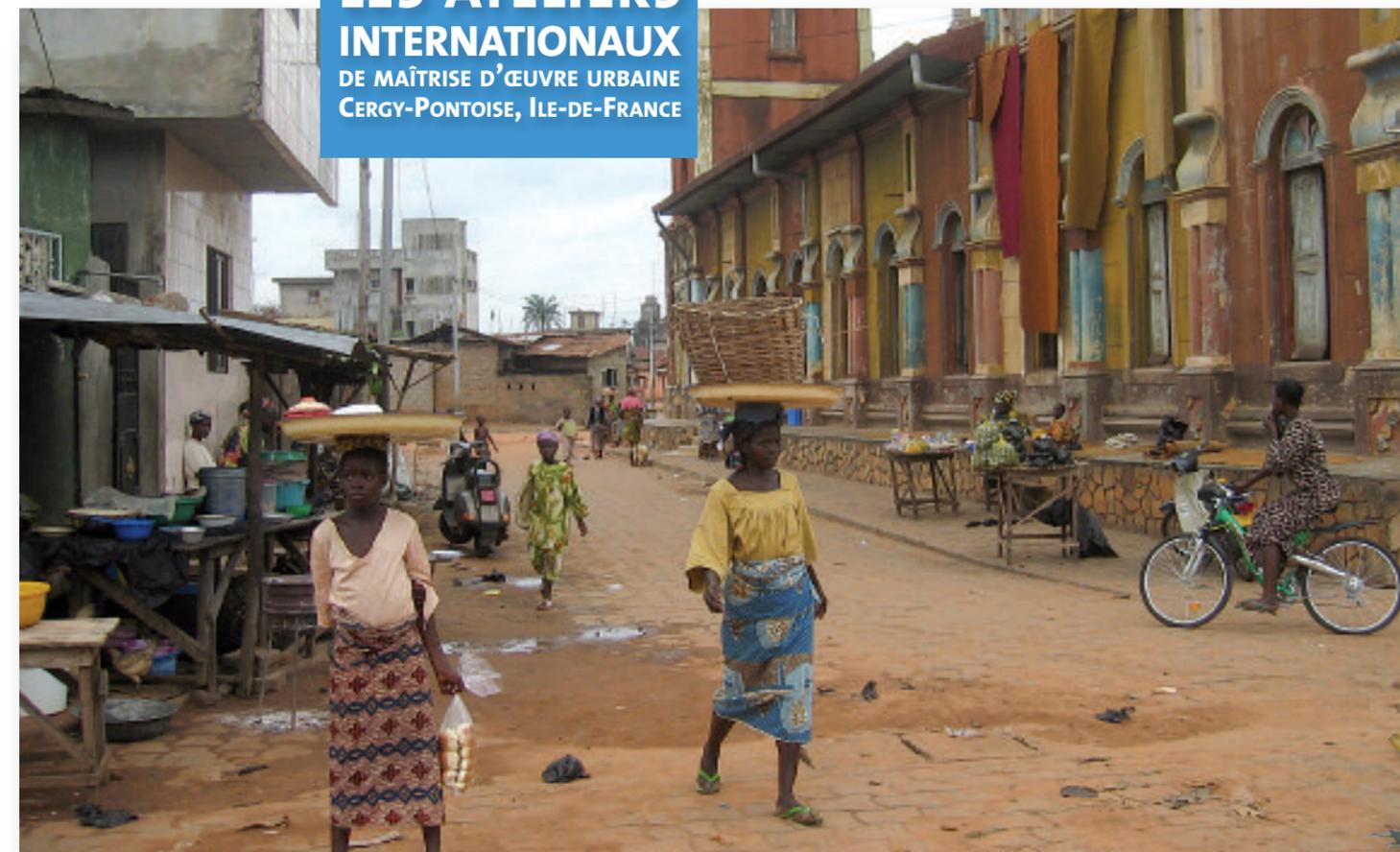


Cette session professionnelle de Porto-Novo a été organisée avec le soutien des partenaires suivants :



AIRE 01 30 30 16 02 - 07-164 - 05/07

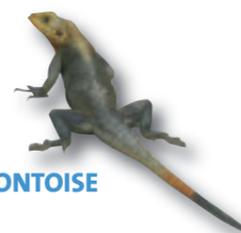


LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE CERGY-PONTOISE, ILE-DE-FRANCE

Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive

Porto-Novo, capitale du Bénin

SYNTHÈSE DE LA 9^e SESSION INTERNATIONALE ET 1^{er} SESSION AFRICAINE DU 11 AU 27 NOVEMBRE 2005



Tél. : 01 34 41 93 91 - email : ateliersete@free.fr



www.archi.fr/ATELIERS-CERGYPONTOISE

Page 2

Carte de situation

Sommaire de la brochure

Introduction : Identité et image pour une ville harmonieuse et attractive > 4

3 équipes au travail > 6

Equipe Adjatche > 6

Avant propos du président des Ateliers et du président de la Communauté d'agglomération



Faire émerger et partager un projet de ville et d'urbanisme

Objectif de la session

L'objectif de la session des Ateliers Internationaux est de donner corps et matière à l'identité de capitale revendiquée par les responsables municipaux de la ville de Porto-Novo, en faisant émerger et partager un projet de ville et d'urbanisme permettant notamment de :

- clarifier le rôle de Porto-Novo dans l'armature urbaine béninoise et alimenter les réflexions en cours sur les liens fonctionnels avec Cotonou,
- fédérer les différents projets et initiatives

locales au sein de l'intercommunalité en cours de constitution,

- dépasser le concept de patrimoine culturel et architectural, qui ne peut à lui seul être le moteur du développement et de l'identité de Porto-Novo et qui, en tout état de cause, demande à être davantage structuré en un projet concret et réaliste,
- préparer l'actualisation du Schéma Directeur actuel (2000-2009).

Cette vision urbaine de la ville et de son agglomération devrait s'inscrire dans

“ Donner corps et matière à l'identité de capitale revendiquée par les responsables de la ville ”

une triple logique et perspective de mise en oeuvre de long terme, de faisabilité et de réalisme, et enfin s'appuyer sur les projets existants (en cours de réalisation ou dont la réalisation est prévue dans le court terme).

La session a ainsi pour objectif de doter les responsables municipaux d'un « argumentaire » pour établir leurs propres bases de discussion et de négociation avec l'Etat et les organismes financiers internationaux, ainsi qu'à entraîner les acteurs économiques locaux et nationaux au sein d'une même dynamique de développement.

Trois thèmes majeurs au cœur du débat

- Affirmer un positionnement de Porto-Novo en tant que capitale administrative et culturelle en complémentarité de la capitale économique qu'est Cotonou.

- Favoriser un développement « modéré » valorisant et combinant les qualités actuelles de la ville : qualités paysagères et patrimoniales, dimension culturelle, fonctionnement urbain pré-

servé des nuisances des grandes villes – asphyxie des axes de circulation, pollution, bruit, insécurité ... -, présences d'équipements administratifs et éducatifs, proximité du Nigéria et de sa capitale Lagos comme vecteur de développement économique, rythme et cadre de vie, prix du foncier.

- Allier identité culturelle et historique et image contemporaine et moderne, au lieu d'opposer la conservation du patrimoine architectural à l'architecture et aux fonctions modernes. Identifier des projets porteurs d'une dynamique d'aménagement urbain partagée par les acteurs économiques, territoriaux et la société civile.

Introduction

“Identité et image pour une ville harmonieuse et attractive”

Les ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbain de Cergy-Pontoise Ile-de-France ont choisi pour leur première session africaine la ville de Porto-Novo, capitale du Bénin.

L'intervention des Ateliers Internationaux s'inscrit dans un contexte déterminé par trois éléments forts :

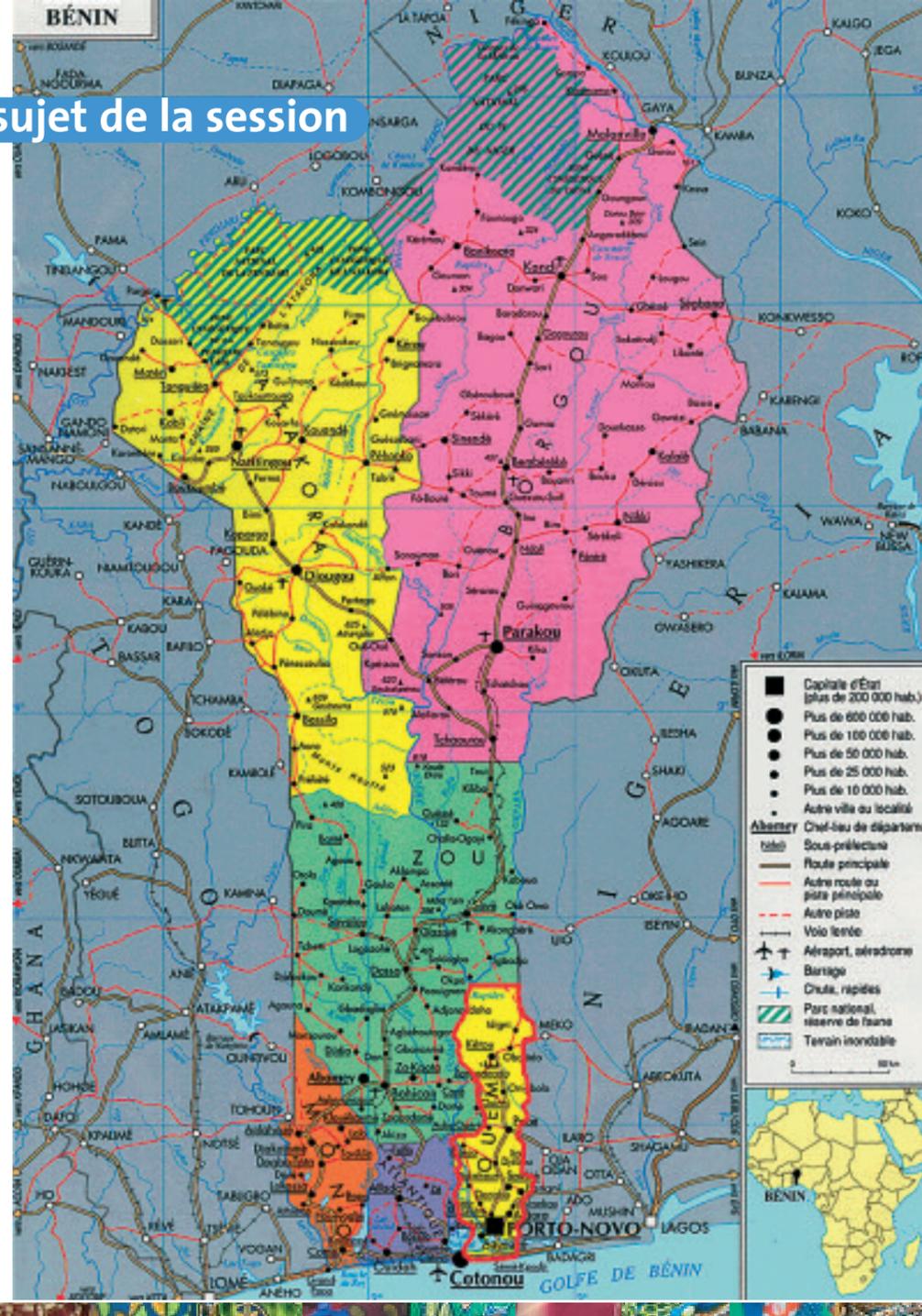
- un processus de décentralisation lancé récemment au plan national, qui, doublé d'un certain dynamisme économique, réactive le positionnement de la ville capitale (Porto-Novo) vis-à-vis de la capitale économique (Cotonou),
- l'élaboration d'une stratégie propre de développement de la capitale (plan de développement municipal – PDM) et l'émergence d'une intercommunalité autour de Porto-Novo (9 communes), soutenue dans le cadre d'une coopération décentralisée avec Cergy-Pontoise et le Grand Lyon,
- une multiplicité récente d'initiatives et de projets locaux, sans grandes concrétisations, ainsi que le transfert progressif de Cotonou à Porto-Novo du siège de grandes administrations de l'Etat.



Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive



Le sujet de la session



Au sein de l'intercommunalité naissante, Porto-Novo doit jouer un rôle fédérateur et structurant pour une agglomération privilégiant la qualité de son site, de son cadre de vie et de ses équipements, qu'ils soient patrimoniaux, administratifs, éducatifs ou touristiques, et organiser un espace de représentation de cette identité « combinatoire » au cœur de la ville centre.

L'espace privilégié où peut s'exprimer et se structurer cette identité s'organise autour du débouché de l'unique pont desservant la commune, en tant que point de convergence et de mise en relation des différents tissus urbains et des fonctions urbaines que chaque tissu abrite aujourd'hui. La question centrale consiste donc à imaginer quels peuvent être les différents types d'articulations et de combinaisons envisageables entre les différents éléments constitutifs d'une identité de capitale :

“ La question centrale consiste donc à imaginer comment articuler les différents éléments constitutifs d'une identité de capitale ”

- la valorisation paysagère et l'exploitation touristique de la lagune : aménagement de l'embarcadère pour les cités lacustres, implantations d'activités récréatives et ludiques (restaurants, hôtels ...), accès à la lagune pour la population, liens fonctionnels et paysagers entre les berges de la lagune avec le tissu urbain constitué de la ville (jardins publics, places, infrastructures routières, bâtiments architecturaux remarquables ...),
- l'intégration « en douceur » des principaux équipements publics et administratifs existants (ou dont la construction est programmée) dans les tissus environnants par l'aménagement des espaces publics et/ou par la programmation d'équipements ou services supplémentaires,
- l'utilisation des bâtiments ou emprises foncières libérées à moyen terme (gare routière, assemblée nationale notamment),
- le renforcement de l'attractivité tou-



Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive

- la valorisation paysagère et l'exploitation touristique de la lagune : aménagement de l'embarcadère pour les cités lacustres, implantations d'activités récréatives et ludiques (restaurants, hôtels ...), accès à la lagune pour la population, liens fonctionnels et paysagers entre les berges de la lagune avec le tissu urbain constitué de la ville (jardins publics, places, infrastructures routières, bâtiments architecturaux remarquables ...),
- l'intégration « en douceur » des principaux équipements publics et administratifs existants (ou dont la construction est programmée) dans les tissus environnants par l'aménagement des espaces publics et/ou par la programmation d'équipements ou services supplémentaires,
- l'utilisation des bâtiments ou emprises foncières libérées à moyen terme (gare routière, assemblée nationale notamment),
- le renforcement de l'attractivité touristique du noyau central et des bâtiments architecturaux et culturels les plus remarquables (principaux bâtiments à conserver, transformations d'usages en vue de renforcer leur attractivité culturelle, liens avec les autres équipements touristiques de la ville et de l'agglomération...),
- le renforcement de l'attractivité résidentielle de la ville, par identification d'espaces de densification urbaine ou d'habitat moderne de standing à destination principale d'une population de cadres supérieurs,
- l'amélioration du fonctionnement des transports urbains (repositionnement de la gare routière, positionnement d'un nouveau pont, achèvement du contournement extérieur sur la lagune, organisation des transports urbains / alternatives aux zemidjans).



Les Ateliers Internationaux, 30 experts et jeunes professionnels, 3 équipes, 2 semaines de travail intensif



Le principe de ces ateliers est de réunir autour d'une problématique urbaine réelle des experts et jeunes professionnels de nationalités et de spécialisations différentes. Ils sont ensuite répartis en plusieurs équipes et travaillent pendant deux semaines, dans un processus d'échange régulier avec les élus et les responsables locaux, pour élaborer différents scénarios d'aménagement urbain. A l'issue de la session, un jury international juge la qualité de ces propositions.

- Calendrier type d'une session :
- 3 jours de visites et de conférences,
 - 9 jours complets de travail en équipes pluridisciplinaires rythmé par des points d'étape avec les acteurs locaux,
 - 1 jour de jury international,
 - 1 jour de débats et synthèses.

Mode d'appréciation des travaux



Le déroulement du jury

Co-présidé par Bernard Dossou, maire de Porto-Novo, et Pierre-André Périssol, vice président des Ateliers, le jury a décidé, après en avoir débattu, de ne pas classer les équipes mais de qualifier leurs propositions, en cherchant :

1. à identifier les points forts de chacune des équipes, sur la base de la synthèse des travaux réalisée par les trois rapporteurs désignés,
2. à identifier les points de convergence entre les équipes et à faire confirmer par les membres du jury la pertinence de ces points de convergence au regard du sujet de la session, de manière à établir une première liste d'hypothèses et de propositions d'intervention sur la ville, qui constituerait une première base partagée d'orientations fonda-

trices d'un projet urbain d'ensemble organisant et dynamisant l'affirmation de Porto-Novo en tant que capitale du Bénin.

Cette méthode a quelque peu bousculé les partenaires locaux, une partie des membres du jury plaidant pour une méthode plus classique d'appréciation des projets.

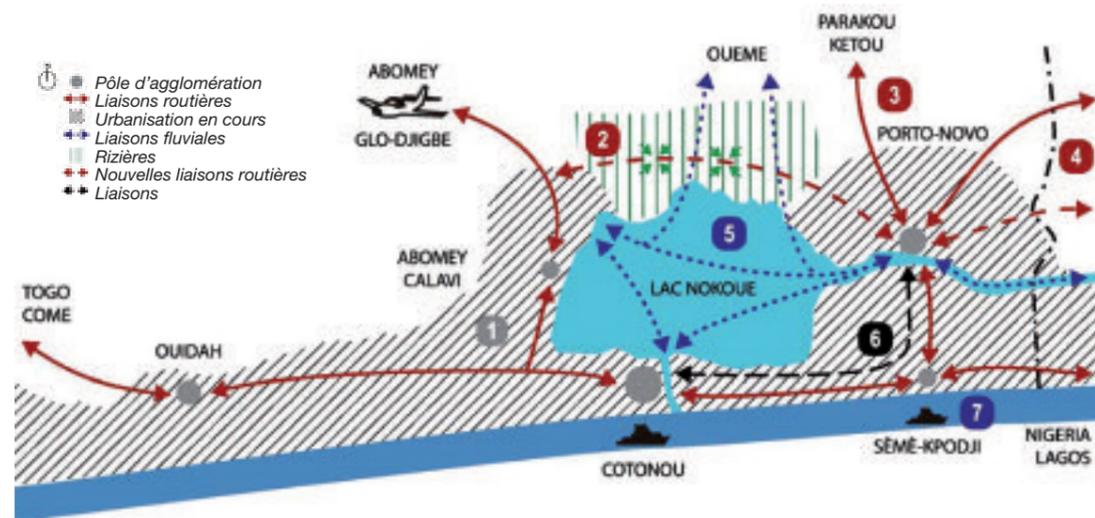
Les propositions des équipes peuvent être analysées de manière transverse selon 6 thèmes :

- intégration régionale,
- fonctions de capitale,
- identité patrimoniale et préservation de l'environnement,
- aménagement de la lagune et des berges,
- partis d'aménagement,
- transports urbains.

Le maire de Porto-Novo a réfuté que soit pris en considération le critère de la fai-

sabilité des propositions, notamment sur le plan économique, demandant à ce que le jury se prononce sur des orientations de nature stratégique et de moyen-long terme.

Le critère des modalités de mise en œuvre, a également fait débat. Il a finalement été approuvé qu'il était de la responsabilité des partenaires locaux, après s'être appropriés la matière fournie par les équipes, de définir entre eux ces modalités.



Analyse transverse des travaux des équipes



Intégration régionale

Porto-Novo est partie intégrante de la conurbation du littoral sud béninois, conurbation qui pourrait être appelée l'agglomération du Lac Nokoué. Le rayonnement de Porto-Novo apparaît conditionné par le bon fonctionnement de cette conurbation. Celui-ci apparaît également comme une condition indispensable à ce que le Bénin puisse jouer un rôle fort et attractif au sein de la sous-région du golfe du Bénin, qui contient déjà de nombreuses puissantes métropoles.

Cela conduit, sur le plan des infrastructures, à :

- prôner de compléter les relations routières entre Porto-Novo et les autres villes du Bénin,
- avec Cotonou et l'est du Bénin par une nouvelle infrastructure directe passant au nord du lac Nokoué (les équipes divergeant cependant sur le positionnement précis de cette route plus ou moins au nord du lac Nokoué), et don-

nant un accès rapide de Porto-Novo au nouvel aéroport programmé à Godjé..., - avec le Nord du pays via Savé et avec le Nigeria par une liaison forte alternative à la voie rapide du littoral, - relancer le transport fluvial via la lagune de l'Ouémé, - remettre en service la voie ferrée entre Porto-Novo (1 équipe).

La poursuite et le développement de la coopération intercommunale avec les communes de l'Ouémé apparaissent également comme fondamentaux.

En termes de fonctions, ces orientations confirment que la vocation durable de Porto-Novo est de s'inscrire dans un principe de complémentarité avec Cotonou et les autres villes du littoral, et donc à s'ancrer dans ses atouts et spécificités actuelles.

Les fonctions capitales

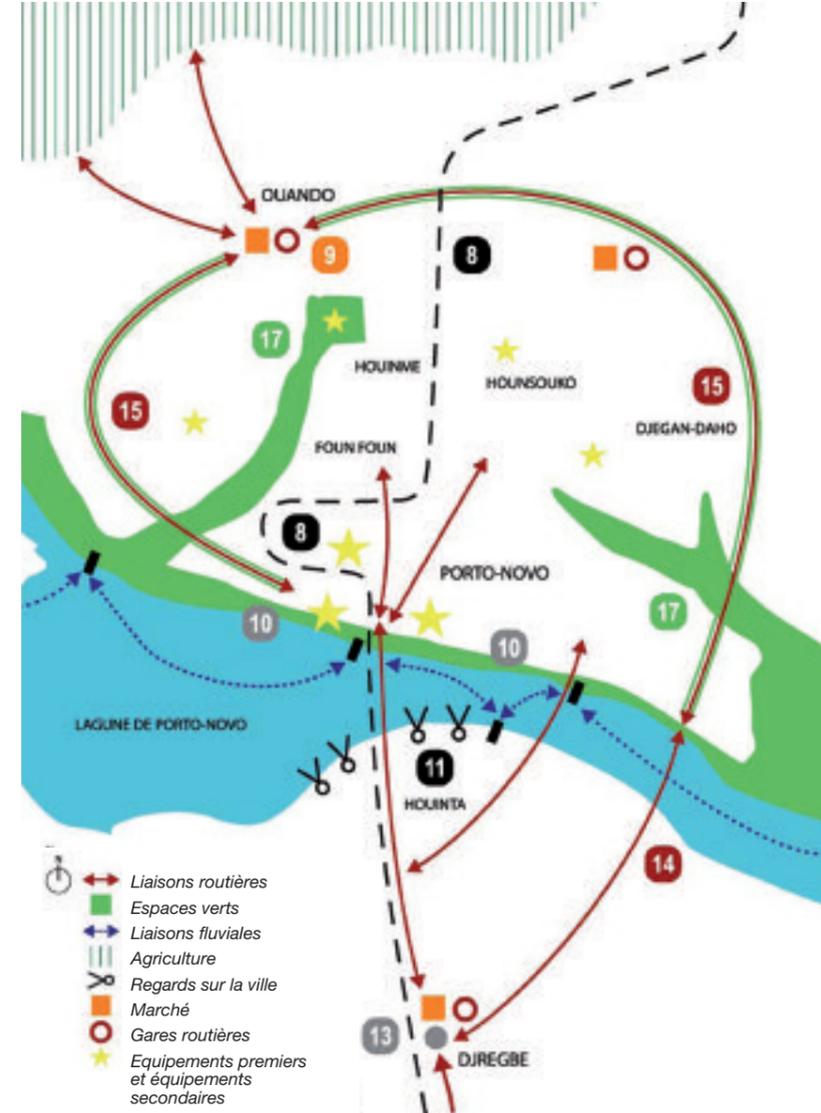
Les principales fonctions sur lesquelles Porto-Novo doit, selon les équipes, asseoir son statut de capitale, sont :

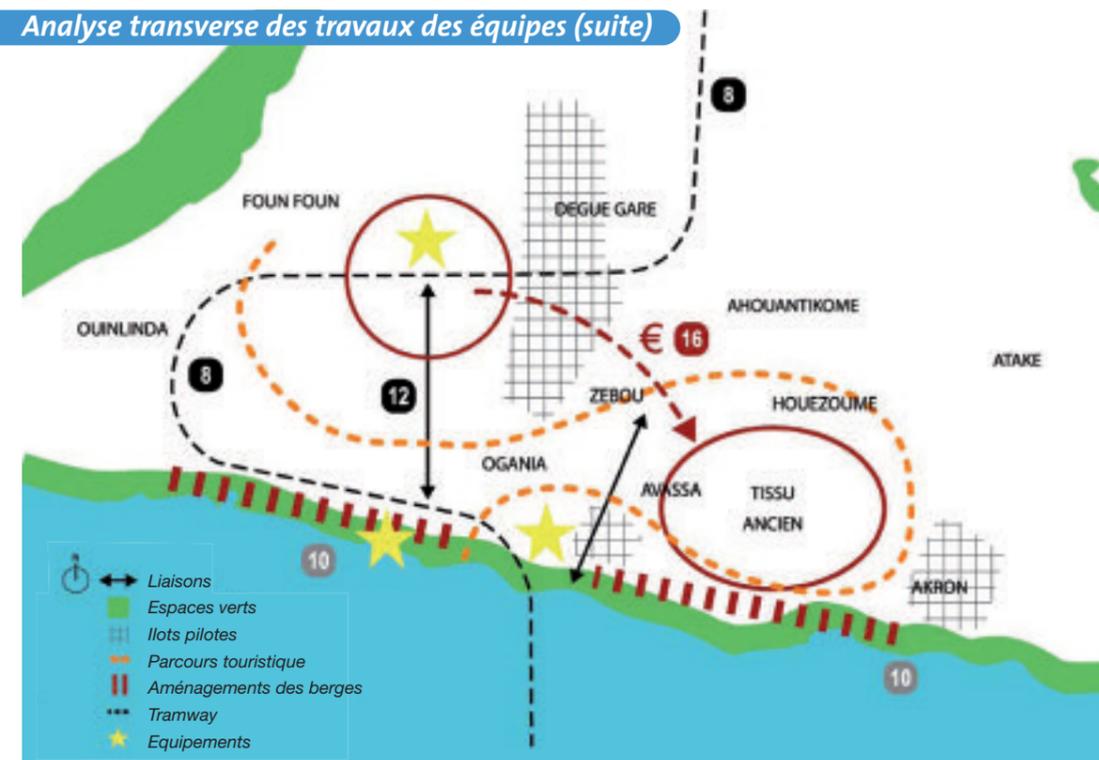
- Les fonctions administratives qui doivent continuer d'être renforcées (une équipe ayant donné comme seuil minimal pour qu'un réel pouvoir administratif existe 100 000 m² Shon d'institutions installées à Porto-Novo) ;
- Les fonctions culturelles et de savoir, à travers le développement d'équipements universitaires et de recherche, l'organisation de manifestations culturelles et la création d'un centre de promotion des arts et de l'artisanat installé dans le centre urbain et qui pourrait avoir un rôle rayonnant pour toute l'agglomération de Porto-Novo.

Les cibles économiques

- Les cibles économiques indispensables à un fonctionnement équilibré d'une ville capitale ont été identifiées par les équipes sur les domaines suivants :
- commerce et services (tertiaire),
 - pêche et industries agro-alimentaires (transformation sur des cibles de produits de qualité),
 - tourisme,
 - artisanat.

Une équipe a proposé un développement économique à caractère industriel à partir du projet existant de création d'un nouveau port maritime, combiné à une zone franche, sur la commune de Semé Podji.





Le patrimoine et l'environnement

Sur le patrimoine urbain et architectural, les équipes ont affirmé la double dimension matérielle et immatérielle qui doit présider à la valorisation de ce patrimoine.

Elles ont également affirmé que la préservation de ce patrimoine n'était pas une fin en soi, mais qu'elle devait s'intégrer dans une dynamique d'aménagement urbain d'ensemble.

Les équipes ont esquissé une mécanique de valorisation du patrimoine combinant une densification urbaine mesurée du centre ville, qui ne présente

pas une occupation du sol très rationnelle, notamment dans le tissu colonial et afro brésilien ; cette densification procurerait des ressources financières à la puissance publique qui pourrait alors affecter ces ressources à la mise en valeur du patrimoine architectural.

La valorisation de l'environnement naturel existant (lagune, dépressions de Zounvi et Donoukin, végétation arbustive) est également identifiée par les trois équipes.

Les valorisations conjointes du patrimoine architectural et environnemental paraissent donc être de véritables facteurs d'attractivité pour la ville, en termes de résidence autant que de tourisme.

Partis d'aménagement

Les équipes ont proposé des partis d'aménagement convergents en ce qui concerne la lagune et l'aménagement de liaison Nord Sud entre le tissu urbain du centre ville et les berges de la lagune. Par ailleurs, quelques partis spécifiques ont été développés par chacune des équipes.

L'unanimité des équipes s'est faite sur la valorisation des berges de la lagune à travers un projet d'aménagement cohérent et continu, mis en œuvre sur la totalité des berges (depuis l'hôtel Beauvillage à l'ouest jusqu'au débouché du grand contournement de la ville à l'est). L'idée générale est de donner un caractère d'espace public accessible à toutes les populations, d'y implanter des fonctions mixtes et davantage valorisantes que les seuls équipements publics programmés dans le cadre du Programme Spécial de Réhabilitation (activités touristiques et de détente, de services, d'équipements, d'habitat, d'activités économiques liées à la pêche ou au transport fluvial ...) avec une tendance à une ur-



banisation plus dense sur la partie Ouest que sur la partie Est, et d'offrir une façade et une image de la ville agréable et valorisante, directement perceptible dès l'arrivée sur le pont.

L'unanimité des équipes s'est aussi faite sur le développement d'axes de liaison Nord Sud, entre le centre urbain et les berges de la lagune, en exploitant la déclivité naturelle du site du centre ville vers les berges et les axes de circulation existants qui offrent la possibilité d'organiser visuellement et fonctionnellement l'accès vers la lagune. Parmi ces axes, l'un semble devoir être particulièrement privilégié : celui qui part de l'ancien débarcadère et remonte dans le tissu urbain vers l'assemblée nationale puis la gendarmerie et le stade. Une équipe a notamment proposé, en utilisant les grandes emprises foncières publiques existantes, de composer un axe urbain magistral organisant l'implantation d'administrations et d'équipements universitaires.



Parmi les propositions spécifiques de chaque équipe, les propositions suivantes doivent être signalées :

- aménager, à partir du sud du pont, une véritable entrée de ville comportant l'urbanisation de la rive sud de la lagune et la construction de quelques bâtiments en hauteur le long de la berge nord qui seraient autant de repères visuels signifiant le statut de capitale,
- développer un nouveau pôle d'urbanisation mixte (activités économiques, commerciales, habitat...) au sud du pont, sur la commune de Huinta, afin de désengorger l'arrivée sur la capitale,
- créer un troisième pont à l'est, au débouché du périphérique extérieur de Porto-Novo, de manière à y faire passer la circulation de transit vers le Nigéria,
- aménager le périphérique extérieur en une ceinture verte, cette ceinture verte se prolongeant vers le centre ancien par la mise en valeur des dépressions de Zounvi et Donoukin.

Le renforcement des transports urbains

Afin de prévenir un engorgement de la circulation et l'augmentation de la pollution atmosphérique par les Zémidjans, qui risquent de réduire la qualité du cadre de vie actuel, toutes les équipes prônent l'organisation d'une offre de transports urbains collectifs, sous formes de taxis collectifs, de bus, voire de transport ferré de type tramway en utilisant la voie ferroviaire existante.

Le déplacement de la gare routière centrale au sud de la lagune, et la mise en place de différentes gares routières à l'extérieur du centre urbain, notamment au niveau du marché Ouando, sont également proposés.

Conclusions et clôture de la session

Discours de Bernard Dossou, maire de Porto-Novo

Au cours de son intervention, le maire de Porto-Novo a souligné que la session avait parfaitement répondu aux attentes de la municipalité, que la réunion d'experts de nationalités et cultures différentes avait permis de donner de nouvelles orientations et de nouvelles pistes pour le développement de Porto-Novo tout en confirmant les orientations prises par la municipalité sur un concept de capitale attractive et

“ Cette réunion d'experts de nationalités et de cultures différentes a permis de donner de nouvelles orientations à notre développement ” Bernard Dossou, maire de Porto-Novo

harmonieuse. Il a repris à son compte la terminologie de l'agglomération du Lac Nokoué et le désenclavement nécessaire de Porto-Novo par les infrastructures de déplacement, et a particulièrement retenu les propositions relatives à l'aménagement des berges de la lagune. Il a également rappelé que les modalités de faisabilité économique et de mise en œuvre n'étaient pas l'objet attendu de la session mais qu'elle était de la responsabilité des partenaires locaux, une fois ex-

ploitées et capitalisées les propositions des trois équipes.

Intervention du Ministre chargé de l'environnement, de l'habitat et de l'urbanisme

Au cours de son intervention, le ministre de l'Environnement de l'Habitat et de l'Urbanisme a souligné la grande pertinence des différentes propositions faites par les trois équipes, puis a invité la municipalité de Porto-Novo à ne pas ménager ses efforts pour l'appropriation et l'exploitation de ces propositions, et s'est enfin engagé à soutenir, en lien avec le ministère chargé de la décentralisation, cette œuvre de capitalisation des travaux de la première session africaine des Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine.

Perspectives et modalités de mise en œuvre

Les trois équipes ont souhaité attirer l'attention sur la nécessité d'une meilleure gestion des autorisations administratives de construire, sur la nécessité de mettre en œuvre les orientations d'aménagement urbain progressivement, sans ruptures violentes, notamment par des îlots test, sur la nécessité de davantage mobiliser l'initiative privée et d'organiser des mécanismes d'affectation des ressources financières dégageables par la mobilisation du foncier public vers la réhabilitation du patrimoine architectural.



Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive

3 équipes au travail

Chacune des trois équipes s'est choisie un nom, en fait l'un des noms successifs de Porto-Novo. Voici la synthèse de leur travail, les explications, leur composition.

Equipe Adjatche

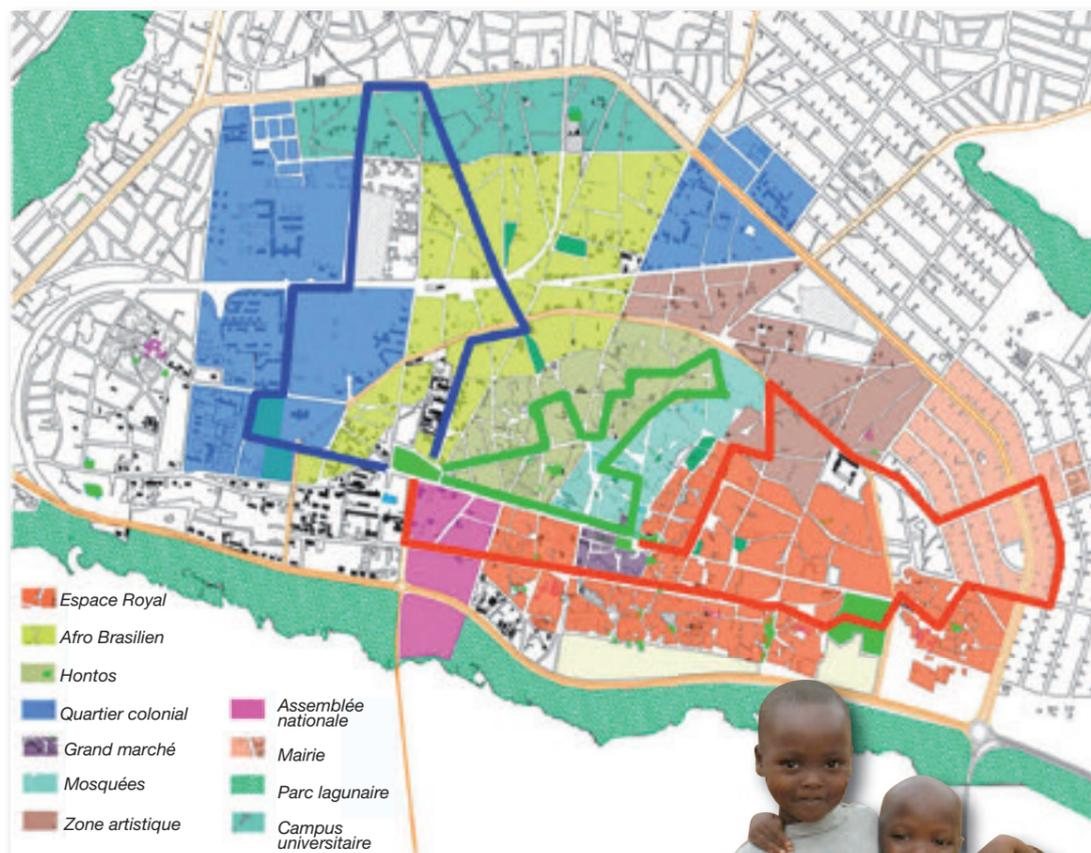


Porto-Novo : projet de ville, cité ancrages, cité passages

Exposé au jury de Luc Raimbault, rapporteur

Synthèse par le rapporteur Luc Raimbault – Directeur Général Adjoint de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

- Porto-Novo capitale signifiante et exemplaire pour l'Afrique de l'Ouest,
- affirmer l'identité de Porto-Novo et sa spécificité par rapport à Cotonou,
- ancrage du développement de la ville dans celui du sud Bénin,
- fusion entre le patrimoine matériel et le patrimoine immatériel pour respecter l'esprit des lieux et éviter les ruptures culturelles et urbaines,
- affirmation de l'identité du front lagunaire, réalisation d'un boulevard urbain de qualité,
- proposition pour un plan touristique, réflexion sur le schéma d'organisation routière et de transport,
- écriture africaine contemporaine de l'architecture,
- approche pragmatique et réaliste : intègre l'Assemblée nationale, anticipe le développement vers le sud, propose de muter la cité administrative en quartier mixte,
- méthodologie : actions ponctuelles, pôles générateurs de développement urbain, création d'une politique foncière, mise en place d'une agence d'urbanisme pour la ville.



> Un nouveau plan touristique des quartiers de Porto-Novo

Texte remis par l'équipe "Adjatche"

Une capitale signifiante

Le Bénin est situé au cœur d'une région urbaine en formation au littoral de l'Afrique de l'Ouest. Malgré l'état de l'économie et un tourisme peu développé, la proximité de Lagos, ville la plus grande de la région avec 10 millions d'habitants, et les processus de consolidation de la démocratie permettent de prévoir une forte croissance économique

et urbaine autour de la ville portuaire de Cotonou.

Porto-Novo dispose de nombreux atouts pour renforcer son image de capitale :

- un site remarquable au bord de la lagune de l'Ouémé et du lac Nokoué,
- un statut politique de Capitale du Bénin,
- un patrimoine historique remarquable et divers,
- une complémentarité dans l'agglomération littorale et l'intercommunalité de l'Ouémé.



La ville s'engagera dans un projet de valorisation de son image de capitale moderne pour assumer sa pleine fonction de représentativité du Bénin tout en évitant les ruptures architecturales et sociales, et en respectant « l'esprit des lieux » et la symbolique propre à Porto-Novo. Ce déclenchement se concevra en définissant la place que peut prendre la ville dans un développement économique et social à trois échelles complémentaires.

A l'échelle de la région

Chaque pays participe à un développement commun pour hisser le sous continent ouest Africain à l'échelle des échanges mondiaux. Dans cette coopération inter-états africaine, chaque pays affirme son identité tout en bénéficiant du partage des fruits du développement.

A l'échelle du Bénin

Une coopération intercommunale se structure entre les grandes villes du littoral. Dans cette coopération dont bénéficiera tout le Bénin se constitue une entité urbaine associant les 5 communes d'Ouidah, Abomey-Calavi, Cotonou, Seme-Kpodji et Porto-Novo.

A cette échelle se décident les grandes infrastructures qui assurent le fonctionnement de l'agglomération et conditionnent le désenclavement de Porto-Novo :



> Forme urbaine africaine pour une capitale

- Améliorer les accès à l'aéroport, par la route (liaison par le nord), par la lagune (liaison fluviale),
- Améliorer les liaisons routières avec le nord du pays,
- Renforcer les liaisons avec le nouveau port et la zone franche industrielle,
- Retrouver une liaison ferrée avec le nord et vers Cotonou,
- Développer un réseau de bus urbains pour offrir une alternative dans les moyens de déplacement et améliorer la structuration des activités de la ville,
- Restructurer le réseau routier pour dégager le centre du trafic de transit.

Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive



> Préservation et mise en valeur des zones sensibles

A l'échelle du Département de l'Ouémé

Une communauté de 9 communes, des actions et des projets ont été identifiés. D'autres actions seront imaginées à partir d'un projet de communauté partagé. Déjà, l'extension urbaine de Porto-Novo intéresse Semé-Kpodji, Adjara et Misséré.

L'entrée de ville au sud s'étend jusqu'à la zone portuaire et d'activités de Semé-Kpodji.

Les membres de l'équipe

Gérard Abadia, urbaniste (France),
Gabrielle Brun, architecte-urbaniste (France),
Marc Dilet, architecte-urbaniste (France),
Pere Espelt, ingénieur-urbaniste (Espagne),
Elyse Ragueneau, paysagiste (France),
Ken A. Tani, architecte-urbaniste (Grande-Bretagne),
Wilfrid Capo, urbaniste (Bénin),
Coovi Dieudonné Donhossou, architecte (Bénin),
Hugues Faihoun, topographe (Bénin)



En matière de transports, un réseau de voirie adapté aux objectifs de la ville, et la construction d'un nouveau pont sur l'Ouémé, permettront la restructuration des réseaux de minibus et de bus, ainsi que la relocalisation de la gare routière. Les lignes maritimes sur la lagune seront remises en service.

Renforcer les diverses fonctions de la ville :

- accueillir les fonctions administratives et politiques dans des lieux adaptés et mixtes sans faire une cité administrative spécialisée : bâtiments historiques et immeubles modernes en centre ville, constitution de fronts urbains en retrait du bord de lagune, le long d'axes majeurs,
 - développer le tourisme en privilégiant l'aspect culturel et historique,
 - constituer une base d'accueil pour la découverte du pays : office du tourisme, documentation, hôtels et services divers,



Engager des projets portant sur différents aspects de l'aménagement de la ville :

- mise en valeur de la lagune sur le plan de l'environnement et l'utilisation du plan d'eau,
- aménagement paysager des berges de la lagune comme vitrine de la ville par la création d'une promenade publique et d'un front bâti offrant une façade valorisante de la ville. Mise en valeur des deux rives de la lagune,
- création d'un réseau d'espaces verts à différentes échelles (les deux dépressions est et ouest, les zones maraîchères et agricoles, coupures de l'urbanisation),
- préservation des quartiers historiques en intégrant les bâtiments historiques dans le contexte urbain d'un centre ville actif. Mise en place d'une politique publique d'intervention pour reloger les familles, réaliser les travaux et inciter l'initiative privée,

“ Notre objectif pour l'avenir de Porto-Novo est la perpétuation de l'âme de la ville ”



- définition d'une politique prenant en compte l'aspect patrimonial et les atouts d'un centre ville. Tout n'est pas historique, l'articulation entre les fonctions centrales et la préservation du patrimoine devra faire l'objet d'une approche détaillée sur un secteur expérimental,
- maîtriser la qualité urbaine par le traitement des espaces publics et l'amélioration de la lisibilité de la ville (places, boulevards, avenues, mails plantés, perspectives...),
- maîtriser le développement du bâti et des formes urbaines par une réglementation des constructions autorisant une certaine densification le long des grands axes et dans les secteurs de centralité (faire la ville sur la ville),
- libérer du foncier par une politique d'intervention publique sur le long terme afin d'accueillir les fonctions du pouvoir politique et le développement économique.

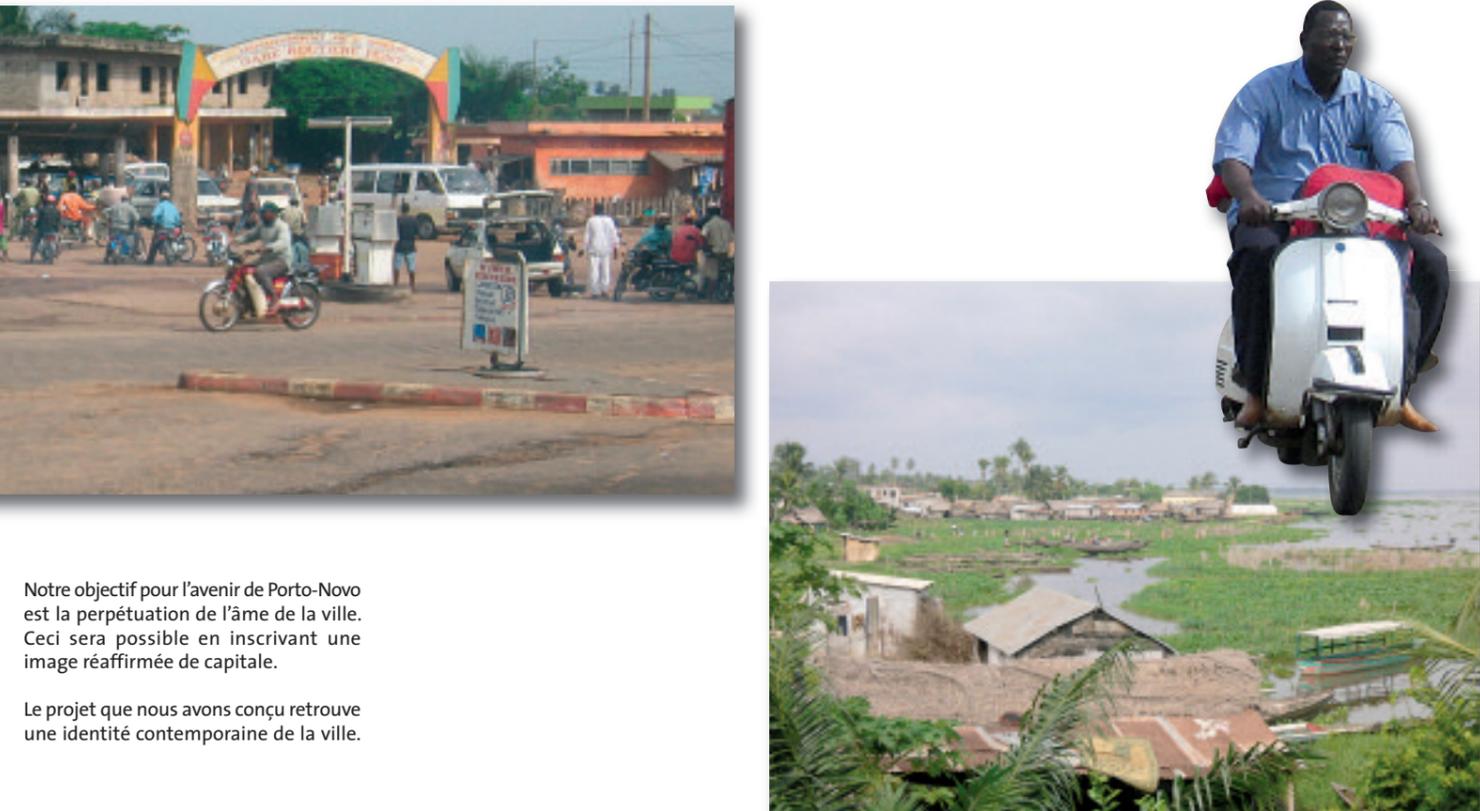


Le phasage et la mise en oeuvre des projets

La réalisation de projets à court terme est une nécessité mais l'affichage de stratégies à long terme est indispensable pour identifier un projet de ville. La mise en oeuvre des projets suppose de disposer de moyens et d'outils adaptés :

- une politique foncière sur le long terme,
- une stratégie pour attirer les investissements privés (banques, promotion immobilière, particuliers...),
- des outils opérationnels pour monter des actions d'aménagement,
- des documents d'urbanisme pour maîtriser le développement urbain,
- un service d'urbanisme de type agence d'urbanisme,
- une politique de communication à l'échelle locale, régionale, et intercommunale.

Il faudra lancer quelques projets phares comme la promenade lagunaire. Le projet de l'assemblée nationale devrait être exemplaire pour afficher les intentions de la ville



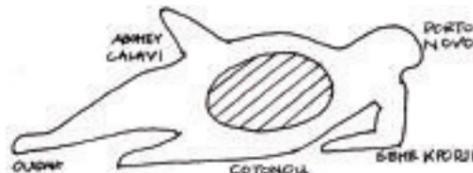
Notre objectif pour l'avenir de Porto-Novo est la perpétuation de l'âme de la ville. Ceci sera possible en inscrivant une image réaffirmée de capitale.

Le projet que nous avons conçu retrouve une identité contemporaine de la ville.

“ Développer le tourisme en privilégiant l'aspect culturel et historique. Constituer une base d'accueil pour la découverte du pays ”



Equipe Hogbonou



Porto-Novo, pôle capital de l'agglomération du Nokoué



> Porto-Novo, pôle capital de l'agglomération du Nokoué

Synthèse de Daniel Dujardin, rapporteur

Synthèse par le rapporteur : Daniel Dujardin – Coordination Générale de la session

Porto-Novo doit trouver son existence dans le cadre de l'agglomération du lac « Nokoué ».

Quatre axes d'intervention :

- amélioration des infrastructures de communication : réalisation de 2 tronçons pour dégager la route du littoral. Mise en place d'un petit train sur pneu,
- favoriser le développement économique avec le développement des transports fluviaux, créer un nouveau quartier au sud du pont,
- Tirer profit des ressources foncières,
- valorisation du patrimoine urbain : aménager les bords de la lagune pour permettre de vendre de la charge foncière pour intervenir sur le tissu ancien. Idée d'enclencher une action à partir d'une intervention sur un îlot.

Texte remis par l'équipe "Hogbonou"

Dans un futur proche, l'agglomération du Nokoué (composée des villes de Porto-Novo, Cotonou, Sémé Kpodji, Abomey-Calavi et Ouidah) et représentant entre 2 et 3 millions d'habitants, jouera un rôle

primordial à l'échelle du Golfe du Bénin, face aux agglomérations de Lagos, Lomé et Accra, en offrant une façade littorale au Bénin, au Burkina Faso et au Niger. Cette agglomération pourra ainsi être connue et reconnue à l'échelle internationale.



> Tirer profit des ressources foncières

Quelle sera la place de Porto-Novo au sein de cette agglomération ? Nous proposons que la répartition des fonctions entre les différentes villes ne se fasse pas dans une logique de concurrence mais de complémentarité, en évitant une trop grande mono-fonctionnalité des villes. Il semble nécessaire que ces villes fassent corps vis à vis des institutions et des investisseurs internationaux, et décident ensemble, au sein d'un Conseil de Développement de l'Agglomération du Nokoué, de la répartition des fonctions économiques, politiques, intellectuelles et touristiques.

Au vu des atouts de Porto-Novo (art de la vie, trame urbaine de qualité, patrimoine historique, réserves foncières, accès à la lagune), nous proposons qu'elle devienne le cerveau de cette agglomération, ce qui lui redonnera naturellement une

place de Capitale indiscutable (Du latin "Caput, capitis" : la tête): « Hogbonou, Akponka de l'agglomération du Nokoué ». (« Tête » en goun, une des langues parlées à Porto-Novo).

Pour réussir ce pari, nous pensons que Porto-Novo doit avant tout renforcer son attractivité en améliorant ses infrastructures de communication et en favorisant son développement économique.

Les membres de l'équipe

Jean-Aimé Doumenc, ingénieur (France),
Michel Gaillard, architecte-urbaniste (France),
Christian Horn, architecte-urbaniste (Allemagne),
Chiara Malfitano, architecte-urbaniste (Italie),
Thanos Pagonis, urbaniste (Grèce),
Céline Sarah Rouy, urbaniste (France),
Bernardin Cakpo, ingénieur Génie Civil (Bénin),
Jean-Claude Zime, ingénieur des Travaux (Bénin).

Parallèlement, Porto-Novo doit structurer son développement urbain pour pouvoir accueillir les institutions nationales dont le transfert est programmé et des sièges sociaux d'entreprises sans dénaturer ce qui fait son identité. Porto-Novo pourra tirer profit de ses réserves foncières pour financer les travaux à réaliser pour valoriser son patrimoine urbain.

Enfin, Porto-Novo pourra affirmer son rôle de « cerveau » en développant un pôle universitaire, des filières de formation, des instituts de recherches publics et privés, pour attirer ensuite les Ministères liés : Enseignement supérieur, Enseignement technique, Recherche, Santé, Environnement.

Nous proposons de faire de Porto-Novo / Hogbonou une ville moderne, mais d'une modernité qui trouve ses racines dans son passé : « Il faut tisser la nouvelle corde à partir de l'ancienne ».



> Tirer profit des ressources foncières



> Valoriser le patrimoine urbain – Opération pilote sur un îlot

Améliorer les infrastructures de communication

Une inscription dans les réseaux de transports nationaux et régionaux

Nous pensons que la réalisation du tronçon Kétou-Savé en voie bitumée est prioritaire afin de créer un deuxième axe routier Nord-Sud. Les routes reliant Porto-Novo au Nigeria devront également être améliorées.

Une route reliant Porto-Novo au nouvel aéroport de Glo-Djigbé permettra de structurer l'agglomération du Nokoué, en désengorgeant la route du littoral. Le fait que cette nouvelle route ne permette pas une urbanisation linéaire, en raison de la topographie marécageuse des lieux, pré-

servera sa fonction de voie rapide. C'est par cette route que passera plus tard l'autoroute des capitales du Golfe du Bénin (Abidjan, Accra, Lomé, agglomération du Nokoué, Lagos).

Une offre de transports urbains diversifiée

Nous proposons de :

- remettre en service l'ancien pont pour faire passer les piétons, les zémidjans, un train sur pneus et à terme un tramway. Cela permettra de créer trois voies sur le pont existant, pour les voitures,
- déplacer la gare routière desservant Cotonou au Sud des ponts et celle d'Adjara au Nord-est de la Rocade. En créer une à Ouando à côté du marché à la jonction de la route de l'aéroport, permettant d'améliorer la circulation devant le marché,
- développer un petit train sur pneus dont les lignes relieront les gares routières de Porto-Novo,
- développer un transport en commun public (ligne de bus) sur le boulevard circulaire et la Rocade,
- réaliser à terme un troisième pont dans le prolongement de la Rocade,
- permettre à terme la réalisation d'un tramway en entretenant l'emprise ferrée existante.

Favoriser le développement économique

Un développement des transports fluviaux

Le transport des passagers et des marchandises sur la lagune peut se développer rapidement, avec :

- la création d'un port lacustre à Porto-Novo, à l'Ouest du pont,
- l'installation d'embarcadères à Cotonou, Abomey-Calavi, et sur les rives du lac, de la lagune et du fleuve,
- la fabrication de bateaux de charge (marchandises) et de bateaux de passagers (plus rapides).

“ Mise en valeur de la lagune sur le plan de l'environnement et l'utilisation du plan d'eau ”

Ce transport fluvial permettra de développer le rôle de pôle maraîcher de Porto-Novo et de l'Ouémé à destination de Lagos et Cotonou, et de développer des filières rizicole et piscicole.

Un développement économique s'appuyant sur les ressources existantes

A notre avis, plusieurs filières peuvent être développées autour de Porto-Novo : les filières du bois, des textiles et plastiques, des matériaux de construction ainsi que des filières agro-industrielles (transformation des fruits, des céréales, des oléagineux, production d'aliments du bétail, traitement des déchets organiques).

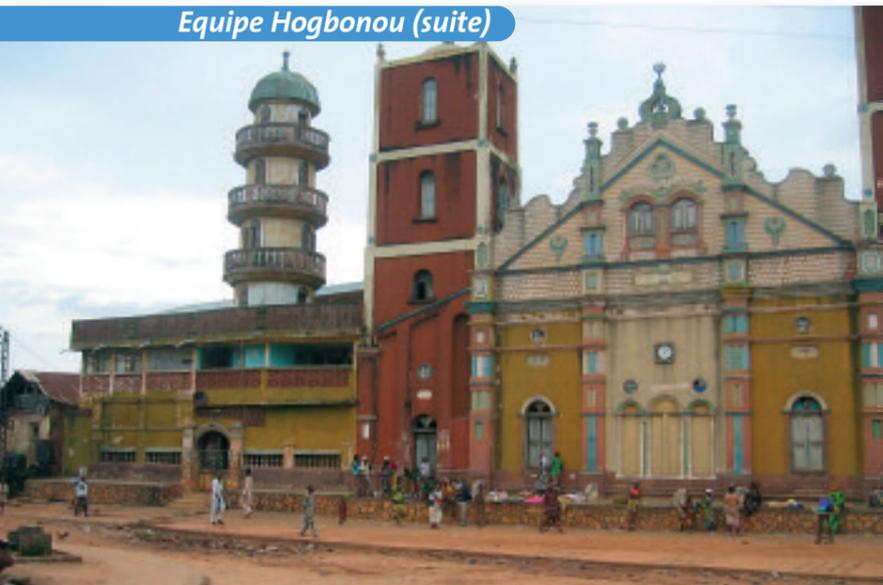
Les unités de fabrication pourraient être localisées au Nord de la ville, pour les activités en liens avec les productions agricoles ; et au Sud de la lagune, en liens avec le port de pêche maritime à créer à Sémé Kpodji.

Un nouveau quartier au Sud du pont

Nous proposons que l'extension de la ville soit freinée au Nord en créant une ceinture verte, pour concentrer cette urbanisation au Sud du pont, par la création d'un nouveau quartier autour de Djrégbé. Ce quartier aura une vocation économique, autour d'une gare routière, d'un grand marché, d'une foire internationale, avec des quartiers d'habitat de moins en moins denses et élevés en allant vers la lagune.

Tirer profit des ressources foncières

La ville de Porto-Novo dispose aujourd'hui de réserves foncières importantes, localisées principalement dans l'ancienne ville coloniale et sur les bords de la lagune. Ce foncier est aujourd'hui



maîtrisé par la puissance publique, et n'est pas soumis au droit foncier coutumier. Il s'agit là d'une richesse que la ville peut exploiter, pour installer certaines administrations mais également pour vendre des charges foncières à des promoteurs privés pour l'installation de bureaux, d'hôtels et de logements.

Un aménagement des bords de la lagune

L'idée majeure est de permettre l'accès à la lagune pour l'ensemble de la population et pour les touristes. - à l'Ouest, la trame urbaine s'articulera autour d'un chemin piétonnier le long de la lagune [pour favoriser des activités de loisirs] et d'une desserte routière en arrière d'un premier front bâti. Les hauteurs des constructions s'élèveront en s'éloignant de la lagune, pour optimiser la vue. Un espace public de qua-

lité sera réalisé à l'Ouest du pont, reliant la nouvelle Assemblée Nationale, le port lacustre, le nouveau quartier et la ville ancienne, - à l'Est, nous proposons de développer des programmes touristiques de type familial et des équipements culturels, en liens avec l'ancienne route des esclaves et le tissu vernaculaire.

“Ce quartier aura une vocation économique, autour d'une gare routière, d'un grand marché, d'une foire internationale”

Une densification de l'ancienne ville coloniale

Le foncier de l'ancienne ville coloniale présente de nombreux espaces disponibles autour des bâtiments existants. Nous proposons donc de le densifier autour d'un axe Nord-Sud qui part de la lagune, traverse le nouveau site de l'Hôtel de Ville (ancienne maison du gouverneur), longe le stade et débouche au Nord sur le lycée Béhanzin. Ce dernier pourra se développer pour devenir un pôle universitaire et de recherche.



> Améliorer les infrastructures de communication

Valoriser le patrimoine urbain

Nous proposons que l'intervention sur le tissu ancien du centre ville, c'est à dire les tissus vernaculaires et afro-brésiliens, ne se fasse que dans une deuxième phase de mise en oeuvre du projet urbain. La première phase, consistant à aménager les bords de la lagune et les

terrains libres de la ville coloniale, permettra à la puissance publique de vendre de la charge foncière et donc de dégager un fonds financier destiné à intervenir sur le tissu ancien. Le classement par l'UNESCO et la création d'un Festival International du Patrimoine Africain Vivant, permettront d'attirer des visiteurs.

Ce nouveau quartier sera structuré autour d'un espace public central, lieu de détente, de rencontres et d'animations. Les bâtiments les plus hauts (R+5) seront en bordure de cet espace public, la hauteur diminuant en s'éloignant de l'axe afin de se raccorder au tissu existant.

Méthode d'intervention

La puissance publique doit donc se doter d'outils incitatifs (subventions) et coercitifs (mises en demeure, expropriation) pour appuyer les propriétaires privés. Il convient « d'enclencher la machine » en réalisant des exemples pour que la valeur d'usage, et donc la valeur immobilière des bâtiments afro-brésiliens soient retrouvées, les propriétaires privés prenant ensuite le relais. Sur le tissu vernaculaire, l'intervention publique pourrait se li-

miter à accompagner sa lente mutation en faisant appliquer certaines règles de construction simples, concernant le respect des voiries existantes, des xontons, la qualité thermique des nouveaux bâtiments, l'utilisation de matériaux rappelant les anciennes constructions. Des espaces peuvent être identifiés à l'échelle de la parcelle pour réaliser de nouvelles constructions, essentiellement d'habitat, sans dénaturer la qualité et l'identité du tissu existant.



Exemple d'application sur un îlot

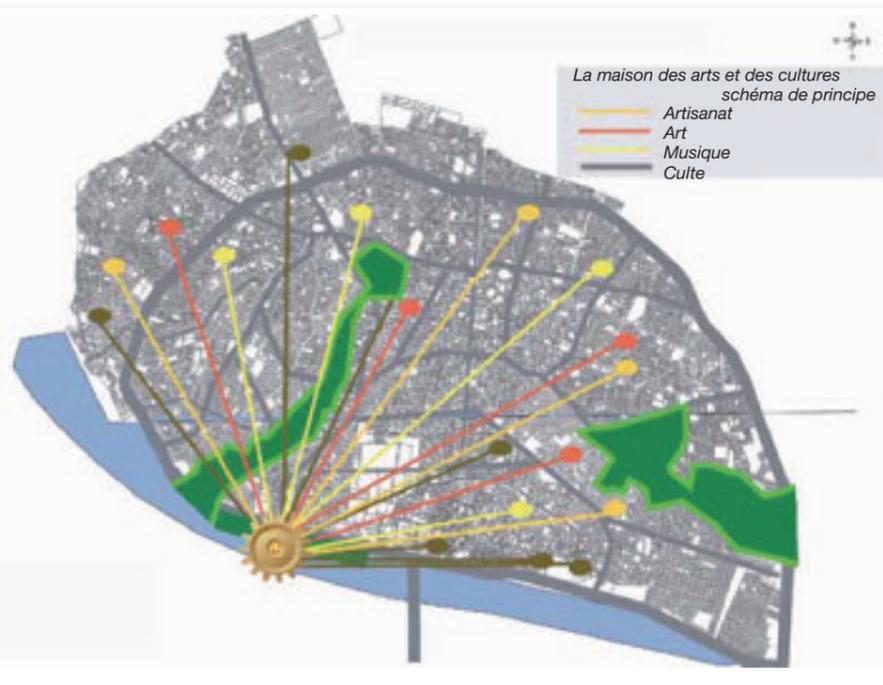
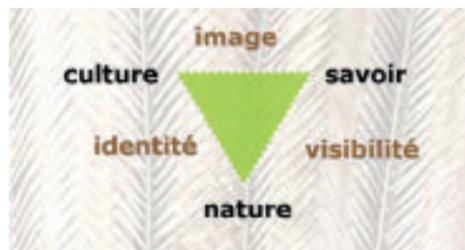
Sur un îlot particulier situé à proximité de la lagune et du palais Honmé : - réhabilitation de quatre bâtiments présentant un caractère patrimonial important ; - renforcement des espaces publics traditionnels (transformation d'un cheminement informel en voie réelle) ; - amélioration de la qualité architecturale des nouvelles constructions (couverture des parpaings avec de la terre de barre) ; - construction de logements modernes intégrant les qualités des anciennes constructions sur un espace libre.



Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive

Equipe Porto-Novo

Porto-Novo, la ville aux trois volontés capitales



> Stratégie urbaine – La maison des arts et des cultures

Synthèse de Christian Barillet, rapporteur

Dans sa présentation le groupe Porto-Novo a mis en valeur sa démarche stratégique en fondant son projet sur trois orientations identitaires pour la ville : « Ville de culture, ville de savoir, ville de nature » en insistant sur la valorisation de l'existant, ses atouts en particulier, ceci avec finalité « d'assurer la mutation en capitale ».

Avant de développer les cinq groupes d'actions stratégiques du projet le présentateur a, d'entrée, positionné la ville dans une conurbation incluant Cotonou, Ouidah, Abomey Calavi et toutes les villes incluses dans ce périmètre. Il a mis en valeur le rôle déterminant du futur aéroport, et s'est interrogé sur sa meilleure position, à l'Ouest (ce qui est envisagé) ou à l'Est, entre Cotonou et Porto-Novo, ce qui est suggéré par le groupe afin renforcer la lisibilité de capitale. Le schéma général de voirie attaché à cette conurbation privilégie le passage de la liaison sous régionale Est – Ouest à l'intérieur des terres, avec desserte de l'aéroport.

Les cinq groupes d'actions stratégiques sont :

- créer un front lagunaire diversifié,
- art et culture dans la ville,
- installer les fonctions de capitale,
- la ville verte,
- attirer les flux.

Parmi ces actions certaines constituent des propositions réellement originales qui méritent d'être soulignées :

- pour la mise en valeur de la lagune il est proposé une diversité d'aménagements : promenades avec animations culturelles et touristiques, administrations, logements, port, dans un ensemble particulièrement bien intégré au végétal,

- pour la fonction culturelle il est proposé de créer sur la lagune un « Centre de la culture et des arts » qui servira d'appui à tous les lieux identifiés dans cette fonction à l'intérieur de la ville, y compris les actions de rénovation pour lesquelles il est proposé d'agir prioritairement sur le quartier afro-brésilien à partir d'une opération pilote,

- pour les équipements structurants liés à la fonction de capitale (assemblée nationale, ministère), le groupe se démarque en proposant de les implanter à l'intérieur de la ville plutôt que sur la lagune, justifiant ce choix par une considération liée à leur fonction réellement urbaine sans rapport avec l'espace lagunaire,

- le renforcement de la végétalisation de la ville et l'aménagement de la lagune de façon à tourner la ville vers elle contribuent à ce choix de ville verte,

- dans le cinquième groupe de propositions on note avec intérêt l'articulation de la ville avec la campagne (en lien avec le développement des infrastructures de transport vers le Nord) en identifiant une fonction de ville agromatique cohérente avec ville verte. On y trouve également la création d'un transport en site propre végétalisé sur la voie ferrée, la création d'un transport lagunaire.

Le débat a essentiellement porté sur la question du foncier lié à la réhabilitation et des difficultés à le maîtriser.

Globalement le groupe a apporté des réponses originales en termes d'image et d'identité pour que la ville-capitale soit harmonieuse et attractive.

A ce niveau, deux propositions méritent une attention particulière :

- la stratégie culturelle s'appuyant sur la création d'une Centre des arts point de départ de nombreux parcours culturels et patrimoniaux dans l'ensemble de la ville,
- la stratégie de « Ville verte » à laquelle il serait pertinent de rattacher le projet de transport urbain en site propre végétalisé, le projet de transport interurbain lagunaire.

Ces deux concepts sont susceptibles de générer une multitude d'idées propres à les renforcer.

Il convient aussi de s'intéresser au positionnement des équipements politiques et administratifs à l'intérieur de la ville, au positionnement de l'aéroport à l'Est.

Texte remis par l'équipe « Porto-Novo »

Volontés capitales pour Porto-Novo

Assurer la mutation en capitale. Dynamiser l'économie de la ville. Améliorer les conditions de vie. Affirmer le rayonnement de la ville.

Trois volontés

Porto-Novo ville de culture. Porto-Novo ville de savoir. Porto-Novo ville de nature.

Principes d'urbanisme

Optimiser les atouts découlant de la fonction de capitale. Affirmer le contraste au sein de la conurbation. Assurer la mixité urbaine. Réaliser le maintien des populations résidentes et les associer aux projets. Maîtriser la temporalité des opérations. Imposer aux investisseurs immobiliers des charges d'urbanisme.

Cinq actions prioritaires

Créer un front lagunaire diversifié
La lagune urbaine (ouest).
La lagune culturelle et touristique.
La lagune agricole et écologique (aux extrémités).

Art et culture dans la ville

Centre international d'art et de culture en front de lagune et équipements de service aux artistes décentralisés dans les quartiers.
Le centre historique : le secteur Oganla comme opération pilote.

Installer les fonctions de capitale

Création d'un grand axe sud - nord, de la lagune jusqu'à l'Assemblée Nationale, autour d'une avenue plantée pour y installer des Ministères, de l'habitat, des équipe-

ments universitaires.

La ville verte

Le bord de lagune, les dépressions de Zounvi et de Panoukin, la végétalisation des rues constituent une structure qui allie effet climatique, embellissement et système d'orientation.

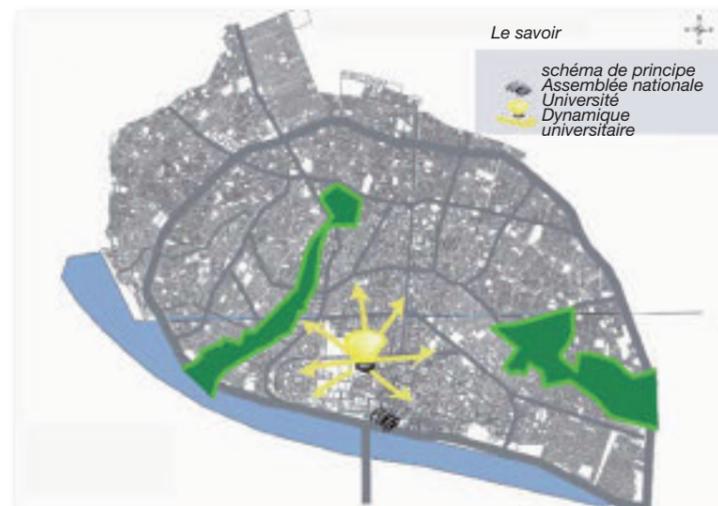
Aimenter les flux

Placer Porto-Novo au centre de flux de personnes, d'idées, de marchandises aux différentes échelles (ceinture agricole, secteur intercommunal, département, région nord-est du pays). Moyens : services offerts, traitement des accès, structuration des marchés, activités des centres culturels et de service.

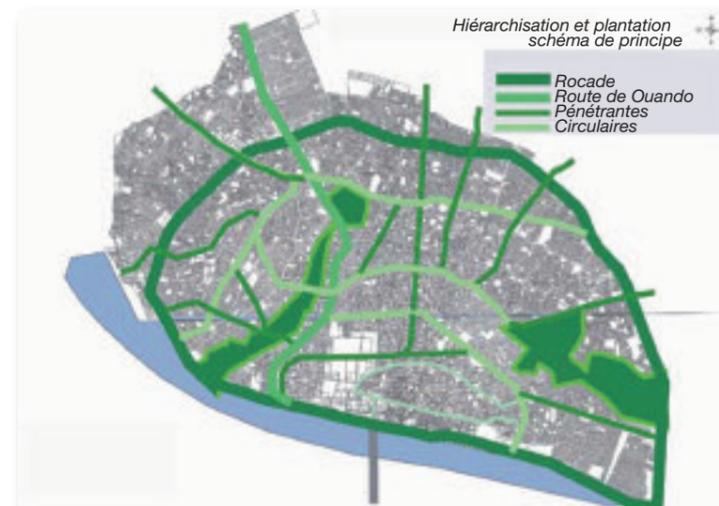


> Installer les fonctions de capitale

Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive



> Stratégie urbaine – Le savoir



> La ville verte

Les membres de l'équipe

Marc Erréra, architecte-urbaniste (Belgique),
 Romain Fayoux, économiste (France),
 Mustafa Gonen, architecte-urbaniste (Turquie),
 Polise Moreira de Marchi, architecte-urbaniste (Brésil),
 Claude Prelorenzo, sociologue (France),
 Olivier Solari, architecte-urbaniste (France),
 Adébayo Djeguema, architecte-urbaniste (Togo),
 Simone Soude, ingénieur (Bénin)
 Rapporteur : Luc Barillet, représentant de l'UNESCO (France).

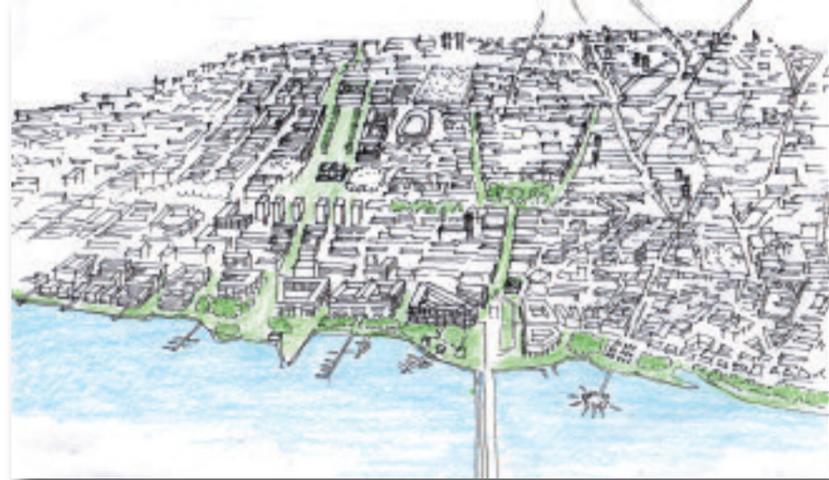


> Créer un front lagunaire



Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive

LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE CERGY-PONTOISE, ILE-DE-FRANCE



Entre formation et recherche-action

La "maîtrise d'œuvre urbaine" se situe à l'interface de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre proprement dite, non pas comme une discipline supplémentaire, mais comme un mode d'assemblage de savoirs et de savoir-faire, souvent fort différents les uns des autres, qui en optimise l'interpénétration et la rend féconde. L'art de les combiner et, mieux, de les intégrer au processus, global et complexe, qui va de la conception à la production et à la gestion de la "ville" pour donner à ce processus toute son efficacité. Cet art singulier ne peut s'acquérir et se cultiver qu'au pluriel. Partant, les sessions de formation à la maîtrise d'œuvre urbaine reposent sur les principes du pluralisme disciplinaire, du brassage culturel et du travail collectif, auxquels s'ajoutent liberté d'expression et responsabilité.

Fonctionnant comme un véritable creuset de créativité urbaine, elles font contrepoids à l'enseignement académique ou à l'apprentissage théorique, en même temps qu'elles les complètent. Répondant à une commande de projet réelle, les sessions offrent aux jeunes issus de l'école ou de l'université, et qui se destinent à l'un des métiers de l'urbanisme ou de l'aménagement urbain, une manière originale et pratique d'entrer dans la vie professionnelle en apportant des réponses inédites et désintéressées aux questions des collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage et opérateurs délégués. Fondées sur la confrontation entre disciplines, cultures et générations, privilégiant la mise en commun des idées, les sessions constituent un espace d'échange, de réflexion et de production unique en son genre, intermédiaire entre la recherche et l'action.

Les sessions "jeunes professionnels" réunissent pendant un mois, sur un site et autour d'un thème choisi en accord avec un maître d'ouvrage ayant autorité sur le territoire étudié, en Ile-de-France ou dans une autre grande région du monde, environ 25 jeunes, filles et garçons, futurs professionnels ou professionnels débutants. Diplômés ou en fin de cycle dans les diverses disciplines préparant aux métiers de la ville et du territoire, ces jeunes sont sélectionnés sur dossier, puis répartis en équipes pluridisciplinaires et multinationales. Les jeunes participants ont un mois pour élaborer collectivement un projet par équipe, dessiné et argumenté, qui est ensuite soumis à l'évaluation d'un jury international.



Les experts qui accompagnent les équipes jouent le rôle de "référénts"; ils stimulent et guident, sans intervenir sur les choix fondamentaux, le travail des participants. Le jury, qui réunit maître d'ouvrage et experts, examine et classe les projets en fonction de leur qualité, graphique notamment, de la pertinence des réponses apportées à la problématique posée, intégrant les préoccupations du maître d'ouvrage, et de l'intérêt des propositions - ou de leur originalité - au regard du thème général auquel renvoie le sujet traité.

Depuis leur création en 1982, les Ateliers ont ainsi organisé chaque année, en Ile-de-France, une session "d'été" dédiée à la formation des jeunes professionnels.

Depuis une dizaine d'années, des sessions de même nature ont été développées en Asie : Chine, Japon, Vietnam, Cambodge, Thaïlande.

Complémentaire et sur un modèle voisin, des sessions « d'experts », encore appelées "sessions professionnelles", sont expérimentées depuis 2005; reposant sur les mêmes principes que les précédentes, elles réunissent des professionnels confirmés, en nombre plus restreint (15 à 20) et pour un temps plus limité (deux semaines). Il s'agit d'imaginer des scénarios d'aménagement ou de développement dans un processus de dialogue ouvert et continu avec les experts et acteurs locaux.

Trois de ces sessions ont été réalisées à ce jour, d'abord au Vietnam puis à Porto-Novo, au Bénin et à Casablanca, au Maroc.



Porto-Novo Capitale du Bénin : Identité et image pour une ville-capitale harmonieuse et attractive

Les "Ateliers" : vocation, statut et organisation

Les Ateliers Internationaux sont une association à objet culturel, scientifique et pédagogique créée il y a 25 ans à l'initiative des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme des Villes Nouvelles d'Ile-de-France. Emanation de l'Etablissement public d'aménagement de Cergy-Pontoise, les Ateliers sont, depuis le 1^{er} janvier 2003, adossés à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP). Leur action est principalement et régulièrement soutenue, au niveau de l'Etat, par les administrations compétentes dans les domaines de l'aménagement et du développement urbains (ministère de l'Equipement : DGUHC, PUCA), de l'architecture (ministère de la Culture : DAPA) et de la coopération (ministère des Affaires étrangères). Trois grandes collectivités sont leurs partenaires institutionnels au niveau de leur territoire d'attache : la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, le Département du Val-d'Oise et la Région Ile-de-France. Au plan pédagogique, ils sont associés à la chaire d'économie urbaine de l'ESSEC, à l'Ecole Nationale Supérieure d'Arts de Paris Cergy et à l'Université de Cergy-Pontoise, qui délivre un diplôme d'université de niveau post-licence aux jeunes professionnels de toutes nationalités et de toutes disciplines ayant participé aux sessions de formation à la maîtrise d'œuvre urbaine. Depuis 2006, c'est l'ancien ministre du Logement, Pierre-André Périssol, ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, député de l'Allier et maire de Moulins, qui est président des Ateliers.

