



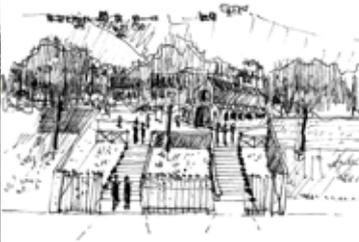
Commune Urbaine
d'Antananarivo

 **île de France**



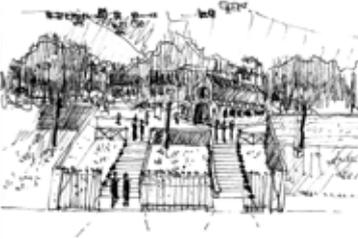
Antananarivo Mars 2012

Actes du séminaire international sur le développement urbain



Antananarivo Mars 2012

Actes du séminaire international sur le développement urbain



C'est un honneur pour la Ville d'Antananarivo d'avoir accueilli à l'Hôtel de Ville ce séminaire international sur le développement urbain. Nous sommes reconnaissants envers toutes les personnes ayant permis la tenue de cet événement et en particulier nous remercions vivement la Région Ile de France qui nous a largement soutenu. Merci notamment à M. Jean Claude Gaillot, M. Laurent Pandolfi et Mme Danielle Petit Vu qui se sont particulièrement investis dans l'organisation de cette rencontre qui s'intègre dans le cadre de notre coopération et de notre partenariat.

Ce séminaire doit également sa renommée internationale à la présence des experts new-yorkais, barcelonais et parisien, M. Peter Mullan, M. Carles Blasco i Bayot et M. Gilles de Montmarin que nous remercions pour leur partage d'expérience et leurs propositions pour la Ville d'Antananarivo. Enfin, merci à tous les intervenants et participants à ce séminaire pour leurs apports et contributions.

Riche en débats, en idées et en propositions, ce séminaire international nous a permis d'échanger entre professionnels de la ville sur l'urbain et l'avenir de notre capitale Antananarivo. C'est cette richesse que nous avons souhaité capitaliser par la publication des présents actes.

Mme. Olga Rasamimanana, Secrétaire Général de la CUA

L'Institut des Métiers de la Ville est heureux d'avoir contribué, auprès de la Commune Urbaine d'Antananarivo, à l'organisation de ce séminaire international sur le développement urbain. Une rare occasion d'échanger et de débattre à Madagascar des problématiques urbaines de développement. Ce sujet, nous le savons trop bien, a été le grand oublié de tous les acteurs du développement économique et social. Souhaitons que ce séminaire puisse aussi aider à placer l'urbanisation durable au cœur des débats sur le développement à Madagascar.

Quels enseignements tirer des expériences d'ailleurs ? Quelles problématiques spécifiques à la ville d'Antananarivo ? Quelle stratégie de développement urbain adopter pour la capitale ? Les pistes de réflexion issues de cette rencontre internationale sont un appel au débat et à l'échange d'idées pour continuer à réfléchir au développement urbain de la ville d'Antananarivo.

Retranscrivant au mieux, nous l'espérons, les échanges et propositions du séminaire, ces actes relatent tant les séances plénières qui se sont tenues les 26 et 27 mars 2012 à l'Hôtel de Ville que les travaux d'ateliers qui ont eu lieu les 28, 29 et 30 mars 2012. Nous remercions d'ailleurs toutes les personnes qui ont contribué à la rédaction, la relecture et la mise en page de ce document.

M. Jean Jacques Helluin, Directeur de l'IMV

Remerciements	11
Discours d'ouverture, M. le Président de la Délégation Spéciale, RAZAFINDRAVAHY Edgard	13
Séance Plénière // Présentation	
Interventions internationales	
La High Line, un projet d'espace public, de développement économique et de participation citoyenne, MULLAN Peter	17
Barcelone: La transformation du quartier de Ciutat Vella et son modèle de gestion, BLASCO I BAYOT Carles	22
Paris Rive Gauche 1991 - 2020: « D'un territoire industriel et ferroviaire à des quartiers urbains », DE MONTMARIN Gilles	28
Interventions tananariviennes	
Introduction des interventions tananariviennes, Mme le Secrétaire Général de la Ville, Olga RASAMIMANANA	38
Quelles directions pour le développement urbain ? Maintien de l'agriculture urbaine, développement économique, équité sociale, RAJAONARY Andriamasoandro et RAFANO HARANTSOA Arinesa	40
Les contraintes hydrauliques de l'urbanisation d'Antananarivo, RAMBININTSOA Tahina	45
La préservation du patrimoine, valeur identitaire de la ville, RAZAFINDRAZAKA Lalaina	50
Les enjeux de la mobilité urbaine à Antananarivo, RAMAMONJISOA Bertrand et SYBILLIN Marion	57
Financer la ville : Quels outils innovants pour le développement urbain d'Antananarivo ? Le PPP : la récupération des plus-values foncières, HELLUIN Jean Jacques et LO Thomas	64
Antananarivo dans son contexte national : quelle vision de l'Etat pour le développement urbain de la capitale malgache ?, RABE Harimanana	69
Ateliers Anosy - Mahamasina et Masay	
Les sites stratégiques Anosy-Mahamasina et Masay	77
Les abords du lac Anosy & Le quartier de Mahamasina: valoriser les espaces publics et l'activité économique	79
Les abords du lac Masay: favoriser le partenariat public privé pour permettre le développement structuré du site	84
Discours de clôture du PDS	

Ce travail est le fruit d'une collaboration étroite entre les personnes citées ci-dessous, et a été coordonné par l'Institut des Métiers de la Ville. Le séminaire a été en grande partie financé par la Région Ile-de-France dans le cadre de sa coopération décentralisée avec la Commune Urbaine d'Antananarivo.

Nous remercions vivement tous les intervenants pour leurs présentations en séance plénière, à savoir BLASCO I BAYOT Carles, DE MONTMARIN Gilles, HELLUIN Jean-Jacques, LO Thomas, MULLAN Peter, RABE Harimanana, RAFANOHARANTSOA Arinesa, RAJAONARY Andriamasoandro, RAMAMONJISOA Bertrand, RAMBININTSOA Tahina, RASAMINANANA Olga, RAZAFINDRAZAKA Ravo Lalaina, SYBILLIN Marion

Merci également à toutes les entités ayant participé activement aux ateliers, à savoir l'Autorité pour la Protection contre les Inondations de la Plaine d'Antananarivo (APIPA) et le Bureau des Projets de Promotion et d'Aménagement des Régions (BPPAR) pour leurs remarques, propositions et recommandations durant la tenue des ateliers, ainsi que le Cabinet RAFANOHARANTSOA, architecte-planificateur, pour sa retranscription graphique des éléments issus des ateliers.



*Ouverture du séminaire
26 mars 2012*



*Atelier_Urbanisme / Visite de terrain
28 mars 2012*



*Restitution des ateliers par les experts internationaux
30 mars 2012*

Mesdames et Messieurs

Je suis extrêmement heureux d'accueillir à l'Hôtel de Ville le tout premier séminaire international sur le développement urbain qui se tient à Madagascar.

Je tiens à remercier en premier lieu la Région Ile-de-France, avec qui nous travaillons depuis 22 ans pour le bien-être d'Antananarivo, pour avoir appuyé le lancement du présent séminaire. Plus particulièrement, merci à M. Jean Claude Gaillot, M. Laurent Pandolfi, et Mme Danielle Petit Vu, ici présents, qui ont rendu possible la tenue de cette semaine d'échanges internationaux. Je remercie également les experts venus respectivement de New York, Barcelone et Paris, M. Peter Mullan, M. Carles Blasco et M. Gilles de Montmarin qui sont venus partager avec nous leurs expériences urbaines et réfléchir à l'avenir d'Antananarivo. Enfin, je remercie tous les professionnels présents aujourd'hui qui œuvrent quotidiennement pour le développement urbain de notre ville, dans un contexte difficile, avec des moyens dérisoires face à l'énormité de l'enjeu : le doublement de la population du Grand Tana dans les vingt années à venir.

Car il s'agit bien d'édifier, ensemble, la ville de demain, et je crois que ce n'est que par un travail commun que nous parviendrons à relever le grand défi du développement urbain d'Antananarivo. C'est ainsi que nous pourrions travailler à l'amélioration du quotidien des habitants de l'agglomération et de ses nouveaux arrivants, au nombre de 100 000 par an.

Cette urbanisation est inéluctable et, si nous relevons le défi, elle peut être une chance immense pour le développement économique et social de Madagascar. A titre d'exemple, je citerais le Programme d'Amélioration à la Mobilité Urbaine que la Commune Urbaine d'Antananarivo développe avec son Institut des Métiers de la Ville, lieu où se met en œuvre quotidiennement notre coopération avec la Région Ile de France. Nous tentons, avec ce Programme, d'améliorer la mobilité de tous les habitants d'Antananarivo. C'est une tâche ardue mais nous avançons, un pas après l'autre, car notre détermination est totale : travaux d'aménagement de la ligne pilote 119, et cette année des lignes 160/166/128, réformes de la gestion des licences de Taxi-Be et des formations des chauffeurs, réforme en cours d'étude de la billettique et changement du matériel roulant...ne sont que quelques-uns de nos chantiers en cours.

A l'image de ces solutions concrètes que nous sommes encore en train de construire aujourd'hui, mon ambition pour ce séminaire est d'apporter de nouvelles pistes pour le développement de la ville. C'est pourquoi nous avons choisi deux sites stratégiques sur lesquels la Commune Urbaine d'Antananarivo souhaite prioriser ses réflexions et ses actions.

- Dans l'hyper-centre, les abords du lac Anosy et du stade Mahamasina est un espace fabuleux à valoriser. D'ailleurs, pour donner une suite urbaine au projet « Naturellement Urbain », dont le défilé s'est tenu ici même à l'Hôtel de Ville en novembre dernier, je souhaite créer une Maison des Métiers de la Mode à Mahamasina.

- En position plus péricentrale, les abords du Marais Masay, deuxième espace stratégique de notre ville, en pleine mutation, feront également l'objet d'une attention particulière durant ce séminaire.

Ainsi, en nous inspirant de projets exemplaires venus d'ailleurs tout en cherchant une solution adaptée pour notre ville et ses spécificités, en écoutant les propositions qui émanent d'un regard expert et extérieur, c'est bien la vision d'avenir d'Antananarivo que nous allons enrichir durant ces quelques jours.

A cet effet, j'ai demandé à ce que tout ce qui soit proposé soit réaliste compte tenu de nos moyens, et soit réalisé avec le souci du développement économique, sans lequel nous ne pourrions rien.

Mais il existe des défis majeurs auxquels nous sommes confrontés : comment faire pour réaliser des projets parfois audacieux et en même temps préserver la paix sociale ? La Ville d'Antananarivo a été confrontée, la semaine dernière, à une contestation très violente par les habitants du quartier d'Ampandrana tandis que la police municipale allait s'engager à détruire une construction illicitement bâtie sur une canalisation publique.

Par ailleurs, une certaine tradition administrative fait fréquemment interférer l'Etat central sur les décisions des communes. Il serait également intéressant de découvrir comment des métropoles mondialement célèbres comme New York, Barcelone ou Paris, permettent l'émergence politique des grandes villes. Antananarivo dispose d'un statut particulier, mais il s'agit plus d'une autonomie tolérée que d'une réelle indépendance d'initiatives et d'actions. Comment parfaire cette autonomie tant demandée par les collectivités décentralisées ?

Cette semaine de travail va permettre à la Commune Urbaine d'Antananarivo de se doter d'une vision sur les grands principes de l'aménagement futur des deux zones stratégiques Masay et Anosy-Mahamasina. Nous travaillerons ensuite avec toutes les forces vives de la Commune et tous nos partenaires, pour améliorer et préciser cette vision.

C'est donc le début d'un processus qui démarre ici, processus qui permettra de façonner le visage d'Antananarivo demain, et qui montre notre volonté de maîtriser la destinée de notre ville. Quelque soit le maire ou le PDS futur, ce projet permettra d'avoir un cap et de le garder, pour optimiser l'aménagement de ces zones. Nous travaillons pour les 3 millions d'habitants d'aujourd'hui et pour les 6 millions d'habitants de demain, ne l'oublions jamais. C'est ainsi que la Commune d'Antananarivo prépare son avenir, souhaite plus de décentralisation, recherche de nouveaux financements et de l'expertise internationale, et dément ceux qui, défaitistes et pessimistes, pensent qu'on ne peut gouverner cette ville.

C'est ainsi que nous allons démontrer que le développement d'Antananarivo est une double chance, une double opportunité, que nous avons le devoir absolu de saisir, pour les habitants :

- chance d'une ville en pleine croissance qui multiplie les opportunités pour ses habitants,
- et chance de ne pas faire les mêmes erreurs que les autres pays et d'aller directement au but : le développement urbain durable.

Aussi, serais-je attentif aux conclusions de cette semaine d'échange et de travail et déclare ouvert le premier séminaire international sur le développement urbain à Antananarivo.

Interventions & Présentations internationales & Présentations tananariviennes

Les deux journées dédiées aux interventions des professionnels internationaux et tananariviens avaient pour objectif de mettre en débat différents processus de développement initiés par des projets urbains.

Adressées aux professionnels de l'urbain (institutions communales, étatiques, investisseurs privés, bailleurs de fond, cabinets d'études, associations et universitaires intéressés par l'urbain), ces conférences-débats ont été l'occasion d'échanger sur les expériences internationales et les problématiques urbaines tananariviennes. Il s'est donc agi de dégager quelques idées et réflexions sur le type de développement urbain que l'on peut imaginer pour la ville d'Antananarivo en croisant les regards des différents techniciens et professionnels.



La transformation de la ville sans passer par la démolition : c'est possible! La High Line est un parc innovant et New York nous fait partager son expérience.

La High Line est un parc public construit sur un chemin de fer surélevé désaffecté. C'est le fruit d'un partenariat public privé entre les autorités de New York et une organisation des habitants proches de cette High Line. Des enseignements peuvent être tirés de la façon dont s'est constitué ce projet, de son montage économique et de l'implication de la communauté locale.

La ligne de chemin de fer de la High Line traverse divers quartiers de Chelsea : du Nord au Sud, elle commence à Hudson Yards, une gare de chemin de fer toujours utilisée aujourd'hui, passe entre West Chelsea à l'Ouest, un quartier industriel abandonné et Residential Chelsea à l'Est, un quartier résidentiel et historique. Enfin plus au sud, elle traverse West Village, un quartier plus populaire.

L'historique de la High Line : un partenariat public-privé entre la municipalité et une association

La High Line fut construite dans les années 1930 dans le cadre d'un projet d'infrastructure pour surélever le transport de marchandises à 8m au dessus de la route. Ce projet permettait de sécuriser les rues du quartier industriel de Manhattan, qui connaissaient de nombreux accidents dus aux passages de trains de marchandises. Le chemin de fer passe donc par les bâtiments dans lesquels les marchandises devaient arriver. C'est dans les années 1980 que le dernier train emprunta cette ligne de chemin de fer.

Depuis sa fermeture, dans les années 1980 et 1990, un lobby de propriétaires, soutenu par l'ancien maire de New York, milite pour la démolition de cette infrastructure ; cette dernière faisant baisser le prix de leurs terrains se trouvant sous la High Line et empêchant la construction de nouveaux bâtiments. Des campagnes de propagande contre la « High Line » ont été menées et très peu de gens voyait le potentiel de cette structure.

C'est donc en réaction à ce lobby et pour protéger ce patrimoine industriel, que deux habitants du quartier de la High Line, Joshua David et Robert Hammond fondent l'association « Friends of the High Line » (Les amis de la High Line) en 1999. Ils proposent alors la transformation du chemin de fer en jardin public suspendu. Pour persuader de l'intérêt d'un tel projet et donner une vision convaincante de ce concept novateur, une proposition

« Des enseignements peuvent être tirés de la façon dont s'est constitué ce projet ... »

architecturale fut réalisée dès le début du travail, conjointement par l'association « *Friends of the High Line* » et l'association « *Design Trust for public Spaces* » qui travaillent sur l'amélioration des espaces publics à New York. Le plan architectural proposé met en avant le potentiel de la High Line, d'un point de vue historique (patrimoine) et paysager (important travail sur les espaces verts).

En 2002, suite à l'élection de Michael Bloomberg à la Mairie de New York, l'association « *Friends of the High Line* » obtient pour la première fois le soutien de la municipalité pour la reconquête de la High Line. C'est le début du partenariat entre la municipalité de New York et l'association « *Friends of the High Line* » pour la création du jardin public suspendu.

Pour défendre le projet, la municipalité démontre que le projet est rentable économiquement : le coût de construction est amorti par le revenu d'une taxe additionnelle créée par les espaces publics. Elle implique également le gouvernement fédéral par le biais de la « *Surface Transportation Board* » (Commission américaine du Transport de Surface, division du Département des Transports des Etats-Unis), avec qui elle passe un accord d'usage de la voie ferrée abandonnée en tant que cheminement piéton jusqu'à ce qu'il y ait un nouveau besoin ferroviaire (*railbanking*). La transformation de la High Line en espace public peut alors devenir une véritable politique publique municipale soutenue par le gouvernement fédéral.

A partir de 2003, il s'agit alors d'élaborer le projet et de le réaliser. Une première section du parc ouvrira en 2009 puis l'ensemble sera ouvert au public en 2011.



1934 : Durant l'ère industrielle les solutions de transports de masse ont été privilégiées. Ici la voie ferrée longe le quartier en passant à travers des bâtiments



1999 : La voie est abandonnée laissant au milieu du quartier une « épave » rongée par le temps. Faute de volonté politique, elle y restera jusqu'à ce que ...



... En 2009 : transformé en parc public, la High Line devient le 3ème lieu le plus visité de la ville. Impact sur l'économie : elle a en outre généré plus de 2 milliards de dollars.

L'espace public aujourd'hui : design et projet participatif

En 2004, l'association « *Friends of the High Line* » et la Municipalité de New York ont lancé une compétition internationale pour le design du parc. Dans le processus de sélection, les quatre finalistes ont exposé au public leurs propositions au Centre d'Architecture de la ville de New York pendant l'été. Finalement, l'équipe de James Corner Field Operations et Diller Scofidio + Renfro, composée d'architectes, de paysagistes, d'ingénieurs agronomes, etc. a été retenue.



Intégration de la communauté au projet

Pour assurer l'engagement de la communauté locale pour qui le parc a été construit, des réunions ont été organisées à chaque étape du projet pour recueillir les idées et consulter les habitants. Et depuis l'ouverture du parc, diverses activités ont été lancées pour inciter les gens à venir : films, programme d'éducation pour les enfants des quartiers avoisinants, compétition de danse entre les grandes écoles près de la High Line, soirées à thème, expositions d'art, organisation d'évènements initiés par les habitants, etc.

Aujourd'hui la High Line est donc un espace de repos et de détente, de restauration et d'animations ponctuelles. Elle est devenue l'emblème des destinations les plus populaires à New York et le troisième lieu le plus visité après le Metropolitan Museum of Art et la Statue de la Liberté.

Créer un quartier intégré autour de la High Line par le plan d'urbanisme

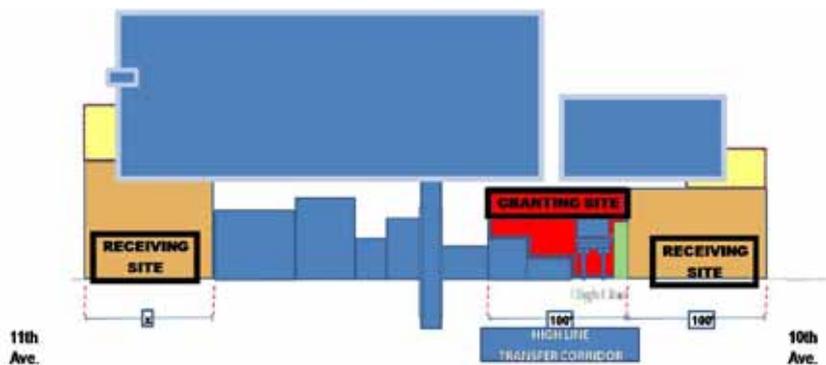


Schéma du transfert de terrains

Si en 2005, la municipalité devient propriétaire de la voie ferrée de la High Line (par donation de la compagnie anciennement propriétaire), les terrains alentours et sous la voie ferrée restent de propriété privée. Il a donc été proposé à certains propriétaires dont les terrains étaient directement sur l'emprise de l'accueil du parc, de les céder en échange d'une propriété un peu plus à l'écart du site.

Les constructions alentours constituant le site à proximité immédiate du projet High Line ont, elles, été soumises à un plan d'urbanisme spécifique. L'idée était de promouvoir une certaine mixité sociale et fonctionnelle (logement accessible, différents usages du sol, maintien de la galerie artistique de West Chelsea notamment). D'un point de vue architectural, il permet d'assurer un certain équilibre entre le quartier existant et les caractéristiques patrimoniales de la High Line, au centre du projet. Un plan réglementaire définit donc les usages à protéger et les nouveaux usages du site, définit des hauteurs de construction et des distances entre les bâtis. Cette réglementation globale permet ainsi de conserver une certaine cohérence d'ensemble tout en incitant à l'innovation.

Gestion économique du parc et retombées pour les quartiers

Le coût du projet a donc été supporté au départ par la municipalité, l'association «Friends of the High Line» et la participation du gouvernement fédéral. La municipalité est désormais propriétaire du terrain et le coût de maintenance est aujourd'hui assumé par l'association, qui met en place des activités de levée de fond auprès de donateurs privés.

Au-delà de son succès en termes d'espace public, le parc de la High Line est devenu une colonne vertébrale pour les projets de développement : nouveaux hôtels, bureaux commerciaux, bâtiments résidentiels, le « New Whitney Museum of American Art » à l'extrémité Sud de la High Line, etc.

Il est une source de revenu importante pour les quartiers concernés. On estime à 2 milliards de dollars (4 000 milliards d'Ariary) l'impact économique de ce projet. 29 projets de développement majeur lui sont directement liés, 12 000 nouveaux emplois. Ce sont 2 258 nouveaux logements, 1 000 chambres d'hôtel et 423 000 espaces de bureaux. Les logements avec vue sur la High Line ont désormais une valeur bien supérieure à ceux qui n'ont pas cette vue.



La High Line est devenue une des destinations les plus populaires à New York

Les leçons à tirer

« L'habitude des gens à résister aux changements ne devrait pas empêcher l'innovation »

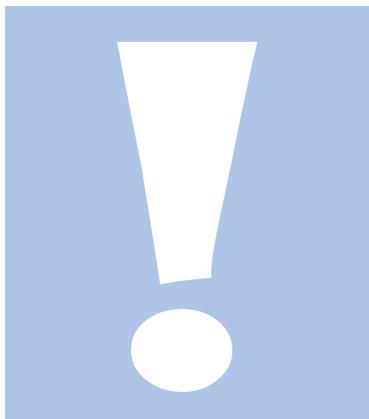
« Etre authentique. Travailler la spécificité d'un lieu ou d'un projet est plus bénéfique que de promouvoir l'homogénéité »

« Le patrimoine historique et les espaces publics ne doivent pas être négligés car ils peuvent être des outils de développement économique »

« Le Partenariat Public Privé ne fonctionne que s'il n'exclut pas la communauté locale »

« La communauté est représentée par les institutions mais aussi par les individus eux-mêmes »

« Il est nécessaire d'avoir une vision et d'y croire »



La session de débat a porté essentiellement sur le montage de projet et son portage politique. Il a été rappelé que la Ville de New York est maître d'ouvrage du projet et qu'elle a un contrat avec l'association «*Friends of the High Line*» pour la gestion et l'entretien du parc. La Ville a donc financé les coûts de construction, et l'association finance l'entretien par des levées de fonds.

Le succès de ce projet tient à la présence d'un maire qui avait une vision et qui était prêt à prendre des risques pour l'aménagement de la ville. Chaque ville a d'ailleurs ses opportunités qu'il faut identifier et sur lesquelles il faut agir.



« Au-delà de son succès en termes d'espace public, le parc de la High Line est devenu une colonne vertébrale pour les projets de développement »



Le front de mer de Barcelone

Le Plan Cerdà

Au XIXe siècle, la complexité urbanistique de la ville historique de Barcelone était extrême. Le Plan Cerdà, approuvé le 7 juin 1859 par le gouvernement de Madrid, avait entre autres pour objectif de démocratiser la ville. En effet, ce projet ne comportait ni centre, ni périphérie et aucune ségrégation, de quelque nature que ce soit, entre les quartiers.

Le plan présente un caractère organique : sur la voirie très uniforme, il existe une grande variété de typologies et de groupes de typologies permettant d'obtenir un effet de communauté ou de quartier.

La naissance du quartier l'Eixample a entraîné une nouvelle dynamique urbaine et a eu des effets négatifs sur le quartier de Ciutat Vella.

Le Plan général métropolitain

Ce plan, approuvé en juillet 1976, englobait 27 communes et tenait compte du centre historique de Barcelone. L'intérêt pour le quartier de Ciutat Vella se reflète dans la conservation des anciennes grandes voies, la consolidation d'une quatrième ouverture et le renforcement du foisonnement sélectif des zones les plus denses.

Le PGM conserva et augmenta le nombre de projets considérés irréalisables. Par ailleurs, il alimenta de façon involontaire l'irréversible dégradation à laquelle le quartier était soumis. Il mit en évidence la nécessité d'une intervention au moyen de projets concrets sujets à débat et permit que la société civile prenne la tête d'associations directement concernées par les propositions urbanistiques.



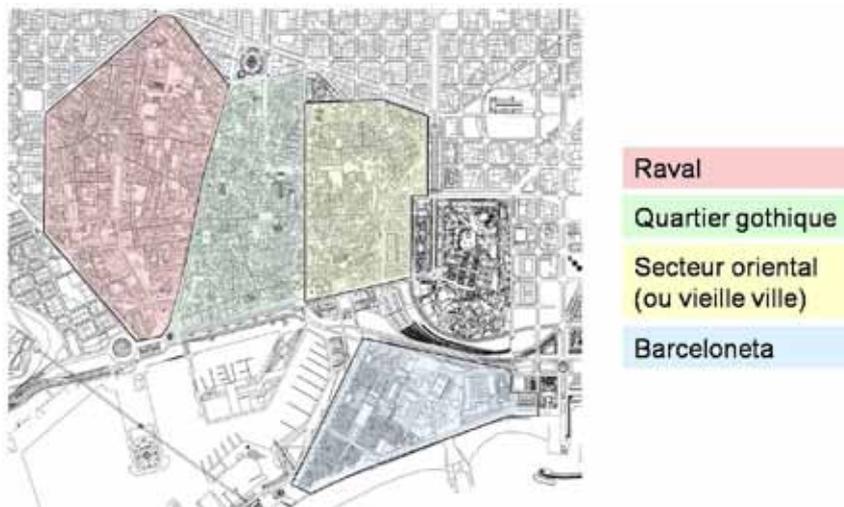
Le Plan Cerdà, 1859

« Le Partenariat Public Privé a permis la réussite de l'opération »

Les bases de la restauration

Le 3 avril 1979 eurent lieu en Espagne les premières élections municipales après quarante ans de franquisme. L'une des premières priorités du gouvernement municipal démocratique fut de commencer l'aménagement nécessaire afin de répondre aux problèmes urbanistiques.

Quatre quartiers homogènes furent définis et il fut demandé de réaliser un aménagement pour chaque quartier. Deux lignes de base furent établies : identification préalable et exhaustive de la réalité, et récupération des propositions fondées sur l'amélioration des conditions de vie des quartiers au moyen de la création d'espaces verts et d'équipements.



Les 4 quartiers homogènes du point de vue géographique et historique



Barceloneta: exemple de PERI en 1986 et la composition urbanistique réelle en 2005

Le modèle de gestion

Le plan ambitieux de régénération pour l'ensemble du district municipal porte le nom de Plan d'actions intégrales (PAI). Il fut créé lorsque la municipalité décida d'harmoniser les différents Plans Spéciaux de Réforme Intérieure (PERI) de transformation du centre historique de la ville qui avaient été approuvés après l'entrée en vigueur du Plan Général Métropolitain en 1976.

La municipalité était consciente que toute politique partielle et segmentée serait vouée à l'échec. C'est la raison pour laquelle elle décida en 1986 de désigner, en coordination avec le gouvernement de Catalogne, le quartier de Ciutat Vella comme Zone de Restauration Intégrée (ARI).

L'ARI a la fonction, outre son rôle de coordination entre les administrations, d'encourager la restauration privée dans les emplacements et les lieux d'intérêt architectural, historique et artistique, environnemental et social.

Pour mener à bien cette tâche, le Bureau de Restauration de Ciutat Vella (ORCV) fut créé par le biais d'une convention spécifique entre le ministère espagnol du Développement et le gouvernement de Catalogne. Ce bureau permet de coordonner le travail des équipes multidisciplinaires chargées de la restauration et de la conservation des bâtiments situés dans le quartier historique de Barcelone.

Afin de gérer une partie importante du domaine urbain du projet, la municipalité de Barcelone envisage la création d'une société mixte portant le nom de Promoció Ciutat Vella S.A. (PROCIVESA) sous la protection des lois de régime local.

Une société à capital mixte allait permettre une importante capitalisation initiale servant de matelas au rythme d'investissement nécessaire.

Les statuts de la société permettaient son endettement à moyen et long terme, de sorte qu'un important investissement initial pouvait entraîner un retour progressif du capital et des intérêts. Ainsi, les finances municipales se voyaient moins touchées par l'impact d'un vaste programme coûteux.

Par ailleurs, une entreprise privée permettait de prendre des décisions plus rapidement que l'administration. Une société mixte offrait également une autre possibilité, celle pour le marché public de pouvoir réaliser des actions sur le marché privé, d'acheter de vendre des biens immobiliers et ainsi de récupérer une partie des plus-values éventuellement générées par l'important investissement municipal.

Les partenaires idéaux furent recherchés. Les sociétés de services monopolisant les réseaux de distribution de l'énergie électrique, de l'eau, du gaz, du téléphone, etc. furent invitées à participer en raison de leur capacité financière, de leur présence sur le territoire et de la nécessité de coordonner les projets de restructuration urbanistique en restaurant et en améliorant les réseaux de services.

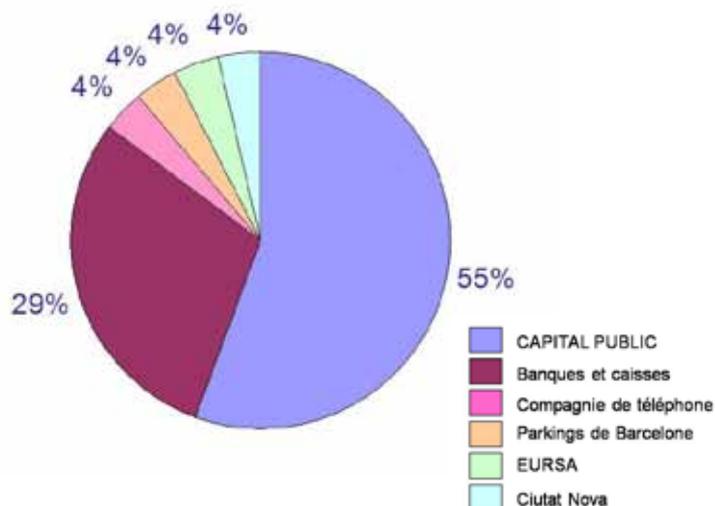
Ces compagnies furent invitées à acheter des parts de grands opérateurs financiers catalans et espagnols. De même, une société de parkings et de services et une entreprise de travaux publics furent invitées à devenir actionnaires, ainsi qu'une société créée par les organismes commerciaux et économiques du centre historique de Barcelone.

La Diputació de Barcelone s'est également montrée intéressée à participer aux travaux de conservation du centre historique.

Les avantages de la société d'économie mixte

- // Possibilité d'une importante capitalisation initiale
- // Endettement à moyen et long terme par le biais de la Société Anonyme
- // Rapidité accrue dans la prise de décisions
- // Possibilité pour le secteur public d'opérer sur le marché privé

Le capital social de PROCIVESA



Procivesa et Foment de Ciutat Vella

Le 22 juillet 1988, le conseil municipal de Barcelone approuva en session plénière la constitution de cette société à capital mixte et, deux mois plus tard, la société Promoció Ciutat Vella, S.A. fut créée.

Son capital social fut établi à 16,5 millions d'euros. La municipalité de Barcelone, qui apporta 53 % du capital, disposait ainsi de la majorité des parts de la nouvelle entreprise et du contrôle sur celle-ci.

La société Procivesa fut créée à la condition de respecter une dépendance absolue des organes du gouvernement municipal et sous la garantie d'honorer tous les engagements nécessaires au déroulement de sa mission.

L'objectif principal consistait à concentrer les investissements dans le quartier de Ciutat Vella sur une période de 14 ans.



Rambla del Raval - Exemple de réaménagement

Bilan de l'investissement PROCIVESA



Les missions de PROCIVESA

- // Études d'urbanisme
- // Élaboration de projets de re parcellement, d'expropriation ou de compensation
- // Acquisition de terrains et de bâtiments
- // Exécution des travaux d'infrastructure, de construction, de restructuration et de restauration
- // Aliénation de terrains et de bâtiments
- // Acquisition, transmission, construction, modification et extinction de tous les droits sur les biens mobiliers et immobiliers
- // Mise en place de conventions avec des personnes et des organismes de toutes sortes
- // Réception d'aides et de subventions

Avec l'accord du conseil municipal de la ville de Barcelone en session plénière, une nouvelle société portant le nom de Foment de Ciutat Vella fut créée en 1999. Son objet social était le suivant :

- Intervenir directement ou indirectement en tant que promoteur pour la régénération urbanistique de Ciutat Vella
 - Développer la planification urbanistique et la gestion du sol afin de créer de nouveaux espaces publics (rues, places et parcs), des équipements de quartier (centres sociaux, écoles primaires, écoles, salle omnisports, etc.) et de nouvelles résidences
 - Lancer la création de nouveaux équipements
 - Adapter les caractéristiques des résidences (dimensions, distribution, services, etc.) aux besoins actuels
 - Promouvoir la restauration intégrale ou partielle des immeubles et/ou résidences et des locaux dans le cadre d'une politique intégrale de revitalisation et de régénération du quartier
 - Promouvoir le quartier de Ciutat Vella en tant que centre commercial et point d'intérêt ludique, culturel et touristique
 - Encourager l'activité économique du quartier et réactiver les zones commerciales



El Pou de la Figuera: aménagements d'espaces publics et d'équipements à usage social

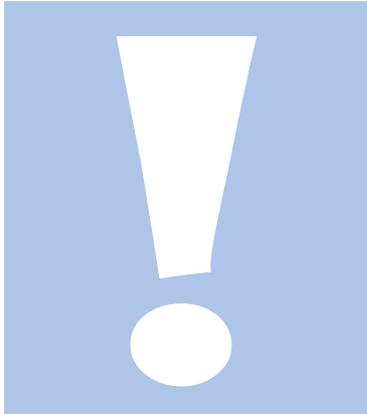
Conclusions de l'expérience

«*Consensus entre les agents sociaux : associations d'habitants du quartier, institutions, tissu économique du territoire, etc.*»

«*Apport de ressources économiques importantes*»

«*Implication d'autres administrations*»

«*Volonté politique affichée de la part de la municipalité d'être à la tête du processus*»



Des précisions ont été apportées sur les aménagements : pour la revalorisation du front de mer, la circulation automobile a été aménagée en souterrain, de manière à laisser la surface libre à la circulation piétonne, à l'amélioration du commerce, etc. Toutefois, ce choix a impliqué d'importants investissements.

Concernant le relogement, cela a été un travail de concertation de longue haleine et diverses procédures ont accompagné ce processus, la facilitation de l'accèsion à la propriété notamment.

Une question a été posée sur l'impact de la crise économique sur les projets d'aménagement. Si l'investissement public a quelque peu diminué, l'investissement privé s'est maintenu. Durant la période 2007 à 2011, 20 000 milliards d'euros ont été investis dans tout Barcelone, et 15 000 milliards d'euros sont prévus pour la période 2011 à 2015.

Equipement public: le marché de Santa Catarina



Logements à financement public - Porte de Cambo



« Pour assurer l'opérationnalisation des projets et mettre en place le partenariat public privé, une SEM a été créée »



Un espace public du projet Paris Rive Gauche

Il y a maintenant près de 30 ans, la Ville de Paris et la Compagnie Nationale des Chemins de fer Français SNCF se sont rapprochées et ont créé une société avec pour objectif l'aménagement d'un territoire d'une superficie de l'ordre de 130 hectares, ce qui est considérable si l'on considère la superficie administrative de la capitale (104 km²) et le manque de terrains disponibles pour la construction et le renouvellement urbain dans Paris intramuros.

Ces terrains propriétés à 90% de la SNCF, étaient, jusque dans les années 1990, occupés par les voies ferrées d'une des gares parisiennes « la Gare d'Austerlitz » et des bâtiments industriels dont l'activité était déclinante.

La mutation possible de ce territoire constituait un formidable enjeu pour les deux partenaires qu'étaient :

- La Ville de Paris, porteuse de l'ambition d'un projet de renouvellement urbain avec des enjeux à l'échelle régionale avec un programme de construction de 2.500.000 m² ;
- la SNCF qui valorise ses terrains en les cédant à la SEMAPA (plus d'1 milliard d'euros).

A ces deux grands acteurs qui sont à l'origine du projet, s'ajouteront toute une multitude d'autres acteurs dont le secteur privé qui, par le biais des promoteurs, des investisseurs, des sociétés utilisatrices des surfaces de bureaux construites, assurent une part très importante (plus de 80%) du bilan économique de l'opération.

Nous sommes donc ici en présence d'un projet d'aménagement dont la collectivité locale, en l'occurrence la Ville de Paris, garde l'initiative et le contrôle tout au long de son déroulement avec le souci de l'intérêt public. C'est aussi une opération qui s'inscrit totalement dans la dynamique de notre économie nationale avec la très forte présence du secteur privé, comme acteur incontournable.

Le bon déroulement de ce partenariat et la prise en compte des intérêts réciproques du secteur public et du secteur privé est de la responsabilité de l'organisme aménageur que je représente.

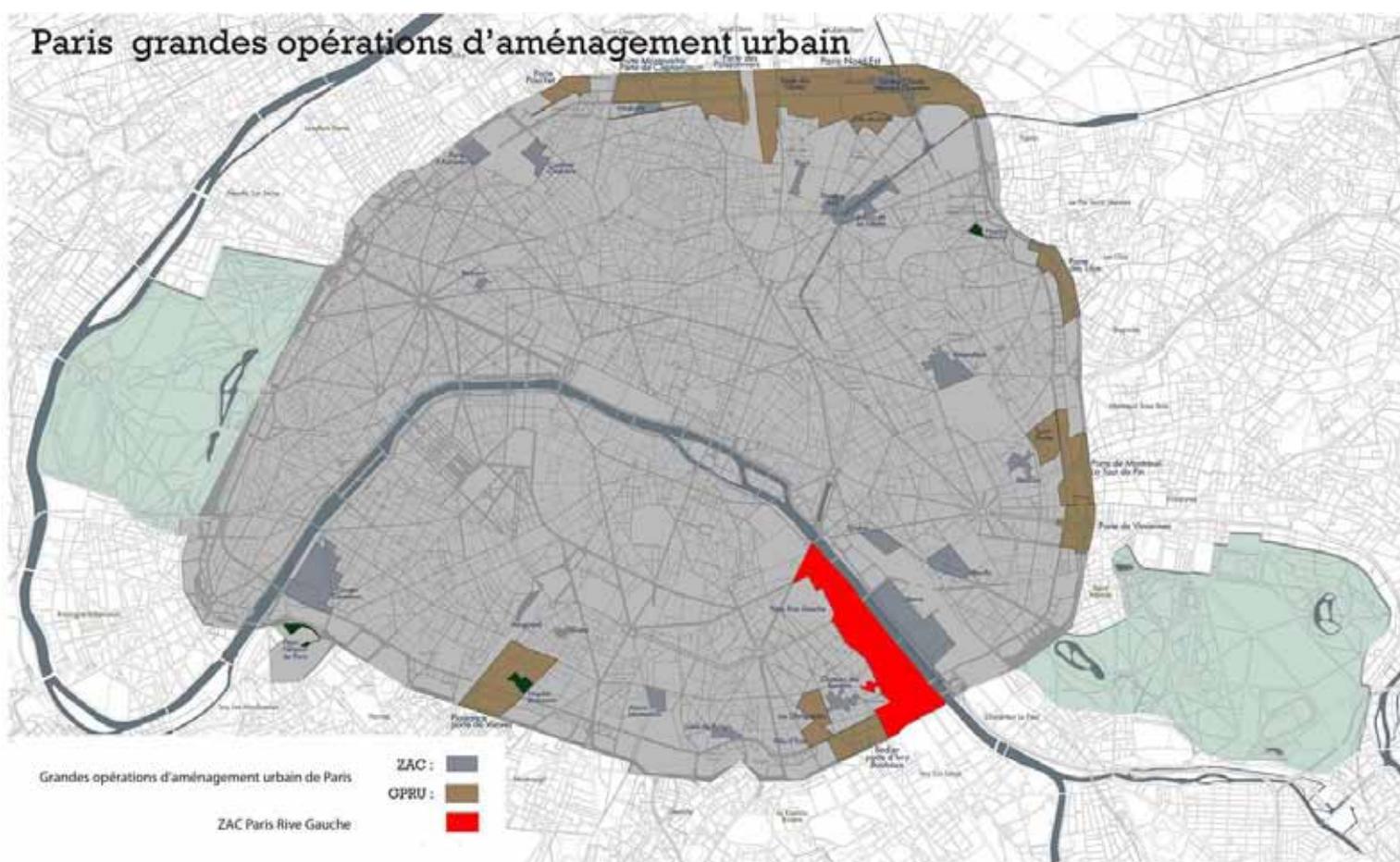
« Un projet d'aménagement dont la collectivité locale garde l'initiative et le contrôle tout au long de son déroulement avec le souci de l'intérêt public »

L e contexte parisien

LES PROJETS URBAINS DANS PARIS

On voit que les projets en cours à Paris se situent principalement en périphérie sur des terrains de friches industrielles ou d'emprises ferroviaires.

On mesure l'opportunité exceptionnelle que représente Paris Rive Gauche en bordure de Seine, proche du cœur historique, en limite de la capitale avec des dessertes vers les voies rapides, les autoroutes, les aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle.



LE SITE EN 1991

- Un territoire en mutation avec le déplacement des activités industrielles hors de Paris.
- Un territoire pratiquement sans habitants et « HORS LA VILLE ».
- L'opportunité de reconquérir presque 3 km de bord de Seine.
- Un propriétaire qui maîtrise 90% des terrains : la SNCF.

A partir de ce constat, les responsables politiques de Paris ont depuis 1991 mis en œuvre une opération de renouvellement urbain que l'on pourrait comparer aux grands travaux d'Haussmann au XIXe siècle.

Les outils «opérationnels»

LE CADRE ADMINISTRATIF DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

En France, et particulièrement depuis la mise en place des lois de décentralisation votées dans les années 1980, le législateur donne beaucoup de pouvoirs aux collectivités locales et donc aux Maires des villes, notamment dans le domaine de l'urbanisme où l'initiative et les choix des élus locaux sont prépondérantes.

Pour toutes les opérations d'aménagement en cours à Paris, le Maire et le Conseil Municipal (élus au suffrage universel pour une période de 7 ans), dans le cadre de leurs prérogatives et attributions, déterminent pour chaque opération :

- Les grandes orientations du projet urbain,
- La programmation générale des fonctions,
- Le cadre juridique et l'outil opérationnel mis en place pour conduire sa politique.



Le site en 1991



Le site aujourd'hui

Pour l'opération d'aménagement de Paris Rive Gauche, la procédure administrative retenue par la Ville de Paris pour la mise en œuvre du projet est celle de la ZAC – Zone d'Aménagement Concerté. Cette procédure est toujours initiée par la puissance publique dans un but d'intérêt général. Pour sa réalisation, il peut être choisi le mode de la régie directe ou celui de la concession à un opérateur public ou privé à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.

LES GRANDES ORIENTATIONS DU PROJET D'AMENAGEMENT

Lors de l'engagement de l'opération en 1995, la Ville de Paris a fixé à la SEMAPA cinq objectifs majeurs :

- La création d'emplois à l'est de la capitale par la construction d'un pôle de bureaux de l'ordre de 745 000 m², ce qui représente 60 à 62 000 emplois au terme de l'opération. On assiste ainsi à une évolution notoire des centralités parisiennes, puisqu'il s'agit de rééquilibrer le centre de gravité de la capitale vers l'est.
- Relier le 13^{ème} arrondissement à la Seine par la couverture des voies ferrées et les liaisons perpendiculaires à cette couverture.
- Assurer le développement économique de la capitale avec la création d'un pôle tertiaire qui doit inscrire ainsi la capitale dans un contexte de concurrence avec les autres grandes villes européennes: Londres, Francfort, Milan,...
- Créer une mixité urbaine. A côté des immeubles de bureaux créateurs d'emplois, nous réaliserons ici 7 500 logements, soit la possibilité d'héberger 20 à 25 000 habitants. Parallèlement, sont réalisés les équipements publics nécessaires à la vie des quartiers : écoles, crèches, résidence pour personnes âgées, etc. ainsi que deux grands équipements nationaux : la Bibliothèque nationale de France et le pôle universitaire.
- Enfin, l'opération Paris Rive Gauche est conduite depuis maintenant plusieurs années selon les principes du développement durable. Il est donc imposé aux constructeurs des différents programmes :
 - De réduire des émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre en limitant la consommation d'énergie pour le chauffage et la climatisation des immeubles.
 - De recourir aux énergies renouvelables et, en particulier, à la production d'eau chaude à base de panneaux solaires « thermiques » et de produire de l'énergie à base de panneaux solaires « photovoltaïques ».
 - De récupérer les eaux pluviales en toiture des immeubles pour l'arrosage des espaces verts et des plantations ;

A ces critères environnementaux il importe d'ajouter l'aspect plus sociétal du développement durable avec la création de procédures de concertation avec les associations, les habitants, les usagers du quartier, etc. Cette concertation a été mise en place dès le début des opérations car nous essayons toujours de négocier les projets avec les riverains afin d'intégrer leurs demandes le mieux possible. L'habitant d'un quartier n'est-il pas en effet le mieux placé pour juger de son cadre de vie ?

Aménagements du quartier Tolbiac

Bâtiments du quartier Tolbiac, architecte Rudy Ricciotti



Les missions de l'aménageur

// Acquérir les terrains

// Développer les études urbaines, paysagères, architecturales

// Réaliser les ouvrages en infrastructures (dont la couverture des voies ferrées SNCF sur plus de 25ha)

// Céder les droits à construire

// Assurer la gestion financière de l'opération

// Assurer l'information des habitants et l'animation des quartiers pendant la phase de réalisation des projets.

// La SEMAPA coordonne également les grands travaux d'infrastructures et équipements publics réalisés par d'autres collectivités locales (BnF, rénovation de la gare d'Austerlitz, pôle universitaire, ...)

LA DYNAMIQUE DU PROJET URBAIN

Si les orientations principales du projet urbain relèvent bien de l'initiative et de la compétence de la collectivité locale, l'administration n'est pas en charge du développement et de la réalisation du projet lui-même. C'est pourquoi cette mission a été confiée par la collectivité à la SEMAPA en 1991 dans le cadre d'une « Convention publique d'aménagement », pour une durée de 25 ans, la durée de réalisation de l'opération Paris Rive Gauche. Aujourd'hui, cette « désignation » nécessiterait, conformément à la législation française et aux directives de l'Union Européenne, une mise en concurrence.

La SEMAPA – Société d'Économie Mixte d'Aménagement de Paris – est une société anonyme de droit privé dont la Ville de Paris est l'actionnaire majoritaire. Un élu du Conseil de Paris en assure la présidence. Les partenaires associés de la Ville de Paris sont :

- La SNCF propriétaire de 80% des terrains que nous aurons à acquérir ;
- L'État et la Région Île-de-France compte tenu de l'impact de l'opération Paris Rive Gauche dans les grands équilibres régionaux (construction de 2 millions de m² à l'est de la capitale), l'État au titre des deux équipements majeurs de l'opération d'aménagement : la Bibliothèque nationale de France inaugurée en 1996 et un pôle universitaire de 30 000 étudiants ;
- Un constructeur et gestionnaire de logements sociaux pour aider au relogement des personnes expropriées pour réaliser l'opération d'aménagement.

La collectivité locale est actionnaire majoritaire et garde donc l'initiative du projet. Elle réunit autour d'elle les grands acteurs qui contribueront à la faisabilité et au bon déroulement de l'opération, notamment dans une perspective d'insertion du projet d'aménagement Paris Rive Gauche dans un enjeu territorial « régional » celui du « Grand Paris » et de la Région Île-de-France.

La SEMAPA, créée en 1985, rassemble 70 personnes (architectes, ingénieurs, juristes, comptables, contrôleurs de gestion, administratifs, etc.).

Les outils réglementaires

LE PLAN LOCAL D'URBANISME

Le support réglementaire de l'intervention de la collectivité est le Plan Local d'Urbanisme. Il fixe les grandes orientations du schéma d'aménagement mais conserve une grande marge de souplesse et de flexibilité pour permettre l'adaptation permanente du projet aux évolutions d'une opération qui s'étalera sur plus de 25 ans.

Le PLU ne constitue pas seulement un outil « réglementaire », il donne un cadre qui exprime clairement les ambitions et les objectifs de la collectivité dans un programme global de développement économique, social et culturel.

Pour l'aménageur, cette souplesse du PLU est essentielle. Les grands programmes d'aménagements reposent en effet sur la concertation d'une multiplicité d'acteurs dont les intérêts sont parfois contradictoires. Dans l'exercice de ses missions, l'aménageur devra ainsi « négocier » avec les différents acteurs du projet : propriétaires fonciers, promoteurs, investisseurs, architectes, administrations, etc.

L'aménagement des quartiers de Paris Rive Gauche et l'implantation des équipements se font naturellement en totale coordination avec l'ensemble des documents d'urbanisme d'échelles différentes qui organisent l'aménagement du territoire. Règlements nationaux, schéma Directeur d'Aménagement de la Région Île-de-France, orientations d'urbanisme du « Grand Paris », etc.

LE PLAN CLIMAT

Depuis maintenant plus de 5 ans (2007), la Ville de Paris s'est engagée dans un programme ambitieux qui inscrit l'ensemble de ses projets immobiliers ou d'urbanisme dans une optique de développement durable LE PLAN CLIMAT DE PARIS.

Masséna, Ecole d'architecture de Paris Val de Seine
Architecte Frédéric Borel

Masséna,
L'université dans la ville



Le programme et le bilan financier

LE PROGRAMME

Sur un périmètre administratif de 130 hectares, le programme immobilier de Paris Rive Gauche se développe sur un territoire de l'ordre de 70 hectares d'emprises foncières constructibles et il doit permettre la réalisation de près de 2,5 millions de m². Le programme illustre bien la volonté municipale d'une mixité urbaine dans ce nouveau quartier de Paris.



Vue du site

Logements	585 000 m ² représentant 7 500 unités dont 1 000 logements étudiants
Bureaux	745 000 m ² soit 60 à 62 000 emplois
Équipements privés, commerces, locaux professionnels :	405 000 m ²
Équipements publics	650 000 m ² , dont 250 000 pour la Bibliothèque nationale de France et 210 000 pour l'université
Equipements publics locaux écoles, crèches, gymnases, etc.	55 000 m ²
Parcs et jardins	10 hectares

BILAN FINANCIER

Le Bilan de l'opération fin 2011 est de l'ordre de 4,2 milliards d'euros, soit 5,5 milliards de dollars US pour une période de l'ordre de 30 ans (1991 – 2020). L'objectif de l'opération vise à un équilibre des produits et des charges sans viser un bénéfice distribuable aux actionnaires.

D'une manière «classique», le financement des dépenses de l'opération d'aménagement est assuré par les recettes provenant de la cession des terrains et des droits de construire aux opérateurs et promoteurs privés ainsi que par la cession à la Ville de Paris des emprises publiques (voiries, espaces publics et terrains pour réaliser les équipements à sa charge : écoles, crèches, résidences pour personnes âgées, etc.).

Compte tenu du décalage entre les dépenses (acquisition des terrains, réalisation des travaux d'infrastructures, rémunération des coûts d'études, etc.) et les recettes (vente des terrains et droits de construire) la SEMAPA recourt à des emprunts souscrits auprès de banques (établissements nationaux ou et internationaux). La Ville de Paris garantit les emprunts souscrits auprès des banques à hauteur de 80%.

Depuis le début de l'opération (1991), la SEMAPA a souscrit deux emprunts en 1992 et 1996 d'un montant respectif de 250 M€ et 215 M€. Ces deux emprunts sont effectivement remboursés.

En 2010 SEMAPA a souscrit un troisième emprunt pour un montant de 215 M€ et pour une durée de 6 ans.

L'examen du bilan de l'opération montre que la qualité du projet d'aménagement et une programmation « en phase » avec la demande des acteurs économiques dans un contexte de concurrence avec d'autres offres sur Paris et la Région Île-de-France, permettent d'obtenir du secteur privé des recettes qui représentent plus de 75% du bilan global.

Ces recettes financent donc l'essentiel des dépenses d'aménagement et visent à équilibrer l'opération. En conclusion, le financement de l'opération est assuré sans contribution directe de la collectivité locale qui aura gardé, tout au long de sa réalisation, la maîtrise du développement de son territoire.

La mise en œuvre du projet d'aménagement

COUVRIR LES VOIES FERREES POUR ASSURER LA CONTINUITE URBAINE

Ce qui caractérise Paris Rive Gauche est l'origine des terrains sur lesquels se développe l'opération. Il s'agit d'emprises ferroviaires et industrielles, d'une superficie de l'ordre de 130 hectares, qu'il est possible de restructurer. La localisation de ces terrains dans Paris constitue un atout indéniable : la gare d'Austerlitz, à la tête du projet, est située à moins de 3 km du cœur de la capitale (l'île de la Cité et Notre-Dame). Le site longe la Seine sur plus de 2 km.

Le projet d'aménagement consiste à réduire l'emprise ferroviaire et à construire une dalle au-dessus des voies ferrées conservées. Réalisée sur cette dalle, l'avenue de France constitue « l'armature » du projet urbain. A partir de cette nouvelle avenue, des rues perpendiculaires permettent d'assurer la liaison et la continuité urbaine entre les quartiers existants du 13ème arrondissement et les bords de la Seine. Sur ce territoire, où, à l'origine, une soixantaine d'hectares étaient occupés par des voies et des installations ferroviaires, seules sont conservées celles qui sont strictement nécessaires au fonctionnement de la gare d'Austerlitz et à son développement à moyen terme. (De 15 millions de voyageurs annuels aujourd'hui, cette gare devrait passer à 40 millions en 2040). 28 hectares de voies et d'installations ferroviaires étant conservés, 32 hectares sont donc libérés pour d'autres fonctions.

Couverture de la voie ferrée



Relier le 13ème arrondissement à la Seine



LA COORDINATION ARCHITECTURALE



Coordination architecturale: à gauche les esquisses de 1995, à droite la réalisation en 2009

La conception urbaine du projet Paris Rive Gauche est assurée par des « architectes coordonnateurs » désignés à l'issue de concours organisés par la SEMAPA. L'architecte coordonnateur a pour mission de concevoir l'organisation spatiale des quartiers dans le cadre des grandes options fixées à l'origine du projet et érigées en règle dans le Plan Local d'urbanisme.

Pour Paris Rive Gauche, nous avons fait le choix de «démultiplier» la maîtrise d'œuvre urbaine. Ainsi, nous n'avons pas un « architecte en chef » en charge de l'établissement du projet pour une durée de 20 à 25 ans. Nous

avons à ce jour, dix architectes coordonnateurs en charge pour chacun d'un « territoire » de Paris Rive Gauche. Plusieurs raisons guident ce choix:

- Éviter une vision trop « unitaire » et donc « réductrice » de la conception urbaine d'un territoire significatif à l'échelle de la capitale.

- Prendre en compte la spécificité des différents quartiers

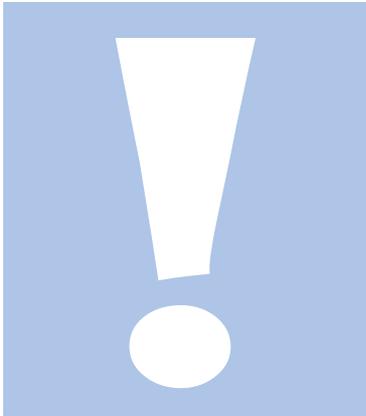
L'architecte coordonnateur ne construit pas les bâtiments, mais il a pour mission l'organisation spatiale du quartier sur lequel il travaille.

- Répartition des espaces publics et espaces privés ;
- Définition des « règles du jeu » applicables à chacun des programmes de construction contenus dans les cahiers des charges ;

- Répartition des programmes en liaison avec l'aménageur en privilégiant la mixité des fonctions.

S'il ne construit pas les bâtiments, l'architecte coordonnateur est, par contre, le maître d'œuvre et le concepteur des espaces publics et de voiries du quartier sur lequel il travaille. L'architecte coordonnateur établit donc les cahiers des charges : urbaines, architecturales, paysagères qui formeront les « règles du jeu » qui s'imposeront à chacun des architectes en charge de concevoir et réaliser chacun des bâtiments du quartier.

Les « règles du jeu » étant définies, un processus de « négociation » est mis en place entre l'architecte coordonnateur, l'architecte d'opération et son maître d'ouvrage. La SEMAPA est en effet plus favorable à un principe de « négociation » entre l'architecte coordonnateur et les architectes d'opération, qu'à la définition par le premier de règles strictes et figées destinées à être appliquées par le second.



Le montage de projet et l'existence même d'une structure dédiée à l'aménagement d'un territoire de projet a particulièrement intéressé la salle. Il a été souligné que la procédure de ZAC utilisée a permis de laisser à l'aménageur une marge de manoeuvre, en ne fixant que les axes structurants. Cette flexibilité était nécessaire compte tenu de la durée prévisionnelle du projet de 25 à 30 ans.

Il a été également remarqué que ce projet a pu être réalisé parce qu'il existait déjà un arsenal de mesures réglementaires et d'outils opérationnels (PLU, ZAC, etc.), ainsi que des moyens financiers de la part de la collectivité. Il apparaît alors important de ne pas chercher à copier ce modèle mais plutôt de s'inspirer de la démarche en l'adaptant au contexte tananarivien.

Conclusions de l'expérience

«L'aménageur dispose d'un pouvoir d'actions et de décision important accepte de redistribuer et de partager ce pouvoir avec tous les acteurs du projet

«Les marges de souplesse et d'évolution des projets urbains sont devenues une condition nécessaire pour adapter des projets aux évolutions structurelles»

« Pour financer l'aménagement de nos villes, il faut désormais que les risques soient répartis entre le plus grand nombre d'acteurs associés au travers de partenariats »

«Il faut assurer la comptabilité de cette démarche avec le fonctionnement de la démocratie locale qui nécessite que soient garanties la transparence, la consultation et l'adhésion des habitants»

Nous avons eu le plaisir de voyager hier en premier lieu au cœur de New York pour découvrir la formidable transformation de la voie ferrée abandonnée dans le quartier de Chelsea ; nous avons pu apprécier également le réaménagement du front de mer de Barcelone à travers des opérations de relogement et de restructuration urbaine dans le respect de la concertation publique pour avoir l'adhésion volontariste de la population ; et enfin nous avons pu découvrir l'aménagement de Paris Rive Gauche à travers l'exemple des écoquartiers et l'aménagement harmonieux entre services publics, espaces verts et aménagements urbains. Les présentations faites hier sur ces projets phares qui ont participé à façonner ces trois villes sous forme de témoignage et de benchmark nous ont montré le principe de refaire de la ville sur la ville à travers du réaménagement urbain. Et au nom de la Commune Urbaine d'Antananarivo, nous réitérons nos remerciements aux trois experts internationaux, Peter, Carles et Gilles, qui nous ont apporté la chance de faire ces découvertes. Nous remercions également la Région Ile-de-France pour avoir rendu possible la tenue de ce séminaire international et nous avoir permis de nous approprier ces riches échanges.

Ce jour, c'est la ville Antananarivo que nous allons parcourir et je suis heureuse de vous présenter les intervenants d'Antananarivo qui aborderont les enjeux du développement urbain de notre ville. Dans ce cadre, la Commune Urbaine d'Antananarivo a souhaité donner la parole à différents acteurs de l'urbain car nous sommes convaincus, comme ce qu'a annoncé M. le Président de la Délégation Spéciale hier, que c'est ensemble, et main dans la main, toutes les parties prenantes du développement urbain, que nous construirons la ville de demain. Aussi écouterons-nous des directeurs de la Commune Urbaine d'Antananarivo, des techniciens de l'Institut des Métiers de la Ville, la structure qui met en œuvre la coopération entre la Région Ile de France et la Commune Urbaine d'Antananarivo, mais également un architecte-urbaniste indépendant ainsi qu'un ingénieur du Bureau de Protection de la Plaine d'Antananarivo (le BPPAR), structure rattachée à la Vice Primature en charge de l'Aménagement du Territoire. Et cet après-midi, la Vice Primature nous brossera très brièvement la politique générale de l'Etat en termes d'aménagement du territoire et partagera avec nous les outils de planification urbaine.

Chacun d'entre eux nous donnera quelques clés de compréhension de la Cité des Milles et nous proposera une lecture particulière des enjeux de la capitale. Car Antananarivo n'est pas une ville comme les autres ; il suffit de se confronter à ses collines - c'est une ville collinaire - d'admirer ses rizières à travers l'agriculture urbaine et d'observer sa plaine urbanisée et en voie d'urbanisation pour comprendre que les défis de son développement urbain sont de taille et de longue haleine. Nous avons pu apprécier hier qu'il fallut plusieurs années pour ces trois villes pour réussir les aménagements qui ont été exposés.

Pour ne citer que quelques-uns des défis: trop souvent, les journaux de la capitale relatent les terribles inondations que nous venons de vivre dernièrement dans la ville dite basse et, si de nombreux progrès ont été faits, la question de l'hydraulique et de l'assainissement reste entière aujourd'hui.

Les spécificités de notre ville se lisent aussi à travers son patrimoine, que nous cherchons à préserver tant pour sa valeur historique que pour sa valeur identitaire que ce patrimoine représente, pour valoriser l'attrait touristique d'Antananarivo et en faire une destination à part entière à travers les « mille raisons d'aimer la ville des Milles».

Une autre thématique que nous souhaitons aborder est celle de la mobilité urbaine avec la volonté de doter notre capitale d'un système de déplacement adapté, à travers le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine, le PAMU.

Enfin, aménager une ville coûte cher et ce sont de nouvelles solutions que nous devons trouver ensemble pour rendre possibles les projets structurants et l'équipement de notre ville.

C'est de tous ces éléments que nous souhaitons aujourd'hui débattre avec vous, à mettre en regard avec les villes que nous avons découvertes hier, pour imaginer ensemble le visage de demain de la ville d'Antananarivo, en particulier sur les deux sites du lac Anosy et du marais Masay. Et nous donnons la parole aux différents intervenants.



Antananarivo, entre collines et rizières (tiré de Plan Bleu/Plan Vert)

Comme toutes les grandes métropoles du monde, Antananarivo fait face au défi de son développement urbain et se questionne sur les directions qu'il doit prendre pour s'assurer un avenir durable. Vaste questionnement pour lequel il s'agira ici de donner quelques pistes de réflexion, d'aborder les principales problématiques que la ville doit prendre en compte et de dépeindre ainsi un tableau global des questions inhérentes au développement urbain pour lesquelles les acteurs de l'aménagement du territoire apportent et doivent apporter des éléments de réponse.

Dans quel cadre et quel contexte la réflexion sur le développement urbain peut-elle se mener à Antananarivo ?

Les responsables et autorités qui gèrent la ville doivent faire face à une situation complexe au quotidien. Nombre d'habitants de la Commune Urbaine d'Antananarivo connaissent d'importants problèmes d'accès aux services de base (électricité, eau potable, assainissement, gestion des déchets). Les quartiers sous-équipés de la CUA sont en général des quartiers informels composés d'habitat spontané, illicite (absence de permis de construire) et précaire. Ce sont les « bas-quartiers » de la ville d'Antananarivo, historiquement situés dans la plaine. Du fait du manque d'équipements dans ces quartiers par rapport au nombre d'habitants qui y vivent, on parle souvent de surdensité pour évoquer finalement l'importante promiscuité qui y règne. Si la densité moyenne de la ville est de 250 hab / ha en moyenne, elle peut atteindre jusqu'à 700 hab/ha dans certains quartiers et cela devient problématique quand ces quartiers ne sont pas, ou mal équipés en services de base.

Indicateur de pauvreté, la présence de ces quartiers informels révèle également des dysfonctionnements en termes de gestion du foncier. La structure des terres et la façon de traiter les domanialités posent d'importants problèmes et malgré les immenses efforts fournis par le département ministériel en charge du domaine, ceci s'avère très insuffisant.

«Antananarivo doit miser sur la planification stratégique et dessiner la ville»

Quelles directions pour le développement urbain ? Maintien de l'agriculture urbaine, développement économique, équité sociale

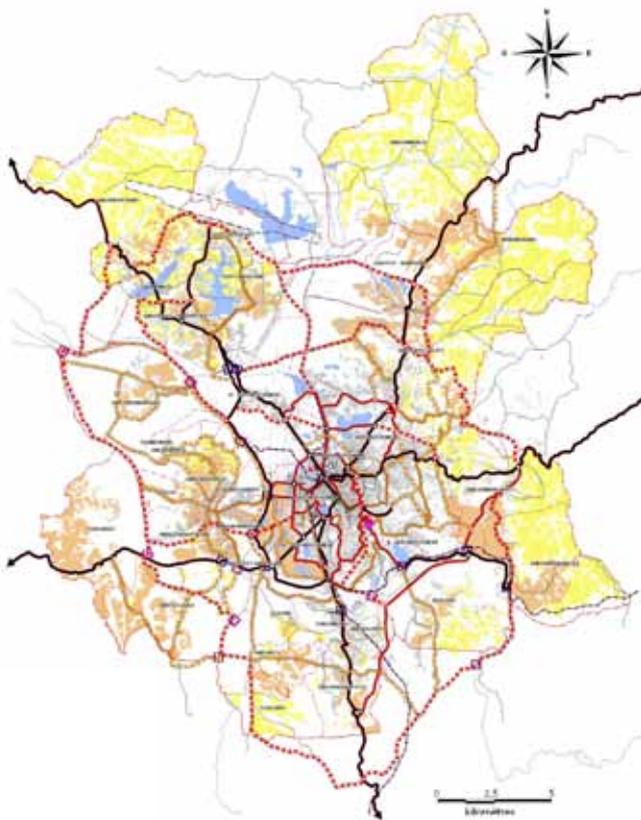
Par **Andriamasoandro RAJAONARY**
et **Arinesa RAFANOHARANTSOA**

Directeur du Patrimoine et du Développement Urbain (CUA)
Consultant architecte - urbaniste

La présence de ces quartiers accompagnée d'une forte congestion de la ville amène souvent les responsables à parler de « saturation » de la ville d'Antananarivo. C'est d'ailleurs le constat du Plan d'Urbanisme Directeur (PUDi) approuvé en 2004, document de planification élaboré à l'échelle de l'agglomération. Pour palier à ce phénomène de « saturation », le PUDi propose quelques orientations, notamment en matière d'infrastructures, mais qui restent difficilement mises en œuvre, faute de moyens. Par exemple, le PUDi fait mention d'importants projets de voirie : 90km de nouvelles voies, nouveaux ponts, nouveaux tunnels mais ces réalisations restent très chères. A titre de comparaison, la construction du boulevard de l'Europe d'un linéaire de 9km a coûté 18 milliards d'Ariary, quand le budget annuel de la CUA est de l'ordre de 25 milliards d'Ariary, avec un taux très faible pour l'investissement (10%).

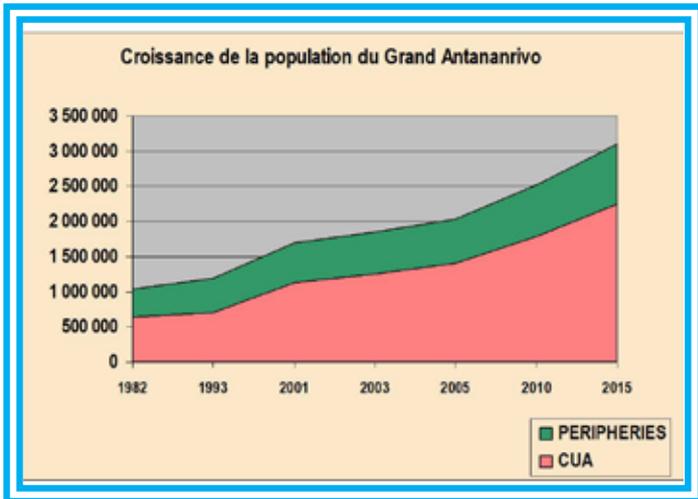


Canal d'évacuation à Besarety, dit «bas-quartier»



Projets de voies dans le PUDi

De plus, le PUDi reste difficilement applicable dans les zonages qu'il propose, le niveau de précision n'étant pas adapté. D'ailleurs, le Bureau des Projets de Promotion et d'Aménagement des Régions (BPPAR), un organisme rattaché à la Vice Primature en charge du Développement de l'Aménagement du Territoire, travaille à l'opérationnalisation de ce document. Pour gérer la planification de la ville à des échelles plus fines, l'outil afférent prévu par la loi est le Plan d'Urbanisme de Détail (PUDé). Le PUDé By Pass (Sud est de la ville) est aujourd'hui réalisé et approuvé, celui de la bretelle d'Ankadimbahoaka a été réalisé et est en attente d'approbation ; enfin un PUDé sur le boulevard de l'Europe est en cours d'élaboration. Ces documents sont donc centrés sur les axes routiers importants de la capitale pour éviter l'urbanisation anarchique de leurs alentours. En complément de ces « outils classiques » qui sont de la compétence de l'Etat, la Commune Urbaine d'Antananarivo a mis en place d'autres instruments pour planifier et gérer la ville : le « Plan Vert » approuvé par la Commune Urbaine d'Antananarivo en 2006 apporte une lecture paysagère et patrimoniale de la ville ; la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), approuvée en 2009, veille au respect du patrimoine de la ville.



Le thème de la planification vient interroger de manière plus large sur les capacités institutionnelles de la CUA pour la gestion de son espace. Les principaux outils de planification (PUDI et PUDé) sont encore de compétence étatique et malgré la décentralisation en cours, la collectivité ne possède pas suffisamment de prérogatives pour bien gérer la ville. Et s'il existe un Statut Particulier de la Commune d'Antananarivo, il n'est pas satisfaisant dans sa forme actuelle car il n'engage pas de prérogatives ou compétences particulières mais indique simplement que la collectivité est à la fois une commune et un département.

D'autre part, avec l'importante croissance urbaine en cours, les problématiques du développement urbain dépassent aujourd'hui largement les limites administratives de la CUA, pour s'étendre à l'ensemble des communes périphériques de l'agglomération. Et les tentatives d'intercommunalité qui se sont mises en place connaissent aujourd'hui des difficultés.

Les grands enjeux du développement urbain pour Antananarivo, dans une perspective internationale

Une problématique essentielle et transversale pour le développement urbain d'Antananarivo est de miser sur le transport urbain, en particulier le transport en commun. Les réalités de congestionnement auxquelles fait face la ville d'Antananarivo concernent d'ailleurs de nombreuses villes du monde. La Commune Urbaine d'Antananarivo s'est lancée dans un Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine et il est important de montrer par ce programme une réelle volonté et capacité d'innover : engager une dynamique de transfert modal et préparer les gens au changement. Les évolutions dans les autres villes du monde démontrent d'ailleurs que l'utilisation généralisée de la voiture individuelle en ville n'est pas une solution durable.

«Métro de surface à Curitiba»

Taxi be à Antananarivo



En ce qui concerne l'agriculture urbaine, elle fait, quant à elle, partie intégrante de l'identité d'Antananarivo. Comme le travail qui a été fait à Curitiba au Brésil, où les espaces verts sont pleinement associés au développement de la ville, Antananarivo pourrait miser sur la qualité de ses espaces verts, collines et rizières pour affirmer son identité.

Pour assurer l'équité sociale et le changement de l'image des «bas quartiers», leur rénovation pourrait s'envisager sur le modèle de ce qui a été fait à Medellin en Colombie, qui a lancé la transformation totale d'un bidonville par le biais d'équipements et infrastructures publics permettant de désenclaver ce quartier.

Enfin, pour libérer le potentiel économique de la ville, il apparaît important de travailler sur le commerce et de favoriser l'installation de commerces en rez-de-chaussée. Cette démarche pourrait permettre de cadrer les flux commerciaux qui s'exercent aujourd'hui dans l'espace public, du fait du manque de réflexion sur les équipements urbains, les mobiliers, etc. Un début de réflexion a été mené dans le cadre du PAMU avec les équipements d'abri bus qui génèrent des ressources financières par le biais de la pub et de l'installation de kiosques commerciaux sur les terminus.

*Curitiba
La ville verte*



*Medellin
Désenclavement d'un
bidonville par un escalator*



*Les kiosques parisiens
Le commerce dans l'espace
public*



Permettre et cadrer le développement urbain de la ville

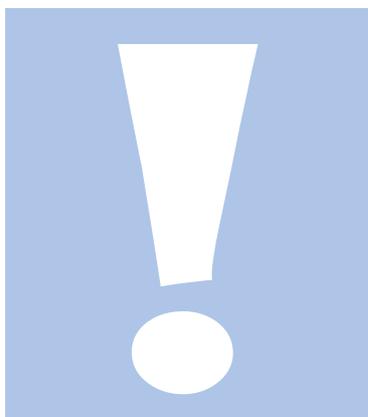
«Miser sur la planification stratégique et son opérationnalisation»

«Dessiner la ville et travailler à l'aide de l'urbanisme de projet»

«Le séminaire international de ce jour est une fenêtre qui s'ouvre sur l'urbain»

«Abolir les frontières entre les acteurs de l'urbain, les décideurs politiques, financiers, techniciens et citoyens»

«Favoriser les échanges d'idées»



La salle a réagi favorablement à l'idée de mettre l'accent sur les transports en commun. Il a été proposé de réfléchir au transport multimodal, par le transport ferroviaire par exemple, et peut-être à terme la mise en place d'un tramway. Toutefois, ce type de projet représentant un investissement et une maintenance très coûteux, il semble que la première étape pourrait être la structuration du système de bus et d'améliorer l'existant. Il a alors été rappelé que la Commune Urbaine d'Antananarivo s'est déjà engagé sur la mobilité urbaine, par le biais du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) initié en 2008. Un Plan de circulation urbaine et de stationnement est également en cours d'élaboration, qui permettra de répondre aux problèmes de congestionnement et d'améliorer les ressources financières par une politique tarifaire sur le stationnement.

Il a été mentionné à plusieurs reprises que l'agriculture urbaine est un atout pour l'identité de la ville d'Antananarivo et qu'il est important de la préserver, notamment face aux phénomènes de mitage qui surgissent, notamment autour de nouvelles infrastructures routières. Il a été proposé de travailler avec des infrastructures sur pilotis de manière à garantir la préservation des rizières. L'aspect social de l'agriculture urbaine a également été souligné : faire disparaître les rizières risque de déstructurer l'écosystème rural et social. Toutefois, il a été remarqué que la préservation de l'ensemble des rizières ne semble pas réaliste compte tenu du processus de remblaiement en cours. Il convient alors d'anticiper ce phénomène pour l'accompagner et d'assurer la préservation de certaines rizières, dans une stratégie paysagère, mais l'ensemble ne pourra échapper à l'urbanisation progressive. Finalement, la combinaison de la préservation de l'agriculture urbaine et la densification est la clé d'une ville durable. Il a alors été mentionné que la Commune Urbaine d'Antananarivo s'est dotée d'un Plan Vert pour la structuration des aspects paysagers de la ville.

Enfin, il a été souligné l'importance de la participation des citoyens dans la mise en œuvre des projets : information, mais également échange et propositions citoyennes que le Maître d'Ouvrage prend en compte pour améliorer le projet.

«Planifier et équiper le domaine public afin de capter les flux financiers»



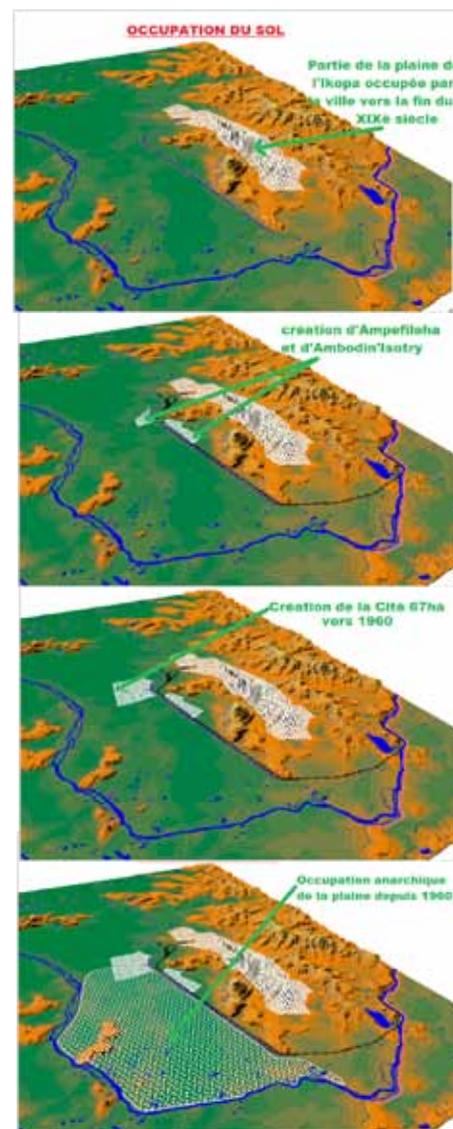
La Plaine inondable

La ville d'Antananarivo fut construite sur des collines. La plaine de l'Ikopa était sa principale zone d'extension, ce qui explique la vulnérabilité de la ville face à l'inondation. La protection de la plaine est ainsi indispensable avant toute urbanisation hors colline.

Pendant l'époque coloniale, la ville s'est développée peu à peu dans les zones basses autour des collines de la vieille ville, la plaine étant dédiée uniquement à l'agriculture. L'occupation du lit majeur de l'Ikopa a commencé en 1945 par la création des quartiers d'Ampefiloha et d'Ambodin'Isotry.

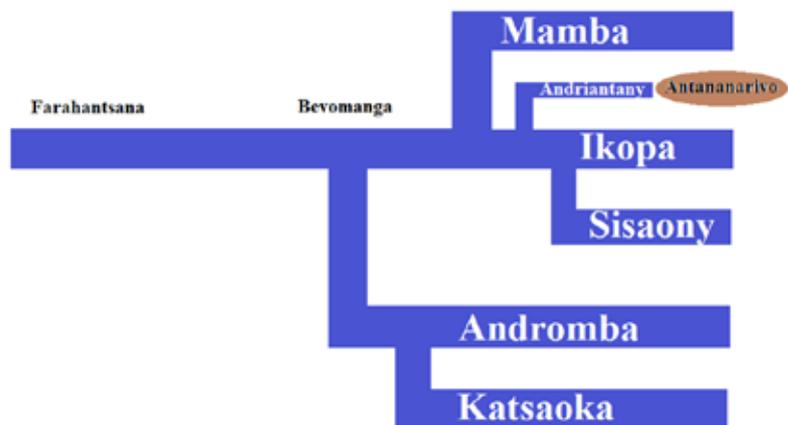
Le système a connu des contradictions. Après l'inondation de 1959, le premier remblai a débuté lors de la construction de la cité des 67ha. Depuis 1960, l'occupation anarchique de la plaine va en parallèle avec les programmes de protection de la plaine contre les crues. D'ailleurs, des quartiers comme Ambodin'Isotry sont inondés presque toute l'année.

Vers les années 1980 apparaissent des grandes zones industrielles et commerciales : ZITAL, Galaxie, puis Water Front,... entraînant de grands remblais et une urbanisation diffuse de la plaine sud. De nos jours, des constructions sur remblais illicites ont proliféré, la ville s'étend le long des routes nationales. L'urbanisation devient incontrôlable.



Evolution de l'urbanisation de la plaine depuis le 19ème siècle

«La plaine d'Antananarivo est inondable, une grande partie de l'agglomération aussi!»

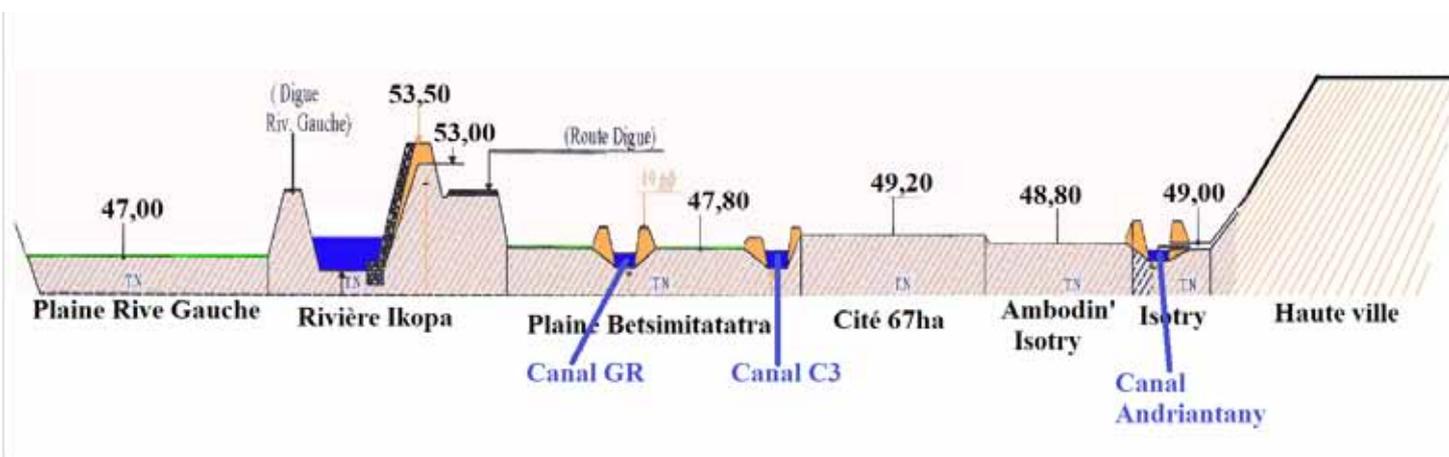


L'hydrographie à Antananarivo, vue schématique

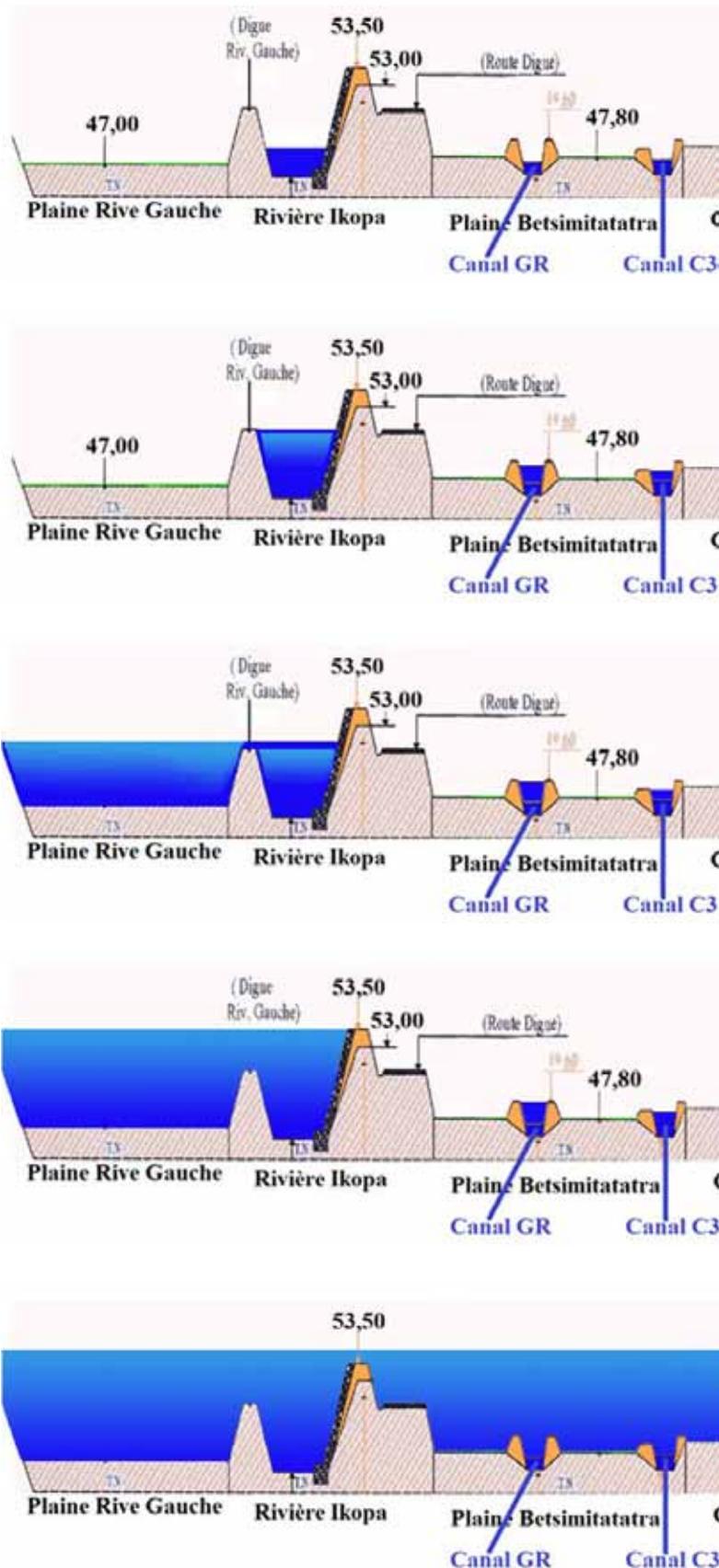
La plaine d'Antananarivo est le point de convergence de cinq rivières se réunissant en un seul cours d'eau: la rivière Ikopa. Ce dernier sort de la plaine par le déversoir naturel que constitue le seuil rocheux des chutes de Farahantsana. La caractéristique essentielle de ces rivières est que, suite aux endiguements, elles coulent au dessus de leur plaine d'inondation. Or, durant la saison de pluies, la mousson et les cyclones prennent naissance dans l'Océan Indien et arrosent abondamment ces montagnes et Antananarivo.

Les eaux pluviales proviennent des collines, traversent des canaux avant d'être laminées dans les bassins tampons (marais Masay, lac Anosy, casiers d'Anosibe et d'Andavamamba,...). Ensuite, ces eaux pluviales sont drainées par les canaux principaux (Andriantany, collecteur C3) avant d'être pompées à la station de pompage de débit $9\text{m}^3/\text{s}$, qui déversent les eaux pluviales dans la rivière Mamba, puis dans la rivière Ikopa. Ce débit de $9\text{m}^3/\text{s}$ est négligeable par rapport au débit total qui doit être évacué. Ainsi, l'eau pluviale s'accumule vers les plaines qui sont en train d'être remblayées.

Dans le futur, les constructions doivent se faire en hauteur ou bien sur des terrains correctement remblayés. Les zones inondables sont définies par les quartiers inondés lors d'une crue décennale. 30% de la surface de l'agglomération d'Antananarivo sont vulnérables à l'inondation. Cette catastrophe est aggravée par le remblaiement. Si le remblaiement continue sans qu'aucun aménagement ne soit fait, les eaux pourront monter jusqu'à 4 mètres de hauteur dans les périphéries pendant les pluies exceptionnelles (de fréquence 50 ans, 100 ans), et peuvent dépasser 2 mètres de hauteur dans la Commune Urbaine d'Antananarivo.



Coupe du système hydraulique de la plaine



Simulations de crues

Le curage et le regabaritage des canaux existants, ainsi que la construction de nouveaux canaux résolvent des problèmes ponctuels au niveau des zones et des quartiers concernés.

Par contre, ils sont insuffisants pour résoudre le problème d'inondation de la plaine d'Antananarivo. Pour atténuer l'inondation de l'agglomération, il faut commencer par endiguer des zones amont, rehausser les digues actuelles, actualiser périodiquement le modèle mathématique de l'écoulement des crues au sein de l'agglomération. Ensuite, il faut exécuter les travaux prioritaires identifiés par le biais de modèles mathématiques et approfondir les études hydrauliques dans les projets d'aménagement et les projets routiers futurs.

Actuellement, la condition préalable à une urbanisation durable d'Antananarivo est la protection contre l'inondation. Avec l'augmentation des remblais illicites sur les vals d'inondation (plaines inondées en cas de crues exceptionnelles pour protéger Antananarivo de l'inondation), leur capacité de rétention diminue. Les canaux principaux et les bassins tampons commencent à déborder lors des pluies exceptionnelles. C'est le cas du canal Andriantany, du lac Behoririka, lors du cyclone Giovanna avec une pluie de fréquence 5 ans environ. Le lac Anosy et le marais Masay ont failli déborder durant cette pluie. De plus, avec le changement climatique, les inondations deviennent de plus en plus fréquentes, mettant ainsi la vie des tananariviens et des investissements en danger. D'où la nécessité de la résolution des problèmes hydrauliques d'Antananarivo.

La protection contre les inondations de la Commune Urbaine d'Antananarivo se traduit par :

- La construction de bassins tampons,
- Le regabaritage des collecteurs principaux.
- La densification des réseaux d'assainissement urbain

Les meilleures solutions et aussi la condition préalable d'une urbanisation durable de l'agglomération d'Antananarivo reposent sur :

- La création d'un barrage de rétention de crue en amont de l'Ikopa. En plus de la protection de l'agglomération d'Antananarivo contre les crues, ce barrage facilitera la gestion de l'eau en termes d'irrigation et d'adduction d'eau. Le site se situe à environ 6km d'Ambohijanaka, et n'est pas accessible en voiture. Une hauteur de 20m de ce barrage permet d'obtenir une capacité de rétention de 80 millions de m³ d'eau. Ce barrage peut être réalisé en terre.

- Le déroctage des rétrécissements du lit de l'Ikopa à Farahantsana. Ceci doit être accompagné d'un barrage amovible pour maintenir le niveau actuel de la nappe phréatique d'Antananarivo. Cette solution peut être rentabilisée par l'installation de turbines qui fourniront de l'énergie hydroélectrique.

Vues aériennes de l'Ikopa



Protéger l'agglomération des inondations

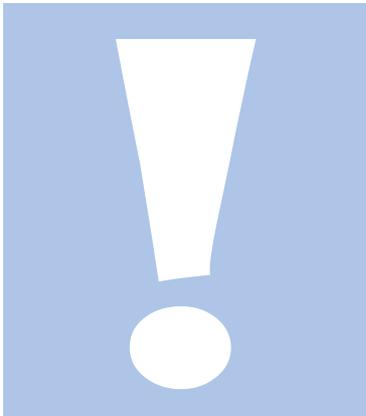
«Créer de nouveaux bassins tampons dans la CUA»

«Créer un barrage de rétention de crue en amont de l'Ikopa»

«Regabariter les collecteurs principaux de la CUA»

«Dérocter les rétrécissements du lit de l'Ikopa à Farahantsana»

«Densifier les réseaux d'assainissement urbain»



Il a été proposé une solution de reboisement des bassins en amont des rivières pour atténuer le ruissellement et rendre ainsi les crues moins violentes. Si cette solution permettrait d'atténuer les inondations, elle ne permet pas de résoudre totalement le problème des crues. Il a alors été proposé de travailler sur un bassin de rétention en amont, un endiguement du fleuve et des mesures pour éviter que les populations ne s'installent dans le lit majeur.

De manière générale, le public a insisté pour que la question des inondations soit traitée et prise en compte en amont des projets d'urbanisation, mais elle ne doit pas entraver l'urbanisation : des solutions peuvent être trouvées, des dispositifs techniques peuvent être mis en place pour que l'agglomération puisse se développer tout en diminuant les risques d'inondation.

Antananarivo au 19ème siècle, l'urbanisation des collines



Les années 1960, le début de l'urbanisation de la Plaine



« La condition préalable à l'urbanisation durable d'Antananarivo est la protection contre les inondations »

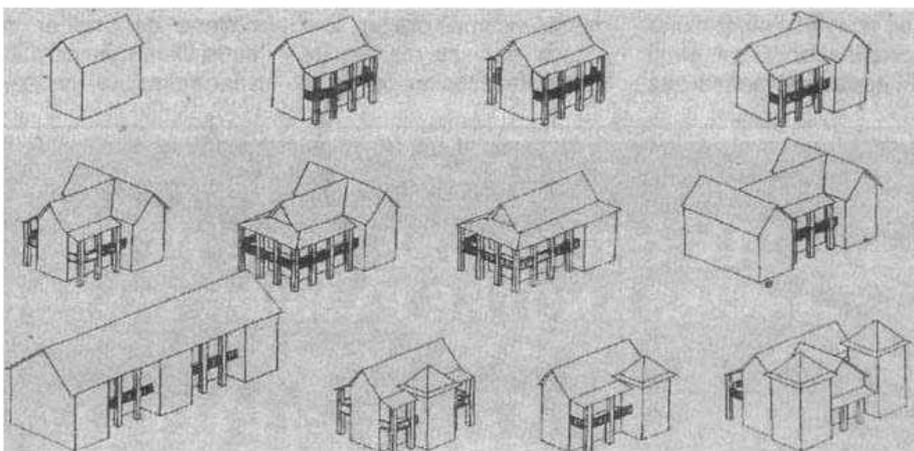


Maison traditionnelle à Ambanidia

Antananarivo est une ville unique qui a su se développer en cohérence avec son milieu naturel et sa topographie accidentée. Son patrimoine architectural est riche, composé de monuments historiques mais également de maisons d'une typologie assez homogène, distribuées par des sentiers, venelles et escaliers. C'est l'Antananarivo d'il y a quelques décennies, qu'on aimerait préserver et faire évoluer de manière cohérente.

L'histoire à ciel ouvert à travers ses bâtis et son paysage

L'architecture à Antananarivo, depuis ses *trano kotona* (cases traditionnelles construites en bois) n'a cessé d'évoluer sans pour autant perdre ses caractéristiques de base, notamment l'orientation, la toiture à pente ou encore la symbolique de l'espace. Le *trano gasy* (maison traditionnelle), comme on a l'habitude de le nommer à l'heure actuelle, est le résultat de plusieurs styles, influences mais aussi matériaux et techniques de constructions rapportés dans la ville des Milles. Durant la colonisation est apparu le style « moderne », illustré par un plan d'urbanisme fonctionnel et des réalisations qui ont créé la rupture avec les anciennes constructions.



L'évolution des cases traditionnelles



Trano Kotona

« L'ensemble de ces bâtiments de différents styles, enrichis d'éléments urbains et paysagers constituent le corpus patrimonial à préserver pour la Commune Urbaine d'Antananarivo. »

Un patrimoine reconnu mais fortement menacé

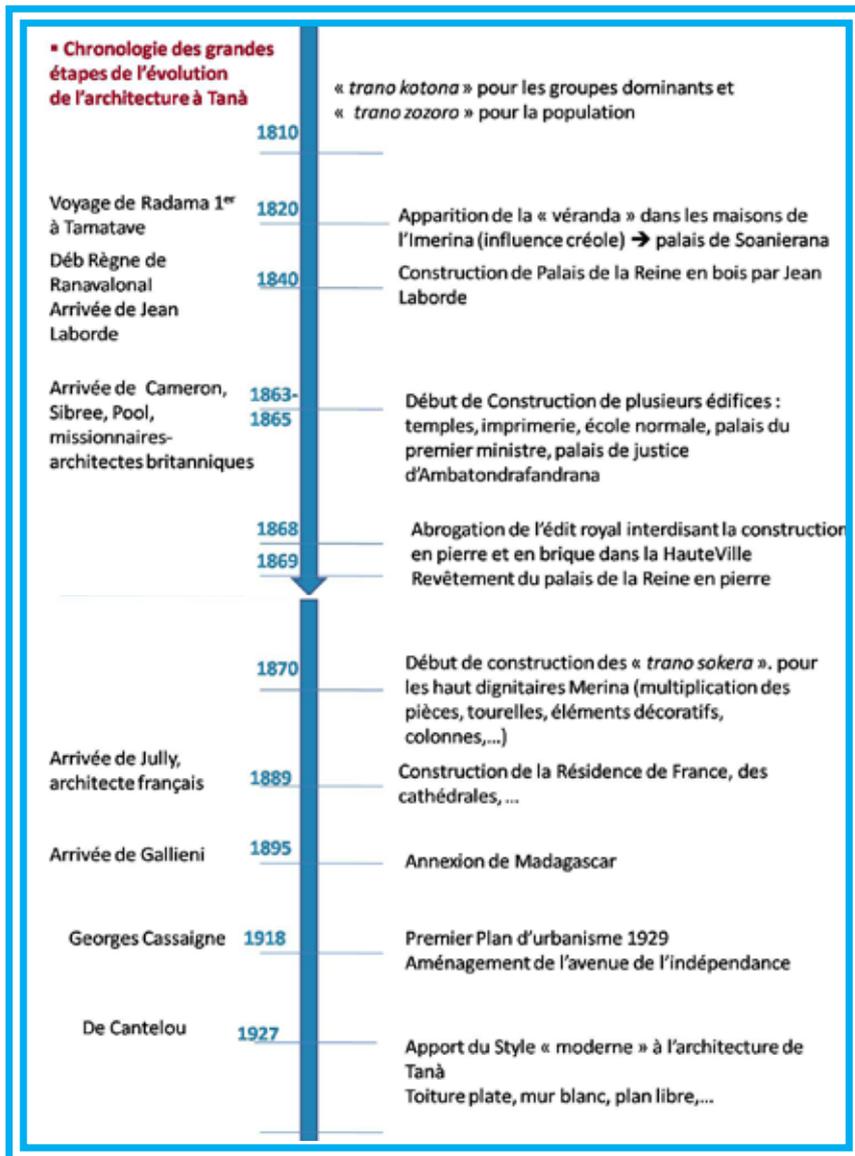
La première étape de préservation d'un patrimoine est sa reconnaissance. La ville d'Antananarivo depuis 1993 a mené des réflexions et des études pour la préservation de l'identité d'Antananarivo. Pourtant, ce patrimoine aujourd'hui identifié et recensé fait face à des menaces réelles :

- Pour certains investisseurs, la démolition de vieilles bâtisses à un ou deux étages est intéressante afin de les remplacer par des bâtiments de plusieurs étages et mieux rentabiliser le foncier, sans aucune considération des valeurs identitaires du lieu.

- Certains héritiers, qui n'ont pas toujours les moyens d'entretenir les maisons, observent impuissants leur patrimoine tomber en ruine. Le manque de logements oblige certaines familles à rester dans la même maison, en bricolant la maison initiale avec le risque, à terme, de perdre leur cachet original.

- La méconnaissance ou le manque de reconnaissance de ces maisons en tant que patrimoine matériel par la population est un constat. Autant la mémoire du lieu peut rester plus ou moins authentique, autant la population laisse se dégrader l'élément matériel support de cette mémoire.

- D'une même voix, l'Etat et les collectivités prônent la préservation du patrimoine. Pourtant, les moyens pour la mise en œuvre des opérations de réhabilitation sont très limités.



Des opportunités...à saisir

Malgré ces menaces, quelques maisons bien situées ont trouvé des valeurs d'usage propre, leur permettant d'être préservées et valorisées. On peut citer notamment les grands hôtels et restaurants de la Haute Ville ou encore Isoraka, qui regroupent des maisons traditionnelles et quelques bâtiments administratifs bien conservés, constituant une identité particulière au quartier. Des montages souples pour l'usage et la réhabilitation des anciennes maisons sont donc à définir afin de les préserver.

Stratégies de patrimonialisation de la Commune Urbaine d'Antananarivo : Une forte volonté de reconnaissance

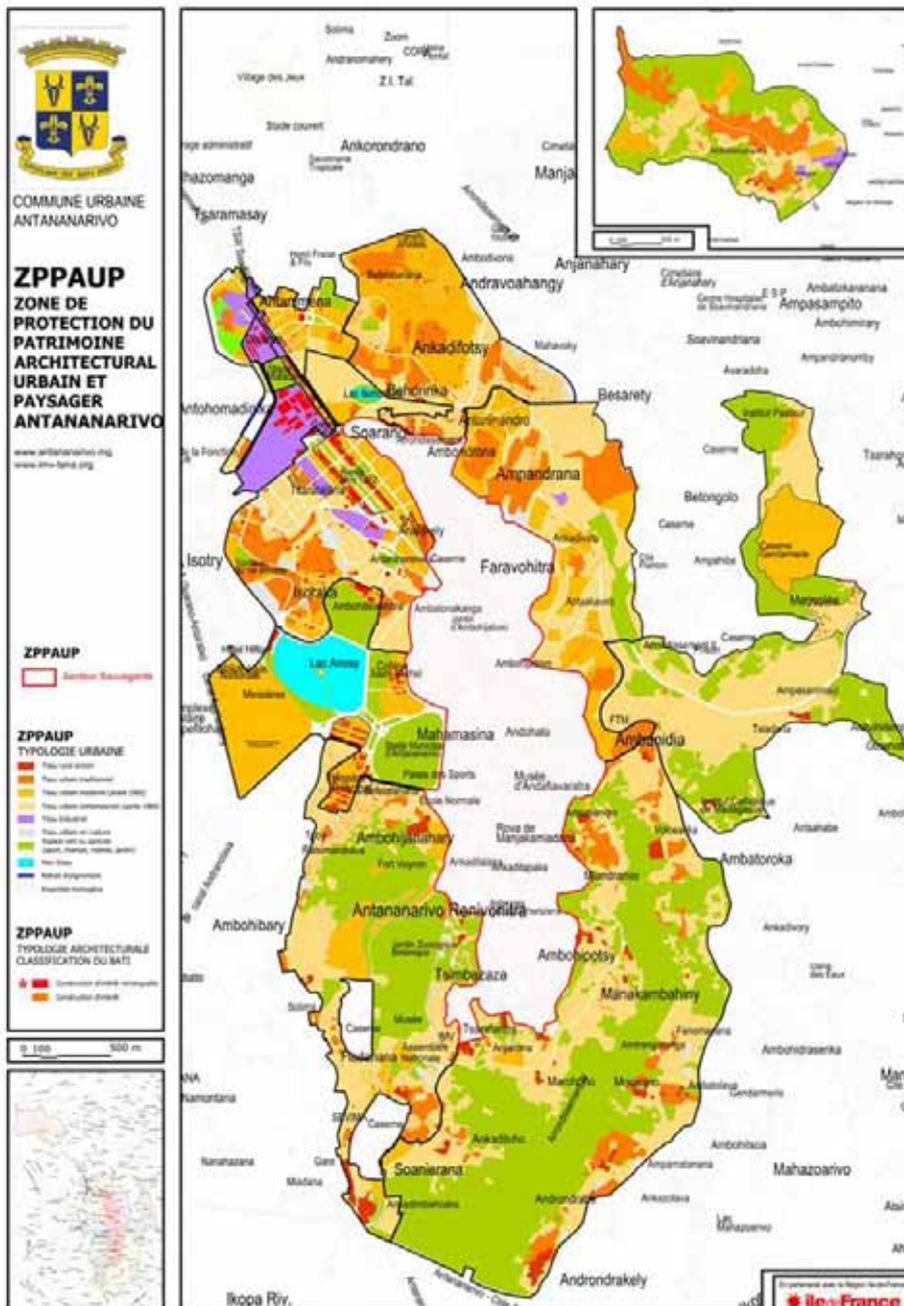
En 1993, la ville d'Antananarivo en partenariat avec le SCAC (Service de Coopération et d'Action Culturelle) a mené une étude portant sur le patrimoine bâti de la haute Ville.

En 2005, dans le cadre de la coopération avec la Région Ile-de-France, la CUA s'est dotée du Plan Vert - Plan Bleu qui est un schéma d'accompagnement environnemental du développement de la ville dont un volet concerne le patrimoine historique, paysager et architectural de la ville. Les objectifs sont d'apporter une image de marque à la capitale, de développer de nouvelles valeurs et de la richesse par le biais d'un tourisme durable.

Concrètement, la mise en place d'un Secteur Sauvegardé et d'une ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) est une mesure de protection proposée par le Plan Vert. Ce programme est actuellement mis en œuvre par l'Institut des Métiers de la Ville.

Ainsi, la ZPPAUP est tout d'abord un outil pour renforcer l'identité d'Antananarivo, permettant une cohabitation harmonieuse du bâti ancien et du bâti contemporain, un outil de recherche de continuité entre quartiers anciens et quartiers nouveaux. Ensuite, en tant qu'outil d'amélioration du cadre de vie de la population, elle permet de soutenir l'activité économique par le développement du tourisme.

Le programme comprend trois volets: réglementation des constructions au sein de la zone de protection, opérations de réhabilitation et valorisation de patrimoine, ces deux volets étant renforcés par des actions de sensibilisation à la protection du patrimoine.



Carte des typologies de la ZPPAUP

Exemples de prescriptions dans le Secteur Sauvegardé

Travaux de Conservation, restauration et autres travaux

Ne pas introduire d'architecture traditionnelle étrangère, imitation de matériaux, matériaux inadaptés

Restituer à l'original des percements, toitures et encorbellements

Ne pas fermer les varangues

Ne pas remplacer de la tuile par de la tôle

Travaux d'extension, surélévation, construction nouvelle

Hauteur des constructions isolées : H=11m

Reprendre les éléments de l'architecture malgache pour les bâtiments nouveaux :

Respecter le rythme et la proportion de l'architecture traditionnelle pour les façades.

Pour la couverture : toitures à pente entre 35 et 60°, tourelles 15 à 70°, varangues 10 à 35°, en tuiles (en écailles recommandées)

Les clôtures auront une hauteur maximale de 2m, sauf pour le tamboho gasy à 2,50m

VOLET RÉGLEMENTAIRE : L'ARRÊTÉ MUNICIPAL DE PRÉSERVATION DU PATRIMOINE URBAIN

Le volet réglementaire consiste à la mise en place et l'application de l'arrêté N°515CUA/DS/DPDU/SPF 09du 23 août 2009 portant la création du Secteur Sauvegardé et de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager.

Avant la mise en place de l'arrêté, un inventaire du patrimoine des secteurs de la ZPPAUP a été fait, puis des typologies de bâtiments, de tissus urbains et d'ensembles paysagers ont été définies. C'est sur des niveaux de protections différents selon ces typologies que la réglementation s'appuie.

Cet arrêté comporte des prescriptions architecturales et techniques visant à favoriser l'architecture traditionnelle d'Antananarivo et à harmoniser le paysage urbain. Il entre en vigueur dans le circuit

d'octroi des autorisations de construire au sein de la zone de protection du patrimoine définie à l'intérieur de la circonscription de la CUA.

LES OPÉRATIONS PILOTES DE PRÉSERVATION ET DE RÉHABILITATION DU PATRIMOINE

Deux sites classés Patrimoine National de Madagascar ont été préservés et réhabilités dans le cadre du programme.

- Le Palais de Justice d'Ambatondrafandra courait le risque de s'effondrer. Le projet a consisté à réhabiliter le mur de soutènement, nettoyer les murs du palais et créer un jardin permettant d'avoir une vue sur l'Est d'Antananarivo. Préservé et illuminé, ce patrimoine fait l'objet d'action de valorisation touristique notamment par la mise en place de panneau d'interprétation pour faire connaître l'histoire du site.



Palais de justice
Ambatondrafandra avant



Palais de justice
Ambatondrafandra après



Palais de justice
Ambatondrafandra éclairé

• Le Domaine de la résidence secondaire du Premier Ministre Rainilaiarivony a été aménagé dans l'objectif de préserver et de valoriser le patrimoine végétal. Le projet a été axé sur la préservation des arbres centenaires et la création d'un jardin pédagogique sur les plantes médicinales. Afin d'améliorer le fonctionnement du site, des équipements sanitaires, des travaux de terrassement et d'assainissement ainsi que la réhabilitation des portails ont été faits. Ce site est actuellement intégré dans un circuit eco-touristique. D'autres projets de valorisation sont en cours en partenariat avec le Ministère de la Culture et du Patrimoine



Domaine du premier ministre Rainilaiarivony avant



Domaine du premier ministre Rainilaiarivony après

• Cette année, le projet de requalification de la place Andohalo est en cours. L'objectif est de faire du jardin historique d'Andohalo un intérêt touristique majeur de la ville d'Antananarivo. Pour valoriser les savoir-faire artisanaux et culinaires, ainsi que les activités culturelles traditionnelles et contemporaines, un village de l'artisanat, un espace de restauration gastronomique malagasy seront installés et une scène sera réhabilitée. Parallèlement, un concours d'affiche restituant l'histoire de la place est organisé auprès des élèves. Une étude sur l'exploitation et la gestion d'un site patrimonial est actuellement menée afin que ce site pilote devienne un modèle de valorisation du patrimoine urbain pour Madagascar.

LE VOLET SENSIBILISATION À LA PROTECTION DU PATRIMOINE

Ce volet s'appuie sur les actions visibles de préservation du patrimoine. Des activités sont mises en œuvre afin que la population puisse comprendre la nécessité de préserver ce patrimoine et au-delà, les enjeux liés à la préservation et la valorisation du patrimoine. Par exemple, pour créer des relais d'information sur l'existence de la réglementation, des actions de vulgarisation du texte sont menées (animations ludiques avec des enfants, séances d'information grand public, sensibilisations des fokontany).



Les limites

Toutefois, bien que l'aspect réglementaire concerne directement la population, certaines limites dépassent le seul cadre de la préservation du patrimoine. De fait, la plupart des constructions à Antananarivo ne passent pas par une autorisation de construire. Seule les quelques dizaines de demandes d'autorisations de construire au sein de la zone de protection sont donc encadrées et respectent les prescriptions. L'impact du changement dans le paysage urbain d'Antananarivo reste alors minime.

Par ailleurs, le manque de connaissance de la population à la fois sur la valeur patrimoniale mais surtout de la portée économique d'une telle action constitue la plus grande difficulté pour l'appropriation de la population.



Vues d'Antananarivo

Les perspectives

«Continuer les sensibilisations en mobilisant tous les acteurs du patrimoine et de l'éducation»

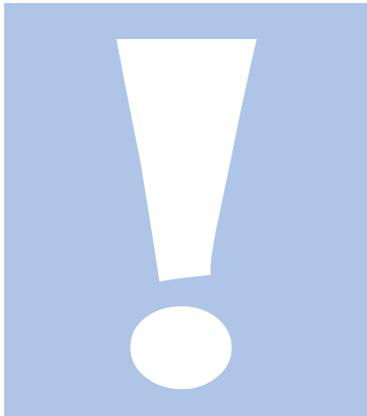
«S'appuyer des actions visibles de réhabilitation pour sensibiliser la population à la nécessité de préserver le patrimoine»

«Appui de la CUA à la population pour la mise en œuvre des prescriptions»

«Structurer les métiers du patrimoine : charpentiers, maçonnerie, ferronnerie, tournage de bois, ...»

«Mise en place d'une formation aux métiers en collaboration avec les centres de formation professionnelle»

«Appuyer la production des matériaux locaux»



La salle a réagi sur les moyens de mise en œuvre du programme de la ZPPAUP. La CUA apporte pour le moment un appui technique, par l'architecte Ravo Lalaina RAZAFINDRAZAKA, aux propriétaires souhaitant construire ou réhabiliter un bâtiment inclus dans la ZPPAUP. Il s'agit donc de trouver des moyens techniques simples pour aider la population à mieux préserver le patrimoine. Concernant les projets pilotes de réhabilitation de certains bâtiments publics à forte valeur patrimoniale, une ligne budgétaire spécifique a été définie dans le cadre de la coopération avec la Région Ile de France : la fiscalité locale perçue aujourd'hui n'est pas destinée à ces projets.

Il a également été mentionné que la notion de préservation du patrimoine devrait être pensée à l'échelle globale et pas seulement au sein de la ZPPAUP car la pression foncière sur l'ensemble du territoire peut avoir des impacts sur le patrimoine. Pourquoi alors ne pas adapter certaines mesures réglementaires (surface minimale, hauteurs, COS, CES, etc.) sur l'agglomération qui permettrait de réduire cette pression foncière ? La Vice Primature à l'Aménagement du Territoire a alors indiqué qu'elle capitaliserait les résultats du présent séminaire et des débats dans ses réflexions sur les prescriptions réglementaires.

De manière plus générale, la notion de patrimoine renvoie également à celle d'identité. Il a alors été affirmé que la notion de paysage urbain est importante. La municipalité s'est d'ailleurs engagée dans une stratégie de concertation avec les acteurs, les publicitaires notamment, pour un meilleur respect du paysage de la ville.

Enfin, l'utilisation de matériaux locaux pour améliorer la qualité des constructions a été encouragée.

Jadins et cressonnières d'Antananarivo



Place Andohalo



« La ZPPAUP est d'abord un outil pour renforcer l'identité d'Antananarivo »



Arrêt de «taxi be» à Antananarivo

La Commune Urbaine d'Antananarivo (CUA) constitue avec les communes adjacentes une agglomération de l'ordre de 2,8 million d'habitants. Organisée initialement sur un territoire pouvant accueillir quelque 300 000 habitants, la ville est sortie des 6500 hectares de son site historique des collines. L'agglomération s'étend désormais au «Grand Antananarivo» qui intègre à l'urbanisation d'importantes zones agricoles, en

particulier des rizières, contribuant fortement aux équilibres hydriques.

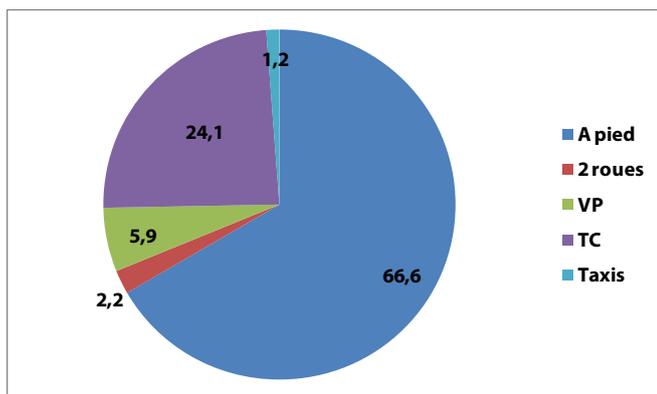
Cette situation démographique, les particularités de la topographie, la localisation des zones d'habitats, des pôles d'emploi, des sites d'activités commerciales, notamment les marchés, la structure et le dimensionnement des axes de circulation, etc. rendent problématiques les conditions de déplacement des personnes et des biens.

La mobilité à Antananarivo : Etat des lieux

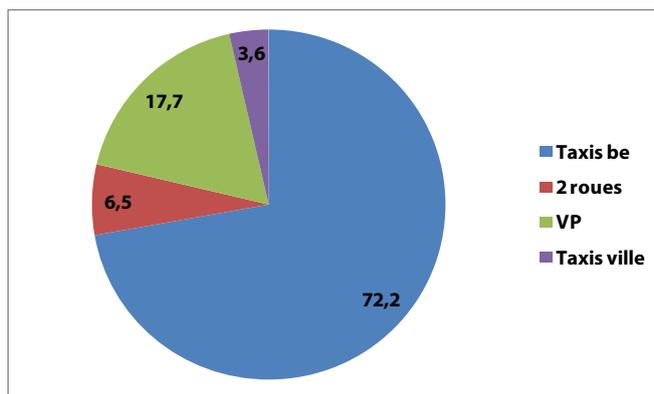
MARCHÉ DES DÉPLACEMENTS

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) de 2003 évalue à 4,2 millions le nombre de déplacements journaliers à Antananarivo.

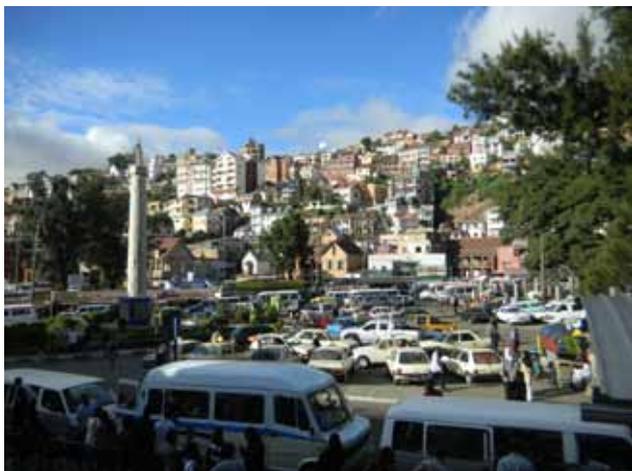
Tous les modes



Modes motorisés



« Plus de 65% sont effectués à pied, alors que les cheminements piétons ont connu une dégradation ces dernières années »



Circulation de taxi-be, parking et relief

Parmi ces déplacements, plus de 65% sont effectués à pied, alors que les cheminements piétons ont connu une dégradation ces dernières années et sont régulièrement occupés par d'autres usagers, tels que les commerçants informels et les voitures qui stationnent sur les trottoirs. Il est donc important de remettre les piétons au cœur des politiques publiques en matière de déplacements urbains dans l'agglomération.

Par ailleurs, les taxis be occupent une part prépondérante dans les déplacements des tananariviens, avec plus de 70% des déplacements motorisés.

Les évolutions de la mobilité connues par d'autres capitales africaines suggèrent que l'utilisation des deux roues pourrait également connaître une forte croissance, et que les infrastructures routières et les aires de stationnements devront être adaptées à ces changements.

DES DIFFICULTÉS POUR CIRCULER

L'engorgement de la voirie d'Antananarivo est chronique et s'explique en partie par des infrastructures inadéquates aux flux de circulation que connaît la ville.

La largeur de la voirie est limitée à 6 ou 7m dans une large partie de l'agglomération, les carrefours sont inadéquats à la demande. L'ancienneté du parc automobile est problématique, et de nombreuses

pannes gênent la circulation. Certains usagers, tels que les charrettes à bras ou à zébus, bien qu'interdits dans la ville, perturbent fortement le trafic.

Les stationnements sont largement insuffisants, poussant les utilisateurs de voitures particulières à envahir les trottoirs, souvent vétustes. Les cheminements piétons sont ainsi souvent interrompus par d'autres usagers, mais également par des dégradations importantes (disparition de dalles recouvrant les canaux d'assainissement, trous sur la voirie), voire tout simplement par l'inexistence de trottoirs sur certains tronçons.

Enfin, le relief augmente considérablement le coût de constructions de nouvelles infrastructures routières (percement de tunnels, création de passerelles, etc.).



Voirie étroite et stationnement illicite sur les trottoirs



Partage de la voirie, piétons, voitures, taxi-be

MOBILITÉ PIÉTONNE

La ville est sillonnée de ruelles et d'escaliers, qui permettent de circuler à pied dans toute l'agglomération, et sont parfois les seules voies qui desservent des quartiers entiers. Elles sont aussi un élément marquant de l'identité de la ville.



Ruelle et passerelle piétonne

La circulation y est cependant malaisée : ces ruelles sont généralement très étroites, elles sont sujettes aux inondations en saison des pluies et sont rarement éclairées, provoquant un sentiment d'insécurité fort pour les riverains.

LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les taxis be (minibus de 14 à 30 places environ) desservent une large partie de l'agglomération. Ils sont répartis en deux zones :

- En zone urbaine, 2 400 minibus sont répartis sur 82 lignes
- En zone suburbaine, 2 000 minibus assurent le services sur 8 lignes, elles même fortement ramifiées dans la périphérie de la ville

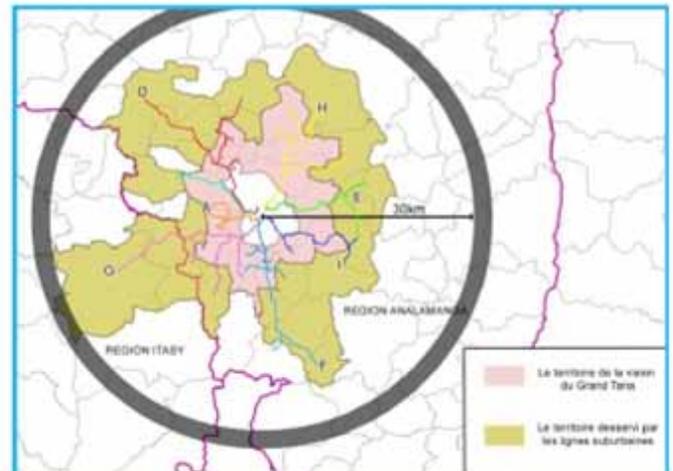
Ce mode transport assure le déplacements de 700 000 voyageurs par jour.

TAXIS-BE

82 LIGNES URBAINES
2400 MINIBUS



8 LIGNES SUBURBAINES
2000 MINIBUS



700 000 Voyageurs / jour

Enjeux institutionnels et traductions spatiales

UNE GESTION DUALE DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Deux entités assurent la régulation des transports à l'échelle de l'agglomération :

- La Commune Urbaine d'Antananarivo en zone urbaine
- L'Agence des Transports Terrestres (sous la tutelle du Ministère des Transports) en zone suburbaine

Cette gestion duale a pour conséquence une régulation diffuse du système de transport, où les responsabilités sont extrêmement floues. La gestion des gares routières est un exemple particulièrement parlant : pour des raisons historiques, certaines sont gérées par la CUA, tandis que d'autres sont sous la responsabilité de l'ATT.

Cet état de fait entraîne également une division des compétences et des ressources financières, relativement faibles dans ces deux entités.

Il rend par ailleurs l'intégration tarifaire très difficile à l'échelle de l'agglomération, alors que la mise en place d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) unique dans l'agglomération permettrait une meilleure gestion des correspondances (actuellement, un voyageur en correspondance doit payer un nouveau ticket) et éventuellement la mise en place d'une billettique plus performante (billettique électronique par exemple).

Cette division zone urbaine/suburbaine est de plus à l'origine d'un chevauchement des itinéraires, certains taxis be suburbains empruntant le même itinéraire que des taxis be urbains et inversement.

Cartes de taxi-be: un réseau de transports en commun trop dense?



Une réponse à ces enjeux ? Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine mené par la Commune Urbaine d'Antananarivo

La préparation du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) s'inscrit dans les actions de coopération décentralisée de la Région d'Ile-de-France (RIF) au bénéfice de la Commune Urbaine d'Antananarivo (CUA). Elle est pilotée conjointement par la CUA et l'Institut des Métiers de la Ville d'Antananarivo (IMV), en concertation avec les principaux acteurs concernés par l'amélioration des déplacements et de la circulation dans l'agglomération capitale de Madagascar.

Le PAMU se structure autour de deux axes :

- Une dimension opérationnelle, avec la réhabilitation d'infrastructures le long de lignes pilotes
- L'animation de la concertation entre les différents acteurs du secteur des transports urbains dans l'agglomération d'Antananarivo



Bloc sanitaire au terminus - Ankato



Amélioration du cadre de vie sur les terminus - Ankato

DIMENSION OPÉRATIONNELLE DU PAMU

Sa dimension opérationnelle s'est traduite par l'installation d'abribus et la réfection de trottoirs le long de la ligne pilote 119, qui relie l'Université d'Ankato au quartier populaire des 67ha.

Les primus et terminus de cette ligne ont été complètement réaménagés, avec l'installation de blocs sanitaires et de bornes fontaines, mais également la réhabilitation des gargotes qui longent les abribus. L'amélioration de ces sites contribue à la valorisation de l'image des transports en commun à Antananarivo.

Des « gestionnaires de site » sont chargés de la régulation de la circulation, du respect du cahier des charges des transporteurs et du dialogue social sur ces sites.

En partenariat avec le FMDV, un travail de fond a été engagé avec les transporteurs pour procéder à un renouvellement des minibus de cette ligne, en facilitant l'acquisition de véhicules adaptés au transport urbain de voyageurs en termes de sécurité et de confort. Leur capacité renforcée (40 places contre 18 actuellement) permettrait de mieux répondre à la demande des usagers, et de réduire la congestion urbaine en diminuant le nombre de véhicules en service.

L'ANIMATION DE LA CONCERTATION

La Commune Urbaine d'Antananarivo a également souhaité faire du PAMU un forum de la concertation sur l'amélioration de la mobilité urbaine. Celle-ci s'est concrétisée par la mise en place de huit groupes de travail thématiques, afin de répondre aux principaux enjeux de la mobilité dans l'agglomération :

- Formation et renforcement de compétences
- Délivrance et gestion des licences d'exploitation
- Délivrance et gestion du certificat d'aptitude à la conduite d'un véhicule de transport urbain
- Création d'une billetterie
- Rationalisation du réseau de lignes urbaines
- Mise en place d'une Autorité Organisatrice des Transports
- Programme d'études
- Contrôle des transports urbains

Ces groupes de travail se réunissent régulièrement afin d'améliorer à court, moyen et long terme, les conditions de la mobilité à Antananarivo. Ce système présente cependant une certaine lourdeur institutionnelle du point de vue de certains acteurs, et une approche plus personnalisée, en direction des transporteurs notamment, est envisagée sur certains volets, tel que celui du renouvellement du matériel roulant.

Les perspectives du PAMU

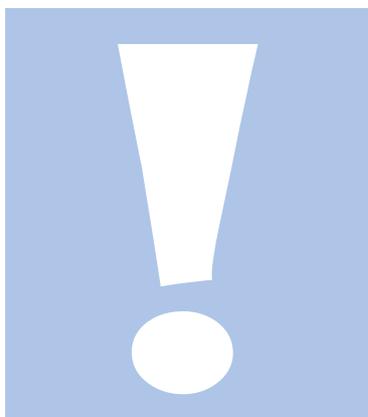
«Poursuivre les actions de moyen et long terme sur la concertation entre les acteurs du transport»

«Labellisation pilote de trois nouvelles lignes: 128, 160, 166»

«Amélioration du terminus de la ligne 128 à Mahamasina»

«Recréer des continuités piétonnes le long des lignes pilotes et sur les sites de terminus »

«Accompagnement au renouvellement du matériel roulant»



La mobilité piétonne a particulièrement intéressé la salle. Il apparaît nécessaire de sensibiliser la population sur la nécessité de réserver certaines parties de la ville et/ou de la voirie aux piétons pour limiter la congestion automobile. De manière plus générale, les réflexions doivent également porter sur les distances entre les lieux d'habitat et les lieux d'activités économiques : si les deux sont proches, la meilleure façon de se déplacer sera à pied.

Des questions ont également été posées sur la professionnalisation des métiers du transport. Dans le cadre du PAMU, la Direction des Déplacements Urbains et l'IMV ont travaillé à la mise en place de « cadenceurs » pour réguler les cadences des taxi-be et éviter ainsi qu'ils ne restent trop longtemps sur les arrêts. Le projet prévoit également la formation des chauffeurs et receveurs pour assurer une meilleure qualité de service. Un centre de formation sera également créé pour tous les acteurs de l'urbain.

Enfin, la nécessité d'un plan de stationnement a été évoquée, d'une part pour améliorer la circulation piétonne et automobile dans la ville et d'autre part pour dégager une nouvelle fiscalité locale avec des ressources qui pourraient être réinvesties dans le transport urbain. La CUA a annoncé qu'une étude va être lancée spécifiquement sur ce sujet.



Terminus d'Ankatso -abri bus et réhabilitation de gargotes



Terminus de 67ha -abri bus

« Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU): améliorer la mobilité à court, moyen et long terme »



Un espace en voie d'urbanisation, Masay

La Commune Urbaine d'Antananarivo (CUA) doit aujourd'hui résoudre une équation pour le moins complexe : une croissance démographique soutenue¹ mais des moyens insuffisants qui ne peuvent suivre le développement de l'urbanisation. Le retard accumulé depuis plusieurs décennies dans les infrastructures de la ville conjugué à une importante croissance démographique, rend le besoin en investissement considérable. Il est possible d'évaluer sommairement ce besoin, à l'aide de ratios et d'études menées par les institutions internationales². Suivant les approches, on obtient les montants suivants:

<p>Estimation par les coûts de base (route, assainissement, eau, électricité, gestion des déchets solides) - Ratio Afrique de l'Est, extensions et réhabilitations, appliqué au Grand Tana - Ratio 1000 \$ / nouvel habitant, Grand Tana</p>	<p>350 millions US \$ / an</p> <p>100 millions US \$ / an</p>
<p>Estimation par ratios au niveau macroéconomique Etude Banque Mondiale 2005 (% PIB), ratio appliqué au Grand Tana</p>	<p>102 millions US \$ / an</p>
<p>Estimation par analyse sectorielle (Etude AICD 2010, Banque Mondiale) Appliqué au Grand Tana</p>	<p>200 millions US \$ / an</p>

On retiendra un ordre de grandeur d'au moins 100 millions \$ / an pour Antananarivo, à comparer aux investissements actuels (Etat, CUA, bailleurs, coopération décentralisée, grandes ONGs) que l'on peut évaluer à une dizaine de millions de \$/ an (en moyenne sur les dix dernières années), soit de l'ordre de dix fois moins que ce minimum. Le scénario tendanciel est donc celui de la constitution d'un immense bidonville autour d'Antananarivo, puisque le Grand Tana va passer de près de 3 millions d'habitants en 2012 à près de 6 millions en 2030, sans que le minimum des infrastructures de base soit réalisé. Cette tendance fait suite à l'oubli de la ville en général, et d'Antananarivo en particulier, dans l'aide au développement à Madagascar, désormais reconnu et documenté³.

1 On estime qu'il arrive environ 100 000 nouveaux habitants par an dans l'agglomération d'Antananarivo.

2 Thierry Paulais. *Financer les villes d'Afrique. L'enjeu de l'investissement local*. Pearson, 2011

3 Carole Guilloux, 2010. *Le biais anti-urbain de l'aide au développement à Madagascar*. 170 p. (Mémoire de Master 2, Paris I Sorbonne). JJ Helluin, *Penser, Gérer, Aider la ville à Madagascar: une triple faillite*. Conférence ONU Habitat, Université d'Antananarivo, oct. 2010.

« A Antananarivo, un grand potentiel de développement et des moyens publics limités »

Face à ce terrible défi, les ressources actuelles de la commune ne peuvent pas répondre aux besoins : selon un rapport de la Banque Mondiale, le budget de la CUA (environ 5USD/habitant par an) est, pour des populations équivalentes, 7 fois moindre que celui de Dakar, et 800 fois moindre que celui de Paris. Dans les bonnes années, le budget d'investissement de la Commune est de l'ordre d'un à deux millions US \$. Si les ressources propres de la collectivité conservent un potentiel d'accroissement non négligeable, notamment à travers le renforcement de la fiscalité locale, il convient de souligner que la capacité à payer du contribuable reste fortement limitée : 4 ménages sur 10 gagnent moins de 100 000 Ariary/mois (50 USD). Cette faiblesse des ressources propres exclut de fait toute forme d'endettement qui pourrait servir à financer les investissements de la collectivité.

Ce constat appelle à trouver des solutions innovantes, non seulement en termes de financement mais également en termes de gestion, pour pouvoir répondre à la demande en équipements et services de la population tananarivienne. Compte tenu des besoins, le recours au secteur privé semble être une des seules alternatives qui s'offre à la CUA. Cette orientation se fonde sur le constat que 42% du PIB de Madagascar est produit sur le territoire de l'agglomération d'Antananarivo⁴. A travers le développement de partenariats public-privé, il existe ainsi une réelle opportunité pour mobiliser les ressources nécessaires au développement de la ville. Ces initiatives, encore peu développées à Antananarivo, peuvent prendre différentes formes.

L'approche philanthropique est une approche relativement absente dans le paysage français de l'action publique, et à fortiori de l'aide au développement. En revanche, dans certains pays, comme aux Etats-Unis, l'apport de la philanthropie privée représente d'importants investissements dans des domaines tels que l'éducation, la culture ou la santé. Cet apport peut également concerner le développement urbain : le projet de la High Line à New York, qui est présenté dans ce séminaire, en est un exemple frappant. Dans le cas d'Antananarivo, il existe également des opportunités d'impliquer les acteurs économiques locaux dans des projets de développement durable de la ville. C'est notamment à travers une cellule dédiée que la CUA explore aujourd'hui ces opportunités de partenariats.

Les actions de la cellule 3P: actions sociales, équipements, voirie



Le secteur privé peut également intervenir à travers les délégations de services publics, où la logique n'est plus philanthropique mais économique et commerciale. En Afrique, ces partenariats public-privé ont surtout concerné de grandes infrastructures et services en réseaux⁵ : télécommunications, eau et assainissement, énergie.

4 Etude INSTAT 2009 pour l'Institut des Métiers de la Ville.

5 Thierry Paulais. *Financer les villes d'Afrique. L'enjeu de l'investissement local*. Pearson, 2011



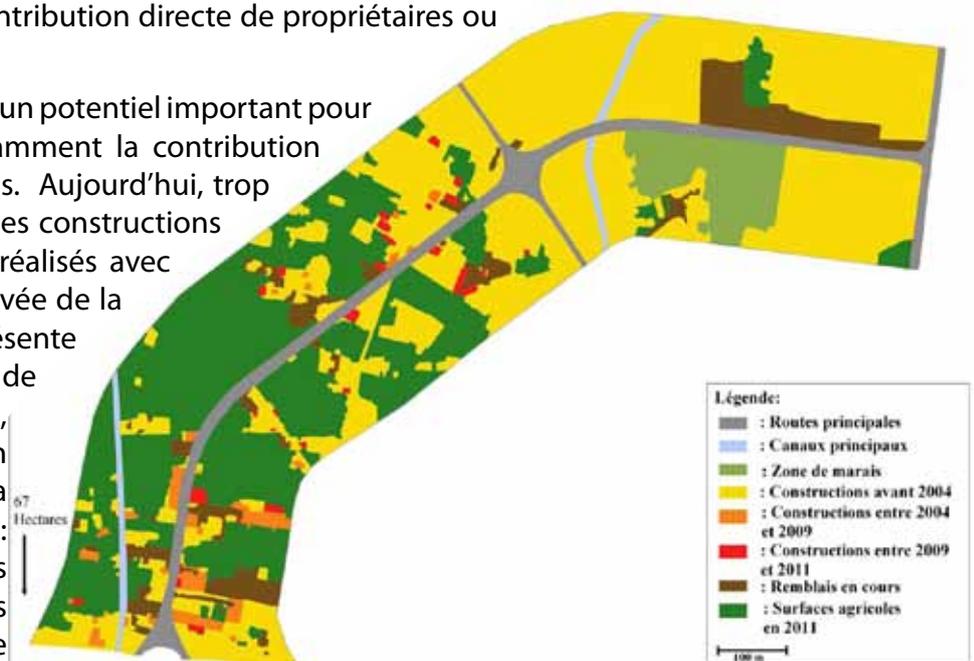
Développer la gestion déléguée des parcs de stationnement sur des terrains de la commune

Après deux décennies de mises en œuvre, le bilan de ces PPP reste assez mitigé : si les services délégués présentent de bons résultats en termes de gestion et de qualité de service, les résultats sont en revanche décevants concernant les investissements, notamment pour l'extension de ces réseaux. Il faut ajouter par ailleurs que ces PPP se sont globalement déroulés en dehors de toute maîtrise d'ouvrage des collectivités locales. S'il n'existe pas de législation spécifique sur la délégation de service public à Madagascar, la gestion déléguée

peut néanmoins présenter des avantages pour une collectivité: sécurisation des recettes, amélioration de la qualité de service, focalisation des ressources sur les missions prioritaires. L'expérience de la gestion déléguée n'est pas complètement nouvelle pour la CUA mais mériterait d'être étendue, notamment vers d'autres services publics marchands sous compétence de la CUA.

Enfin, pour réaliser sa mission d'aménagement, la collectivité peut mobiliser le foncier pour lever de nouvelles ressources et réaliser des projets en partenariat avec le secteur privé. Des villes en développement comme Mumbai, Bogota, Brasilia, ont réussi à financer des infrastructures de l'ordre du milliard US \$ avec cette approche. Différentes techniques sont possibles : vente de terrains (éventuellement avec achat anticipé puis revente), taxation des plus values foncières, contribution directe de propriétaires ou promoteurs.

Il existe à Antananarivo un potentiel important pour utiliser ces techniques, notamment la contribution directe et la vente de terrains. Aujourd'hui, trop souvent, des remblais puis des constructions plus ou moins illicites sont réalisés avec une récupération à 100% privée de la plus value générée, qui représente parfois des montants de plusieurs millions US \$, suivant la taille et la localisation du terrain. Cette pratique a de nombreux effets pervers: absence d'équipements collectifs, inondation des parcelles voisines, manque d'accessibilité du 2ème plan etc.



Evolution de l'urbanisation autour du Boulevard de l'Europe

Une simulation théorique, sur le site du Sud-Est du Marais Masay, permet d'estimer qu'il serait possible pour la collectivité de récupérer 10 millions US \$ de plus value foncière, en menant une opération de remblaiement-construction en partenariat avec des promoteurs, sur une zone de 10 Ha⁶. Il s'agit donc là d'un moyen essentiel, pour la collectivité, de réaliser des infrastructures.



Simulation théorique sur le Sud Est Masay pour la récupération des plus-values foncières

En conclusion, face à l'urgence de la situation (doublement de la population du Grand Tana dans les 25 prochaines années) et au manque chronique de financements en investissements de peuplement, la ville d'Antananarivo fait face à un redoutable défi et devra mobiliser toutes les pistes esquissées ici pour tenter d'y faire face. Cela suppose de réaliser, en peu de temps, une planification urbaine stratégique, un important renforcement de capacité des autorités locales, et la mise en place d'une gouvernance cohérente du développement du Grand Antananarivo.

6 Njaka RANAIVOARIMANANA. Récupérer les plus values foncières pour financer les infrastructures d'Antananarivo. Rapport IMV 2011

Les conditions de réussite selon l'expérience internationale

«Transparence et redevabilité:»

inventaire des actifs immobiliers du secteur public ; transparence des transactions, fiabilité des institutions et des documents d'urbanisme»

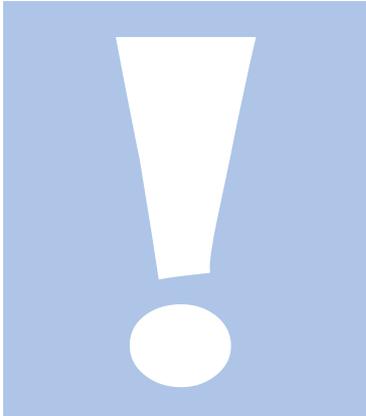
«Pas de hausse des prix si augmentation de l'offre»

«Contrôle et compétences»

«Elaboration des stratégies de gestion foncière»

«Renforcement des outils techniques: observatoire des prix du foncier et de l'immobilier urbain ; procédures de type ZAC»

«Utilisation des ressources pour le financement des investissements publics en infrastructure»



La salle a soulevé les problèmes de connaissance du marché foncier et immobilier à Antananarivo, ceux qui le maîtrisent étant finalement les intermédiaires. D'ailleurs, les agences immobilières peuvent facilement jouer de cette non connaissance des marchés pour surévaluer les prix.

Le public a également parlé de « délits d'initiés » pour certains investisseurs et propriétaires qui savent qu'il y aura une plus-value foncière sur un espace et spéculent alors sur ces terrains. Mais le fait que cette anticipation économique résulte uniquement des privés s'explique aussi par une absence de volonté politique forte : il n'existe pas d'établissement public foncier par exemple, qui pourrait maîtriser le foncier dans les futurs espaces de projet. Pour la mise en œuvre de la maîtrise du foncier, des mécanismes « gagnant-gagnant » peuvent être trouvés, autres que l'expropriation, comme par exemple l'échange de terrains à différents endroits de la ville, la modification des droits à construire, etc.

Concernant le Partenariat Public Privé, la CUA a affirmé son engagement sur cette voie avec la cellule 3P et l'augmentation du nombre de partenaires : en 2011, ce sont plus de 60 sociétés qui ont contribué aux travaux de développement contre 19 en 2009.

De manière générale, il a été affirmé la nécessité d'une politique fiscale (taxes foncières, mesures incitatives, etc.) pour permettre l'investissement. Et l'administration publique doit également se doter d'une vision de projet avant de se lancer dans la négociation avec les privés pour s'assurer qu'elle en tirera bénéfice.

« Antananarivo doit trouver des solutions innovantes tant en matière de financement que de gestion »

Antananarivo dans son contexte national : quelle vision de l'Etat pour le développement urbain de la capitale malgache ?

Par *Harimanana RABE*

Directeur des Villes et de la Planification Territoriale au sein de la Vice-Préature en charge du Développement et de l'Aménagement du Territoire



Antananarivo, capitale de Madagascar

Antananarivo constitue un pôle démographique et économique majeur du pays avec ses 2,5 millions d'habitants en 2009, projetés à 4 millions en 2020, soit 12% de la population nationale et 30% de la population urbaine. La capitale représente également 30% du PIB national, soit un tiers de l'augmentation de la richesse annuelle nationale.

Etant donné la place prépondérante qu'occupe la ville d'Antananarivo dans le développement de Madagascar, il revient à l'Etat d'encadrer et d'intervenir sur un certain nombre de composantes du développement

urbain. Cette intervention se matérialise par la politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'habitat et la mise en œuvre des actions prioritaires qui en découlent.

La Politique Nationale de l'Aménagement du Territoire : priorité au développement urbain

La Politique Nationale de l'Aménagement du Territoire (PNAT), approuvée en 2006, a pour objectif de doter chaque espace d'une stratégie lui permettant un développement durable. La mise en place de cette politique, appuyée techniquement par UN-Habitat et financièrement par le PNUD, contribue ainsi à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement.

La PNAT met l'accent sur la maîtrise de l'urbanisation et le développement urbain. Le constat est qu'Antananarivo doit se préparer à accueillir de nouvelles populations urbaines, notamment par des actions de création d'emploi et la mise en place de services de base. Pour accompagner ce développement urbain, l'Etat propose d'optimiser les allocations de financement public et de mettre en place des contrats plan Etat/CTD, de renforcer les capacités locales en matière de gestion du territoire et de faciliter les démarches de financement novatrices telles que le partenariat public privé. Cette politique nationale est notamment déclinée dans le Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT) et les Schémas Régionaux de l'Aménagement du Territoire (SRAT) en cours d'élaboration aujourd'hui.

«Antananarivo constitue un pôle démographique et économique majeur du pays»

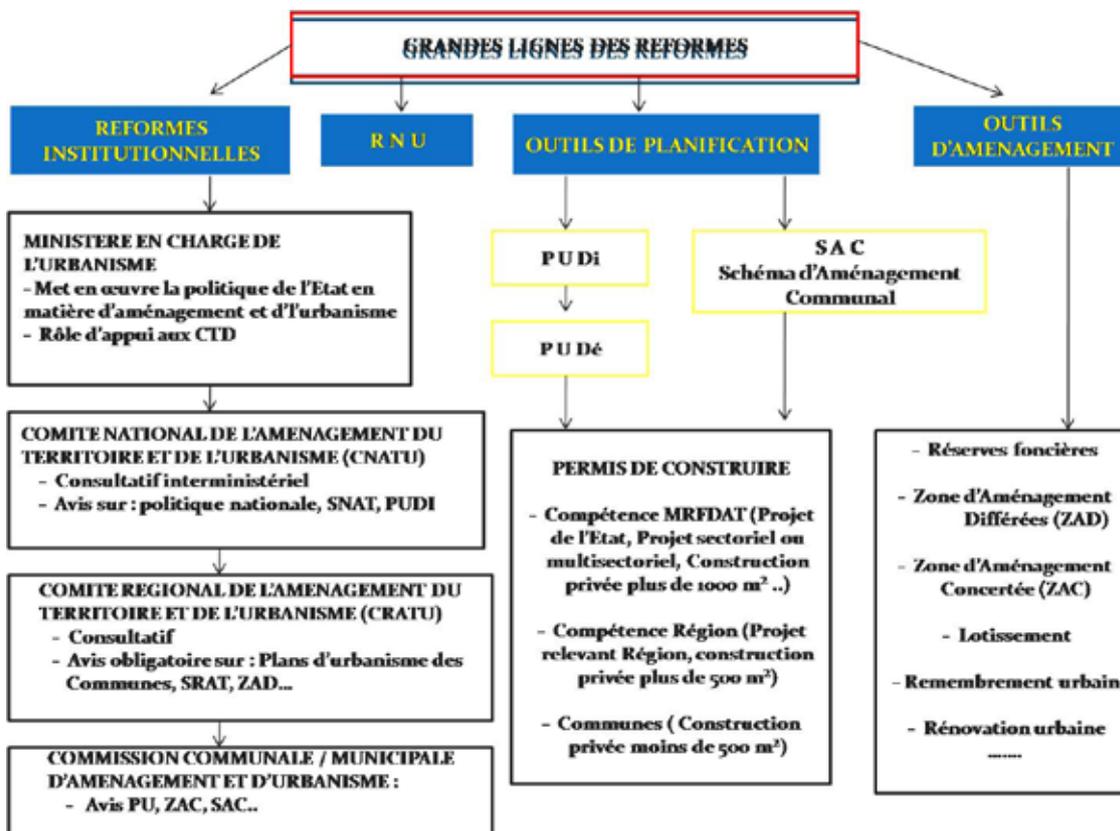
La Politique Nationale de l'Habitat (PNH) accorde également une grande importance au développement urbain. Elle vise notamment à assurer la transparence et la participation citoyenne en matière de procédures foncières et de marché du logement, à promouvoir l'accès des ménages à un logement décent, à améliorer le cadre de vie urbain, à renforcer les capacités des responsables locaux sur ce secteur et à développer le partenariat public privé. Il est à noter que le projet phare dans ce domaine porté par la Vice Primature de l'Aménagement du Territoire est le « Trano Mora ».

Les actions prioritaires

Les actions prioritaires préconisées par l'Etat concernent différents secteurs de l'aménagement urbain et doivent permettre d'améliorer la gestion territoriale:

Le principal engagement de l'Etat repose sur l'adaptation des procédures et normes de l'aménagement foncier et urbain, par la mise à jour des textes juridiques et notamment le Code de l'Urbanisme et de l'Habitat.

Cette mise à jour touche 4 volets : une réforme institutionnelle, l'instauration du règlement national de l'urbanisme, la réforme des outils de planification, et la promotion d'outils d'aménagement opérationnel. Le schéma ci-dessous explicite ces réformes.



Plus précisément, concernant les outils de planification, il est prévu le transfert de compétences aux CTD pour l'élaboration des PUDi et PUDé. L'initiative devrait revenir aux Collectivités Territoriales Décentralisées, qui seraient donc Maîtrise d'Ouvrage de l'élaboration des documents, avec l'appui technique de la Vice Primature à l'Aménagement du Territoire. L'approbation se fera par le Chef de Région après avis du Conseil Régional de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et un décret pris en Conseil du Gouvernement le rendra opposable aux tiers.

La deuxième action prioritaire concerne la restructuration de quartiers sous équipés et irréguliers par la résorption des zones insalubres et à risques, l'amélioration de l'accessibilité aux services urbains de base et la sécurisation foncière des investissements publics et privés. Concernant ce dernier point, une réflexion est en cours sur les guichets fonciers en milieu urbain par rapport aux complexités et aux enjeux de ce contexte, ainsi que sur le régime juridique des zones à vocation spécifique.

Les autres actions prévues sont les suivantes :

- Reconquête des centres villes par le renforcement des programmes de grandes infrastructures (transport, assainissement, drainage), la préservation du patrimoine urbain, la revalorisation des fonctions centrales des villes (commerce, animation culturelle, tourisme)
- Programmation des équipements dans les centres urbains choisis selon leur position hiérarchique, avec un regard prioritaire sur Antananarivo du fait de la prépondérance de son poids démographique et économique.
- Maîtrise de l'urbanisation, notamment l'organisation rationnelle et optimale des zones d'extension urbaine

Antananarivo dans son contexte national : quelle vision de l'Etat pour le développement urbain de la capitale malgache ?

Par Harimanana RABE

Directeur des Villes et de la Planification Territoriale au sein de la Vice-Préature en charge du Développement et de l'Aménagement du Territoire

La ville d'Antananarivo occupe une place importante dans le Schéma National de l'Aménagement du Territoire. Ce dernier est encore en cours d'élaboration aujourd'hui car il comprend 3 phases : un inventaire et diagnostic territorial, l'élaboration de 22 Schémas Régionaux de l'Aménagement du Territoire (une dizaine sont déjà réalisés) et la mise en perspective du SNAT à horizon 10 ans.

À l'issue de la première phase, dix espaces de croissance ont été identifiés dont Antananarivo en tant qu'espace de croissance métropolitain. La capitale fait également partie d'un Pôle Intégré de Croissance (PIC), celui de l'axe Antananarivo – Antsirabe, défini par la Banque Mondiale.

Cet espace de croissance est constitué de pôles multifonctionnels appelés à se multiplier davantage à terme. Sa zone d'influence métropolitaine s'étend sur un rayon d'une cinquantaine de kilomètres, zone d'influence qui pourrait s'étendre jusqu'à une centaine de kilomètres dans un contexte économique porteur. La problématique majeure de cet espace de croissance repose sur deux composantes principales :

- Pour Antananarivo intra muros, on assiste à des problèmes de congestionnement, le niveau de service est dépassé, la disponibilité des espaces exploitables devient limitée et le phénomène d'inondations est encore très présent.
- La croissance urbaine dans les communes périphériques n'est pas maîtrisée, l'anticipation est mal assurée et l'enclavement de certains espaces ne peut satisfaire le besoin des acteurs.



Les espaces de croissance dans le SNAT

Le défi majeur à réaliser dans les quinze prochaines années est alors la construction d'une capitale forte, pouvant assurer pleinement son rôle dans le développement économique du pays. Pour ce faire, il apparaît indispensable de :

- promouvoir et développer des outils de planification territoriale à différentes échelles tout en structurant la capitale d'un point de vue institutionnel (développement de l'intercommunalité par exemple).

- adapter la stratégie urbaine en se focalisant sur la construction des équipements et infrastructures structurants, dont notamment les nouveaux réseaux routiers (rocares, remise aux normes des principales voies, accent sur les 5 pénétrantes de l'agglomération), en créant des villes nouvelles accompagnées de mesures adéquates pour la fixation des populations et la déconcentration des services administratifs et tertiaires de proximité.

- mettre en place un financement urbain conséquent par la mobilisation des investissements publics dans les infrastructures et équipements de base urbains et par l'incitation des investisseurs privés.

Les perspectives de la VPDAT pour Antananarivo

«Restructuration de quartiers dans la ville-centre»

«Encadrement et facilitation de la production de logements»

«Développement de l'intercommunalité, tel le projet avec l'AFD sur la Gestion Intégrée des Déchets Solides»

«Anticipation des zones d'extension dans la planification de l'espace»

«Mise en place d'une Agence d'urbanisme pour le Grand Antananarivo»

«Redressement des services d'assainissement urbain»

«Optimisation du financement urbain»

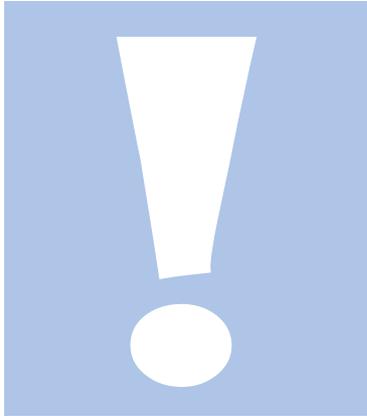
«Amélioration des conditions de mobilité»

«Lancement d'un débat territorial sur le mode de gestion et l'exploitation de la plaine d'Antananarivo»

Antananarivo dans son contexte national : quelle vision de l'Etat pour le développement urbain de la capitale malgache ?

Par *Harimanana RABE*

Directeur des Villes et de la Planification Territoriale au sein de la Vice-Préature en charge du Développement et de l'Aménagement du Territoire



Concernant les outils opérationnels, il a été reconnu par la salle les avancées importantes en termes d'urbanisme opérationnel dans le cadre du nouveau CUH, avec notamment la création des Zones d'Aménagement Concertée et des Zones d'Aménagement Différée. En comparaison avec la France, il apparaît que la mise en œuvre de ces outils doit s'accompagner d'une forte décentralisation.

L'Etat et les CTD sont conjointement responsables de la mission de police de l'urbanisme et une étroite collaboration se met en œuvre pour assurer le suivi et l'application des orientations et recommandations des différents outils de planification territoriale. En outre, les sanctions prévues sont mises à jour dans le nouveau CUH.

Une intervention a également insisté sur la mise en œuvre de l'intercommunalité, de l'intérêt des outils tels que l'OPCI FIFTAMA pour la gestion de l'aire métropolitaine et la nécessité renforcer les capacités de gestion urbaine des communes périphériques, dont une partie est déjà urbanisée.

«Le principal engagement de l'Etat repose sur l'adaptation des procédures et normes de l'aménagement foncier et urbain »

Ateliers & Anosy-Mahamasina & Masay

A l'occasion de ce séminaire international sur le développement urbain, deux sites stratégiques pour le développement d'Antananarivo ont été identifiés par la municipalité : les abords du lac Anosy et du stade de Mahamasina ; les abords du lac Masay.

Durant le séminaire, les experts internationaux et malgaches ont donc travaillé ensemble sur le développement et l'aménagement de ces deux sites à fort enjeux pour la Commune Urbaine d'Antananarivo.

Le travail restitué ici comprend des dessins manuscrits directement issus des ateliers de travail, ainsi que des éléments de la composition graphique qui a été présentée le 30 mars en séance plénière.

Présentation des ateliers

A l'occasion de ce séminaire international sur le développement urbain, deux sites stratégiques pour le développement d'Antananarivo ont été identifiés par la municipalité : les abords du lac Anosy et du stade de Mahamasina ; les abords du lac Masay.

Durant le séminaire, les experts internationaux et malgaches ont donc travaillé ensemble sur le développement et l'aménagement de ces deux sites à fort enjeux pour la Commune Urbaine d'Antananarivo.

Le travail restitué ici comprend des dessins manuscrits directement issus des ateliers de travail, ainsi que des éléments de la composition graphique, réalisée par le cabinet RAFANOHARANTSOA, et qui a été présentée le 30 mars en séance plénière.



Le site Anosy-Mahamasina - ville dense et urbanisée



Le site lac Masay - espace en pleine mutation avec des possibilités d'urbanisation

Chacun des sites stratégiques retenu correspond en effet à une problématique urbaine particulière, renvoyant à une logique de projet différente dans chacun des cas :

Le site des abords du lac Anosy et du stade de Mahamasina se trouve à proximité immédiate du centre ville et fait déjà partie de la ville dense et urbanisée. Il s'agit d'un quartier vivant de la ville, mêlant habitat moyen, commerces de proximité (épiceries, gargotes, snack, restaurants, vente de brochettes), équipements sportifs et établissements scolaires. On y retrouve donc une assez grande mixité des fonctions et il est à noter la spécificité du jeudi, jour de marché où les commerçants investissent l'espace public du pourtour du stade de Mahamasina. Il s'agissait donc de réfléchir à la valorisation et à l'amélioration urbanistique et paysagère d'un quartier central.

A l'inverse, le site des abords du Lac Masay, se situe au Nord du centre ville à proximité d'un pôle d'activités économiques et commerciales, dans un espace en pleine mutation, où l'on trouve encore d'importantes surfaces non urbanisées. Sur cet espace, la problématique hydraulique est d'autant plus présente que le bassin du Marais Masay est un ouvrage conçu pour lamener le débit du canal Andriantany et répondre ainsi aux problèmes d'inondation. Le thème de l'atelier reposait ainsi plus sur les enjeux de développement et d'urbanisation de cet espace et sur les modalités de montage de projet à imaginer pour anticiper et cadrer cette urbanisation.

Les orientations d'aménagement – considérations générales



Abords du lac Masay - canal et terrain non urbanisé



Aménagement sur lac



Terrains à forte pression foncière

Lors de la restitution des ateliers le vendredi 30 mars à l'Hôtel de Ville par les experts internationaux, ils ont précisé quelques éléments préalables pour la mise en place de projets urbains de cette envergure :

- Il faut une collectivité forte qui porte les ambitions d'un projet urbain ; projet urbain qui implique des composantes d'aménagement mais également sociale, économique et politique.
- Les projets doivent s'inscrire localement, c'est à dire que les citoyens doivent être associés à la définition des projets pour obtenir leur adhésion
- Des partenariats public-privé doivent se mettre en place ; il doit s'agir de partenariats « gagnant-gagnant », où les deux parties, la collectivité et les privés peuvent tirer bénéfices de l'initiative communale.
- Il ne faut pas exporter des idées préconçues mais définir localement la boîte à outils qui permettra de développer les projets. Et chacun des deux projets, Anosy-Mahamasina et Lac Masay sont des projets d'échelles différentes pour le développement urbain et pour lesquelles il convient d'apporter des réponses spécifiques.



alentours du stade

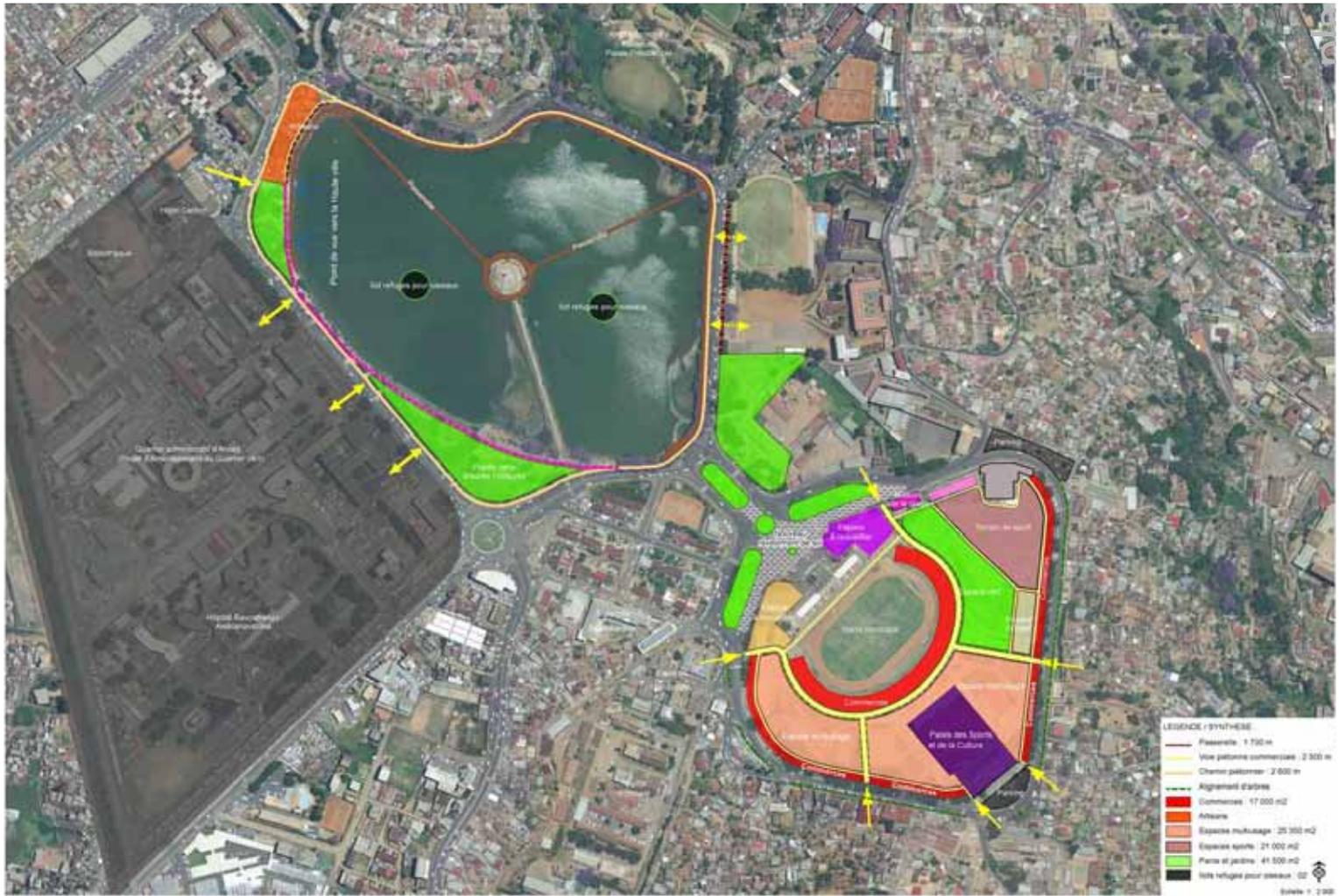


Vue depuis l'enceinte du stade



Coiffeurs le long du lac Anosy

Les orientations d'aménagement générales



Plan d'aménagement d'ensemble

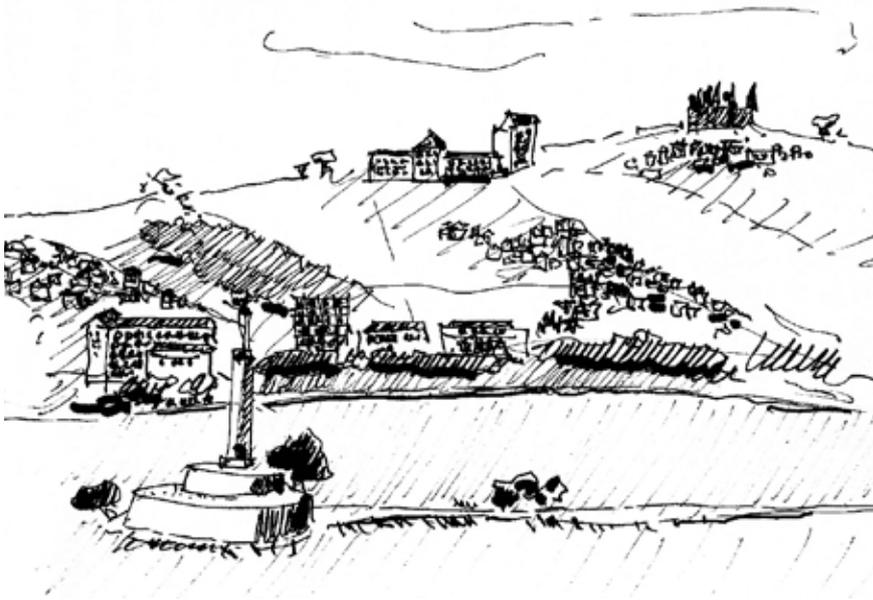
Quels que soient les projets ou les orientations d'aménagement, il est apparu important de les penser dans leur relation avec l'environnement et de voir comment elles peuvent s'intégrer au tissu environnant pour ne pas proposer des opérations totalement isolées de leur contexte.

Deux orientations majeures se sont dégagées pour ce site : l'accent a été mis sur l'aménagement de l'espace public, alors qu'aux alentours du stade de Mahamasina, les propositions se sont plus tournées vers le développement économique du site (commerce, culture et sport).

LAC ANOSY

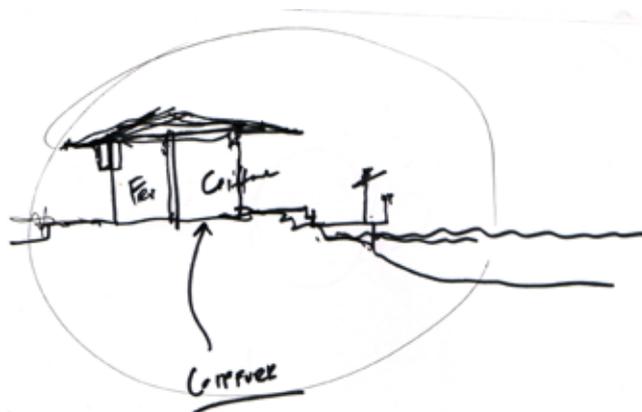
Objectifs :

- Amélioration du cadre de vie : espaces verts, accueil des touristes...
- Accentuer l'aspect environnemental : rôle hydrologique majeur
- Organiser les déplacements : sur et autour du site, liaison avec le stade



Croquis à la main : vue sur le lac Anosy et la colline

L'orientation générale est de faire du lac Anosy une zone de promenade en aménageant les berges du lac de manière à permettre les cheminements piétons tout autour du lac, sur pilotis à certains endroits pour ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du lac. Cette promenade sera également l'occasion pour les visiteurs de profiter des vues sur le patrimoine de la ville (Palais de la Reine par exemple). Il est également proposé de valoriser l'esplanade centrale, sur laquelle se trouve actuellement le monument au mort, pour en faire une plateforme vivante en l'élargissant et en la connectant au reste de la ville : deux nouvelles passerelles sur pilotis pourraient être construites pour la relier aux rives du lac et aux voiries en continuité.



Croquis à la main : proposition d'aménagement du côté des salons de coiffure et ferronneries (Anosy)

Les salons de coiffure et ferronneries aujourd'hui présentes sur le site gagneraient à rester sur le site pour en assurer le dynamisme économique et pourraient être simplement restructurées pour faciliter la promenade piétonne à cet endroit.

Les espaces publics autour du lac à requalifier pourraient être des espaces verts ou minéraux, pouvant accueillir quelques kiosques ou quelques petites constructions, faisant ainsi une sorte de belvédère sur le lac.



Projection 3D montrant la passerelle piétonne et les aménagements proposés pour la clôture de l'établissement Saint-Michel

Côté lycée Saint Michel, il pourrait être envisagé de travailler sur la perméabilité, au moins visuelle, entre espace public et espace privé, en transformant par exemple certaines parties du mur d'enceinte en grilles, valorisant ainsi les espaces verts existants.



Un traitement de sol différent, toujours pour optimiser la liaison piétonne entre les deux sites : Anosy-Mahamasina

Enfin, et pour assurer une continuité piétonne avec le stade de Mahamasina, il est proposé de requalifier l'espace de liaison entre ces deux sites - lac Anosy et stade de Mahamasina - aujourd'hui dédié à l'automobile, avec un traitement du sol différencié (calepinage par exemple), créant ainsi un espace partagé entre piétons et véhicules motorisés. Le fonctionnement de la circulation restera inchangé mais le piéton pourra plus facilement se déplacer d'un espace à l'autre.

« Le fonctionnement de la circulation restera inchangé mais le piéton pourra plus facilement se déplacer d'un espace à l'autre ... »

STADE DE MAHAMASINA

Objectifs :

- Plus grande perméabilité entre les espaces disponibles à l'intérieur du stade et la ville.
- Apporter une mixité des usages : commerces, sports, culture, logements
- Optimiser et revoir les modalités de gestion du site

A l'heure actuelle, le stade constitue une enclave dans la ville qui est relativement peu fréquentée en dehors des activités sportives. Les réflexions ont donc essentiellement porté sur le pourtour du stade et l'optimisation des espaces disponibles à l'intérieur du site. Un premier concept architectural a été présenté, comprenant la transformation du mur d'enceinte actuel par des activités qui peuvent prendre la forme de petites boutiques ouvertes à la fois sur la rue et l'intérieur de l'îlot, ainsi qu'une certaine densification : au rez-de-chaussée, des activités économiques et dans les parties supérieures, du logement de manière à s'intégrer au tissu urbain et à réintégrer cet espace dans la ville. L'espace sous les gradins du stade pourrait également être converti en espace commercial, comme cela avait été proposé par M. le Président de la Délégation Spéciale.

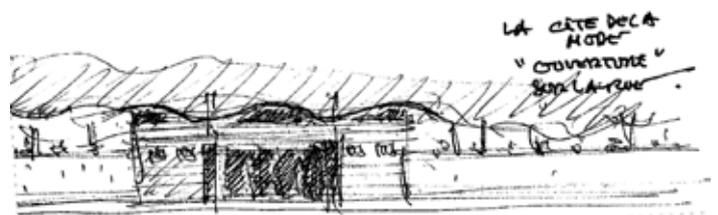
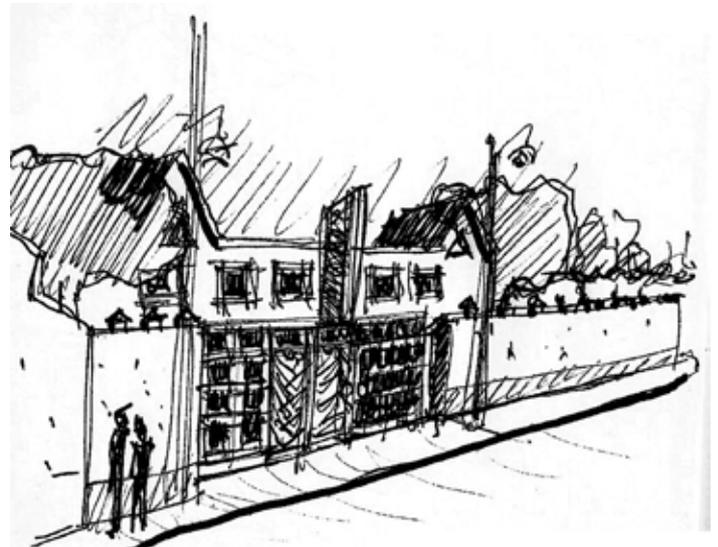


Image 3D des principales orientations d'aménagement

Il sera important de promouvoir les activités sportives et culturelles, notamment pour les nombreuses écoles de la ville qui fréquentent le site (plus d'une centaine). Les terrains de sport seront maintenus, de même qu'une partie du site réservée à une association culturelle. Par ailleurs, il sera développé un nouveau projet de « Maison de la Mode » et de l'accessoire ayant vocation à constituer une vitrine de ce secteur et un lieu de structuration d'une offre de création artisanale et artistique de qualité pour Antananarivo. Il apparaît important de tourner ce projet tant vers l'intérieur qui sera valorisé que vers l'extérieur pour assurer une certaine visibilité du côté de la ville ; le mur existant deviendra alors à cet endroit l'entrée principale et la façade de ce bâtiment.



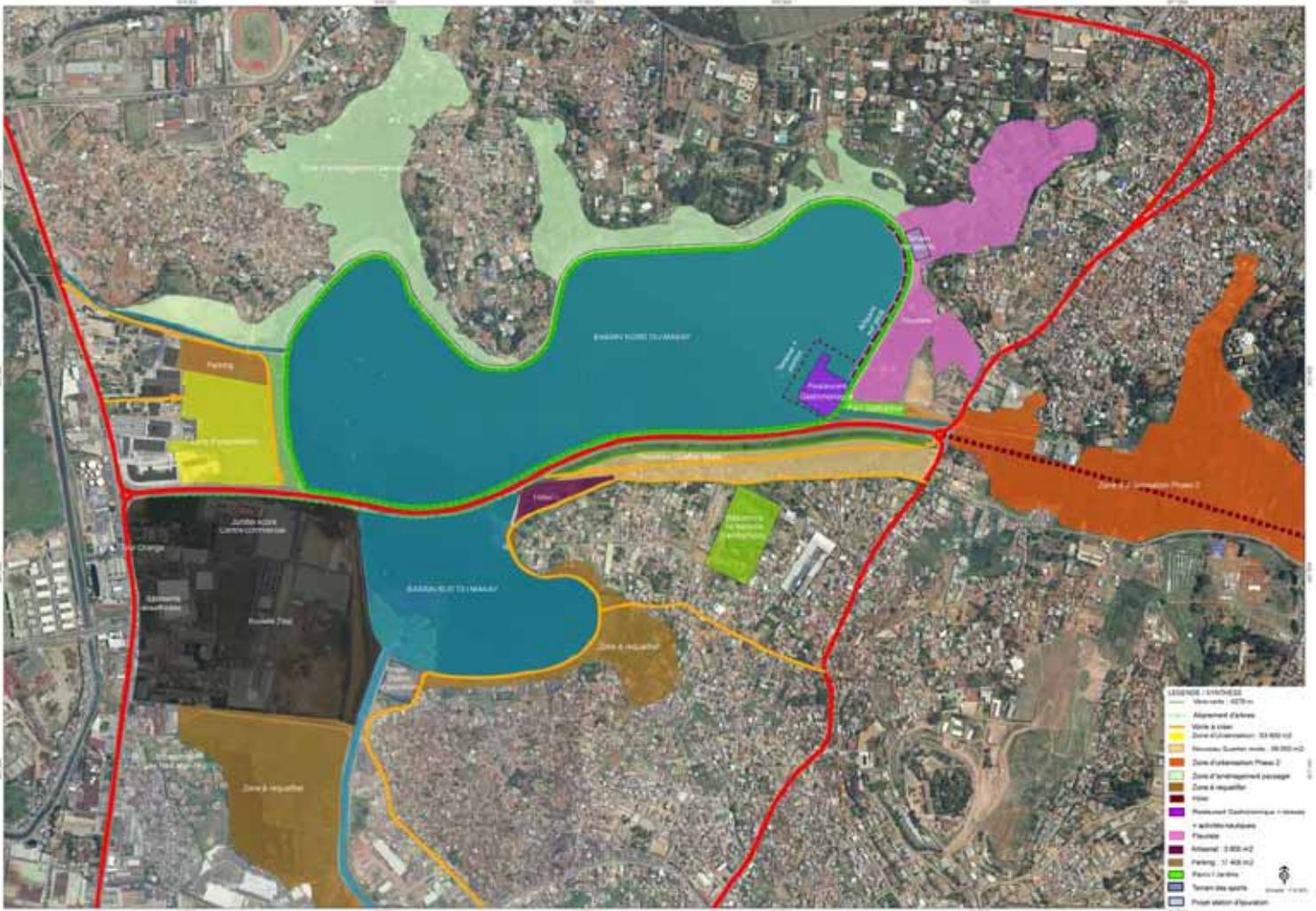
Ouverture du mur d'enceinte - perméabilité entre les espaces



La maison de la mode : appui au stylisme et ouverture de Mahamasina avec l'extérieur

« Il sera important de promouvoir les activités sportives et culturelles, notamment pour les nombreuses écoles qui fréquentent le site »

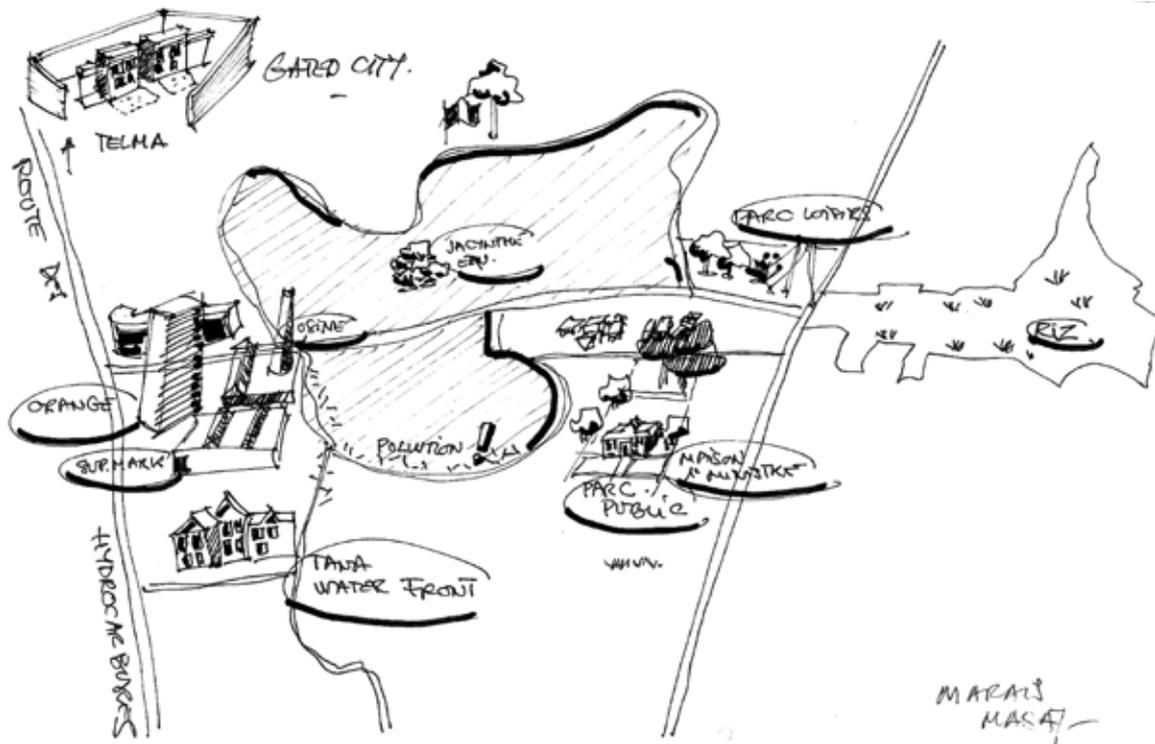
Les orientations d'aménagement générales



Plan d'aménagement d'ensemble du site

Objectifs :

- Permettre l'équipement du site en vue d'une urbanisation future
- Travailler en partenariat public privé à grande échelle
- Rendre l'espace « urbain » : boulevard urbain, espaces de récréation, etc.



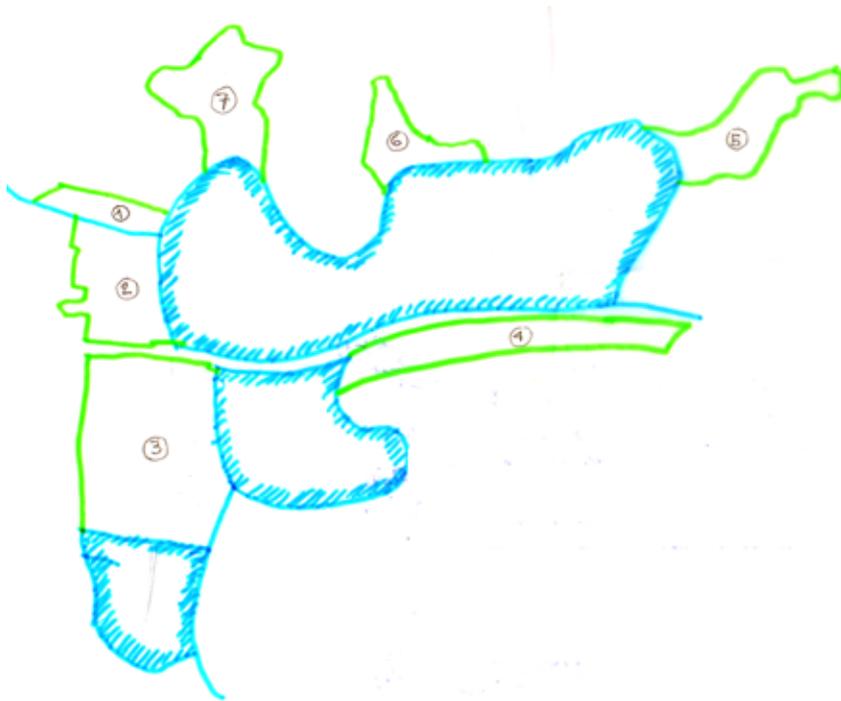
Croquis global du lac Masay et de ses environs

L'aménagement du site Masay constitue un projet structurant pour l'avenir de la ville; cet espace, qui paraît aujourd'hui éloigné du centre ville, est destiné à évoluer et à devenir partie intégrante du centre élargi de la ville. Aussi, la collectivité doit-elle accompagner et encadrer cette évolution. Il s'agira alors de permettre aux initiatives privées de se développer, tout en s'assurant qu'elles participent à la structuration et au développement global de la zone.

Le premier élément structurant est l'actuelle deux fois deux voies qui longe les bassins. Il est proposé de transformer cette voie, qui constitue aujourd'hui une sorte de «barreau» en un boulevard urbain, c'est-à-dire un espace public pacifié où l'automobile roule à vitesse ralentie et où les piétons peuvent circuler facilement. La capacité d'accueil de cette voirie restera inchangée, d'autant qu'il est prévu que cette voie soit prolongée par le projet de rocade nord est ; simplement l'ambiance du lieu sera plus urbaine. Pour ce faire, un agrandissement par remblai sur le pourtour du lac permettra de dégager un espace dédié aux circulations douces et piétonnes.



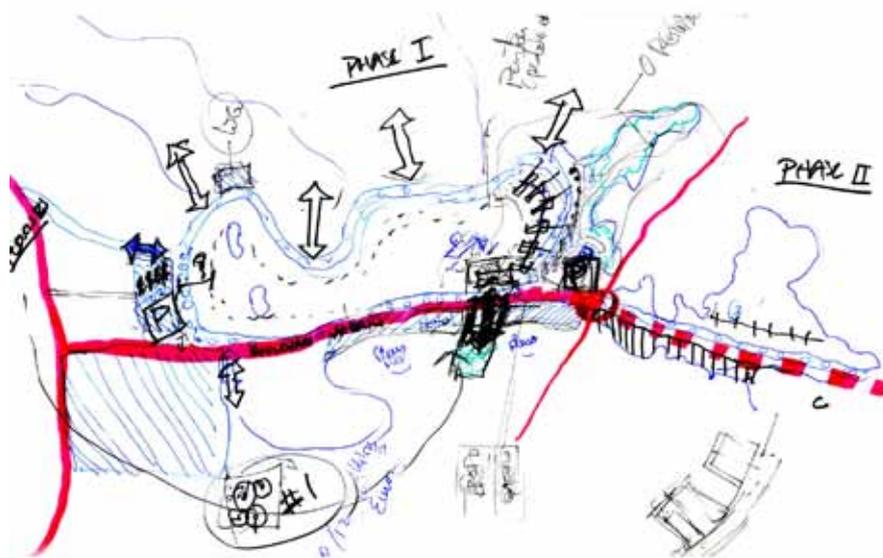
Requalification de la voie de circulation en boulevard urbain



Pour financer l'installation de la station d'épuration, les propriétaires de chaque terrain bénéficiaire de cet aménagement devraient apporter leurs contributions;

Pour le développement de la zone, la mise en place de certaines infrastructures semble indispensable, infrastructures pour lesquelles les partenaires privés doivent contribuer. On pense notamment à l'installation d'une station d'épuration pour laquelle une association foncière de propriétaires pourrait se monter en vue de contribuer à sa réalisation.

Concernant les aménagements publics, il apparaît important de s'appuyer sur l'existant, en l'occurrence le parc d'attraction réalisé par la Commune Urbaine d'Antananarivo, en partenariat avec la Région Ile de France. A partir de ce premier élément, on pourrait développer à proximité un restaurant gastronomique sur pilotis et une partie de la promenade autour du lac pourrait s'accompagner d'activités artisanales, sur pilotis, pour ne pas perturber le schéma hydraulique du bassin.



Les possibilités d'aménagements à envisager sur Masay

« Les partenaires privés devront contribuer à la mise en place de certaines infrastructures de base »

Enfin, sur la « bande sud » il est proposé de développer un projet de construction mixte sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée, procédure utilisée en France et caractérisée par l'initiative de la collectivité locale qui associe tous les partenaires susceptibles de participer à l'aménagement. Le programme proposé ici est simplement à titre de test ; cependant il apparaît important de penser la mixité urbaine et surtout le lien avec le quartier situé à proximité immédiate (le sentier des horticulteurs à Amboditsiry). Si ce nouveau quartier sera au bénéfice des nouveaux utilisateurs, il est important qu'il le soit aussi auprès de ceux qui vivent déjà sur le site aujourd'hui et notamment les populations les plus défavorisées. Lors de l'atelier, il a été fait le test de la possibilité d'un bilan financier aménageur équilibré par une procédure de ZAC. Pour ce faire, il est proposé que la collectivité locale créera une société d'aménagement en charge d'acquérir les terrains, de réaliser les infrastructures, de définir les grandes orientations du projet architectural et urbain, et de céder au privé les droits à construire tels qu'ils ont été définis. Le résultat du test est que le bilan financier de l'opération est équilibré, la piste d'un tel montage de projet peut alors être explorée, parmi d'autres.

Pour la mise en lace d'un projet d'une telle envergure, il est essentiel d'organiser un phasage : toutes les opérations ne pourront être menées en même temps, il faudra donc mettre en place des phases de réalisation à des termes différents.



Nouveau front bâti le long du boulevard urbain

«Si ce nouveau quartier sera au bénéfice des nouveaux utilisateurs, il est important qu'il le soit aussi auprès de ceux qui vivent déjà sur le site aujourd'hui et notamment les populations les plus défavorisées »

«Pour la mise en lace d'un projet d'une telle envergure, il est essentiel d'organiser un phasage : toutes les opérations ne pourront être menées en même temps, il faudra donc mettre en place des phases de réalisation à des termes différents.»

Le test ci-après a été réalisé durant les ateliers justifiant la possibilité et la rentabilité des aménagements projetés

TERRAIN (HORS HORTICULTEUR)	34 500 m ²
CONSTRUCTIBLE Hypothèse cos 1,5	52 00 m ² SHON

PROGRAMME

▪ HOTEL	3 500 m ²
▪ ACT/BUREAUX	15 000 m ²
▪ CENTRE CULTUREL/FORMATION POUR ARTISANTS	1 000 m ²
▪ CRECHE/ECOLE/FORMATION	1 000 m ²
▪ LOGEMENTS	
▪ 150 logements de standing 70%	22 000 m ²
▪ 100 à 110 logements standards	9 500 m ²

TOTAL	52 000 m²
--------------	-----------------------------

HYPOTHESE

DEPENSE		RECETTE	
Terrain sup	34 500 m ²	Vente de terrain	52 000 m ²
Achat	2 415 000 €	Hôtels	
34 500 m ² x 70 €/m ²		35 000m ² x 80 €	280 000 €
Remblais	500 000 €	Bureaux	
34 500 m ² x 1,50m = 50 000 m ³		15 000 m ² x 100 €	1 500 000 €
50 000 m ³ x 100		Centre culturel	
Réseaux		1 000 m ² x 10 €	10 000 €
Eau	80 000 €	Crèche / école	
Assainissement	80 000 €	1 000 m ² x 20 €	20 000 €
Electricité	80 000 €	Logements	
Impôts et taxes	250 000 €	Standing	
Etudes		22 000 m ² x 80 €	1 760 000 €
Homme de l'art	100 000 €	Standard	
		9 500 m ² x 20	190 000
Frais financiers 3%	25 000 €		
Aménagement 3%	80 000 €		
Divers 3%	80 000 €		
Total	3 680 000 €	Total	3 760 000 €
	~3 700 000 €		

Mesdames, Messieurs, chers partenaires de la CUA, chers amis de la Région Ile-de-France, chers experts internationaux qui êtes venus de fort loin,

Notre séminaire international sur le développement urbain touche à sa fin après les échanges et les ateliers qui se sont tenus durant la semaine. Je suis heureux de revenir devant vous aujourd'hui et constater avec tous les participants les résultats de ce séminaire qui a été riche en débat et en propositions pertinentes. Nous reconnaissons tous que l'urbanisme repose sur l'implication d'acteurs variés. A cet effet, j'ai fait appel à ces experts internationaux ainsi qu'aux professionnels de l'urbanisme, architectes, urbanistes et les différentes institutions et ministères sans oublier les investisseurs privés qui tiennent également une place primordiale dans le développement de cette capitale.

Je vais demander, de manière très ferme, à chacun de participer. Je vais commencer par les plus grands propriétaires et investisseurs. Je veux leur dire que vous devez participer à cet effort, tout simplement parce que vous ne le regretterez pas. Une ville qui fonctionne bien, avec une bonne qualité de vie, sera beaucoup plus profitable à vos affaires, qu'une ville bloquée, saturée, asphyxiée. Nous allons valoriser la fiscalité locale, et par tous les moyens à ma disposition, vous faire participer à cet effort. Oui, vous faire participer à nos projets, mais ce sera gagnant-gagnant. Gagnant pour vous qui pourrez réaliser des projets beaucoup plus fiables et profitables dans la durée, et évidemment gagnant pour les habitants.

Mais je vais demander aussi à tous les habitants de participer. Il faut que chacun respecte des règles de base pour que la vie en ville soit agréable. Dans les transports, dans la propreté des rues, et pour la sécurité, chacun doit participer à une ville constamment propre, une ville sécurisée et une ville organisée.

Dans mon discours d'ouverture du présent séminaire, j'ai formulé le souhait que tout ce qui soit proposé soit réaliste compte tenu de nos moyens et soit réalisé avec le souci du développement économique sans lequel nous ne pouvons rien. C'est dans ce contexte que notre choix s'est porté sur les sites du lac Anosy et marais Masay puisque ce sont des projets réalisables, d'autant plus que ce sont des sites spacieux qui doivent être valorisés à temps avant que le phénomène de la bidonvilisation ne les touche. Je rappelle : nous avons élaboré avec le staff de la ville un projet de société pour la ville d'Antananarivo. L'objectif poursuivi a été de présenter la philosophie de travail qui servira de directive à l'ensemble des initiatives que tout dirigeant futur voudra prendre et ceci pour assurer une continuité dans l'administration de la ville. Ayant déjà été présenté au Conseil Municipal pour délibération, ce projet de société repose sur 3 grands objectifs fondamentaux : améliorer le statut particulier de la capitale, améliorer le service public, et construire la ville d'avenir.

Mesdames et messieurs, l'heure n'est plus aux tergiversations et aux critiques non constructives, nous devons prendre en main la destinée de la capitale, tout de suite et tous ensemble. Ceci requiert une volonté très forte de la part de nous tous ici présents. Dès lors, mobilisons nous et faisons preuve d'une réelle détermination à faire de la ville d'Antananarivo une ville digne d'être une capitale. Agissons maintenant pour que demain nos concitoyens, nos enfants soient fiers et reconnaissants de nos initiatives. Nous avons pu tout à l'heure suivre la présentation des conclusions et propositions des experts internationaux. Evidemment,

nous allons préciser ces projets dans les mois à venir et vous associer dans le processus qui démarre maintenant. Un site web va bientôt ouvrir pour que chacun puisse consulter ces plans et proposer ses idées pour améliorer les projets. Je vais immédiatement lancer des études techniques, juridiques et économiques pour que nous avancions rapidement.

Vous le voyez, la Ville réaffirme une forte ambition et une forte volonté pour un développement durable. Appuyez-nous et nous pourrons réaliser la promesse que porte Antananarivo pour tous les citoyens, celle d'un développement économique fort et durable.

Merci à toutes et à tous pour vos contributions à ce séminaire. Merci surtout aux experts et à notre partenaire Région Ile de France. Merci à l'Institut de la Ville et à mes collaborateurs de la commune pour l'excellente organisation du séminaire. Je vous dis à très bientôt pour la concrétisation des projets Anosy-Mahamasina et le lac Masay.

Je déclare donc ce séminaire international clos. Merci de votre attention.



Commune Urbaine
d'Antananarivo



CREDITS

Coordination: Institut des Métiers de la Ville

Réalisation et conception graphique: Mamy Nirina Andriamamonjy, Chloé Pinty

Le contenu de ce document est issu des présentations des différents intervenants durant le séminaire.



Commune Urbaine
d'Antananarivo

