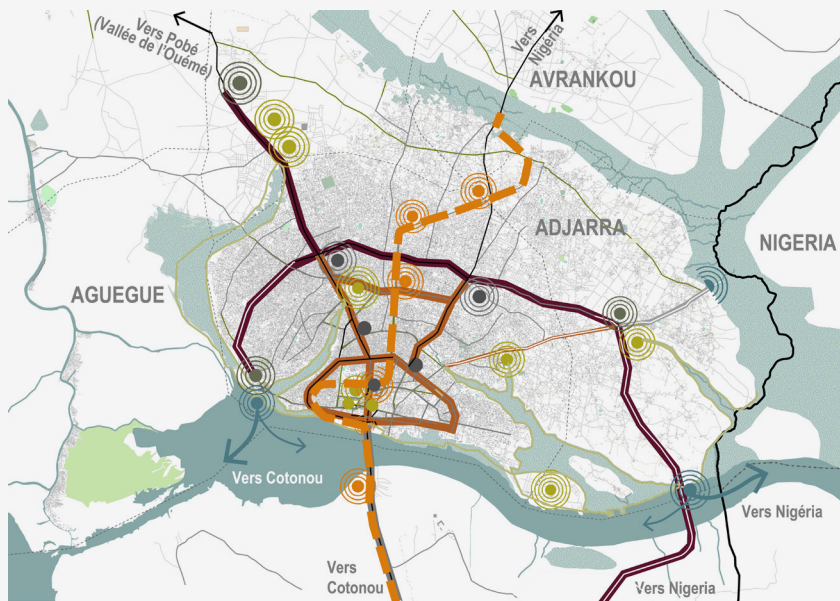


Schéma de renforcement des connexions avec les territoires voisins (Cotonou / Nigéria / Vallée de l'Ouemé avec un scénario de base et des scénarios alternatifs / Equipe A





Proposition de structuration des mobilités à l'échelle du Grand Porto-Novo / Equipe A

Proposition : Construire un 2<sup>e</sup> pont en liaison avec la voie de contournement (bvd du cinquantenaire). Prévoir à long terme le transport de marchandises sur des rails passant par le 2<sup>e</sup> pont pour désengorger l'axe Sémé-Podji / Porto-Novo et accompagner l'urbanisation de l'Est du Grand Porto-Novo

### Liaison 3 - Développer le transport fluvial sur le lac Nokoué et la Lagune

Maîtrise d'ouvrage intercommunale

1. Aménager un embarcadère au Sud-Ouest pour le transport des produits halieutiques et des voyageurs en direction de Cotonou

2. Aménager un embarcadère à l'Est en liaison avec le Nigéria.

Alerte : Concertation préalable avec les autorités du Nigéria.

### Liaison 4 - Réaliser un port fluvio-lagunaire sur la frange Sud-Est du Grand Porto Novo (au débouché du 2<sup>e</sup> pont)

Maîtrise d'ouvrage intercommunale pour : transporter les marchandises sur l'axe Porto-Novo/Cotonou et capter une partie des flux du corridor littoral (Abidjan - Lagos et transporter les marchandises via une plateforme multimodale (camion + bateau)

Alerte : Tenir compte du passage des bateaux sous les ponts et le canal à hauteur des Aguégus en utilisant des bateaux de type péniche (1,80 à 2,20m de tirant d'eau)

## A l'échelle intercommunale

L'équipe A décline une stratégie en 4 points pour faciliter la mobilité au sein du Grand Porto-Novo :

### 1 / Diversifier les modes de transport des personnes et des marchandises avec des modes plus durables

Maîtrise d'ouvrage communale.

Développer le transport collectif (intra-urbain) : mode de transport léger sur rail (sur l'emprise de l'ex voie ferrée) + articulation avec un réseau de transport de petits bus.

### 2 / Compléter le réseau viaire existant

Maîtrise d'ouvrage communale. Implanter des alignements sur les emprises de voirie à aménager.

Priorité : Voie de contournement Nord de Porto-Novo par la commune. Orienter les véhicules de transport de marchandises sur la voie de contournement Nord du centre-ville

### 3 / Désenclaver les zones périphériques du Grand Porto Novo

Maîtrise d'ouvrage inter-communale

Priorité : Axe Porto Novo-Adjarra-Avrakou

### 4 / Développer et relier les nœuds multimodaux d'activités et d'équipements structurants du tissu urbain

Maîtrise d'ouvrage communale

Priorité : Gare multimodale de Ouando

## 2 / Une structure multipolaire

Aujourd'hui Porto-Novo fonctionne sur un modèle mono-centrique avec une histoire urbaine classique développée selon une structure radiale autour d'un noyau central. Etant donné le dynamisme constaté en périphérie, les deux équipes ont proposé un nouveau modèle polycentrique.

A l'intersection des infrastructures existantes et en projets et donc des flux, des polarités secondaires seraient garantes d'un équilibre pour une réelle intercommunalité, à travers des relations de complémentarité. Ces sous-centres sont d'anciens quartiers ou villages graduellement incorporés dans un tissu urbain continu en expansion. A l'avenir, chaque polarité doit avoir sa spécificité pour que l'ensemble puisse constituer l'identité plurielle du Grand Porto-Novo autour d'un coeur historique valorisé et connecté.

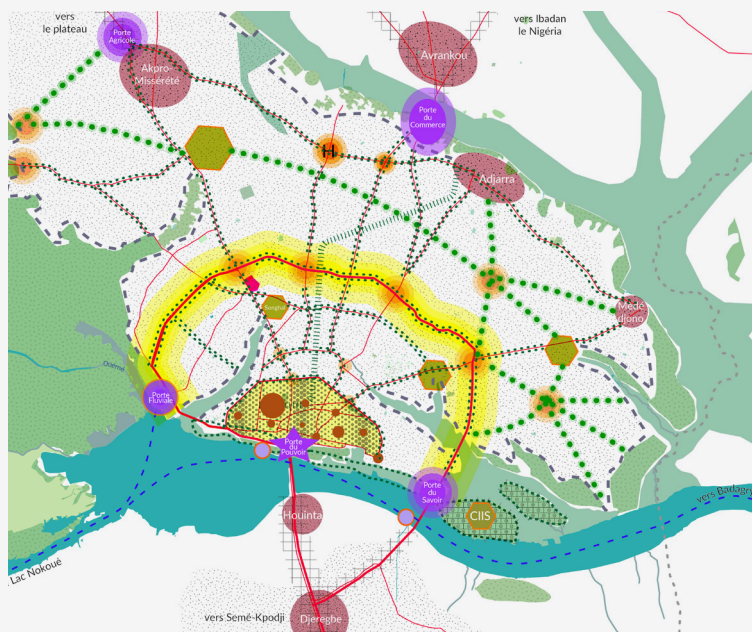
L'équipe B traduit la structure multipolaire à travers l'identification de «noeuds vibrants». Ces quartiers accueillent une population de plus en plus nombreuse, et donc s'imposent comme de nouvelles centralités de toute première importance. Les activités se cristallisent sur ces quartiers. Ils doivent désormais se densifier et s'équiper (hôpital mère-enfant, stade, entreprises,

commerces), ou compléter l'offre existante (comme le pôle universitaire à Adjarra).

Ces quartiers vibrants, structurés autour de carrefours, doivent être accessibles en même temps qu'ils offrent une vie de quartier avec des commerces, espaces publics et équipements. Ces noeuds se présentent comme des quartiers privilégiés pour l'accueil des programmes nationaux de logements sociaux. Il s'agit par ailleurs de renforcer des axes existants comme le boulevard du cinquantenaire. Enfin cette équipe a élaboré une méthode pour renouveler ces quartiers sur la base de 4 invariants :

- › les axes «déguerpis» sont réaménagés pour accueillir le commerce formel
- › l'élaboration de cahiers des charges de qualité environnementale pour les logements sociaux
- › l'application du droit de préemption par la collectivité territoriale
- › l'identification des emprises libres et/ou mutables pour l'implantation des équipements.

Pour compléter ce système spatial, un recours à la figure historique de la porte a été développé sous la forme de portes thématisées de manière contextuelle : la porte de l'agriculture au nord ouest, la porte du commerce au nord ouest, la porte fluviale au sud ouest, la porte du pouvoir au niveau du pont actuel, la porte du savoir à Lokpodji.



Structure multipolaire du Grand Porto-Novo articulant un coeur de métropole renforcé, des centralités secondaires, un couloir vert nord-sud, des espaces agricoles et des portes thématisées. / Equipe B





### 3 / Le développement économique et l'axe agro-alimentaire

Les deux équipes ont conduit leurs réflexions à plusieurs échelles : A l'échelle du corridor Abidjan Lagos / à l'échelle de la vallée de l'Ouémé / à l'échelle de la conurbation du Lac Nokoué / à l'échelle du Grand Porto-Novo. Il est entendu que le développement économique de Porto-Novo doit s'appuyer sur les atouts endogènes du territoire.

L'agriculture est dans l'ADN de Porto-Novo, en témoignent l'agriculture urbaine et péri-urbaine de subsistance ainsi que la renommée du centre Songhaï, lieu de formation sur 22 hectares prônant une démarche de bio-production notamment. Sur cette base présente, les équipes ont proposé de créer un important centre de formation et de recherche sur l'agro-alimentaire, les biotechnologies et l'environnement pour renforcer la capacité des acteurs. L'équipe A met en avant une stratégie de développement des chaînes de valeurs agricoles qui s'inscrivent dans le tissu urbain : de la production, la transformation, l'emballage et le stockage jusqu'au transport et à la distribution. L'équipe B a proposé un pôle d'excellence verte sur le modèle de Songhaï. La démarche ACMA (approche communale pour le marché agricole) actuellement en cours, s'inscrit dans cette dynamique et doit être pleinement soutenue par l'ensemble des acteurs.

De plus, la question des déchets est une préoccupation majeure de la ville. L'implantation

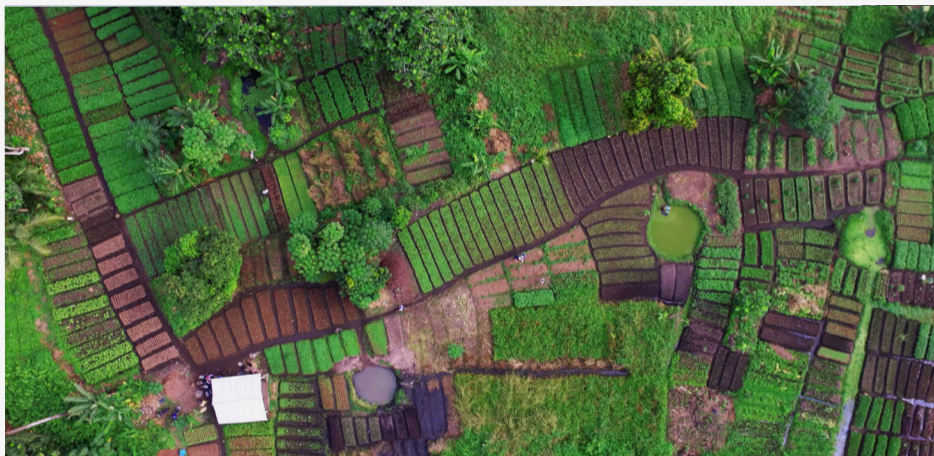
d'une activité de transformation agricole va générer des déchets organiques. Ceux-ci pourraient donc être valorisés et alimenter une filière bio-énergie. La jacinthe d'eau, plante invasive qu'il convient d'éliminer pour préserver l'écosystème lagunaire et la pisciculture pourrait également fournir de la matière première pour alimenter des méthanisateurs qui fourniront de l'énergie au futur pôle économique.

La vallée de l'Ouémé est une vaste étendue de terres arables très fertiles qui pourrait constituer dans les années à venir une production agricole importante. Porto-Novo est idéalement placée au débouché de la vallée pour réceptionner, stocker et transformer les matières agricoles en provenance de Nord. Un pôle de commercialisation (marché) et de ré-expédition à l'échelle sous-régionale complètera le dispositif. Au delà d'un aspect purement agricole, cette production agro-alimentaire de grande diffusion peut devenir un excellent vecteur de marketing territorial pour Porto-Novo.

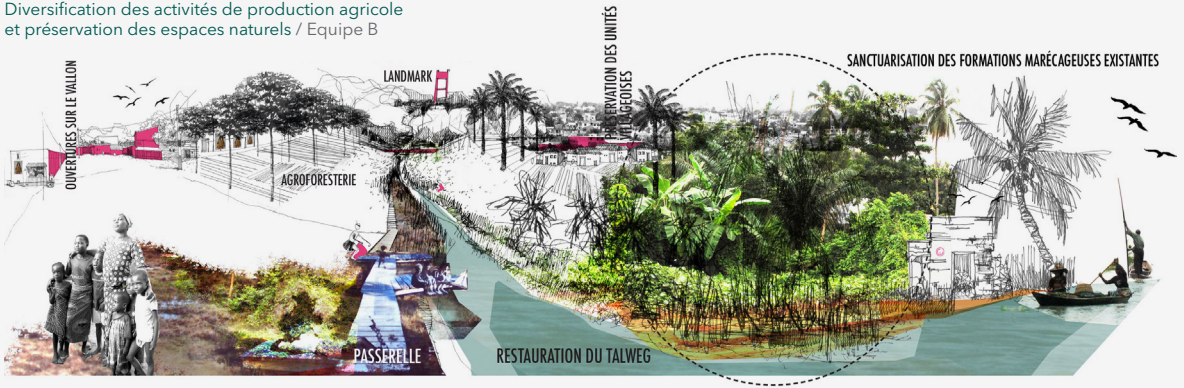
Les principales activités agricoles identifiées aujourd'hui sont la production végétale, la production animale halieutique ainsi que la transformation et la commercialisation des produits agricoles. Il est nécessaire de concerter ce projet avec les acteurs concernés, du maraichage, des activités piscicoles pour pouvoir trouver le foncier nécessaire et sécuriser les parcelles actuellement exploitées.

De surcroît, la Banque Mondiale identifie la croissance agricole comme un instrument de réduction de la pauvreté. L'enjeu serait d'accroître les revenus tirés de l'agriculture et de créer des emplois tout en réduisant les prix des produits alimentaires.

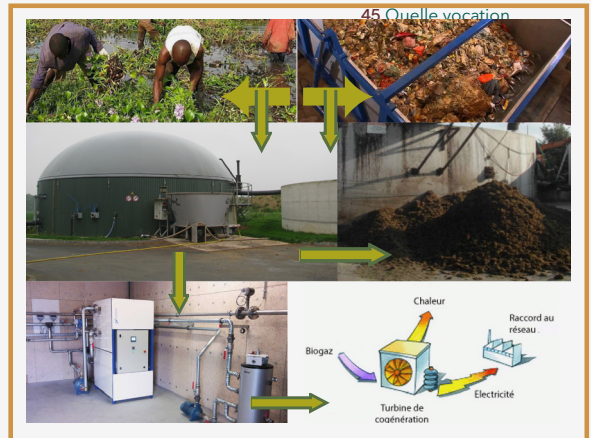
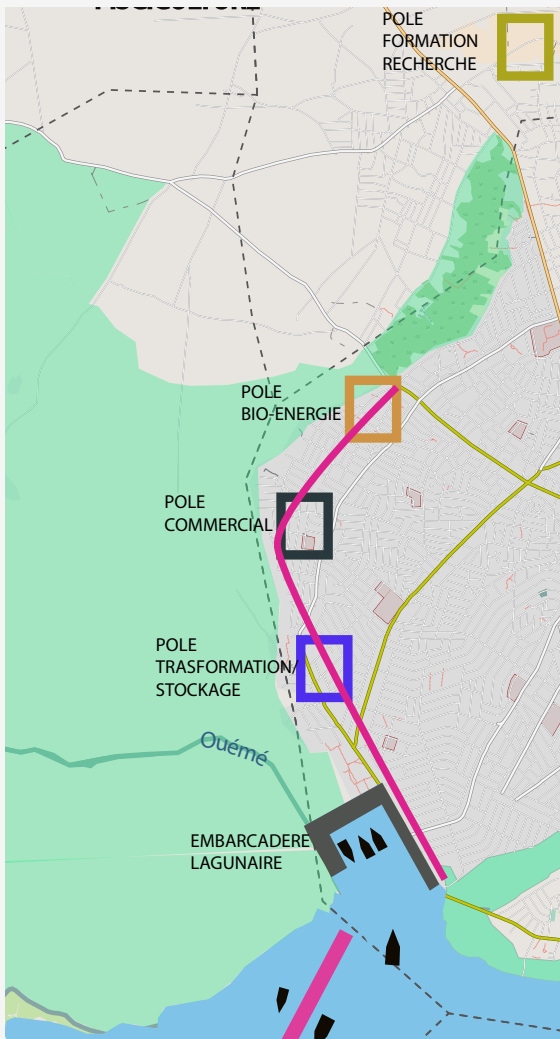
Zone maraichère à proximité de la Lagune de Porto-Novo photographiée à l'aide d'un drone/ Equipe B



Diversification des activités de production agricole et préservation des espaces naturels / Equipe B



Stratégie de développement d'une filière agro-alimentaire / Equipe A







Quand le patrimoine  
architectural et urbain  
rencontre la création  
artistique contemporaine  
pendant l'atelier.



## 4 / Le développement économique et l'axe du patrimoine et du tourisme

2017 a été l'année internationale du tourisme durable pour le développement et a débouché sur une feuille de route d'ici à 2030 pour élaborer et mettre en œuvre des politiques visant à développer un tourisme durable qui crée des emplois et mette en valeur la culture et les produits locaux.

Le patrimoine culturel à Porto-Novo est présent sous plusieurs formes. Le patrimoine bâti culturel avec le millier d'édifices de type colonial, afro-brésilien, ou vernaculaire inventorié. Le patrimoine immatériel avec notamment les pratiques cultuelles et culturelles associées au culte vodoun, et le patrimoine naturel et surtout le « paysage culturel » qui peuvent constituer les espaces naturels en milieu urbain autour desquels se développent les pratiques cultuelles et culturelles. La plupart de ces espaces patrimoniaux, matériels et immatériels, se trouvent dans la zone du noyau ancien, et pour certains proches de la lagune.

Pour l'équipe A, il faut « irriguer et faire éclore le potentiel culturel et culturel de la ville de Porto-Novo ». Ils ont décliné le tourisme à travers des polarités culturelles, de tourisme vert, de loisirs et détente, d'hébergement.

Le projet de soumission auprès de l'Unesco pour inscrire le patrimoine du centre ville au classement du patrimoine mondial pour soutenir la réhabilitation des bâtiments privés est une opportunité à encourager et à poursuivre. La recherche de partenariats alternatifs pour valoriser les quartiers anciens et renforcer le circuit touristique, doit être menée par le Grand Porto-Novo. Pour découvrir ce type de patrimoine, il est nécessaire de développer un réseau d'espaces publics capables d'assurer un parcours confortable et lisible.

La municipalité a un projet de complexe hôtelier à l'entrée de la ville que les équipes souhaitent questionner quand à la pertinence de son format et de son implantation. L'aménagement des berges doit offrir un usage au plus grand nombre et notamment aux habitants. La Lagune est un bien commun, la privatisation de ses berges est en contradiction avec cette considération. En revanche, la réhabilitation du patrimoine afro-brésilien pourrait faire l'objet de l'implantation de structures hôtelières. Ces installations d'hôtels « insolites », en milieu urbain ou au sein d'exploitations agricoles ou maraichères comme Songhaï sont très attractives pour l'écotourisme. La restauration est par ailleurs à mettre en lien avec la production locale et sa valorisation pour une cuisine inventive mais durable, élément important d'une offre touristique.



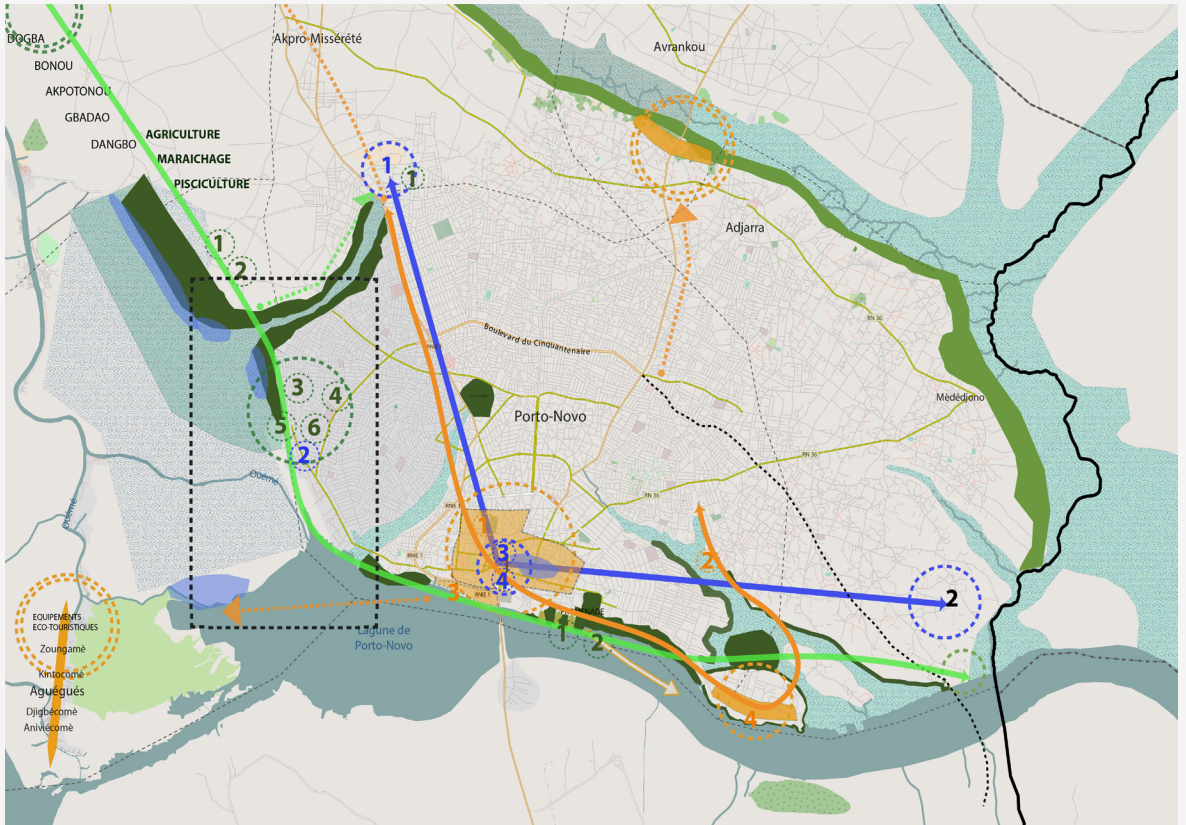


Schéma directeur pour un axe touristique en privilégiant le tourisme culturel et naturel durable / Equipe A

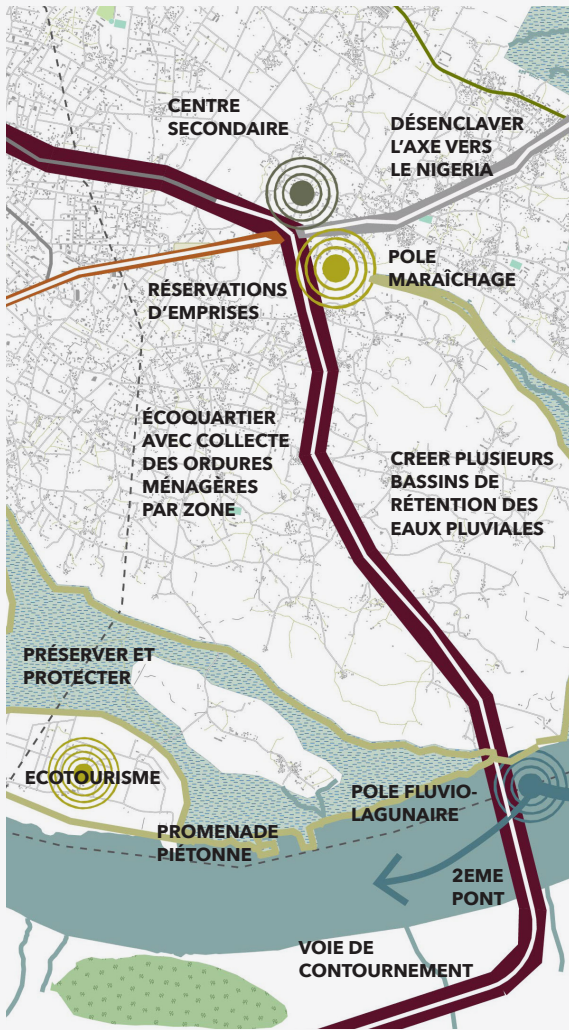
Exemple d'offres de tourisme durable, valorisant le savoir-faire local, proposé par un même acteur du tourisme à Fort Dauphin, Madagascar.

Réserve de Nahampoana dans la région de Fort Dauphin, Madagascar. Préservation de la biodiversité locale (faune et flore) et accueil touristique (visite, restauration, hébergement)

Talinjoo Hôtel à Fort Dauphin construit selon une architecture bioclimatique, sobre et durable, qui valorise l'artisanat, les matériaux et les produits locaux (Ratsimiebo Architecture)







Exemple de projet urbain intégré innovant à Lokpodji-Adjara. / Equipe A



Exemple d'éco-pôles innovants en Afrique et en Europe / Equipe B



Pôle d'excellence (Accra - Ghana)



Exemple de cluster (Honfleur - France)

## 5 / Le développement économique et l'axe de l'innovation et du savoir

---

Les travaux des équipes de l'atelier ont conduit à l'identification d'activités tertiaires à forte valeur ajoutée et à faible impact environnemental pour développer une offre complémentaire à celle de Cotonou, très attractive pour les entreprises. Pour garantir le succès de l'implantation de nouvelles filières innovantes, le critère de l'ancrage territorial en lien avec les activités endogènes est primordial. La greffe pourrait donc prendre avec le projet prévu par le Plan d'action du gouvernement d'une université spécialisée dans l'agriculture à Porto-Novo. Les interactions possibles avec le centre Songhaï pourraient faire émerger un pôle de type cluster qui favorise des rapprochements entre les entreprises et le monde universitaire pour dynamiser l'accès à l'emploi sous la forme de partenariats publics / privés.

Le sujet de l'aménagement autour de la Lagune étant au coeur de cet atelier et au regard du déficit de lieu de formation sur l'architecture et l'urbanisme, Porto-Novo pourrait se positionner sur ce thème crucial de l'aménagement du territoire pour une population urbaine chaque jour plus importante. Une filière d'excellence en réhabilitation des bâtiments historiques pourrait être développée au sein d'un établissement universitaire rassemblant des compétences ingénieries, d'architecture et d'urbanisme.

L'équipe A a dans ce sens définit un prototype de projet urbain intégré et innovant à Lokpodji-Adjarra pour démontrer comment préserver un écosystème et développer un écoquartier :

- › Densification et diversification du bâti, préservation et protection du milieu naturel (bassin de rétention des eaux pluviales), utilisation d'écomatériaux et valorisation des savoirs constructifs locaux.
- › Gestion des déchets : Centre de collecte des ordures ménagères de quartier + transport par «Zemidjaneurs» au centre de tri intermédiaire urbain + transport par camions bennes vers la décharge finale ou vers le pôle bio-énergie
- › Aménagement des berges et du vallon Donoukin (parc urbain) : Promenade piétonne, Ecotourisme dans des eco-lodges, valorisation de plantes médicinales (amélioration le chaîne de valeur) avec des ateliers artisanaux cosmétiques pour des visiteurs.
- › Aménagement d'un port fluvio-lagunaire, noeud multimodal connecté au rail, à la route (voie de contournement) et au fleuve.

Cette approche systémique d'un développement durable et innovant fait du Grand Porto-Novo un laboratoire d'expérimentation.







An aerial photograph showing a small settlement with several buildings, some with corrugated metal roofs, surrounded by lush green vegetation and trees. The image is positioned on the left side of the page, partially overlapping the green background.

# L'environnement un thème transversal et socle d'une stratégie territoriale





La stratégie d'un développement durable pour la protection de l'environnement naturel et des services écosystémiques n'est pas un thème dissocié des axes classiques (développement économique, gestion du foncier, logement, etc.) mais au contraire un thème transversal, socle d'une stratégie globale sur le court, moyen et long terme. Pendant le jury, Philippe Di Loreto a souligné le potentiel de cette démarche à devenir le marqueur territorial de Porto-Novo, une nouvelle relation ville nature qui lui permet de se différencier. Une des équipes a mis en avant l'opportunité pour Porto-Novo de s'affirmer comme une métropole régionale complémentaire de Cotonou, à l'instar de duos de métropoles comme Lagos et Ibadan ou Toronto et Ottawa. Il faut donc renforcer la complémentarité entre ces deux polarités pour un meilleur équilibre et une offre économique sociale et culturelle plus riche. Ce socle de valeurs exemplaires à partager est un des piliers essentiels pour le renouveau de la capitale au service de ses habitants. Elle devient la ville efficiente qui économise et optimise l'existant tout en respectant ses habitants. Rêvée et enviée, elle se veut visionnaire en devenant un modèle alternatif de métropole africaine durable.

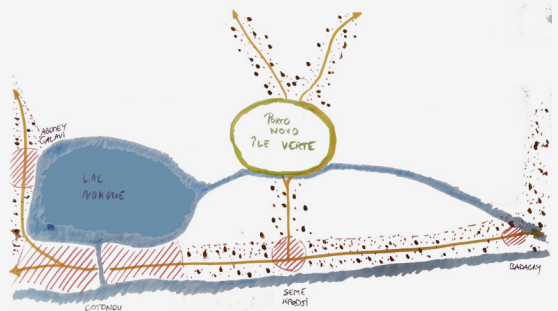
## 1 / Un patrimoine paysager et culturel à préserver ou l'île verte

Le patrimoine paysager de Porto-Novo est singulier par sa richesse (vallons, cours d'eau, lagune). La lagune représente le symbole du projet de territoire qui allie préservation de la nature et développement économique. A la fois «porte du pouvoir» et du «savoir», elle devient la «vitrine» de l'ambition portée par Porto-Novo, par l'aménagement d'une entrée de ville lisible, la valorisation des berges et l'accueil d'un pôle technologique.

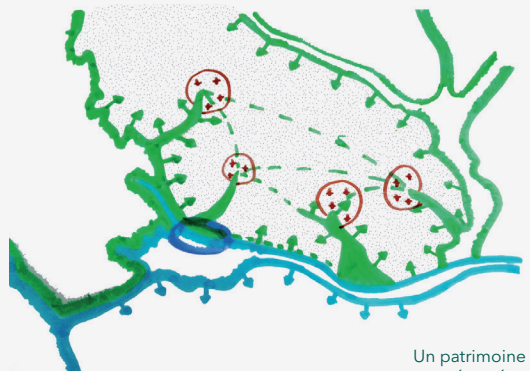
L'équipe B a proposé un éco-pôle d'excellence comme front de lagune. De par sa position stratégique, le site de Lokopodji constitue un secteur potentiel d'accueil d'un quartier multifonctionnel où se juxtaposent centre de recherche, activités tertiaires à forte valeur ajoutée et habitat résidentiel. Mais, le site étant très fragile, cela suppose un nouveau mode d'urbaniser innovant, c'est-à-dire intégré, sobre et respectueux de la sensibilité écologique de la lagune. L'écoquartier en sera l'emblème à travers des aménagements exemplaires. Il se traduit par un plan de composition d'ensemble faisant partie intégrante du PDUD.

Sur le plan architectural, Porto-Novo possède sans doute le patrimoine urbain le plus riche du Bénin. Sur 600 ha au centre de la ville, l'Histoire a laissé des empreintes successives liées à la présence des populations goun et yoruba, des colons et des esclaves revenus du Brésil. Il s'agit de valoriser ce patrimoine.

## EXEMPLE DE MÉTROPOLIS RÉGIONALES COMPLÉMENTAIRES / Equipe B



Système d'un archipel complémentaire / Equipe B



Un patrimoine paysager préservé et infiltré / Equipe B

## 2 / Répondre aux risques inondations



Réhabilitation d'un bâtiment Afro-Brazilien



Exemple de bâti réhabilité / Saint Louis / Sénégal



Privilégier la relocalisation de la mairie dans le bâtiment de l'actuelle Assemblée Nationale



Refaire la ville sur la ville, un engagement durable pour valoriser le patrimoine / Equipe A

Système de densification du logement type maisons superposées et mitoyennes / Equipe A

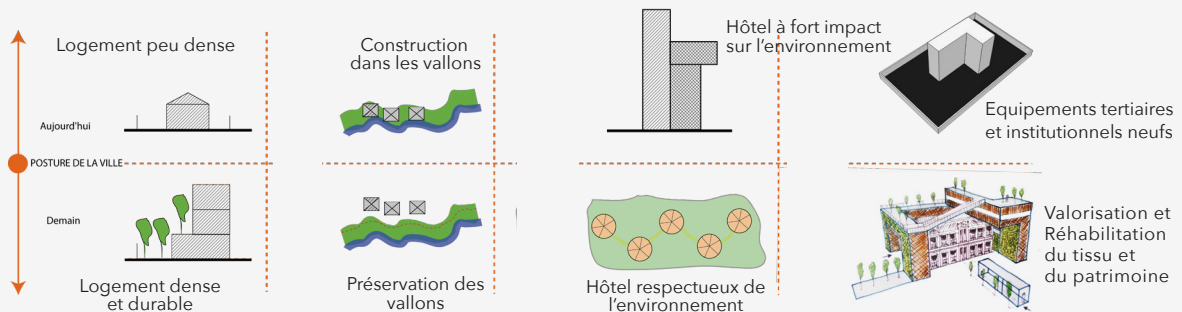


Les Nations Unies ont récemment de nouveau alerté sur les conséquences dramatiques sur les populations, les biens et les récoltes, du changement climatique, de l'urbanisation croissante et de la croissance démographique qui ne font qu'exacerber l'impact des inondations à venir.

Les mesures pour réduire le risque face aux inondations se déclinent à travers une articulation entre des réponses infrastructurelles et non-infrastructurelles. Toutes les populations n'ont pas les mêmes capacités de prévention ou de conscience des risques. Les deux équipes ont proposé de sécuriser les populations soumises aux risques d'inondations (zone de dépression, bord de lagune et zones humides) en les relogant sur le territoire. L'équipe B a proposé de créer des rivières, espaces tampons entre le milieu de l'eau et celui de la ville. Cette protection des habitants n'est pas contradictoire avec l'aménagement des berges comme celui prévu pour la berge ouest dans la mesure où il s'agit d'aménagements légers.

Il faut par ailleurs travailler sur le chemin de l'eau, sur la capacité des sols à retenir l'eau dans une situation de montées des eaux ou de fortes pluies. La protection des milieux naturels contribue fortement à la réduction des risques d'inondations. La synergie des politiques publiques est donc stratégique pour une action territoriale efficace sur ces sujets sensibles tout en apprenant à vivre avec les inondations.

Proposition de charte développement durable / Equipe B



### 3 / La gestion du foncier et de la densification

L'approche morphologique des équipes pour le projet urbain permet d'élaborer des réponses fondées sur la transformation, l'optimisation de l'usage du foncier et la valorisation du patrimoine autant de pistes fructueuses pour la conception urbaine à Porto-Novo.

#### Refaire la ville sur la ville

Le lycée Behanzin est implanté sur une parcelle de 16 hectares. Cela représente 16 stades de football ou bien le quartier parisien entre l'Opéra et La Madeleine. Non seulement Porto-Novo fait face à une décroissance de sa population dans le centre ville, mais également à un étalement urbain en périphérie, phénomènes bien évidemment liés. La sous-occupation foncière dans le centre est identifiée par les équipes comme un atout pour la reconquête du centre du Grand Porto-Novo et lui redonner une attractivité économique et résidentielle. De nombreux fonciers sont du domaine public, ce qui permet un rapide levier d'actions.

L'étalement urbain a des conséquences que de nombreuses métropoles connaissent. La première concerne les déplacements nécessaires domicile-travail et donc l'engorgement de réseaux routiers souvent sous-dimensionnés. L'étalement réduit dans cette même logique la capacité d'accessibilité aux services publics. Le second affecte les espaces naturels et agricoles et donc le déséquilibre environnemental et économique puisque l'agriculture occupe une

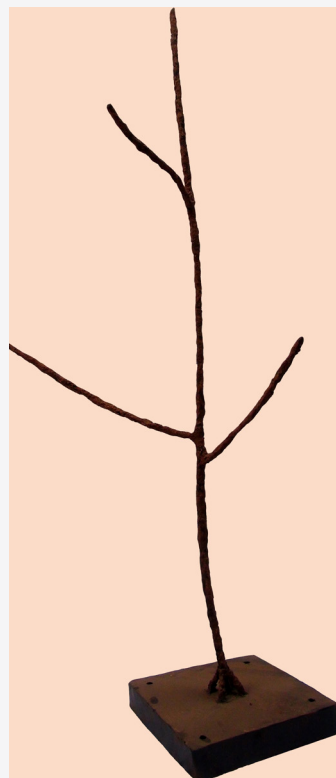
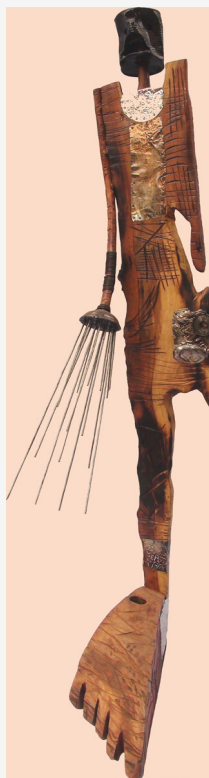
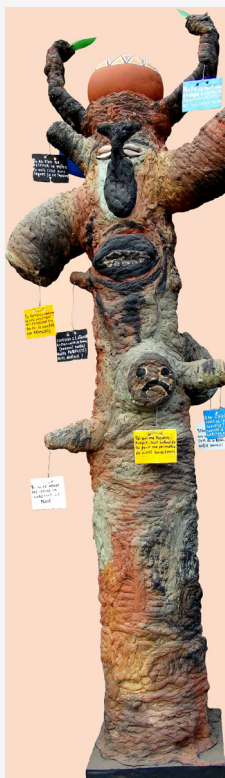
place importante pour les ressources locales. Les participants ont donc proposé de densifier les parcelles, notamment celles situées dans le centre et sur les axes structurants. Il ne s'agit pas de produire une densité égale pour tous les quartiers. Celle-ci devrait être contextuelle en fonction des orientations définies à l'échelle du Grand Porto-Novo. L'équipe B a proposé une typologie de logements intermédiaires en mitoyenneté capable d'accueillir plus d'habitants par parcelle tout en assurant les qualités de la maison recherchées par les habitants (espaces extérieurs type cour, intimité). Pour ne pas seulement subir une densité qui aurait uniquement une valeur durable, les urbanistes l'accompagnent d'un développement d'une trame verte, sous la forme d'espaces publics ou privés végétalisés. La nature vient habiter en ville, une ville qui s'est intensifiée et requalifiée. La densité est une qualité écologique pour le Porto-Novo de demain.

Ils ne sont pas arrêtés au seul sujet d'une occupation plus intense, ils ont investi la question foncière à travers la réhabilitation du patrimoine existant. Utiliser les bâtiments existants pour valoriser une architecture identitaire porto-novienne (vernaculaire, afro-brésilien, colonial) est une stratégie proposée par les deux équipes pour installer de nouveaux équipements comme la transformation du bâtiment inachevé de l'assemblée nationale pour un musée des arts et cultures vaudou ou d'installer du logement dans d'autres bâtiments existants. Une ville résiliente, est capable de se transformer, de se réinventer avec l'existant en améliorant à chaque étape, la qualité de vie pour ces habitants. Une démarche incitative pourrait être mise en place avec des mesures fiscales avantageuses pour les développeurs qui respectent les prescriptions environnementales.

Réhabilitation des espaces publics : requalification de deux places traditionnelles Azalou comè et Djihouè comè, articulant mise en valeur du patrimoine et création artistique, en janvier 2016. L'opération a été initiée par la municipalité de Porto-Novo et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.







## Les oeuvres de Porto-Novo ville verte, ville d'avenir

De gauche à droite  
et de haut en bas :

«Purification» de  
Winoc BOTON

«Ville arrosée»  
d'Isaac VITOU

«Rêve enchaîné» de  
Ferdinand KOSH

«Arbre généalogique»  
de Kiffouly YOUCHAOU

«Sous la surface» de  
Sènamì DONOUMASSOU

«Communication verte»  
d'Ochosias BADOU

# Conclusion

La ville de Porto-Novo, une capitale avec un patrimoine historique reflet de son passé glorieux, avec son riche patrimoine naturel exceptionnel fait d'une berge lagunaire très « verte » d'un environnement paysager diversifié, le tout ajouté à sa position géographique de ville de transit, mitoyenne à la riche vallée de l'Ouémé, mérite très justement le qualificatif de la « Belle endormie », synthèse de diagnostic d'un des deux groupes.

L'état actuel de la ville de Porto-Novo, loin d'être une qualité de vie, est l'expression d'un ensemble de problématique et d'enjeux mis en exergue par les différentes équipes des ateliers. Le diagnostic posé par les ateliers renvoyant vers les enjeux de mobilité, de dynamique économique, de croissance urbaine active et de préservation du patrimoine naturel... , les orientations proposées par les différentes équipes apparaissent ici comme une véritable boîte à outils munie d'un ensemble très varié de scénarios, d'idées de développement au service des acteurs urbains au nombre desquels se trouve le conseil Municipal.

La question de la mobilité est un axe majeur du « réveil » de la ville de Porto-Novo car elle permet

de la reconnecter à la dynamique de Cotonou mais également à celle du corridor Abidjan Lagos grâce à de grandes infrastructures routières. Les équipes ont été très créatives sur le développement économique de la ville de Porto-Novo qui peut avoir pour socle la prise en compte des filières de transformation agro industrielles basée sur les potentialités de la riche vallée de l'Ouémé, la valorisation des zones humides de la ville mais également sur la valorisation du patrimoine culturel et culturel. Enfin l'idée forte du développement urbain axée sur le concept de la croissance urbaine maîtrisée, structurée autour d'un système de poly-centralités est une piste importante.

Au-delà de la présente synthèse des ateliers, les différents fruits des réflexions des 2 équipes offrent plusieurs alternatives (techniques) pour l'avènement d'une ville durable qui combine développement économique, dynamique urbaine..., protection du patrimoine naturel et résilience de la ville aux changements climatiques. La présente synthèse est donc une force de proposition pour le plan de développement urbain durable qui connaît son lancement imminent dans le cadre du projet Porto-Novo ville verte.



## LES PARTICIPANTS

### EQUIPE A

**Romarick ATOKE**

BENIN, Architecte Directeur Global Archiconsult / Président Fondateur AFRIKArchi / Photographe d'architecture  
romarick.atoke@gobalarchiconsult.com

**Damien SAULNIER**

FRANCE, Environnementaliste / Chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise\_ d.saulnier@urbalyon.org

**Jimmy LEISER**

Belgique / Canada, Architecte paysagiste, ville de Montréal  
jimmyleiser@yahoo.fr

**Blandine LANGANFIN**

BENIN , Environnement et aménagement  
anatoya01@yahoo.fr

**Armelle CHOPLIN**

FRANCE, Géographe, professeure à l'Ecole d'Urbanisme de Paris  
armelle.choplin@univ-paris-est.fr

**Eben-ézer Yao SAGNA**

TOGO, Architecte, Urbaniste DEIAU DESS en Transport urbain Durable  
sagnaeben@yahoo.fr

**Hamadou YALCOUYE**

MALI, Chef de service Etudes, conception, suivi et gestion des aménagements et des équipements des CT Agence de Développement Régional (ADR) de Bamako  
maliyalproject@yahoo.fr

### EQUIPE B

**Franck CHARLIN**

FRANCE, Urbaniste à l'agence d'urbanisme de Lyon  
franck.charlin@free.fr

**Miranda SCHUT**

PAYS-BAS, Chargée d'études Projet Urbain chez The Spontaneous City International  
mirandaschut@gmail.com / miranda@spciti.org

**Marie BATTAGLIA**

France, Urbaniste, responsable d'opérations Grand Paris Aménagement  
marie.BATTAGLIA@grandparisamenagement.fr

**Abraham AVAKOUDJO JILLYS SENAN**

BENIN, Architecte-Urbaniste DEIAU  
houwilleth@gmail.com

**Horcel SOKENG**

CAMEROUN, Architecte urbaniste  
sokeng.horcel@gmail.com

**Frédérique VINCENT**

FRANCE, Environnementaliste, Directrice de l'Enseignement et de l'International à l'Institut Mines-Télécom  
frederique.vincent@mines-telecom.fr

**Léandre GUIGMA**

BURKINA FASO, Architecte Urbaniste, Agence Perspective,  
guigmaleandre@gmail.com

### L'EQUIPE DES ARTISTES

François Abléfonlin

Ochosias Badou

Isaac VITOU

Simplice Ahouansou

Philippe Zountègni Houédanou (Zount)

Winoc BOTON

Ferdinand KOSH

Sènami Donoumassou



## EQUIPE DE PILOTAGE DE L'ATELIER

### LES PILOTES

**Daniel zinsou hounkpevi**  
BENIN, Urbaniste-Pilote, coordonateur du projet  
Porto Novo ville verte  
zinsoudaniel@yahoo.fr

**Delphine BALDE**  
FRANCE, Architecte - Urbaniste associée Le Studio  
Sanna Baldé, membre du bureau des Ateliers  
dbalde@lestudiosb.com

### LES ASSISTANTS-PILOTES

**Guy TCHAKAM**  
CAMEROUN, Urbaniste - Assistant pilote  
tchakus90@yahoo.fr

### L'ÉQUIPE DES ATELIERS

**Léa Morfoisse**  
FRANCE, Référente des ateliers  
lea.morfoisse@ateliers.org

**Luc Raimbault**  
FRANCE - ingénieur urbaniste, membre du bureau  
des ateliers  
luc.raimbault@cergyponoise.fr

### L'ÉQUIPE LOCALE DE COORDINATION

**Joelle AKODJENOU**  
BENIN, Environnementaliste  
akodjenoujoelle@yahoo.fr

## LISTE DES JURÉS

### PRÉSIDENTICE DU JURY

**M. Emmanuel ZOSSOU**  
Maire de la ville de Porto-Novo

**M. Armand BEOUNDE**  
Maire de la ville de Ouagadougou, Burkina Faso

**M. Pierre-André PERISSOL**  
FRANCE, Président des Ateliers Internationaux de  
Maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise

### INVITÉS INTERNATIONAUX

**Mme Rose-Marie SAINT-GERMÈS AKAR**  
Conseillère déléguée à la Coopération  
Décentralisée et à l'Economie Sociale et Solidaire  
de la Communauté d'Agglomération de Cergy-  
Pontoise, France

**M. Philippe DI LORETO**  
Responsable du pôle coopération décentralisée de  
la métropole du Grand Lyon, France

**Mme Clémentine DARDY**  
Chef projet collectivités locales et développement  
urbain à l'Agence Française de Développement,  
France

**Mme Noor MOUNTASSIR**  
Chargée de mission Gouvernance, Formation  
Professionnelle et Développement urbain à  
l'Agence Française de Développement au Bénin,  
France

**M. Moussa DEMBELE**  
Directeur de l'Ecole Africaine des Métiers  
d'Architecture et d'Urbanisme , Mali



**M. Abdel Aziz ADIDI**  
Directeur de l'Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme, Maroc

**Mme Emilie GUITARD**  
Docteur en anthropologie sociale à l'Institut de Recherche en Afrique, France

### ACTEURS LOCAUX / EXPERTS

**M. Didier HOUENOUE**  
Historien de l'art et Directeur de la culture et du patrimoine au Ministère de la Culture du Bénin

**M. Bachir OLOUDE**  
Urbaniste et consultant international

**M. David HOUSSOU**  
Consultant en urbanisme

**M. Salomon OKIRI**  
Délégué à l'aménagement

**M. Jérôme CARLOS**  
Géographe-journaliste

**M. Prosper AHLONSOU**  
Président de la SERHAU-SA

**M. Jean-Marie ACADJAMÈ**  
Architecte et conseiller municipal de la ville de Porto-Novo

**M. Félicien SAIZONOU**  
Conseiller municipal de la ville de Porto-Novo

**M. Narcisse SOGLO**  
Président de l'ordre des architectes du Bénin

**M. Brice TENTÉ**  
Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi

## PARTENAIRES ET REMERCIEMENTS

Cet atelier a été le résultat d'un travail préparatoire collectif et de l'énergie d'un grand nombre de bénévoles, volontaires du groupe de travail, membres des Ateliers ou des collectivités partenaires. A tous ceux qui ont participé et contribué à faire émerger le sujet et les résultats de cet atelier, les Ateliers adressent leurs remerciements sincères.

L'équipe de l'atelier tient à remercier toutes les personnes suivantes pour leur aide précieuse dans la réalisation de ce projet :

Monsieur le Maire de Porto-Novo et ses équipes, dont :

- Monsieur Hubert Abikanlou
- Monsieur Heulèche Tognonmegnin
- Monsieur Ambroisio Soares
- Madame Daouda Moukafat
- Monsieur Sulaiman Bolaringnan
- Monsieur Roméo Houssou
- Monsieur Igor Bonou
- Monsieur Grégoire Noudaïkpon

Ainsi que Monsieur l'Abbé Virgile et l'Abbé Boris pour leur accueil au centre Luwanga.

Monsieur Gérard Bassalé et le centre Ouadada et tous les artistes ayant participé à la production de l'atelier.

L'ensemble des intervenants et des habitants qui nous ont guidés durant les visites du territoire et qui ont partagé leurs connaissances avec nous.

Enfin, les musiciens et artistes de Porto-Novo qui ont animé nos soirées.

Merci aux Porto-Noviens et à toutes les personnes rencontrées durant cet atelier.

Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine remercient leurs partenaires structurels qui participent activement à l'émergence de nouveaux ateliers et de thématiques innovantes.

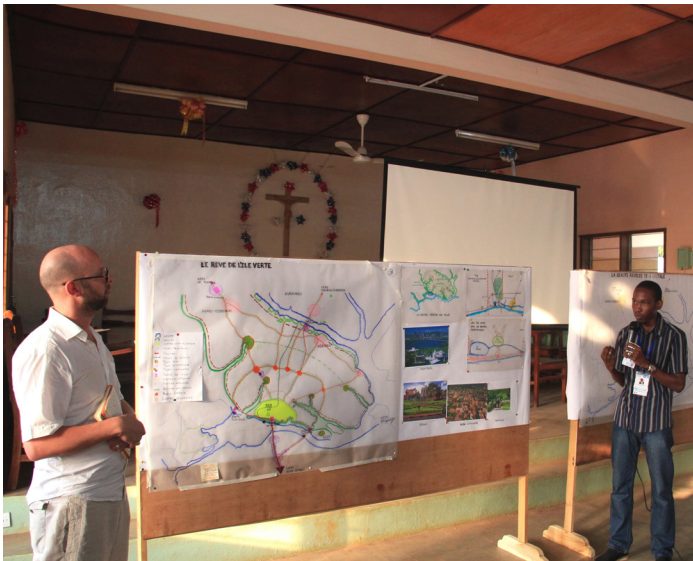


Maquette Vision Croisée  
de Simplicie AHOUANSOU









|                     |                                                                                                                                                                               |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Date de Publication | Novembre 2019                                                                                                                                                                 |
| Rédaction           | Daniel zinsou hounkpevi<br>Delphine BALDÉ                                                                                                                                     |
| Mise en page        | Emmanuel Kormann<br>Delphine Baldé                                                                                                                                            |
| Crédits             | © Les Ateliers                                                                                                                                                                |
| Crédits photos      | Romarick Atoke pour les<br>photographies par drone<br>MavicPro / Delphine Baldé /<br>Marie Battaglia / Léa Morfoisse /<br>Luc Raimbault / Guy Tchakam /<br>Frédérique Vincent |

Les Ateliers internationaux  
de maîtrise d'œuvre urbaine  
[www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)

ISBN 979-10-93009-15-5