



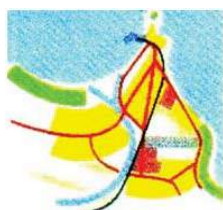
RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI



Unité, Egalité, Paix

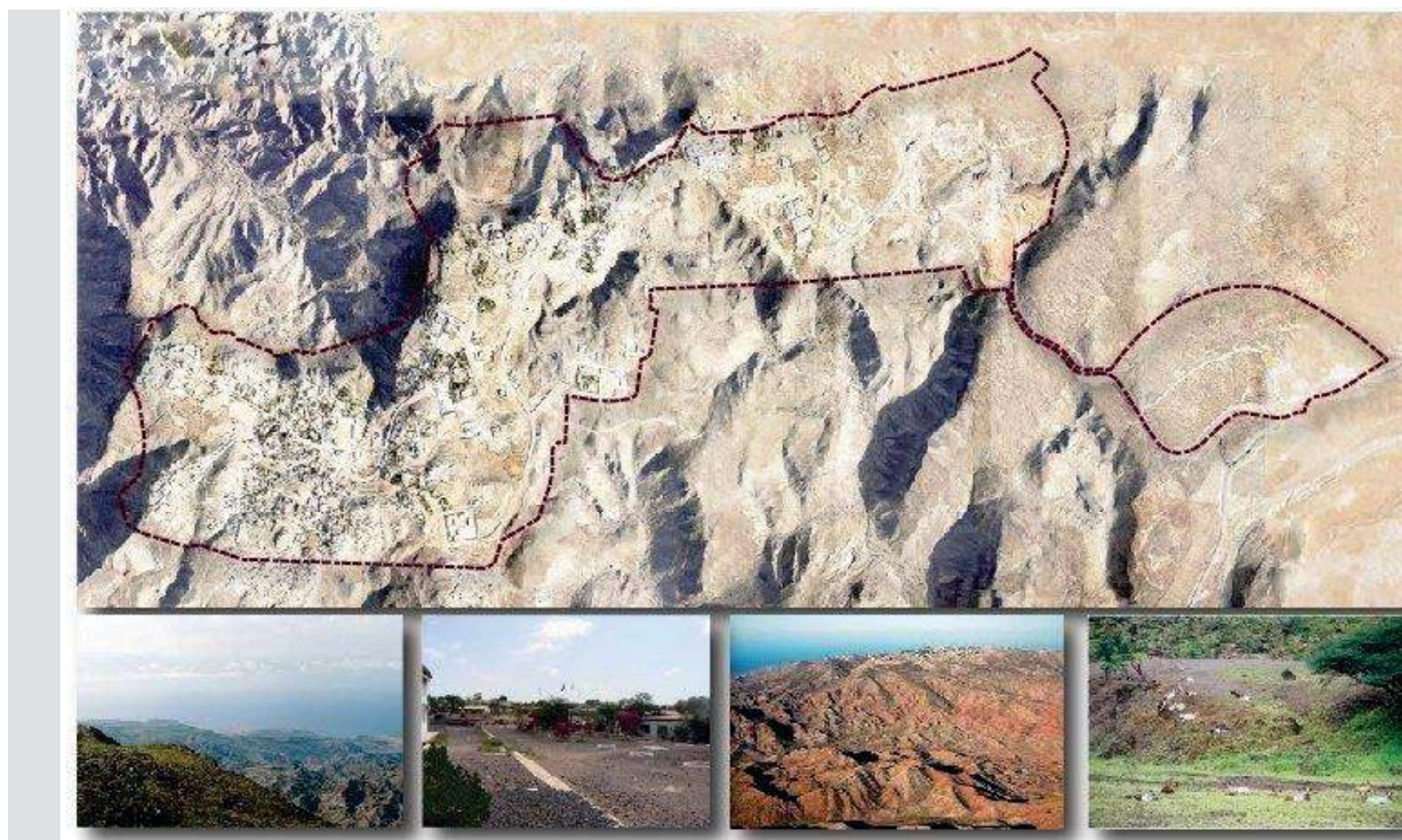
Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE)

Secrétariat d'Etat auprès du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement chargé du Logement



Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat

Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme d'Arta



SDAU ARTA

Mai 2015



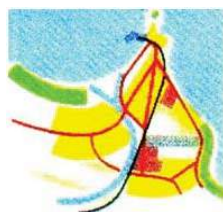
République de Djibouti

Maître d'Ouvrage:

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement

Secrétariat d'Etat au Logement

Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat



SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME D'ARTA



SDAU D'ARTA

Mai 2015

Document réalisé par :

SCET
TUNISIE

Société Centrale pour l'Équipement du Territoire -Tunisie
2, rue Sahab Ibn Abbad, Cité Jardins 1002 Tunis Belvédère - Tunisie
Tel. (216) 71 800 033 / 71 894 565
Fax: (216) 71 781 956
E.mail : direction@scet-tunisie.com

Etude financée par :



et



Avant propos

Dans un contexte où nos villes concentrent l'essentiel de nos concitoyens, il est important de renforcer l'armature urbaine de notre pays en leur permettant de jouer pleinement le rôle de moteur de développement régional en cohérence avec leur hinterland rural.

Pour cela, la capitale ne doit pas être la seule à tirer profit des investissements étrangers et nationaux et les régions et les chefs-lieux doivent sortir de l'enclavement et profiter de la dynamique nationale.

Les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAUs) d'Ali Sabieh, d'Arta, de Dikhil, d'Obock et de Tadjourah s'inscrivent dans cette vision. C'est pourquoi, ils doivent créer les conditions propres à favoriser un développement urbain cohérent et durable répondant aux exigences socio-économiques propres à chaque ville.

En conséquence, ces schémas ont identifié les espaces d'expansion urbaine nécessaires aux activités économiques et résidentielles tout en considérant les contraintes spatiales et environnementales.

À travers ces SDAUs, il s'agit de proposer des stratégies de développement urbain durable, adaptées et réalistes permettant la mise en œuvre effective de projets tendant à favoriser le développement de ces pôles et la réduction de la pauvreté par la création de réelles opportunités d'emplois, de logements décents, d'éducation, de santé,...etc.

Le développement des villes doit être considéré comme le secteur où se cristalliseront à l'avenir les enjeux du développement du pays et par conséquent, toute stratégie, programme ou action doivent viser un développement urbain durable de tous nos centres urbains. C'est pourquoi, tous les éléments de cadrage retenus par la stratégie s'insèrent dans cette optique.

En cohérence avec la dynamique nationale de développement, les SDAUs des chefs-lieux des régions permettront de réduire la pauvreté et de répondre aux ambitions d'une société équitable et équilibrée de nos territoires.

Le processus d'élaboration des SDAUs d'Ali Sabieh, d'Arta, de Dikhil, d'Obock et de Tadjourah a été conduit de manière participative, avec l'ensemble des acteurs. Cette approche concertée a permis de déboucher une vision partagée de développement de chacun de ces chefs-lieux.

Compte tenu du caractère singulier que revêtent ces schémas d'aménagement, je précise qu'il est de la responsabilité de tous les acteurs et administrations de se les approprier, de les appliquer dans leur intégralité.

Ce qui nous permettra d'inscrire nos centres urbains secondaires dans un modèle de développement urbain durable adapté, réaliste et pragmatique s'appuyant sur leurs potentialités spécifiques et tenant compte de leurs contraintes.

ISMAIL OMAR GUELLEH
Président de la République,
Chef du Gouvernement

Comme l’agglomération de Djibouti, les villes d’Ali Sabieh, de Dikhil, d’Obock et de Tadjourah bénéficient de la révision de leurs Schémas Directeurs d’Aménagement et d’Urbanisme (SDAUs) et d’Arta jouit d’un nouveau.

Pour le Président de la République, Chef du Gouvernement, Son Excellence, EL HAJ ISMAIL OMAR GUELLEH, depuis son accession à la magistrature suprême en 1999, un urbanisme harmonieux et durable de tous les centres urbains, constitue une priorité des priorités de son programme de développement de notre pays.

À travers toutes ses feuilles de route et dans l’une d’entre elles, il a tenu à marquer avec force sa volonté d’atteindre une gestion harmonieuse et durable de la croissance urbaine avec une meilleure politique de planification urbaine et d’habitat en précisant, je le cite : *« En matière d’urbanisme, l’accent doit être mis sur la rationalisation des lotissements et la viabilisation des zones loties. Ici, plus qu’ailleurs, des actions concertées impliquant les pouvoirs publics, le secteur privé, la société civile et la participation directe des populations sont de mise. Le gouvernement mettra l’accent sur l’encouragement du secteur privé et la mise à disposition des parcelles à bâtir. De même, les centres urbains doivent obligatoirement être dotés de schémas d’aménagement ».*

Ces schémas d’aménagement permettront incontestablement de rééquilibrer le réseau urbain de notre pays en atténuant la configuration socio-spatiale de modèle

centre-périphérie entre la capitale et les chefs-lieux des régions et les effets négatifs de la macrocéphalie urbaine pour favoriser une relation de complémentarité entre les régions du pays.

En mettant l’accent sur les capacités productives des villes d’Ali Sabieh, d’Arta, de Dikhil, d’Obock et de Tadjourah et en instaurant une gestion rationnelle de leurs ressources, ces SDAUs permettront d’atteindre la « durabilité » du développement de leurs territoires urbains.

Aussi, je tiens à saluer l’approche participative adoptée par le Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement et le Secrétariat d’État au Logement dans le cadre de l’élaboration de ces documents importants et qui a débouché sur une vision partagée du développement des chefs-lieux de nos régions.

Ces différents objectifs s’inscrivent totalement dans la vision ambitieuse mais pragmatique et réaliste du Chef de l’État qui vise à faire de ces chefs-lieux des régions des pôles de développement et de croissance de leurs régions respectives et à les inscrire pleinement dans une dynamique active et positive.

Enfin, j’invite tous les départements et tous les acteurs concernés de près ou de loin pour la mise en œuvre des Schémas Directeurs d’Aménagement et d’Urbanisme d’Ali Sabieh, d’Arta, de Dikhil, d’Obock et de Tadjourah.

ABDOULKADER KAMIL MOHAMED
Premier Ministre

À l’instar de Djibouti, capitale de la République de Djibouti, les chefs-lieux des régions à savoir Ali Sabieh, Arta, Dikhil, Obock et Tadjourah viennent de se doter de nouveaux Schémas Directeurs d’Aménagement et d’Urbanisme (SDAUs).

Ces schémas d’aménagement reflètent clairement les orientations de développement engagées par **Son Excellence, le Président de la République et Chef du Gouvernement, EL HAJ ISMAIL OMAR GUELLEH** dans la perspective de faire de ces chefs-lieux, les pôles de développement de leurs régions respectives.

La nécessité de réviser les schémas directeurs établis en 1998 pour Ali Sabieh, Dikhil, Obock, et Tadjourah et d’élaborer un nouveau schéma pour Arta a été guidée par la volonté du Président de la République de définir un meilleur encadrement du développement urbain de ces centres dans un contexte économique d’attraction et de capitalisation d’investissements étrangers.

L’objectif principal de ces SDAUs est de mettre à la disposition de l’ensemble des acteurs locaux des documents qui servent de cadre de référence aux actions à réaliser dans chacune de ces villes. Ils doivent également servir de moyen d’action et d’encadrement pour mettre un terme aux coups partis et aux actions spontanées pour privilégier un urbanisme cohérent inspiré par l’intérêt général en s’inscrivant pleinement dans le développement durable et l’amélioration du cadre de vie.

Cela passe par la création des conditions propres à favoriser un développement urbain cohérent et durable répondant aux exigences socio-économiques propres à chaque ville. Les partis d’aménagement retenus pour chacune de ces villes s’inscrivent dans cette optique.

Pour Arta, le choix d’aménagement structure la ville également en trois pôles physiquement juxtaposés avec le noyau initial extensible vers le Sud sur les pentes du versant, la crête

conservant sa vocation d’espace résidentiel de haut standing et regroupant des équipements nouveaux le long de la route et enfin la nouvelle centralité à l’Est qui sera conçue comme le nouveau centre-ville regroupant de l’habitat mixte et des espaces fonctionnels.

La réalisation de ces SDAUs a requis un peu plus de deux ans de travail. Ces SDAUs sont les résultats de la concertation menée à chacune des étapes en étroite collaboration avec les différentes parties prenantes, notamment le Comité Consultatif d’Urbanisme que je remercie pour sa participation active, sa disponibilité et sa contribution enrichissante.

Dans ce cadre, je n’oublie pas les contributions du Conseil Régional et la Préfecture d’Arta qui ont activement participé et permis à ce schéma directeur d’intégrer les préoccupations et les aspirations locales s’appuyant sur des potentialités spécifique de leur région et tenant compte de ses contraintes.

C’est une occasion pour moi de féliciter la Direction de l’Aménagement du Territoire, de l’Urbanisme et de l’Habitat et plus particulièrement l’équipe de coordination pour les efforts consentis et pour la qualité de la conduite technique tout au long de ce projet.

Aussi, je tiens à faire « mention spéciale » à Madame AMINA ABDI ADEN, Secrétaire d’Etat au Logement pour l’initiation et la coordination de l’élaboration des différents SDAUs en les conduisant avec une approche professionnelle irréprochable et ce, à toutes les étapes.

Enfin, je ressaisis l’opportunité qui m’est offerte, pour exprimer toute ma gratitude au **Président de la République** pour ses orientations clairvoyantes, mais aussi pour la confiance qu’il a placé en nous, pour la destinée de notre pays en général et celle de nos villes en particulier.

MOHAMED MOUSSA IBRAHIM BALALA
Ministre de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement

Résumé

Contexte

Le contexte national actuel de Djibouti fait apparaître des écarts de développement entre la ville capitale et les régions de l'intérieur. Cet écart est encore plus perceptible entre les villes. Réduire cet écart a été affirmé très tôt au moment de l'indépendance du pays. Parmi les outils de mise en œuvre, il y avait les schémas et plans sectoriels, mais aussi les SDAU élaborés en 1998 pour les villes du pays, à l'exception d'Arta. En effet, les deux dernières décennies ont vu se réaliser plusieurs actions en faveur des régions intérieures qui ont apporté des progrès incontestables dans les secteurs des infrastructures, de l'éducation, de la santé, de l'agriculture, etc. Cependant, les différentes politiques sectorielles dont l'objectif est de contribuer à réaliser une meilleure répartition des facteurs de développement à travers le pays n'ont pas, pour des raisons objectives, atteint les objectifs escomptés.

On peut même affirmer que l'écart de développement entre la capitale et le reste du territoire national a continué à se renforcer. L'essentiel de la population, des activités économiques, reste concentré dans la capitale. Les régions de l'intérieur ne participent que très peu à l'économie nationale. Cette tendance risque même de s'amplifier avec le lancement de grands projets à Djibouti-ville en compliquant sa gestion et sa croissance.

Ces enjeux sont bien connus des autorités du pays et face aux aspects négatifs de la primatie de la capitale, les pouvoirs publics ont mis au point de nouvelles initiatives territoriales afin de mieux répartir la pression et d'atténuer les déséquilibres. Louables dans leur principe, ces initiatives visent à régler progressivement la question du déséquilibre urbain en impulsant dans les villes capitales de régions les facteurs d'un développement durable. Ces villes devraient se positionner comme moteurs de développement économique et social et comme illustration d'un urbanisme cohérent et réfléchi offrant aux habitants des raisons de satisfaction pour se loger, accéder aux services urbains, travailler et investir tout en respectant les exigences environnementales.

A Djibouti, les enjeux actuels et futurs de développement sont donc principalement des enjeux urbains, et l'on doit se rendre compte que lorsque l'urbanisation est livrée à elle-même, il est peu vraisemblable que les objectifs d'équité et de durabilité puissent être atteints. C'est là où réside l'intérêt de doter les villes de SDAU, car c'est cette dynamique de laisser-faire qui a empêché la maîtrise de l'urbanisation et un développement équitable et durable.

Plus spécifiquement, la nécessité de doter Arta d'un SDAU est inspirée par deux facteurs principaux : le premier concerne la proximité de la capitale, qui la met dans une position de redéploiement démographique et d'activités à la faveur des avantages de localisation ; ce qui impulsera un développement urbain rapide. Le deuxième facteur est lié à la spécificité de la ville en tant que station de villégiature privilégiée, sans grandes réserves foncières urbanisables, mais convoitée par des couches sociales aisées à la recherche d'un cadre de vie agréable.

Les importants financements publics destinés à la réalisation d'infrastructures lourdes et coûteuses dans la ville, à la construction d'équipements et à l'activité, ne se sont pas encore traduits par une amélioration de la situation. L'occupation des espaces se fait de plus en plus anarchiquement sans raccordement aux services urbains de base et la faiblesse de la base économique ne fait qu'amplifier l'informel et le sous-emploi.

Le SDAU se veut donc une alternative, un outil de travail et une référence spatiale destinée à tous les acteurs impliqués dans sa mise en œuvre et dans la réalisation des programmes d'actions prioritaires retenues. Il s'adresse en premier lieu aux décideurs (Région, Préfecture, techniciens de la ville, administrations centrales, services décentralisés de l'Etat) ainsi qu'à leurs partenaires (société civile, secteur privé, ONG, organisations internationales) qui pourraient être amenés à apporter leur concours.

Objectifs et enjeux

L'urbanisation et le développement de la ville d'Arta s'accomplissent, à l'instar des autres villes, dans un contexte de crise, de pauvreté, de désorganisation de l'expansion urbaine, ce qui laisse place, parfois, à des improvisations d'opérations de zonage non cohérentes et désordonnées. Le manque de moyens, la faiblesse de la gouvernance urbaine et le manque d'ambition pour la ville, contribuent fortement à ce désordre et à la vulnérabilité du rôle de la ville et des institutions en charge de la gestion urbaine. Le schéma directeur est donc guidé par une volonté de définir un meilleur encadrement du développement urbain dans un contexte économique nouveau favorisé par la décentralisation, des flux importants d'investissements nationaux et étrangers et une sédentarisation de plus en plus accrue des populations nomades.

Le SDAU est un instrument fédérateur de développement urbain qui priorise la création d'emploi pour renforcer les capacités de gestion des villes capitales de régions sur la base d'équité territoriale. Il est le cadre logique de coordination de l'ensemble des décisions à prendre, face aux enjeux de développement urbain, présente des alternatives de résolution des problèmes et interroge la capacité des leaders locaux à coordonner leurs programmes et à réaliser les mutations nécessaires.

Il est élaboré avec l'ensemble des acteurs pertinents, selon une approche participative, et s'appuie sur le diagnostic et les tendances que ce dernier a permis de relever, en vue du partage des axes d'intervention, expériences, approches et priorités.

La décentralisation, cadre institutionnel qui lègue à la région plusieurs compétences, facilite les choix locaux relatifs au foncier, aux projets porteurs et aux programmes prioritaires. Les collectivités locales à Djibouti sont appelées dans les années à venir à prendre en charge le développement et la gestion des villes et en particulier toutes les problématiques liées à la planification urbaine. Cela exigera des compétences spécifiques et efficaces pour articuler les multiples interventions dans l'espace urbain et en tirer le meilleur parti.

Le SDAU prescrit des orientations concrètes relatives à l'urbanisation, des principes, des actions qui concourent à l'accomplissement sur le moyen et le long terme de la vision de développement de la ville exprimée par les populations et portée par les responsables locaux,

centraux et divers autres partenaires, sur la base des orientations stratégiques de développement du pays. Il s'agit pour la ville d'Arta de passer du stade de station de villégiature à celui d'une ville chef-lieu de région et un important pôle d'appui à la capitale.

Pour y parvenir, elle doit :

- tirer profit de la situation de proximité en multipliant les échanges,
- envisager la croissance urbaine sur la base de pôles structurants,
- renforcer et développer les équipements urbains dans les quartiers démunis,
- créer les conditions d'attractivité des investissements,
- rayonner sur l'arrière-pays,
- améliorer le cadre de vie urbain existant en ciblant des actions de mise à niveau,
- sécuriser le foncier,
- soutenir les formes de modernisation des secteurs traditionnels de développement : agriculture, tourisme, artisanat et échanges.

Plus spécifiquement, les objectifs visent à :

- conserver à la ville sa spécificité en tant que site de détente,
- impulser d'importants projets économiques,
- structurer la ville.

Principales conclusions du diagnostic

La ville d'Arta intègre des espaces naturels pittoresques, à l'image de ses plages et de ses zones montagneuses, mais elle est surtout limitée de part et d'autre par des sites d'importance reconnue : le Golfe de Tadjourah, le couloir montagneux jusqu'au lac Assal, le littoral. Les conditions climatiques sont nettement plus clémentes que partout ailleurs dans le pays. De cette configuration émerge l'importance de concilier le développement de la ville avec la préservation des ressources naturelles et la protection des espaces, notamment naturels et paysagers.

La spécificité de la ville fait que, dès le départ, la volonté de créer un véritable espace de villégiature tout près de Djibouti ville était manifeste. Et il est vrai que cette ville est encore capable de donner une nouvelle image de l'urbanisation dans le pays. L'analyse du fonctionnement de la ville a révélé des tendances lourdes qui peuvent altérer à terme les équilibres spatiaux :

- desserrement de l'urbanisation le long de la route nationale provoquant un allongement inconsidéré des divers réseaux et une nette ségrégation entre les quartiers ;
- déséquilibre entre les différents quartiers de la ville en termes d'accès aux commodités urbaines ;
- bon niveau d'équipements d'envergure nationale et régionale contrastant avec le niveau des équipements de proximité ;
- centralité urbaine diluée et confinée dans un espace limité au noyau ancien ;

- implantation de nouveaux équipements scolaires et sanitaires excentrés par rapport aux quartiers denses ;
- absence d'une stratégie suscitant l'implantation ou la création de grands programmes liés aux potentialités du site de la ville. (parc urbain, centre de recherche, centre d'affaires, zones d'activités), pour maximaliser et dynamiser le développement économique, social, culturel et urbain.

Sur le plan du développement économique, le diagnostic a révélé les assises économiques d'une ville satellite dont le développement économique se serait principalement poursuivi dans le sillage de la croissance de Djibouti ville. L'économie urbaine s'appuie quant à elle sur plusieurs activités fortement liées au rôle de « ville-dortoir » que joue Arta pour des résidents travaillant à Djibouti. L'essor du commerce accompagne en effet l'urbanisation stimulée par la capitale ; l'économie florissante des transports, corollaire de la croissance urbaine, s'épanouit grâce à la fonction de chef-lieu d'Arta qui fait de cette ville un carrefour de communication s'appuyant sur les mobilités pendulaires en direction de Djibouti ville.

En matière d'élevage, l'activité est pratiquée loin de la ville et reste extensive. La stratégie de développement s'articulera sur :

- la promotion d'un secteur marchand dans le domaine de l'élevage périurbain (lait, petit élevage) ;
- la création d'un atelier artisanal de production d'aliment du bétail;
- le renforcement de la gestion participative en partenariat avec les communautés rurales
- la protection de la santé des consommateurs en renforçant les dispositifs de contrôle de la qualité des produits animaux au bénéfice de la santé publique.

En ce qui concerne la pêche artisanale, les efforts viseront notamment :

- l'acquisition ou la réhabilitation des embarcations ;
- la fourniture de filets ;
- la conservation et la commercialisation de la production.

Au niveau du tourisme, les options doivent se focaliser sur la mise en place des structures d'accueil des touristes (pratiques de sport, découverte des sites environnants, incitation aux investissements).

Sur le plan de la croissance urbaine, les perspectives d'évolution de la population montrent que la ville va voir sa population doubler en vingt ans impliquant des besoins en logement de 1347 unités et un besoin en foncier urbanisable de 45 ha (non compris les équipements structurants et les activités).

Les contraintes topographiques du site incitent à retenir une densité relativement forte soit 30 log/ ha pour optimiser l'usage du sol. L'analyse urbaine a montré que la ville est plus une juxtaposition de quartiers contigus qu'un espace organisé dans un rapport centre/périphérie. Une telle situation résulte d'une convergence de plusieurs facteurs. Chacun des quatre grands secteurs de la ville se développe en tournant le dos aux autres à la faveur des potentialités

foncières existantes. Le diagnostic a montré la persistance forte de plusieurs handicaps dans une ville qui aurait pu évoluer de manière cohérente.

En se développant à la marge de Djibouti ville, Arta a vu ses besoins se multiplier et l’on peut dire qu’elle est rentrée de plain-pied dans la problématique du fait urbain avec une population plus résidente et plus nombreuse. C’est une ville symbole qui peut valoriser toutes ses potentialités, mais la pauvreté y est présente. Relativement organisée même si l’on assiste à l’émergence d’une périphérie désordonnée, la ville est de plus en plus confrontée à l’insuffisance des commodités urbaines. L’accès aux services urbains est loin d’être optimal et de nouveaux défis liés à son rôle de capitale régionale viennent s’ajouter aux difficultés actuelles.

Ainsi des inégalités bien marquées existent entre les différents secteurs de la ville. En matière de répartition de population, il y a un important déséquilibre entre l’est et l’ouest, et il en est de même pour les densités et pour la répartition des équipements publics. La centralité urbaine principale est focalisée autour du noyau ancien (place du marché). Cette partie de la ville est en train de se densifier et de dégrader. La centralité urbaine administrative est mieux matérialisée par une succession d’équipements structurants. Concernant les réseaux et les infrastructures, les mêmes déficiences apparaissent.

Le projet du SDAU

Le schéma d’orientation et de développement d’Arta repose sur trois pôles :

- Arta ville : centralité principale et centralité historique et son pôle résidentiel à développer sur la partie Est de la ville ;
- un pôle secondaire à créer (polyfonctionnel) à l’intersection des routes RN1-RN4, retenu pour éviter toute occupation anarchique de ces terrains soumis à une forte pression liée à la dynamique de la route ;
- un pôle d’animation d’Arta Plage à renforcer.

Il s’agit en particulier de créer un pôle secondaire au niveau de l’intersection formée par les routes RN1 et RN4 qui pourrait être aménagé progressivement en fonction de la demande, sur la base d’un plan d’aménagement de détail préétabli. La zone concernera environ 50 ha. Les efforts d’investissements en termes d’infrastructures sont supportables. Cependant, il convient de confirmer la vocation touristique d’Arta avec le développement et l’affirmation de la zone balnéaire par des efforts et une politique de soutien à des secteurs d’activités économiques touristiques.

Les composantes du SDAU peuvent se résumer comme suit :

Planification urbaine

Population retenue en 2030	Besoins en logements	Besoins en superficie (ha)
19 600	1347	45

Actions sur les tissus urbains existants

Superficies brutes des zones concernées par les actions de rénovation et de restructuration sur le tissu urbain existant d’Ali Sabieh :

- Tissu urbain à consolider : 7 ha
- Tissu urbain à réhabiliter : 112 ha
- Tissu urbain à restructurer : 22 ha

Secteur / Zone	Les actions
Secteur n°1 Centre ville tramé : consolidation du tissu	- Préservation et conservation du cadre bâti - Revêtement des voies - Réhabilitation des bâtiments publics
Secteur n°2 Zones d’extension spontanées : restructuration	- Matérialisation des voies - Réalisation des réseaux - Requalification des espaces extérieurs, réorganisation des espaces résiduels et complément d’équipement - Ouvrages de protection des constructions - Enquête socio-économique dans les zones précaires
Milieu naturel et littoral	- Stricte préservation foncière - Reboisement et travaux de CES

Actions prioritaires

Les actions prioritaires sont celles prévues à court terme dont la réalisation conditionne la réussite du SDAU :

- Mise en place d'une commission de suivi du SDAU
- Lancement d’une étude de restructuration urbaine pour le quartier spontané de Sellal
- Réhabilitation et revêtement de la voirie primaire (centre ancien)
- Viabilisation des nouveaux secteurs d’habitation (lotissements du centre ville)
- Construction d’un nouveau réservoir d’eau potable
- Renforcement du réseau de distribution de l’eau potable (réhabilitation et extension)
- Rénovation des équipements de l’Hôpital régional
- Equipement de la commune d’un parc pour la vidange des fosses sceptiques
- Implantation d’au moins un conteneur dans les différents secteurs pour la collecte des déchets solides
- Equipement de la commune d’un camion pour le ramassage des déchets
- Réhabilitation du dépotoir sauvage à la sortie de la ville en espace vert
- Aménagement d’une décharge publique

Les projets structurants

- Le pôle d’activité portuaire et touristique
- La zone d’activité et de logistique
- Le pôle urbain polyfonctionnel

LE SDAU EN CHIFFRES

Le bilan des surfaces à l’horizon 2030

Zones	ha
Zones urbaines existantes (y compris les équipements de proximité)	162
Zones à urbaniser (y compris les équipements de proximité)	221
Zones d’activités économiques	34
Zones des grandes infrastructures de transport (hélicopters, parking)	1
Zones militaires	22
Zones à caractère environnemental (non constructibles)	83
TOTAL	523

Les investissements (en million FDJ)

Actions	Montant
Restructuration du quartier Sellal	880
Réhabilitation des voiries primaires	476
Viabilisation des nouveaux secteurs	3 378
Création d’un nouveau pôle d’extension RN1-RN4	3 800
Construction d’un nouveau réservoir	120
Réalisation du réseau Eau .Potable	300
Extension de l’éclairage dans la ville	316
Equipements pour ramassage des ordures et des eaux usées	13
Plantations	45
TOTAL	9 328



SOMMAIRE

Introduction générale 9

Préambule 10

Principales conclusions du diagnostic 11

Partie 1 - Stratégies et orientations du SDAU 13

- 1.1 - Les objectifs 14
- 1.2 - Stratégies sectorielles 16
- 1.3 - Armature urbaine du SDAU, structuration de l'agglomération 17

Partie 2 - Fondements économiques du développement d'Arta 19

- 2.1 - Arta : des opportunités pour développer une économie locale 20
- 2.2 - Des handicaps au développement à surmonter 21

Partie 3 - Maîtrise des espaces urbains et la planification du développement spatial: enjeux majeurs du SDAU 23

- 3.1 - Les plans d'urbanisme de 2007 24
- 3.2 - Les besoins en espaces urbanisables : la nécessaire optimisation de l'occupation des sols 25
- 3.3 - Stratégies de gestion de l'espace urbain 27
- 3.4 - La nécessaire mise à niveau du tissu urbain existant 28
- 3.5 - Traduction spatiale du développement d'Arta : le SDAU 30
- 3.6 - Les dispositions réglementaires du SDAU 33
- 3.7 - Le contexte institutionnel de la mise en œuvre du SDAU 35

Partie 4 - Infrastructures et équipements : supports du développement économique et social 37

- 4.1 - Structurer et mettre à niveau le réseau de voirie 38
- 4.2 - Le réseau d'eau potable 41
- 4.3 - Le réseau d'électricité et d'éclairage public 42
- 4.4 - Le réseau des télécommunications 43
- 4.5 - Les équipements socio-collectifs 44

Partie 5 - Développement durable : environnement et protection du milieu 47

- 5.1 - Inscrire le développement dans la durabilité 48
- 5.2 - Les facteurs de sensibilité environnementale 49
- 5.3 - Promouvoir une bonne gestion de l'environnement urbain 51
- 5.4 - Intégrer la gestion de l'eau dans les choix d'aménagement 55
- 5.5 - Préserver le capital environnemental 59

Partie 6 - Le plan programme : mise en œuvre du SDAU 61

- 6.1 - Présentation du Plan programme 62
- 6.2 - Les Fiches de projets 66

Annexes - 73

- A.1 - Les termes de référence de l'étude 74
- A.2 - Méthodologie d'élaboration du SDAU 75

LISTE DES CARTES

• Plan de situation de la ville d'Arta	10
• Esquisse du schéma d'orientation et de développement pour la ville d'Arta	14
• Variante proposée pour le schéma d'orientation et de développement de la ville	17
• Plan de découpage de la ville en secteurs	25
• Plan d'occupation actuelle des sols	26
• Schéma Directeur d'Aménagement d'Arta	31
• Schémas de voiries (profils en travers de la voirie secondaire et tertiaire)	39
• Actions sur la voirie	40
• Réseau électrique et d'éclairage public existant	42
• Réseau de télécommunication	43
• Carte des équipements	45
• Sensibilité et vulnérabilité du Milieu : état « zéro »	50
• Site de la décharge contrôlée de Weah	53
• Principe d'assainissement en eaux usées	57

LISTE DES TABLEAUX

• Consistance du Lotissement « Boula »	24
• Répartition de la population par secteur	25
• Les actions de rattrapage urbain dans les secteurs de la ville	28
• Production journalière des déchets à Arta	51
• Caractéristiques d'un centre d'enfouissement	52
• Projection des besoins en énergie électrique domestique	54
• Projection des besoins en eau potable de la ville d'Arta	55
• Projection du volume d'eau usée en fonction de la consommation en eau	56
• Projection de la pollution organique produite par les eaux usées	56

ABRÉVIATIONS

AEP	Adduction en Eau Potable
CES	Conservation des Eaux et des Sols
EDD	Electricité de Djibouti
Ha	Hectare
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONEAD	Office National de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti
PCI	Protection Contre les Inondations
RN	Route Nationale
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement Urbain
SNDU	Stratégie Nationale de Développement Urbain
TOL	Taux d'Occupation par Logement
VRD	Voiries et Réseaux Divers

INTRODUCTION GENERALE



Située dans l'aire d'influence immédiate de la capitale, Arta subit progressivement une double pression : celle exercée par la capitale et celle induite par les flux migratoires de sa région. Elle devient de plus en plus une destination pour plusieurs couches sociales. Les couches aisées et les couches moyennes de Djibouti ville aspirent à y être propriétaires d'une résidence ; les couches socialement défavorisées trouvent leur compte à travers les logements sociaux initiés par l'Etat. La décentralisation et l'extraordinaire hypertrophie de la capitale peuvent provoquer ou favoriser le desserrement de la population et des activités vers cette ville.

La mobilité démographique affecte toutes les catégories sociales, facilitée par l'essor de la voiture individuelle et le transport en commun, mais elle est plus visible chez les classes aisées de la capitale, animées par la recherche d'un meilleur cadre de vie, non loin de leur lieu d'occupation. La construction de demeures de haut standing à densité très faible sur les hauteurs d'Arta témoigne de ce mouvement de déconcentration des citadins de la Capitale. C'est là une véritable opportunité pour la ville de se positionner comme un futur pôle périphérique apte à accueillir certains services décentralisés de la capitale.

La ville d'Arta, en se développant en marge de la capitale Djibouti, n'a bénéficié jusqu'alors que de modestes effets positifs liés aux avantages de position. Elle renforce ses spécificités de ville station de détente, de sport, de tourisme et de découverte, mais surtout lieu de résidences secondaires. Les interactions entre la ville et la capitale ne cessent ainsi de se multiplier, et il est judicieux de repositionner la problématique urbaine dans le contexte de la métropolisation de la capitale. Située dans un site topographiquement chahuté, Arta est confrontée à la rareté du foncier urbanisable et son extension spatiale est de plus en plus problématique. Elle doit intégrer les contraintes physiques et environnementales à ses perspectives de développement.

Devenue capitale régionale, Arta est en train de connaître une croissance urbaine plus soutenue, mais aussi plus fragmentée. Les quartiers périphériques, tissus urbains non structurés aux statuts flous et faiblement équipés, contrastent avec les lotissements d'un standing nettement plus marqué. Divers dysfonctionnements de planification et de gestion urbaine et l'absence de maîtrise foncière contrarient la maîtrise de l'urbanisation, et entraînent une vulnérabilité de la ville face aux obligations d'assumer d'une manière satisfaisante ses fonctions et d'assurer la qualité de vie des habitants.

Partant du principe que la proximité de la Capitale constitue un atout majeur pour le développement de la ville, la vision, pour un avenir souhaitable, ne peut s'opérer que dans le cadre de l'aire urbaine de Djibouti-ville. Aujourd'hui, les équipements structurants qui s'implantent à la faveur des secteurs d'urbanisation (hôpital régional, siège du conseil régional, centre de développement communautaire, stade, lycée, hôtels, etc...) semblent doter la ville d'un niveau

appréciable de commodités, mais ils sont loin de jouer un rôle déterminant dans la structuration de la ville. Les dynamiques urbaines enregistrées ont débouché sur une configuration de l'espace urbain, basée sur une forte dichotomie entre son centre ancien, les nouvelles extensions et un étalement linéaire excessif de la ville.

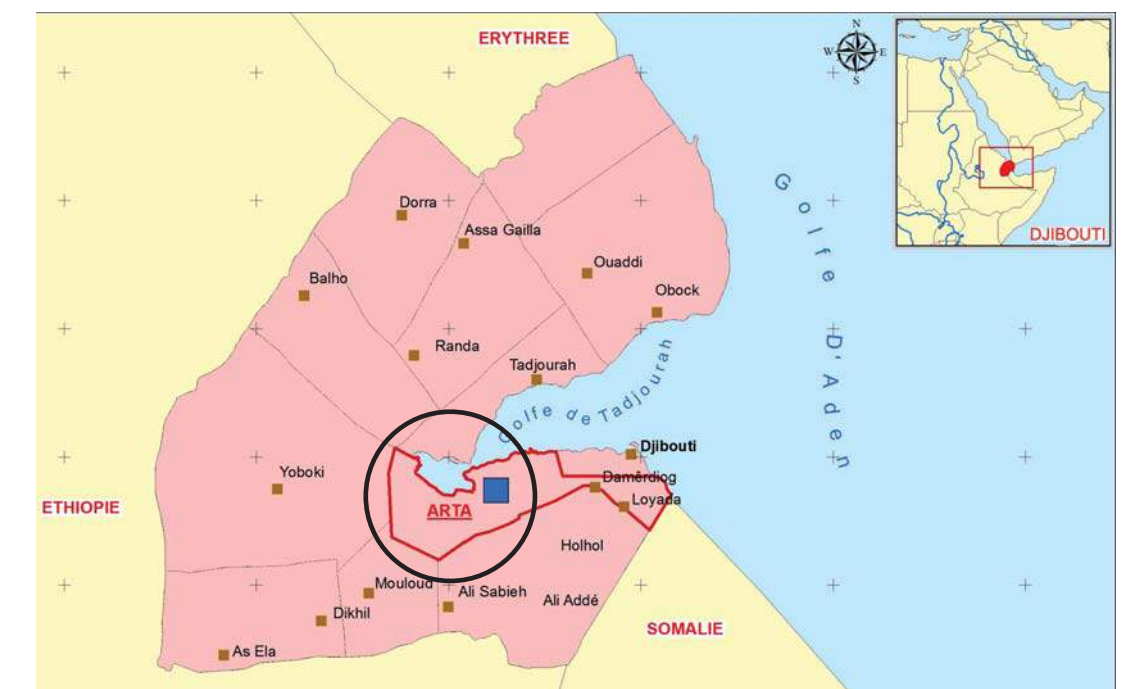
Malgré la persistance de ces difficultés de fonctionnement, de déficits et d'un développement à deux logiques, Arta reste une ville maîtrisable disposant de plusieurs atouts. Si la stratégie est d'en faire un exemple d'urbanisme innovant, le SDAU doit contribuer à transcrire spatialement cette stratégie. Le SDAU peut contribuer dans ce cadre à :

- consolider la place de la ville d'Arta dans l'armature urbaine du pays et dans l'aire métropolitaine de Djibouti ;
- préserver sa position, son patrimoine naturel, ses équipements à rayonnement national et son tourisme ;
- engager des projets porteurs et structurer l'urbanisation autour.

Le SDAU vise à adapter la ville aux nombreuses mutations intervenues récemment dans le pays et dans la ville elle-même, à doter la capitale régionale d'un outil permettant de concevoir et de réaliser une stratégie locale d'aménagement et de développement urbains qui s'inscrit dans le court, le moyen et le long terme.



Vues sur le site d'Arta



Plan de situation de la ville d'Arta

La ville d'Arta intègre des espaces naturels pittoresques, à l'image de ses plages et de ses zones montagneuses, mais elle est surtout limitée de part et d'autre par des sites d'importance reconnue : le Golfe de Tadjourah, le couloir montagneux jusqu'au lac Assal, le littoral. Les conditions climatiques sont nettement plus clémentes que partout ailleurs dans le pays. De cette configuration émerge l'importance de concilier le développement de la ville avec la préservation des ressources naturelles et la protection des espaces, notamment naturels et paysagers.

La spécificité de la ville fait que, dès le départ, la volonté de créer un véritable espace de villégiature tout près de Djibouti ville était manifeste. Et il est vrai que cette ville est encore capable de donner une nouvelle image de l'urbanisation dans le pays. L'analyse du fonctionnement de la ville a révélé des tendances lourdes qui peuvent altérer à terme les équilibres spatiaux :

- desserrement de l'urbanisation le long de la route nationale provoquant un allongement inconsidéré des divers réseaux et une nette ségrégation entre les quartiers ;
- déséquilibre entre les différents quartiers de la ville en termes d'accès aux commodités urbaines ;
- bon niveau d'équipements d'envergure nationale et régionale contrastant avec le niveau des équipements de proximité ;
- centralité urbaine diluée et confinée dans un espace limité au noyau ancien ;
- implantation de nouveaux équipements scolaires et sanitaires excentrés par rapport aux quartiers denses ;
- absence d'une stratégie suscitant l'implantation ou la création de grands programmes liés aux potentialités du site de la ville. (parc urbain, centre de recherche, centre d'affaires, zones d'activités), pour maximaliser et dynamiser le développement économique, social, culturel et urbain.

Sur le plan du développement économique, le diagnostic a révélé les assises économiques d'une ville satellite dont le développement économique se serait principalement poursuivi dans le sillage de la croissance de Djibouti ville. L'économie urbaine s'appuie quant à elle sur plusieurs activités fortement liées au rôle de « ville-dortoir » que joue Arta pour des résidents travaillant à Djibouti. L'essor du commerce accompagne en effet l'urbanisation stimulée par la capitale ; l'économie florissante des transports, corollaire de la croissance urbaine, s'épanouit grâce à la fonction de chef-lieu d'Arta qui fait de cette ville un carrefour de communication s'appuyant sur les mobilités pendulaires en direction de Djibouti ville.

En matière d'élevage, l'activité est pratiquée loin de la ville et reste extensive. La stratégie de développement s'articulera sur :

- la promotion d'un secteur marchand dans le domaine de l'élevage périurbain (lait, petit élevage) ;
- la création d'un atelier artisanal de production d'aliment du bétail ;
- le renforcement de la gestion participative en partenariat avec les communautés rurales
- la protection de la santé des consommateurs en renforçant les dispositifs de contrôle de la qualité des produits animaux au bénéfice de la santé publique.

En ce qui concerne la pêche artisanale, les efforts viseront notamment :

- l'acquisition ou la réhabilitation des embarcations ;
- la fourniture de filets ;
- la conservation et la commercialisation de la production.

Au niveau du tourisme, les options doivent se focaliser sur la mise en place des structures d'accueil des touristes (pratiques de sport, découverte des sites environnants, incitation aux investissements).

Sur le plan de la croissance urbaine, les perspectives d'évolution de la population montrent que la ville va voir sa population doubler en vingt ans impliquant des besoins en logement de 1347 unités et un besoin en foncier urbanisable de 45 ha (non compris les équipements structurants et les activités)

Les contraintes topographiques du site incitent à retenir une densité relativement forte soit 30 log/ ha pour optimiser l'usage du sol. L'analyse urbaine a montré que la ville est plus une juxtaposition de quartiers contigus qu'un espace organisé dans un rapport centre/périphérie. Une telle situation résulte d'une convergence de plusieurs facteurs. Chacun des quatre grands secteurs de la ville se développe en tournant le dos aux autres à la faveur des potentialités foncières existantes. Le diagnostic a montré la persistance forte de plusieurs handicaps dans une ville qui aurait pu évoluer de manière cohérente.

En se développant à la marge de Djibouti ville, Arta a vu ses besoins se multiplier et l'on peut dire qu'elle est rentrée de plain-pied dans la problématique du fait urbain avec une population plus résidente et plus nombreuse. C'est une ville symbole qui peut valoriser toutes ses potentialités, mais la pauvreté y est présente. Relativement organisée même si l'on assiste à l'émergence d'une périphérie désordonnée, la ville est de plus en plus confrontée à l'insuffisance des commodités urbaines. L'accès aux services urbains est loin d'être optimal et de nouveaux défis liés à son rôle de capitale régionale viennent s'ajouter aux difficultés actuelles. Les tableaux qui suivent expriment de façon précise les déséquilibres entre les divers quartiers de la ville.

PARTIE 1 : Stratégies et orientations du SDAU

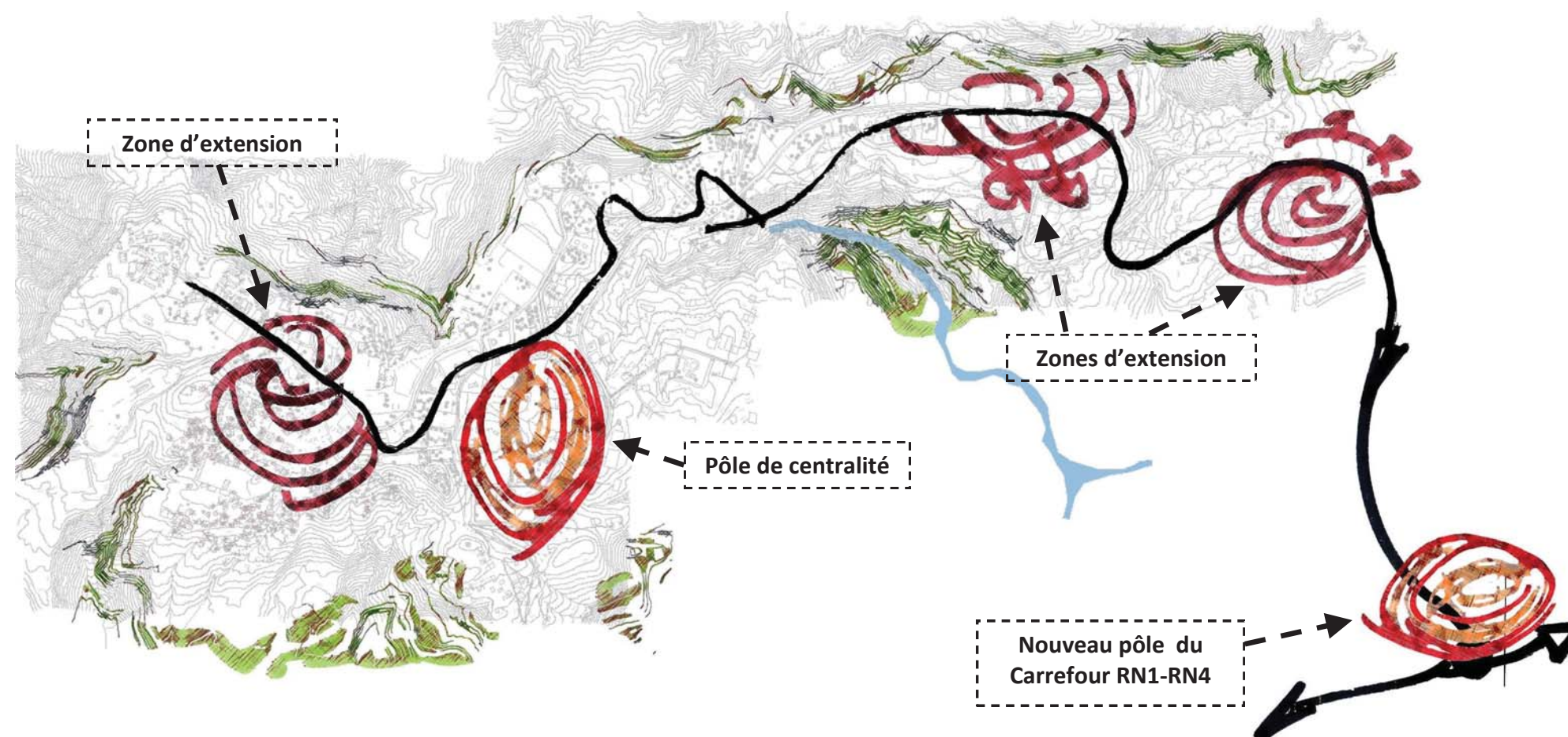


Est-il possible de constater l'existence d'une corrélation entre dynamique démographique récente et spécialisation fonctionnelle de l'espace de la ville ? Dans un certain sens oui puisque la ville est composée d'unités bien distinctes : des quartiers résidentiels marginalisés réservés à une population pauvre, nouvellement sédentarisée, des quartiers plus cossus, un vieux noyau qui peine à assurer sa fonction de centralité urbaine principale, mais qui reste attractive à défaut d'autres centralités, et un secteur d'équipements à caractère régional.

L'on constate aussi que l'étalement résidentiel et l'étalement des équipements vont de pair, tout en maintenant cette spécialisation fonctionnelle. Il faut donc se rendre compte qu'il n'existe pratiquement pas d'importants pôles d'attraction et d'animation autour desquels chaque unité pourrait fonctionner. C'est cette absence de lieux de convergence qui donne à la ville son aspect confus.

Les pôles structurants à envisager doivent répondre d'abord à un objectif visant une restructuration de la ville. Ils doivent répondre ensuite à un souci d'équité spatiale minimale où la périphérie n'est plus considérée uniquement comme un espace de paupérisation. Ils doivent contribuer enfin à renforcer les complémentarités entre les différentes composantes de la ville.

La ville a besoin d'une assise appropriée pour son développement en assurant sa mutation vers un important pôle de services (banques, assurances, agences de voyages, centres de recherches, loisirs, etc.). Elle peut profiter ainsi de l'hypertrophie de la capitale pour attirer des activités ciblées.



Esquisse du schéma d'orientation et de développement retenu pour la ville d'Arta

L'objectif principal du SDAU est de coordonner les actions d'aménagement urbain entreprises ou envisagées par tous les intervenants. Cette coordination s'effectue d'abord par des choix et des options d'aménagement pour un développement économique et social harmonieux et durable du territoire de la ville. S'agissant d'un outil prospectif qui fixe aussi les axes de priorité, la stratégie doit régir le développement et l'organisation future de la ville sur une longue période, sa conception s'inscrit alors dans une logique de projets. Il tend vers :

- plus de cohérence puisqu'il aborde toutes les politiques sectorielles de manière transversale et complémentaire ;
- une meilleure gestion du fait urbain par l'encadrement des mutations ;
- la mise en place d'une concertation élargie pour la réussite de la phase de mise en œuvre et l'aboutissement des objectifs et des projets.

Les schémas directeurs des différents chefs-lieux des régions revêtent une importance capitale dans la recherche du développement harmonieux du territoire national qui doit indéniablement passer par la construction d'un réseau urbain plus équilibré basé sur des fonctions urbaines complémentaires.

La prise en compte des deux échelles (aménagement du territoire et aménagement urbain) dans l'élaboration du SDAU relève effectivement d'une démarche qui redonne à la ville son rôle central dans la nouvelle structuration du territoire national. La stratégie nationale de développement urbain (SNDU) a fixé des objectifs que le SDAU doit décliner :

- l'intégration régionale du développement urbain,
- le développement économique local,
- la production de la ville et son renouvellement,
- l'amélioration du cadre de vie,
- la maîtrise des flux migratoires,
- la recherche de l'attractivité des villes,
- le renforcement institutionnel et législatif de la gouvernance urbaine,
- la maîtrise foncière.

Le SDAU est appelé à :

- **anticiper les mutations socio-économiques,**
- **répondre aux urgences et aux plans de développement,**
- **mettre à la disposition des acteurs locaux un cadre de référence aux actions à réaliser,**
- **rationaliser le fonctionnement de la ville,**

La proximité de la capitale et les imbrications des liens entre Artà et Djibouti déterminent les choix et les options du SDAU. A ce titre Artà constitue une spécificité. Elle doit confirmer à la fois sa vocation d'espace de détente proche de Djibouti, et son rôle de commandement d'une vaste région à contraintes multiples. La proximité géographique par rapport à la capitale peut aussi bien la handicaper que la promouvoir.

Dans le cas de la ville d'Artà, le SDAU devra s'articuler autour de trois axes : les perspectives de développement économique et démographique, l'équilibre entre le développement urbain et l'environnement et l'intégration de l'urbanisation existante. La ville dispose actuellement d'une configuration spatiale, d'une répartition des fonctions urbaines et d'un volume de population en progression constante. L'économie est le point faible de la ville. Elaborer une stratégie d'aménagement et d'urbanisme suppose une vision qui s'appuie sur les trois axes précédemment cités :

- coordonner les actions d'aménagement urbain entreprises ou envisagées par tous les intervenants. Cette coordination s'effectue d'abord par des choix et des options d'aménagement pour un développement économique et social harmonieux et durable du territoire de la ville. S'agissant d'un outil prospectif qui fixe aussi les axes de priorité, la stratégie doit régir le développement et l'organisation future de la ville sur une longue période, sa conception s'inscrit alors dans une logique de projets ;
- prévoir l'accueil des activités secondaires et tertiaires provenant du desserrement de Djibouti ville ou de nouvelles implantations nécessitant des réservations foncières spécifiques, bien équipées et parfaitement accessibles par tous les moyens de communications ;
- rechercher l'équilibre habitat/emplois ;
- être une « ville verte », comportant un fort pourcentage de maisons individuelles ; jouer un rôle spécifique au niveau des loisirs avec la création d'un parc urbain végétal et d'une base de loisirs et implanter des activités variées, principalement du secteur tertiaire (stockage et commerce de gros en rapport avec l'économie de la capitale.

Les projets économiques porteurs

La lutte contre la pauvreté urbaine passe par le développement économique et la création d'emplois. A ce titre, la future structuration de la ville est conçue autour de pôles d'activité susceptibles de créer de réelles opportunités d'investissement

Le renforcement de la liaison Arta - Djibouti

La liaison actuelle se fait par route, et compte tenu du trafic lié au transit des camions des risques d'encombrement sont envisageables. Le doublement de la route RN1 et de la route RN4 serait une solution. A terme, une liaison ferroviaire serait une bonne opportunité pour le transport des voyageurs et de marchandises, au moins jusqu'au carrefour RN1-RN4. La liaison directe entre Arta et Oueah est également à inscrire au titre des priorités, même si elle présente quelques difficultés techniques

L'intégration harmonieuse des fonctions urbaines

Il est proposé une association d'usages compatibles avec les fonctions dominantes, notamment un éventail d'usages commerciaux, résidentiels et publics, dans les zones de centralité urbaine. Les préoccupations de déplacement font partie intégrante des fonctions urbaines. Aujourd'hui, les usagers doivent marcher pour se rendre à destination, il serait avantageux pour ces derniers et pour les piétons que les infrastructures mises à leur disposition (trottoirs, aires d'attente de bus,) soient entièrement intégrées aux nouveaux aménagements. Pour les liaisons inter-pôles, le transport en commun est à favoriser

L'impératif de la régularisation foncière

La sécurisation foncière joue un rôle essentiel qui contribue non seulement à la réalisation d'un développement urbain cohérent, mais également à l'implication de la population dans les actions d'amélioration urbaine. Le SDAU considère la régularisation de la question foncière comme un levier déterminant dans la mise en œuvre des actions à engager. L'on sait que l'accès au foncier est compliqué et son occupation opaque. Deux objectifs sont à réaliser : régulariser les occupations juridiquement problématiques si elles n'entravent pas la cohérence urbaine et redoubler les efforts dans la manière dont les terres à urbaniser et périurbaines sont gérées, y compris un meilleur accès aux parcelles aménagées sur la base d'un système d'enregistrement des droits et des actes fonciers

L'optimisation de l'usage du sol

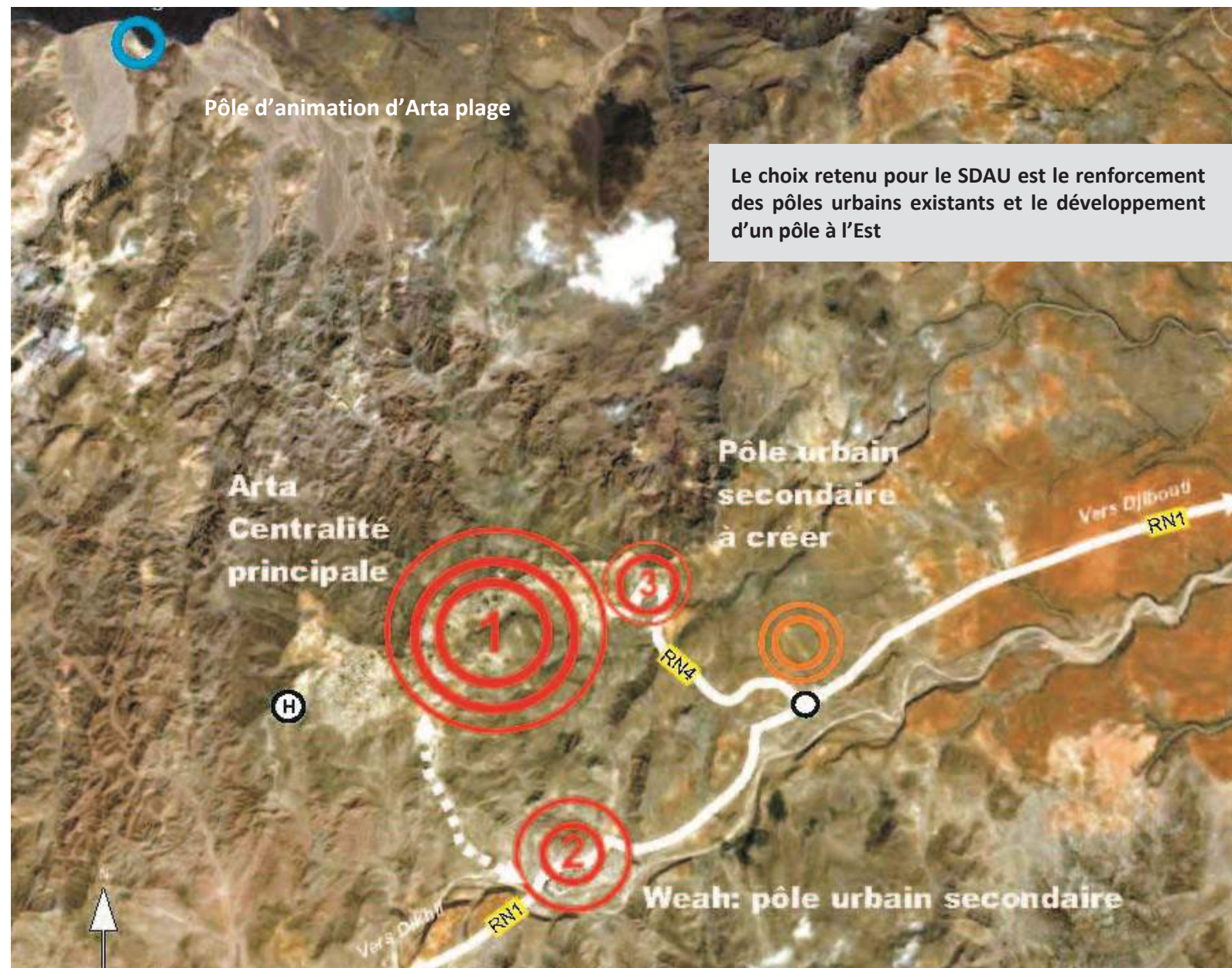
Le parti d'aménagement retenu optimise l'utilisation du sol dans une situation de rareté foncière. La densification dans la nouvelle centralité aidera à réaliser un équilibre entre la demande et les potentialités foncières disponibles. Les critères d'occupation seront variables selon les secteurs suivants : densité brute de 20 à 30 logements à l'hectare, bâtiments de hauteur moyenne, voies d'accès larges, potentiel de densification des terrains existants à l'intérieur des tissus urbains. Cette optimisation de l'usage du sol doit toutefois ménager le principe d'aération du cadre bâti (places, jardins, terrains de sport, etc...)

La protection de l'environnement

Au-delà de la prise en charge des questions d'assainissement, de pollutions diverses, de l'altération des conditions de vie des habitants et de l'obligation de protéger les habitations des risques naturels, il importe de considérer d'autres aspects pouvant contribuer à l'embellissement urbain : verdissement, façades des édifices publics, création de lieux communautaires, etc...

1.3 - Armature urbaine du SDAU, structuration de l'agglomération

Au cours de son évolution, la ville d'Arta est parvenue à cumuler un statut de station climatique et de villégiature, située à quarante kilomètres de la capitale à près de huit cents mètres d'altitude, et un statut de ville capitale de région. Cette promotion lui donne des avantages certains, mais lui confère aussi des obligations nouvelles vis-à-vis d'une population plus importante, et la fait rentrer de plain-pied dans la problématique du développement urbain avec une population plus résidente. Cette mutation rapide est en train d'imprimer à la ville une nouvelle configuration spatiale qui amplifie les inégalités entre ses secteurs urbanisés, au point où l'on se demande si Arta n'est pas devenue une ville comme les autres.



Variante proposée pour le schéma d'orientation et de développement de la ville d'Arta

Ce n'est pas tout à fait sûr puisque la proximité de la capitale et les imbrications des liens entre les deux villes continuent à lui conférer une certaine spécificité. Elles confirment une certaine volonté de conserver un espace de détente près de Djibouti tout en le dotant de fonctions véritablement urbaines. Cette stratégie peut s'avérer porteuse pour la ville, à condition de prendre en compte le sens des mutations urbaines en cours, le changement d'échelle que lui impose son rôle de commandement d'une vaste région à contraintes multiples.

-  Arta - Centralité principale
Pôle de commandement
-  Pôle urbain secondaire
(activités agricoles et de commerce)
-  Pôle résidentiel d'Arta à développer
(env. 15 ha)
-  Pôle urbain à créer
(polyfonctionnel)
env. 50 ha
-  Arta Plage: pôle d'animation
-  Connexion routière à créer
ou à renforcer
(principes de couloirs nécessitant
des études détaillées de tracé)
-  Héliport

La structuration globale de la ville est liée à la topographie accidentée du site et à la route nationale qui ont joué un rôle déterminant dans l'orientation de l'urbanisation. C'est à partir du noyau de l'ancienne ville (quartier Sellal) situé sur un petit replat que l'extension s'est opérée autour de quelques équipements basiques (installations militaires, mission catholique, hôpital, école) avec une voirie peu matérialisée.

La croissance démographique et la demande en résidences secondaires, en équipements régionaux et nationaux, confrontées à l'exiguïté du site, ne pouvaient être satisfaites qu'en utilisant les quelques poches faciles à bâtir et les abords de la route nationale qui laisse apparaître des ilots urbanisables moyennant parfois d'importants travaux de consolidation.

PARTIE 2 : Fondements économiques du développement d'Arta



2.1 - Arta: des opportunités pour développer une économie locale

Le diagnostic a dévoilé de prime abord les assises économiques d'une ville satellite dont le développement économique se serait principalement poursuivi dans le sillage de la croissance de Djibouti ville. L'économie urbaine s'appuie quant à elle sur plusieurs activités fortement liées au rôle de « ville-dortoir » que joue Arta pour des résidents travaillant à Djibouti. L'essor du commerce accompagne en effet l'urbanisation stimulée par la capitale ; l'économie florissante des transports, corollaire de la croissance urbaine, s'épanouit grâce à la fonction de chef-lieu d'Arta qui fait de cette ville un carrefour de communication s'appuyant sur les mobilités pendulaires en direction de Djibouti ville.

L'économie urbaine de la région d'Arta bénéficie d'un certain nombre d'opportunités qui sont autant de facteurs permettant d'envisager l'avenir avec optimisme. Il s'agit entre autres :

- de réhabiliter la fonction d'Arta ville relais à la fois pour le développement des productions locales et l'approvisionnement de Djibouti ;
- d'améliorer la productivité des activités d'agriculture, d'élevage, de pêche, et du tourisme ;
- de renforcer le secteur de la pêche pour les produits frais du fait de l'importance et de la proximité de la ville de Djibouti ;
- de renforcer les capacités d'organisation et de gestion des communautés villageoises ;
- de développer la micro finance ;
- de développer les petits métiers de services.

2.2 - Des handicaps au développement économique à surmonter

Les principaux handicaps qui freinent le développement économique peuvent être regroupés dans différentes catégories :

Les handicaps liés aux systèmes de production agricole sont en rapport avec :

- la prédominance de l'agriculture de subsistance avec une faible intégration au marché ;
- le morcellement extrême des jardins ;
- la surexploitation sans restitution des éléments exportés par les cultures ou lessivés suite à l'érosion ;
- les rendements faibles des cultures par rapport à leur potentiel par suite d'une faible utilisation des intrants ;
- la pratique de techniques traditionnelles de régénération de la fertilité des terres, telle que la jachère, n'est plus possible ;
- le faible niveau des revenus tirés de la vente de la partie commercialisable de la production agricole.

Les contraintes liées au développement de l'élevage sont nombreuses à Arta :

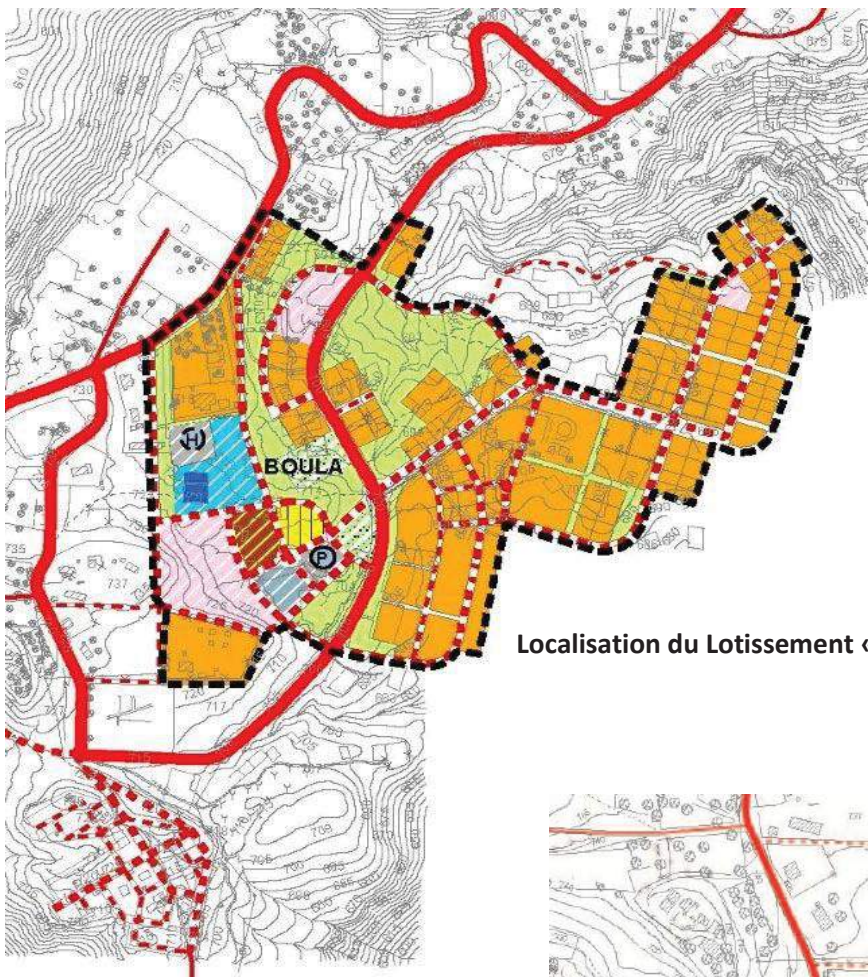
- une alimentation animale déficiente tant en quantité qu'en qualité, à cause de l'étroitesse et de la pauvreté des pâturages, des faibles ressources en eau, d'une mauvaise qualité des aliments commerciaux, et d'un usage limité des sous-produits agricoles ;
- des maladies animales, notamment des maladies épidémiques qui affectent régulièrement le cheptel ;
- la faible productivité du cheptel, constitué essentiellement de races locales ;
- la faible diversification de l'élevage, essentiellement tourné vers la chèvre ;
- des services vétérinaires en deçà des attentes des éleveurs ;
- un faible niveau d'investissement dans l'élevage qui résulte de l'absence d'infrastructures, notamment pour la transformation des produits animaux ;
- la difficulté d'accès aux crédits pour les petits éleveurs ;
- l'absence d'organisations de fermiers pour unir leurs moyens pour soutenir la profession.

Les handicaps liés au marché, du fait que les productions à Arta sont à faible valeur ajoutée, et ce pour des raisons diverses : insuffisance des ressources, absence d'infrastructures pour la transformation, la conservation et le conditionnement des produits, faiblesse des circuits de commercialisation. Ces handicaps sont également à la base de la baisse de production de la pêche.

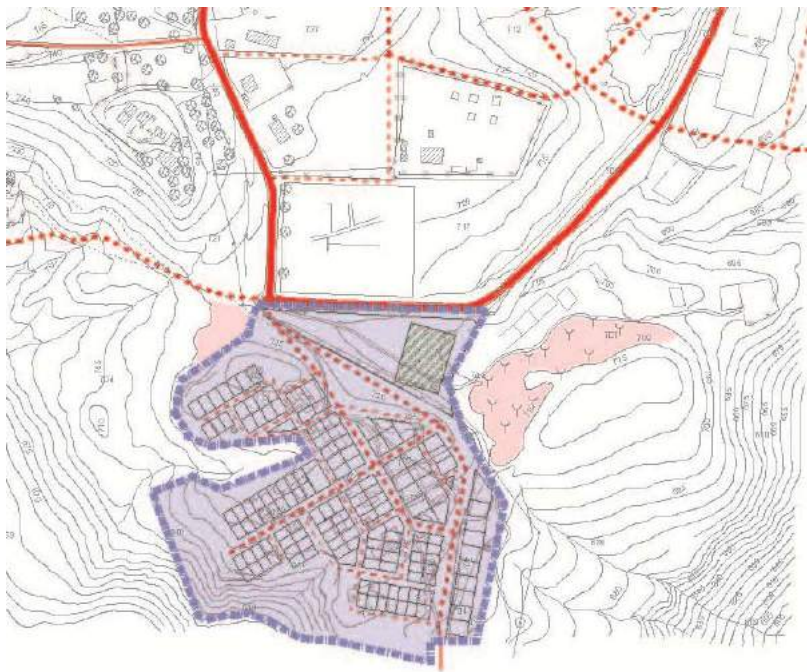
PARTIE 3 : Maîtrise des espaces urbains et la planification du développement spatial : enjeux majeurs du SDAU



3.1 - Les plans d'urbanisme de 2007



Localisation du Lotissement « Boula »



Localisation du « Lotissement Social »

Promue au rang de capitale de région en 2002, Arta n’a pas bénéficié d’un SDAU en 1998 à l’instar des autres villes secondaires. Cependant les avantages de localisation de la ville d’Arta et les pressions qui ne cessent de s’exercer sur ce site particulier ont provoqué une demande croissante d’acquisition de parcelles à bâtir.

Ne disposant pas d’un SDAU, les services du ministère chargé de l’urbanisme ont tenté depuis novembre 2007 de canaliser cette demande, en établissant deux plans de lotissement pour éviter des attributions incohérentes.

Le premier plan concerne le Plan de lotissement « Boula », qui comporte un nombre de lots individuels promotionnels à bâtir et des équipements publics à réaliser pour la ville.

Consistance du lotissement « Boula »

Désignation	Affectation	Nombre	Surface du lot (en m²)
Lot à bâtir	Logements	177	300 à 2000
Equipements	- Conseil régional	1	9200
	- Commerces	/	5300
	- Hôtel	1	3900
	- Ecole primaire	1	4300
	- Parking	1	3000
	- Terrain de sport	1	4200

Le second plan est le Plan du « lotissement social » qui est destiné à offrir 150 parcelles pour des logements sociaux dans la ville.

3.2 - Les besoins en espaces urbanisables : la nécessaire optimisation de l’occupation des sols

Perspectives démographiques et besoins induits : le SDAU s’intéresse d’abord à la collectivité dans son espace. En plus des besoins actuels non satisfaits, il y a lieu d’évaluer, sur la base de la croissance démographique attendue, les besoins additionnels à court, moyen et long termes. Il s’agit principalement des besoins en foncier urbanisable, en équipements de base (scolaires, sanitaires et de formation, emploi avec un objectif raisonnable du taux d’occupation, logements, commodités urbaines (AEP, espaces verts, assainissement, etc.) et en équipements structurants, fer de lance du renouveau urbain de la ville.

Une démographie soutenue : en 2011, la population globale de la ville d’Arta a été estimée à 11 509 habitants. Cette population se répartit de manière différentielle dans les différents tissus urbains. Le centre-ville reste le secteur le plus dense avec 42 % de la population totale. Le secteur de la crête (secteur 4 le long de la route d’accès à la ville) est le moins dense et le moins peuplé. Il abrite des résidences secondaires et de grands équipements.

Les densités du logement par secteur correspondent à celle de la répartition de la population :

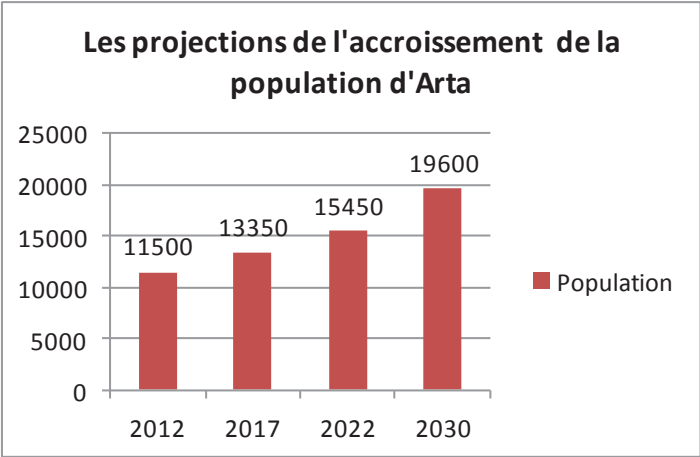
Répartition de la population par secteur

Secteur	Population	Logements	Densité habitants / ha	Densité logements / ha
Secteur 1 : Centre ville tramé	4 183	534	56,5	7,2
Secteur 2 : Centre spontané	1 875	344	104,2	19,1
Secteur 3 : Extension spontané	4 827	805	160,9	26,8
Secteur 4 : Résidentiel	624	80	10,1	1,3
Total	11 509	1 763	62,5	9,6

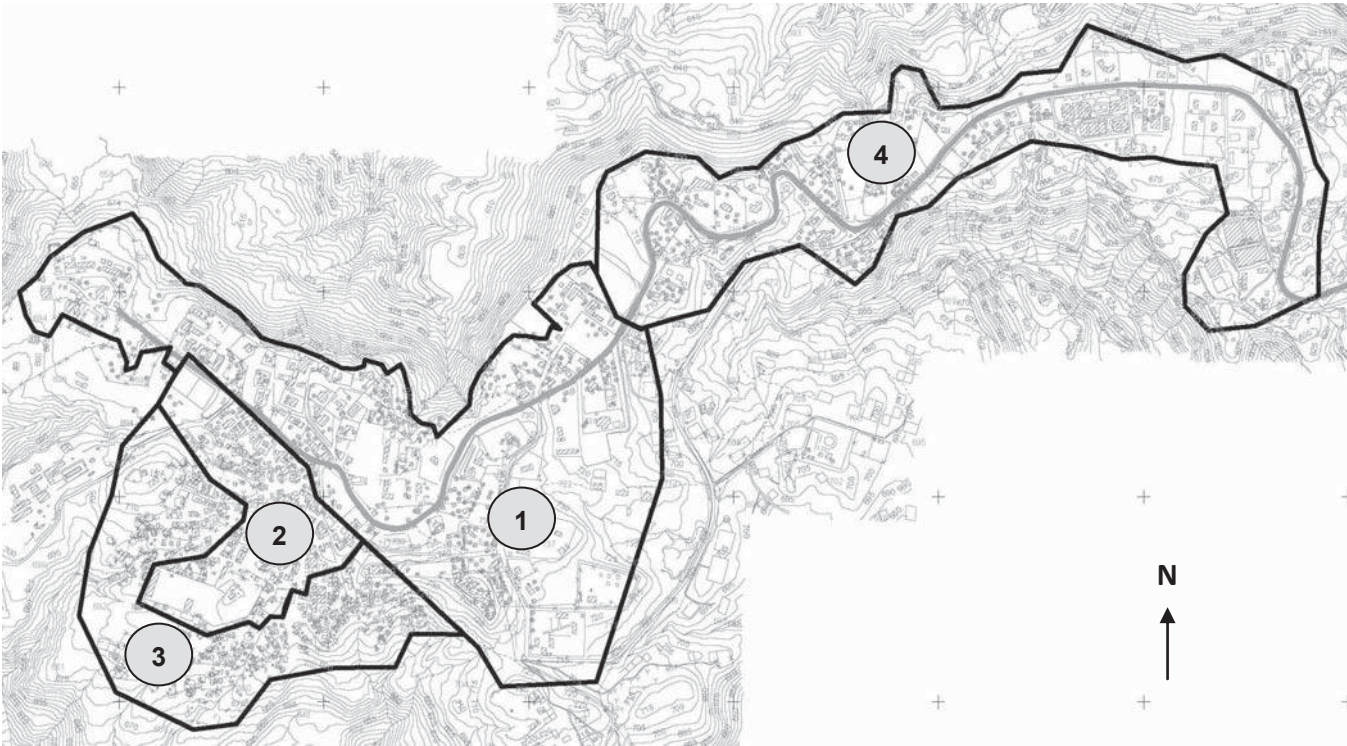
Sources: enquête du Consultant (Déc.. 2011)

Ces densités sont encore plus significatives au niveau du logement lui-même. Le taux d’occupation par logement varie entre 5,4 pour le secteur 2, et 7,8 personnes par logement pour les secteurs 1 et 4.

L’hypothèse d’évolution de la population prend en compte la proximité de la ville d’Arta de la capitale faisant d’elle une partie intégrante de l’aire d’influence de Djibouti ville. Le redéploiement de la population de la capitale se ferait en priorité vers cette ville, tout en continuant à être un site préféré pour les résidences secondaires. Le taux d’accroissement annuel à considérer serait de 3 %.



Sources: estimations du Consultant



Plan de découpage de la ville d’Arta en secteurs (établi sur la base des enquêtes du Consultant - 2011)

Une occupation du sol dictée par la topographie et la fonction initiale de la ville

La ville occupe un replat dominé par la crête le long de la route RN4. Elle s'étale sur une superficie de 184 ha, correspondant à la surface occupée par le bâti, y compris les terrains libres à l'intérieur des tissus urbains. Par rapport à la situation de 2006, relevée sur une ancienne photographie aérienne, l'évolution récente semble concerner aussi bien l'ancien noyau (prolifération de l'habitat spontané) vers l'Ouest que le ruban des résidences (équipements et logements) vers l'Est.

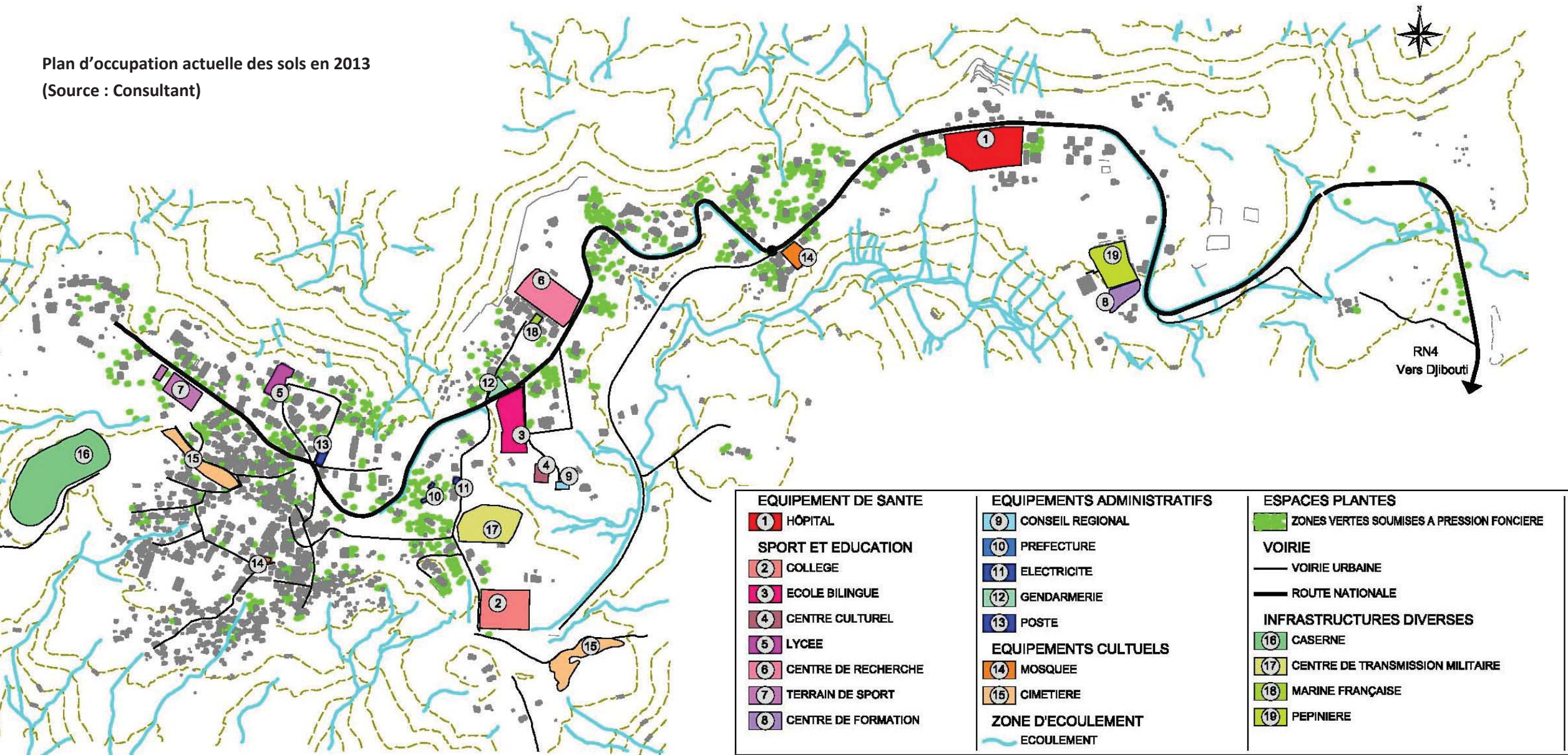
L'occupation du sol fait ressortir que la superficie occupée par l'habitat ne représente que 23 % de la superficie globale. L'ancien noyau de la ville et ses extensions occupent à lui seul 40,2 %. La bande urbanisée le long de la route nationale couvre une superficie de 62 ha et la surface occupée par l'habitat représente 16 % montrant d'une part l'importance des superficies occupées par les équipements publics et d'autre part la faiblesse de la densité de l'habitat dans ce secteur.

Les besoins en emplois sont difficiles à estimer compte tenu de l'emploi informel et de l'ampleur du taux de chômage chez les jeunes. L'amélioration du taux d'activité, surtout chez les jeunes, impose de prévoir dans le cadre du SDAU des espaces d'activités attractifs et largement dimensionnés pour espérer attirer des investisseurs.

Les besoins en habitat

Sur la base d'une taille moyenne 6 personnes par logement, les besoins s'élèveraient à 1347 logements nouveaux. Pour une densité brute moyenne de 30 logement/ha, les en foncier urbanisable seraient de 45 hectares. Les besoins prioritaires en équipements sociaux concernent la réalisation à court terme d'une école de 12 classes dans le primaire et d'un nouveau Collège d'Enseignement Secondaire, en vue de baisser la surcharge des classes.

Ces besoins fonciers se répartissent par échéancier comme suit: CT: 13 ha, MT: 12 ha LT:20 ha



3.3 - Stratégies de gestion de l'espace urbain

L'aménagement cohérent de la ville et la planification de son développement repose sur des principes fondamentaux à mettre en œuvre.

Intégration et rénovation du bâti ancien : certaines actions légères sont à engager en priorité pour préserver l'ancienne ville et lui redonner son cachet initial. D'autres sont également nécessaires pour consolider les quartiers encore en formation ou fortement désorganisés.

Dessin de la trame urbaine et économie foncière : cette fonction est primordiale, car elle définit la forme urbaine future de ville. Il faudra opter pour un dimensionnement adapté de la taille des îlots, la largeur des rues, la densité de l'espace urbain, la diversité des parcours, la bonne gestion de l'espace public. La notion d'économie de l'espace a un double intérêt : l'arrêt de l'étalement excessif de la ville parfois sur des zones à risques ou au détriment des surfaces d'agrément (places, jardins), la diminution du coût d'entretien des surfaces publiques à la charge des habitants et des collectivités locales

Un parcellaire selon la demande : la diversité urbaine va de pair avec la diversité de la demande foncière. Il faudra néanmoins opter pour l'économie foncière, donc un parcellaire à l'échelle humaine sans espaces délaissés ou non traités et peu sûrs. Diviser les îlots et les secteurs à urbaniser en parcelles selon la demande, accessibles à des investisseurs modestes (particuliers, petites entreprises...), à des couches sociales plus aisées, et aux activités, serait un bon choix

Mise en place de règles simples de gestion des conflits : le rôle de la puissance publique est d'édicter des règles d'urbanisme simples permettant de gérer les droits de construire, les mitoyennetés, le rapport à la rue et à l'espace public. Ces règles doivent être compréhensibles, justifiées et ne figent pas les évolutions possibles. La ville tire son intérêt des règles justes admises par tous dans l'intérêt de chacun

Optimiser la densité : La densité est mesurée selon le nombre d'habitants ou de logements à l'hectare, mais visant à aussi une certaine intensité des usages, d'où un resserrement de l'espace public et la continuité du bâti. Des formes urbaines denses peuvent privilégier des habitations peu élevées, mais compactes. . Cette configuration est particulièrement recommandée pour :

- économiser les viabilités (voirie et réseaux divers) ;
- favoriser une meilleure mobilité des habitants par le raccourcissement des trajets ;
- multiplier les zones d'ombrage sur la voie publique.

3.4 - La nécessaire mise à niveau de la zone urbaine existante

Les actions de rattrapage urbain

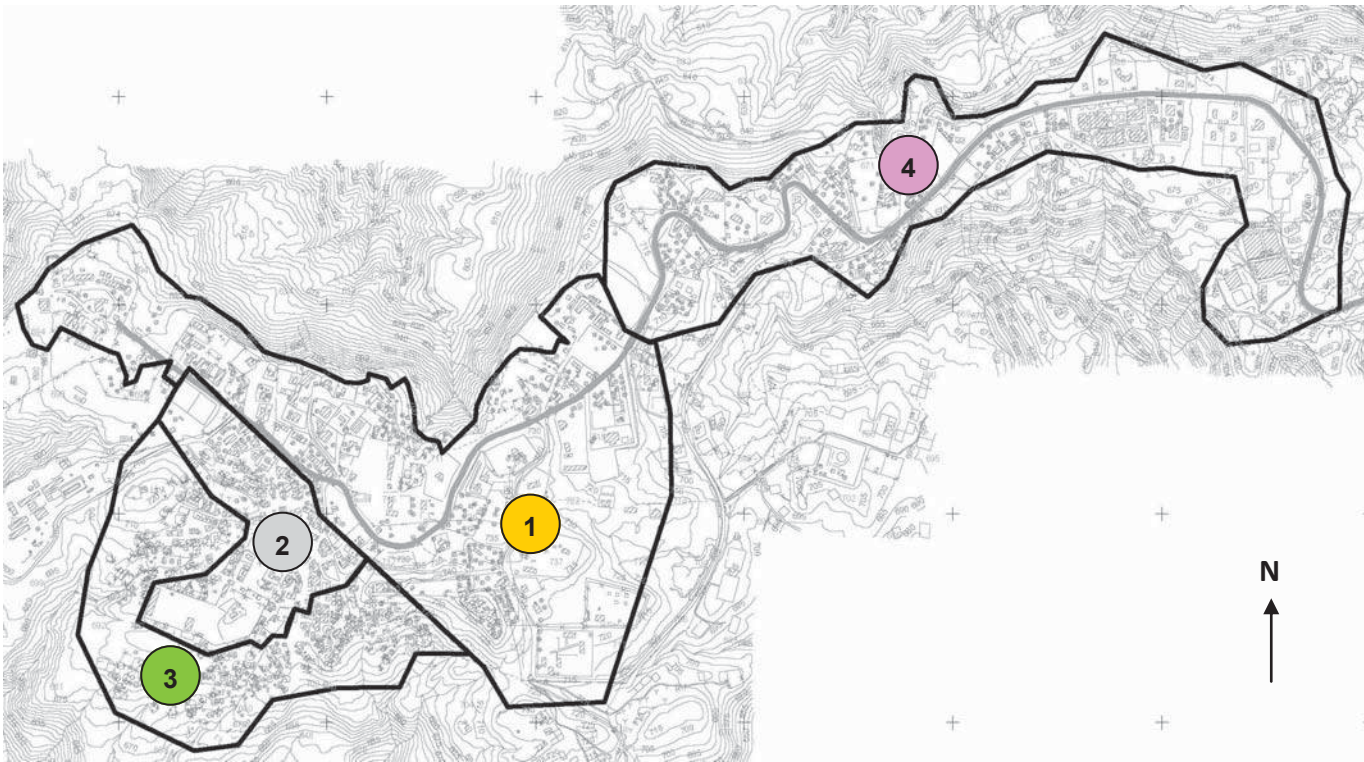
La présence dans la ville de l’habitat précaire constitue un véritable défi quant à l’intégration sociale des populations à faible revenu dans l’espace urbain, et à la capacité des pouvoirs locaux à satisfaire les besoins essentiels de l’ensemble des citoyens. Qu’il s’agisse d’eau potable, d’assainissement, d’équipements ou de voirie, l’objectif principal est de faire en sorte que la majorité de la population, particulièrement dans les secteurs sud d’Arta, accède aux services urbains. Les actions de rattrapage ne peuvent s’envisager que dans le cadre d’un plan spatial de mise à niveau de ces secteurs. L’objet est de faire en sorte que les retards et déficits soient résorbés dans le cadre de la mise en œuvre du SDAU.

Comme intervention publique, il y a sans doute des risques dans la mise en œuvre d’un programme de lutte contre l’habitat insalubre, liés notamment à la mobilisation d’importants moyens financiers, d’organisation et de structures, et de résistance des habitants concernés. Il est recommandé, entre autres, de mener des enquêtes sociales ciblées pour évaluer les besoins des segments les plus vulnérables, qui ne peuvent se permettre aucune participation financière. S’attaquer aux secteurs les plus anciens peut créer une dynamique d’auto amélioration du cadre de vie, qui faciliterait la planification et la programmation des actions.

Secteur / Zone	Les actions
Secteur n°1 Centre ville tramé : consolidation du tissu	- Préservation et conservation du cadre bâti - Revêtement des voies - Réhabilitation des bâtiments publics
Secteur n°2 Zones d’extension spontanées : restructuration	- Matérialisation des voies - Réalisation des réseaux - Requalification des espaces extérieurs, réorganisation des espaces résiduels et complément d’équipement - Ouvrages de protection des constructions - Enquête socio-économique dans les zones précaires
Milieu naturel et littoral	- Stricte préservation foncière - Reboisement et travaux de CES

Dans une première étape, la réfection des rues principales menant aux nombreux secteurs pour les rendre plus pratiques et faciliter l'accès à l'intérieur de ces secteurs, l'installation de l'éclairage public dans les voies principales ainsi que l'amélioration de l'accès à l'eau potable seraient des facteurs d'incitation à la participation de la population.

Arta aura besoin d’engager un certain nombre d’actions invariantes qui s’imposent du fait de la lourdeur des déficits et de la rigidité des contraintes du milieu naturel.



Plan de découpage de la ville en secteurs (établi sur la base des enquêtes du Consultant - 2011)

Modalités d'intervention sur le tissu urbain existant



Arta - Habitat consolidé - Photos du consultant

Les modalités d'intervention dans les tissus urbains existants dépendent des moyens à mettre en œuvre pour trouver avec la population les solutions appropriées, en établissant un schéma d'intervention visant l'amélioration du cadre de vie dans tous les secteurs de la ville. Dans le cas de la ville d'Arta, deux types d'intervention peuvent être conduits parallèlement :

- la sauvegarde et la revitalisation du centre-ville,
- la restructuration des zones et des secteurs dépourvus des commodités urbaines.



Habitat spontané. Photo du consultant

Ces interventions ne constituent pas des opérations ponctuelles et localisées. La finalité est de parvenir à assurer l'intégration et la continuité entre les tissus existants et les extensions de la ville, tout en répondant aux besoins de la population en matière d'habitat, d'équipements et d'autres services à l'intérieur de ces tissus.

Les préoccupations en matière de protection des sites concernent essentiellement les tissus urbains anciens et l'habitat exposé aux risques d'inondation. Le noyau topologique est le centre historique de la ville. Sa protection s'imposera comme une priorité si l'on veut en faire un centre principal. Actuellement, il est soumis à de fortes pressions démographiques, conduisant à une augmentation sensible de sa densité. La dégradation de sa trame viaire inquiète les responsables locaux qui préconisent le revêtement des rues.

La ville dispose d'un certain nombre d'espaces verts publics et privés dont la préservation est nécessaire. Ces espaces peuvent être étendus en procédant à la plantation des terrains avérés inconstructibles.

Les autres sites à protéger ont été déjà identifiés : le littoral, les parcs naturels et les divers espaces de servitudes.

Superficies brutes des zones concernées par les actions de rénovation et de restructuration sur le tissu urbain existant d'Arta :

- Tissu urbain à consolider : 7 ha
- Tissu urbain à réhabiliter : 110 ha
- Tissu urbain à restructurer : 22 ha

3.5 - Traduction spatiale du projet de développement d'Arta : le SDAU

L' Avant-projet du SDAU : fruit d'une concertation entre tous les acteurs

Le schéma d'orientation et de développement d'Arta retenu repose sur trois pôles :

- Arta ville : centralité principale et centralité historique et son pôle résidentiel à développer sur la partie Est de la ville ;
- un pôle secondaire à créer (polyfonctionnel) à l'intersection des routes RN1-RN4 ; pour éviter toute occupation anarchique de ces terrains soumis à une forte pression liée à la dynamique de la route
- un pôle d'animation d'Arta Plage à renforcer.

Il s'agit en particulier de créer un pôle secondaire au niveau de l'intersection formée par les routes RN1 et RN4 qui pourrait être aménagé progressivement en fonction de la demande, sur la base d'un plan d'aménagement de détail préétabli. La zone concernera environ 50 ha. Les efforts d'investissements en termes d'infrastructures sont, bien sûr supportables. Cependant, il convient de confirmer la vocation touristique d'Arta avec le développement et l'affirmation de la fonction de la zone balnéaire en la traduisant par des efforts et une politique de soutien à des secteurs d'activités économiques touristiques

Ce schéma concourt au renforcement des pôles urbains et de développement à l'Est de la ville répondant ainsi à l'intégration progressive d'Arta dans l'aire métropolitaine de la capitale.

Le parti d'aménagement

Un survol historique de différentes phases de la croissance de la ville d'Arta apporte de nombreux enseignements sur la structuration de son territoire, le développement existant et potentiel de la ville, l'occupation de l'espace, les aménagements urbains, la préservation ou la disparition de ses composantes naturelles, les paysages et les espaces verts.

Une ville verte et compacte

Fondé sur les composantes du site de la ville, le plan d'aménagement propose la constitution d'une grande trame verte irriguant tout le pourtour de la ville. Le reboisement des versants sud et nord, à l'intérieur comme en dehors du périmètre d'urbanisation, constitue une charpente paysagère qui permet de redonner aux paysages naturels la place qu'ils méritent selon la vision « ville verte ». Cette trame déterminera les conditions-cadres à l'urbanisation sur l'ensemble des secteurs urbains. La charpente paysagère propose un maillage vert systématique qui peut se développer à différentes échelles. Ce maillage est un principe qui peut s'appliquer autant dans les zones urbanisées (tissu des voiries existantes) qu'à l'échelle périphérique (grandes

entités naturelles). Cette approche constitue un contrepois à une éventuelle occupation anarchique et spontanée de l'espace et des réserves foncières d'urbanisation rendues nécessaires par l'augmentation à terme de la population.

Il va de soi que cela passera, entre autres, par l'importance qui sera donnée à l'aménagement de l'espace public (places, jardins, circuits de découvertes, etc.) et aux différents programmes de requalification des espaces rues favorisant de meilleures relations entre l'environnement naturel et construit.

Le deuxième principe d'aménagement retient l'idée **d'une ville compacte multipolaire** imposant un changement de stratégie concernant l'organisation de la ville pour promouvoir une centralité régionale, seule en mesure de répondre aux besoins de la capitale régionale et de la métropole Djibouti.

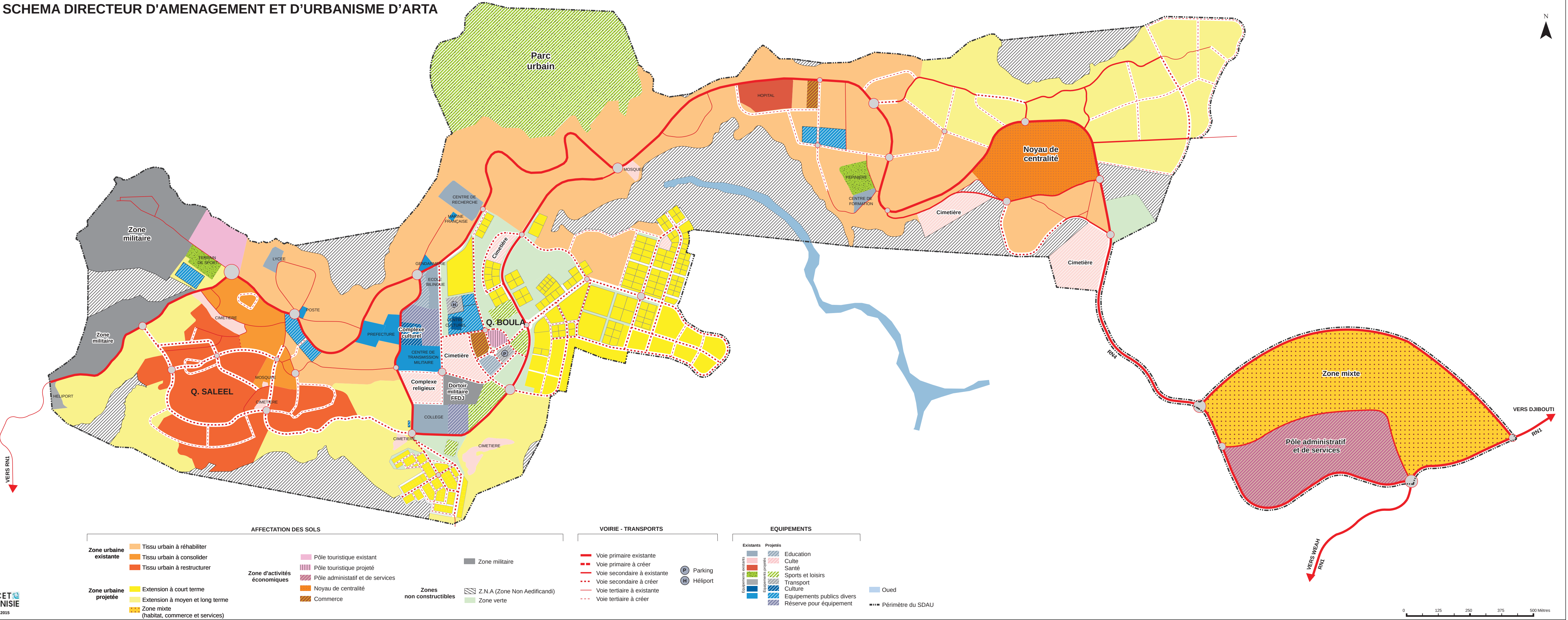
Le parti retenu structure ainsi la ville en trois pôles physiquement juxtaposés. Le plan de chaque nouvelle unité est articulé autour d'un noyau principal matérialisé par une place, un équipement structurant ou un axe central d'animation :

- le noyau initial connaîtra une extension vers le sud sur les pentes du versant ;
- la crête conservera sa vocation d'espace résidentiel de haut standing et regroupera des équipements nouveaux le long de la route par remplissage des assiettes foncières disponibles ;
- la nouvelle centralité à l'Est sera conçue comme le nouveau centre-ville regroupant de l'habitat mixte et des espaces fonctionnels : marché, hôtels, services publics et privés, commerces, services supérieurs. Cette centralité fonctionnera en relation avec la zone d'activité à implanter au niveau de l'intersection RN1-RN4.

Sur le plan de la composition urbaine, on renoue avec un modèle urbain qui favorise des options telles que les façades sur rue, la structuration des axes de circulation par le bâti, une échelle piétonne et une animation induite par la présence de nombreux équipements. Aussi, chaque unité s'articule autour de son épine dorsale constituée par le boulevard ponctué par des nœuds ou placettes et des constructions sur deux niveaux.

Au niveau des équipements de proximité, chaque site doit être autonome et le plus proche possible des populations. Par contre, les équipements publics de niveau régional sont répartis de telle manière à renforcer le centre principal de la ville.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME D'ARTA



Dispositions réglementaires

En l'absence de dispositions légales précisant les conditions d'utilisation des sols en milieu urbain et compte tenu de la nécessité d'encadrer la mise en œuvre du SDAU, il s'est avéré utile de formuler des dispositions opposables à seule fin d'éviter les excès et les atteintes à l'ordre public et aux droits des tiers. Les présents principes réglementaires de base sont élaborés en tenant compte des dispositions prévues par la loi sur la décentralisation, les textes de lois et décrets relatifs au foncier, actes de construire, promotion immobilière et protection de l'environnement. Ces principes seront adaptés aux prescriptions du code de l'urbanisme dès son approbation.

Dans le cas de la réalisation ultérieure d'un Plan d'Aménagement Urbain pour la ville d'Arta, le règlement de celui-ci prendra appui sur les présentes dispositions réglementaires et les remplacera.

Dispositions générales

Article 1 : Champ d'application

Le présent règlement s'applique au territoire du plan d'aménagement urbain de la ville tel que délimité par les documents graphiques du SDAU. Il est fait obligation à tout constructeur de se faire délivrer les autorisations préalables pour tout acte de création ou de modification de construction.

Article 2 : Division du territoire en zones homogènes

Le territoire de la ville est découpé en secteurs urbains, secteurs à urbaniser en priorité, secteurs d'urbanisation différée, et zones d'occupation spécifique

Article 3 : Définition des secteurs

Le secteur urbain (UA) couvre tous les tissus urbains existants

Le secteur à urbaniser en priorité (UB) couvre le foncier utilisable à court et moyen terme et peut compter une ou plusieurs zones délimitées en fonction de la nature des programmes et des densités (habitat individuel, collectif, mixte).

Le secteur d'urbanisation différée (UC) couvre les zones à utiliser à long terme et en cas de besoin à moyen terme.

Les zones d'occupation spécifique :

- Pole touristique
- Zone d'activité
- Zone de protection particulière (zones inondables, fortes pentes instables)
- Zones vertes aménagées
- Equipements structurants

Article 4 : Le plan d'aménagement urbain

L'adoption du SDAU sera suivie par la mise en place d'un plan d'aménagement urbain qui doit préciser selon un zonage spécifique :

1. Type d'activités interdites.
2. Type d'activités autorisées sous conditions.
3. Accès et voirie.
4. Surface et front des parcelles.
5. Implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises d'ouvrages publics.
6. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives des parcelles.
7. Hauteur maximale des constructions.

Dispositions particulières

Article 5 : dispositions applicables aux secteurs urbains (UA)

- Sont autorisées dans ce secteur : la rénovation, la restructuration, la densification, la restauration et la réaffectation.
- Accès : toute construction doit être desservie par une ou plusieurs voies publiques équipées par un réseau d'éclairage public.
- Desserte par les réseaux : toute construction doit être raccordée aux réseaux d'alimentation en eau potable, assainissement s'il existe, écoulement des eaux pluviales si nécessaire, alimentation électrique.
- L'alignement : l'alignement des constructions marque la limite entre propriété privée et propriété publique. Son respect strict est nécessaire. En cas d'opération de restructuration, les trottoirs seront élargis pour contenir les divers réseaux.
- Hauteur des constructions : RDC à R+2 pour l'habitat individuel et R+3 pour l'habitat collectif.

Conditions de densification en R+2 pour les tissus existants

<i>Dispositions</i>	<i>Individuel en bande</i>	<i>Individuel groupé</i>
Largeur de la voie	8 m	10 m
Retraits par rapport à la rue	2 m	0
Retraits par rapport au voisin	4 m	0
Surface et front minimal de la parcelle	150 m ² 10 m	100 m ² 8 m

Article 6 : dispositions applicables aux secteurs à urbaniser en priorité (UB)

- Sont autorisés dans ce secteur : les lotissements d'habitat individuel, l'habitat collectif et les équipements.
- Accès : toute construction doit être desservie par une ou plusieurs voies publiques équipées par un réseau d'éclairage public.
- Desserte par les réseaux : toute construction doit être raccordée aux réseaux d'alimentation en eau potable, assainissement s'il existe, écoulement des eaux pluviales si nécessaire, alimentation électrique.
- L'alignement : l'alignement des constructions est obligatoire. Il est défini par le plan d'urbanisme de détail.
- Largeur des voies tertiaires : de 4 à 7 mètres, en fonction des densités.
- Hauteur des constructions : RDC à R+2 pour l'habitat individuel et R+4 pour l'habitat collectif.
- Superficie et front de parcelle (habitat individuel): une superficie minimale de 250 m² et un front minimum de parcelle de 12 m pour l'habitat jumelé ; une superficie minimale de 120 m² et un front minimum de parcelle de 8 m pour l'habitat groupé.

Article 7 : dispositions applicables aux secteurs d'urbanisation différée (UC)

Pour éviter de figer l'usage et l'utilisation du sol à terme, la formulation des dispositions réglementaires de ces secteurs peut être également différée. Il serait souhaitable d'attendre l'évolution de l'urbanisation dans les autres secteurs pour en tirer les conclusions

Article 8 : dispositions applicables aux secteurs d'occupation spécifique

• Pole touristique

C'est une zone à vocation touristique accueillant des installations hôtelières et des équipements et animations y attenant.

- Accès : voie de 16 mètres.
- Desserte par les réseaux : Toute construction doit être raccordée aux réseaux suivants : adduction d'eau potable ; assainissement s'il existe ; écoulement des eaux pluviales si nécessaire ; alimentation électrique.
- Parcellaire : Pour les établissements hôteliers, une surface minimale de 0,5 ha et un front minimum de 50 mètres. Pour l'habitat, une surface minimale de 500 m² et un front minimal de 20 mètres.
- Hauteur des constructions : RDC à R+4

• Zone d'activité

Il s'agit d'une zone à caractère d'activités, destinée à recevoir des établissements industriels et techniques, des zones de dépôts ou de réparation. Elle est soumise à un plan de lotissement.

Les accès et voies dans la zone doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- La largeur minimale de la voie sera de 16 mètres avec une chaussée de 12 mètres au minimum ;
- les accès aux établissements devront permettre une parfaite visibilité aux conducteurs des véhicules entrants et sortants et ne provoquer aucun encombrement sur la voie publique ;
- les carrefours devront permettre les manœuvres des véhicules les plus encombrants.

Pour être constructibles, les parcelles doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- une surface minimale de 1000 m² et un front minimum de 30 mètres pour les lots à vocation industrielle ;
- une surface minimale de 500 m² et un front minimum de 20 mètres pour les lots destinés aux activités artisanales et aux centres de vie.
- Hauteur maximale R+2

• Zone de protection particulière (zones inondables, fortes pentes instables)

Toute intervention devra se conformer à la réglementation régissant les servitudes à respecter, en particulier le Domaine Public et la protection de l'Environnement.

• Zone portuaire (Se conformer aux études du dossier de réalisation)

• Zones vertes aménagées (Etude préalable)

• Equipements structurants

Il s'agit des emplacements réservés aux équipements publics ou privés à caractère administratif, culturel, culturel, éducatif, sanitaire, commercial etc., relevant d'une autorité administrative. Les équipements publics sont en général soumis aux normes du secteur dont ils dépendent.

Article 9 : Les zones de servitudes

Les servitudes d'utilité publique sont des dispositions issues de législations particulières ayant une incidence restrictive sur les possibilités d'utilisation des sols. Les servitudes qui seront à instaurer dans le cadre du SDAU de Tadjourah sont les suivantes :

1) Les servitudes d'utilité publique se rapportant aux différents réseaux d'infrastructures :

- le réseau électrique
- le réseau d'eau potable
- le réseau de télécommunication

2) Les servitudes relatives aux domaines publics :

- le domaine public routier
- le domaine public hydraulique
- les servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publique
- les servitudes relatives à la sécurité et à la défense nationale.

La République de Djibouti se caractérise par son fort taux d'urbanisation et compte parmi les pays les plus urbanisés d'Afrique. A ce titre, les préoccupations urbaines intéressent tous les secteurs de l'Etat. Les principales institutions concernées directement par le développement urbain et l'habitat demeurent le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE) par le biais de la Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme (DHU), le Secrétariat d'Etat au Logement et ses deux outils opérationnels : la Société Immobilière de Djibouti (SID) et le Fonds de l'Habitat (FDH).

Les attributions du Ministère sont globalement définies par le Décret N° 2000-0251/PR/MHUEAT portant attribution et organisation du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire. L'article 2 précise que le Ministère a pour vocation de traduire dans les faits les orientations de politique générale définies par le gouvernement. A cet effet, il arrête, prépare et met en œuvre la politique de l'habitat, de l'urbanisme, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. A partir de ces principes généraux et dans le respect des grands équilibres arrêtés par l'Etat, il veille pour la définition et la mise en œuvre les politiques sectorielles ainsi que pour la gestion des établissements humains ou espaces naturels à prendre en compte un objectif de développement harmonieux et durable.

Le Ministère est notamment chargé de :

- la préparation et suivi de l'application des lois et règlements propres à l'exécution des politiques sectorielles (habitat, urbanisme, construction, infrastructures urbaines) ;
- la préparation, proposition et adoption de la réglementation relative à l'occupation des sols ;
- l'identification et proposition des principes organisant la stratégie nationale de développement de l'habitat, de croissance et de gestion urbaines ;
- le développement du logement social ;
- la réhabilitation des patrimoines immobiliers et urbains, l'amélioration de la qualité du logement et de l'habitat, l'insertion dans le tissu urbain ainsi qu'à la politique industrielle du secteur bâtiment ; la réalisation des études sectorielles, schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, conception et conduite des opérations publiques d'équipement et d'habitat, des projets d'urbanisme et d'infrastructures urbaines, les travaux de recherche intéressant l'économie de la construction et l'utilisation des matériaux produits localement, etc. ;

- la réhabilitation des patrimoines immobiliers et urbains, l'amélioration de la qualité du logement et de l'habitat, l'insertion dans le tissu urbain ainsi qu'à la politique industrielle du secteur bâtiment ; la réalisation des études sectorielles, schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, conception et conduite des opérations publiques d'équipement et d'habitat, des projets d'urbanisme et d'infrastructures urbaines, les travaux de recherche intéressant l'économie de la construction et l'utilisation des matériaux produits localement, etc. ;
- la maîtrise d'ouvrage déléguée des projets publics d'aménagement urbain, de voirie ou d'infrastructures urbaines, d'équipement, d'habitat et de logement ;
- le contrôle pour toute construction publique ou privée, à l'application des textes réglementant l'acte de bâtir et au respect des règles de l'art.

Le secrétariat d'Etat au logement dispose d'importantes structures opérationnelles qui mettent en œuvre ses prérogatives et sa politique. Il s'agit :

du Fond de l'Habitat créé par la loi n° 101/AN/05/5eme L du 10/04/2008) et chargé de la viabilisation des parcelles, la réalisation des logements sociaux l'octroi des crédits et la réhabilitation des quartiers spontanés.

De la Société Immobilière de Djibouti qui a pour mission de promoteur foncier (acheter, aménager, lotir des terrains) ; de construire acheter, vendre à crédit ou au comptant, donner en location ou en location - vente tous biens fonciers ou immobiliers et conclure et exécuter toutes conventions, avenants et accords avec l'Etat, avec tous établissements publics ou collectivités publiques en vue d'assurer l'aménagement, la construction ou la gérance de tous bâtiments et terrains.

La Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme est chargée de :

l'identification des besoins et élaboration des programmes pour l'ensemble des domaines urbains, dont l'habitat et l'urbanisme ;

la préparation, étude, conduite ou contrôle des opérations d'aménagement urbain, de lotissement, d'équipement et de construction publique.

PARTIE 4 : Infrastructures et équipements :

supports du développement économique et social



4.1 - Structurer et mettre à niveau le réseau de voirie

. Le réseau de voirie de la ville d’Arta s’étend sur environ dix Kilomètres. Sa route principale est celle qui la dessert à partir de la route nationale RN1. C’est une route de crête revêtue et en bon état, elle arrive jusqu’au centre ville. A partir de cet axe principal, émergent plusieurs voies dont les deux principales sont celle qui mène à l’EDD et la préfecture, et celle qui contourne le quartier 1 du côté Est et arrive jusqu’au collège. Elles sont toutes les deux bitumées mais comportent des tronçons en état dégradé, plus particulièrement pour la route desservant le Collège. Le reste du réseau est constitué de voies majoritairement non revêtues qui se densifient au niveau de l’ancien centre-ville.

En matière de drainage, une bonne partie de la route principale menant à la ville est équipée de fossés maçonnés à cause des fortes pentes de la route. Le reste des voies est drainé superficiellement. Plusieurs tronçons sont affectés par le phénomène d’érosion et présentent des dégradations importantes.

Accessibilité et liaison entre secteurs de la ville

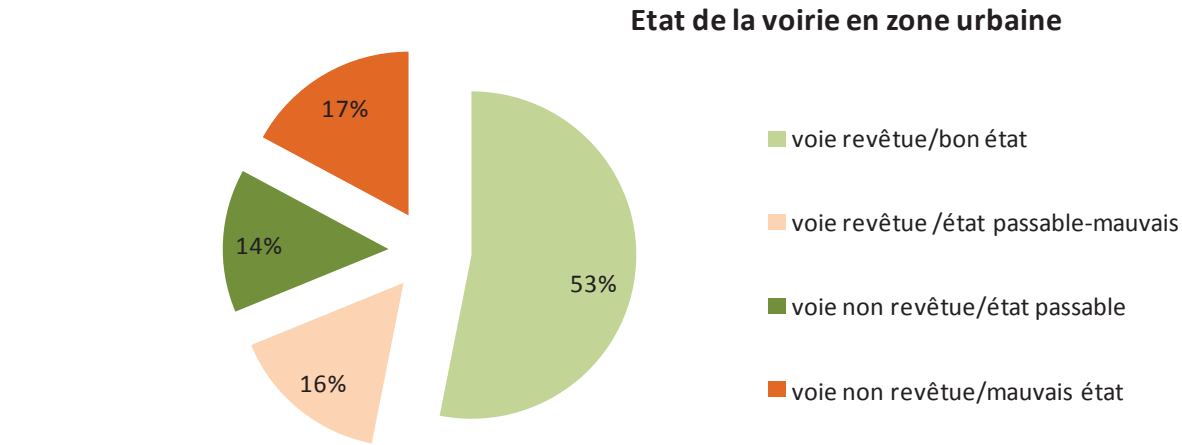
En l’absence de grands écoulements naturels ou de zones de stagnation dans la ville, on n’observe pas de problèmes d’accessibilité liés aux eaux pluviales. Cependant, les constructions spontanées et non alignées au niveau des quartiers 2 et surtout 3, causent un rétrécissement de l’emprise de quelques voies et compliquent ainsi la circulation.



Fossé maçonné sur la route d’accès à la ville



Constructions sur l’emprise de la voie



Source : Enquêtes du Consultant – Déc. 2011



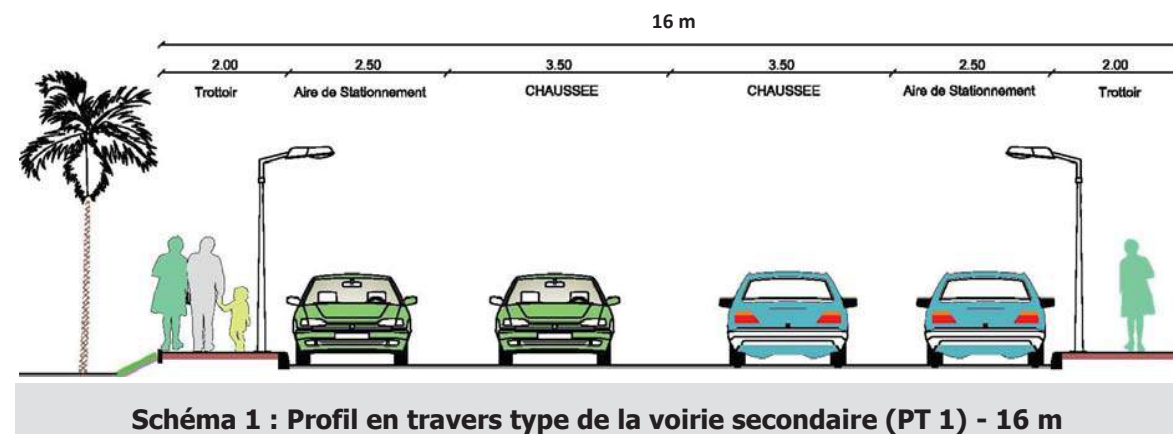
Route principale d’entrée à la ville



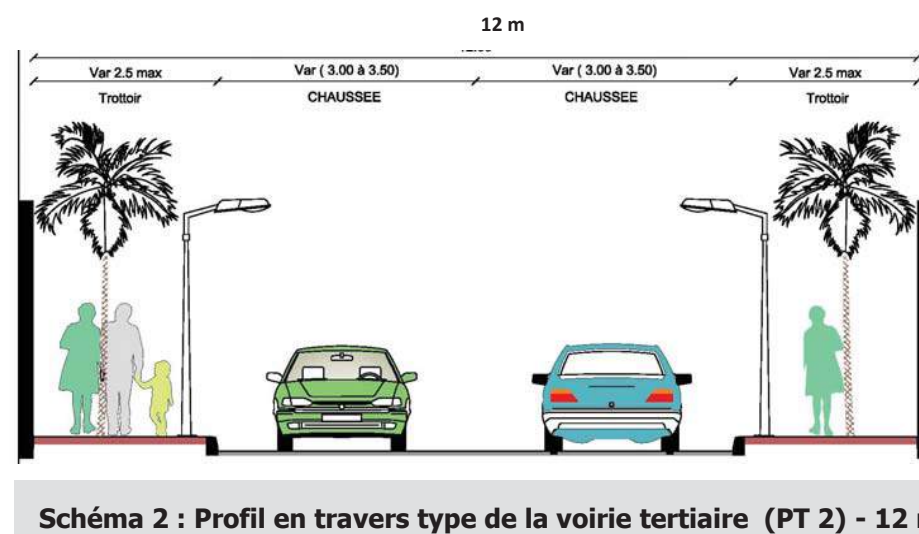
Voie d’accès au centre ville

Dans le cadre du Schéma Directeur d’aménagement, le réseau de voirie est classé en 3 catégories :

- la voirie primaire (axes structurants)
- la voirie secondaire
- la voirie tertiaire



La voirie secondaire



La voirie tertiaire

Pour la ville d'Arta, caractérisée par un relief montagneux, des pentes accentuées et des emprises peu larges, **la voirie primaire** sera constituée de la route principale et des deux axes secondaires qui desservent le centre ancien.

Leurs profils en travers peuvent être conservés à une chaussée unique à deux voies. Toutefois, leur aménagement sera en profil type urbain avec des trottoirs, pour assurer une circulation piétonne aisée. Ponctuellement, et lorsque l'emprise le permet, il est recommandé de créer de part et d'autre de la chaussée des voies latérales de stationnement.

La voirie secondaire est constituée des voies suivantes :

La trame de voirie secondaire à créer dans les zones d'extension urbaine du SDAU à l'Est et à l'Ouest de la ville,

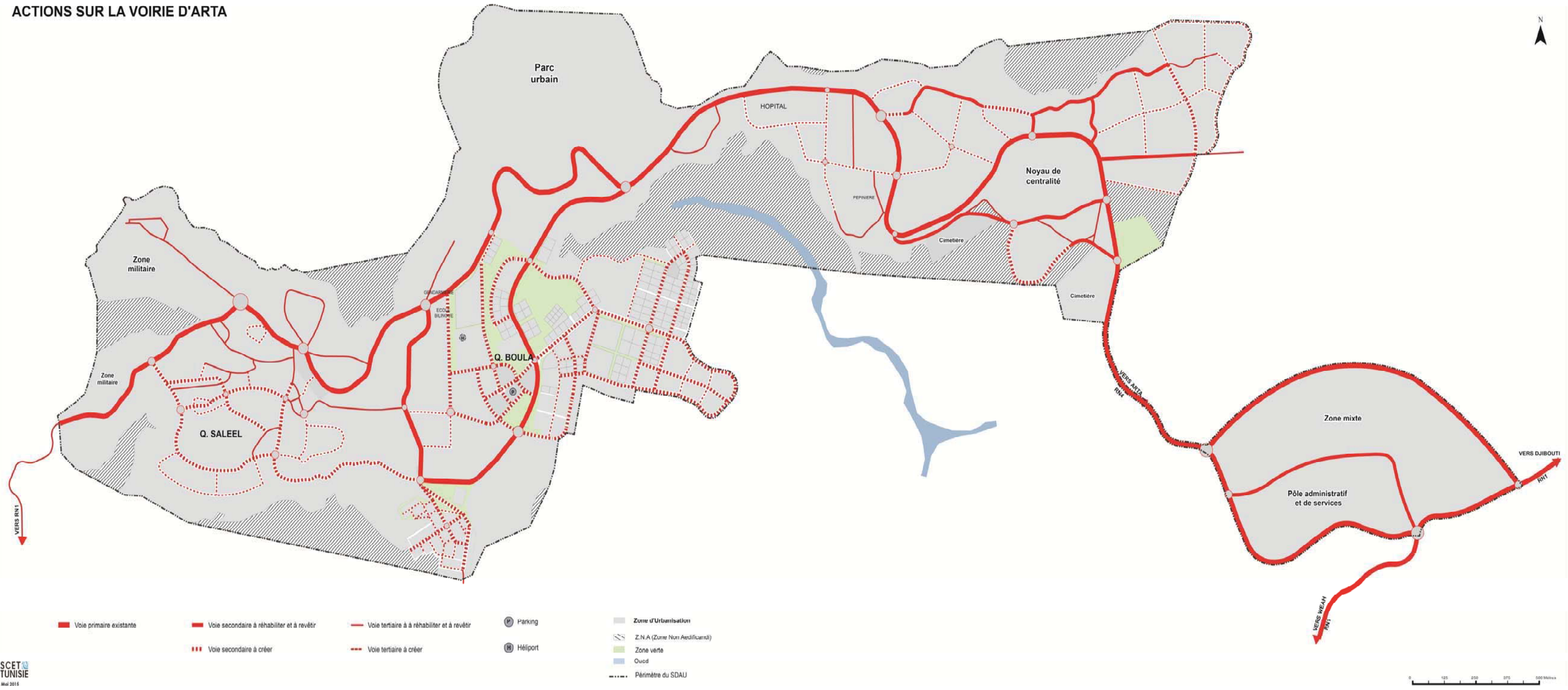
Dans le tissu urbain existant, un quadrillage bien ordonné des voies secondaires ne peut être proposé au vu de la composition de la voirie existante. Partant des voies existantes et de leur importance de desservir les sous-secteurs et des emprises disponibles, une ossature de voies secondaires est proposée. Elle est constituée par un ensemble de boucles plus ou moins grandes entourant les différents secteurs, voire des ilots, connectées les unes sur les autres. Cette voirie secondaire dans le tissu urbain existant est non revêtue. Elle est généralement en mauvais état, et devra être réhabilitée sous forme d'un profil urbain comprenant, outre la chaussée, des trottoirs pour la circulation des piétons.

Pour les voies secondaires à créer dans les zone d'extension urbaine, nous proposons d'adopter le profil en travers type illustré dans le schéma 1 ci-contre.

La voirie tertiaire constitue le reste du réseau pour la desserte des quartiers et des équipements.

Dans le tissu existant, le réseau tertiaire actuellement à l'état de piste sera revêtu avec un profil en travers adapté selon les emprises disponibles, sans pour autant engager de démolitions importantes sur le bâti. Tandis que dans les zones d'extension urbaine, les nouvelles voies constituant le réseau tertiaire seront aménagées selon le profil en travers type illustré dans le schéma 2 ci-contre.

ACTIONS SUR LA VOIRIE D'ARTA



Le réseau d'eau potable

La ville d'Arta est alimentée par trois forages, totalisant un débit journalier d'environ 2300 m³, ce qui correspond à un débit moyen horaire de 95 m³. Les trois forages sont ceux de :

- Wea 11 : 11 m³
- Wea 8 : 24 m³
- Wea 13 : 60 m³.

Le débit disponible offre une alimentation de 175 litres par habitant et par jour. Cette quantité permet de couvrir aisément les besoins actuels de toute la ville.

L'eau est refoulée à travers deux conduites : une en acier (D=150) et une deuxième en fonte (D=200) vers quatre réservoirs : deux anciens avec un volume de 300 m³ chacun et deux nouveaux réservoirs en fibre de verre de capacité 130 m³ chacun.

La capacité de stockage, de 860 m³, reste insuffisante pour assurer une bonne régulation des débits. En plus, la présence des fuites dans les conduites de distribution réduit sérieusement la quantité d'eau réellement fournie aux habitants.



Deux réservoirs d'eau potable à Arta

Pour la nouvelle zone d'extension (au carrefour RN1-RN4), il faut prévoir un réservoir propre à la zone d'environ 2000 m³ de capacité.

Avec l'entrée en service du nouveau forage, la question de la ressource sera résolue. Il persiste cependant des problèmes liés au faible taux de branchement des habitants (environ 361 abonnés, ce qui correspond à un taux de raccordement faible de moins de 20%), et aux fuites sur les conduites de distribution. Du fait de la structure ramifiée du réseau, toute défaillance sur une conduite ou toute coupure prive d'eau tout le réseau aval.

Recommandations pour le réseau d'alimentation en eau potable

♦ A l'échelle de la ville (dans le tissu existant)

A court terme, le réseau d'alimentation en eau potable devra bénéficier des travaux d'amélioration et de renforcement qui consistent dans les actions suivantes :

- construction près du carrefour RN1-RN4 d'un réservoir de stockage de 3600 m³, prévu dans le cadre du projet transfrontalier d'adduction d'eau potable Ethiopie-Djibouti,
- identification et remplacement des conduites vétustes présentant des fuites,
- renforcement du réseau existant en réseau maillé,
- encouragement (de la population) à l'abonnement au réseau de l'ONEAD. Grâce notamment au programme de réalisation des branchements sociaux individuels.

♦ Pour les zones d'extension

Les zones nouvelles d'extension urbaine seront alimentées par un réseau maillé, spécialement dédié. Des études spécifiques seront nécessaires pour déterminer la meilleure solution d'adduction, de stockage et de distribution.

4.3 - Le réseau électrique et d'éclairage public

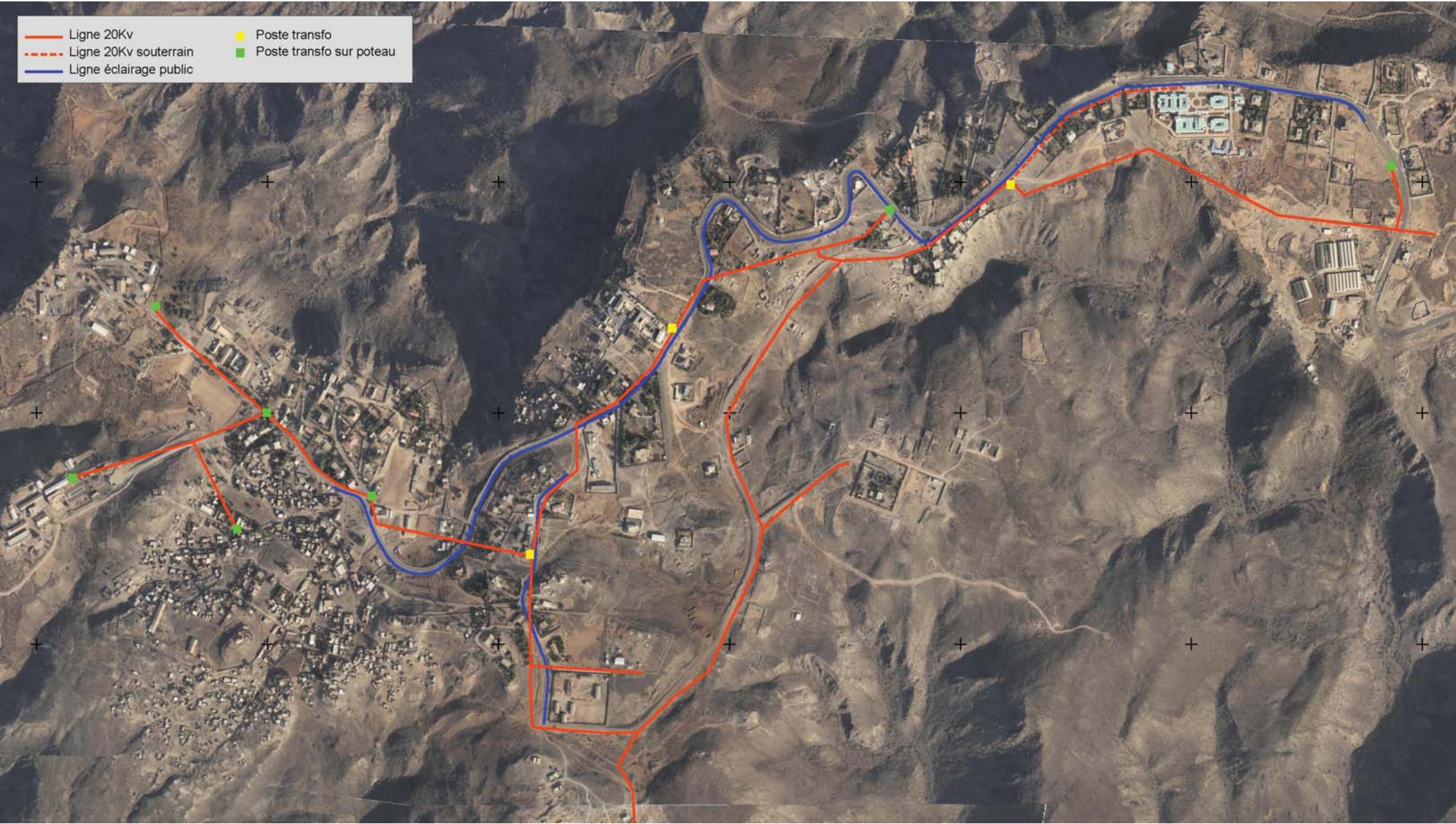
Le réseau électrique

La ville d'Arta est alimentée en courant électrique à partir de deux lignes MT venant de la capitale (le long de la route RN1) et connectées au réseau d'interconnexion avec l'Éthiopie. Avec près de 2 Mégawatts actuellement réservés à la ville, cette puissance est en mesure de couvrir les besoins de la population.

La ville comprend près de 550 abonnés au réseau d'électricité. Tous les secteurs sont couverts par le réseau BT à l'exception d'une bonne partie du secteur 3 qui demande un renforcement de la connexion au réseau BT.

Le réseau d'éclairage public

L'éclairage public de la ville est assuré à travers les poteaux BT. La partie éclairée couvre un linéaire total de 3740 m, soit 36% de la voirie totale et presque entièrement dans le centre ancien (secteur 1) et dans la zone résidentielle à l'entrée à la ville (secteur 4). Par contre, aucune voie des secteurs 2 et 3 n'est éclairée.

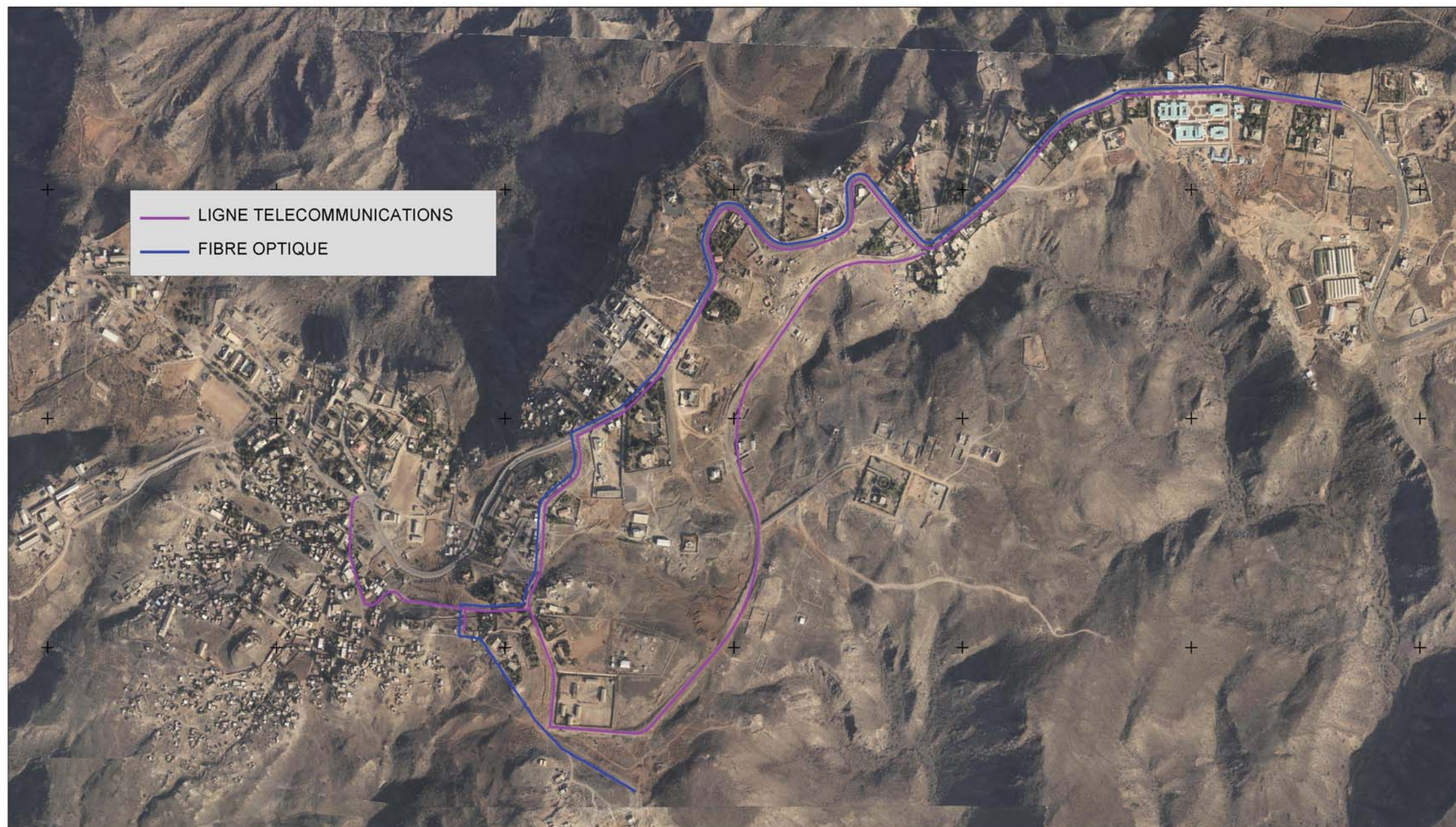


Réseau actuel électrique et d'éclairage public

Le réseau de Télécommunications

A Artà, comme dans toutes les grandes villes du pays, le réseau des télécommunications est bien développé, et la plupart des secteurs de la ville sont raccordés au réseau fixe des télécoms.

La ville compte un poste de télécommunications et une antenne. Le nombre d'abonnés est de 1222 dont 122 lignes fixes et 1100 lignes CDMA (lignes mobile). Djibouti Télécoms prévoit de renforcer le réseau existant pour porter la capacité de la téléphonie à environ 2000 abonnés.



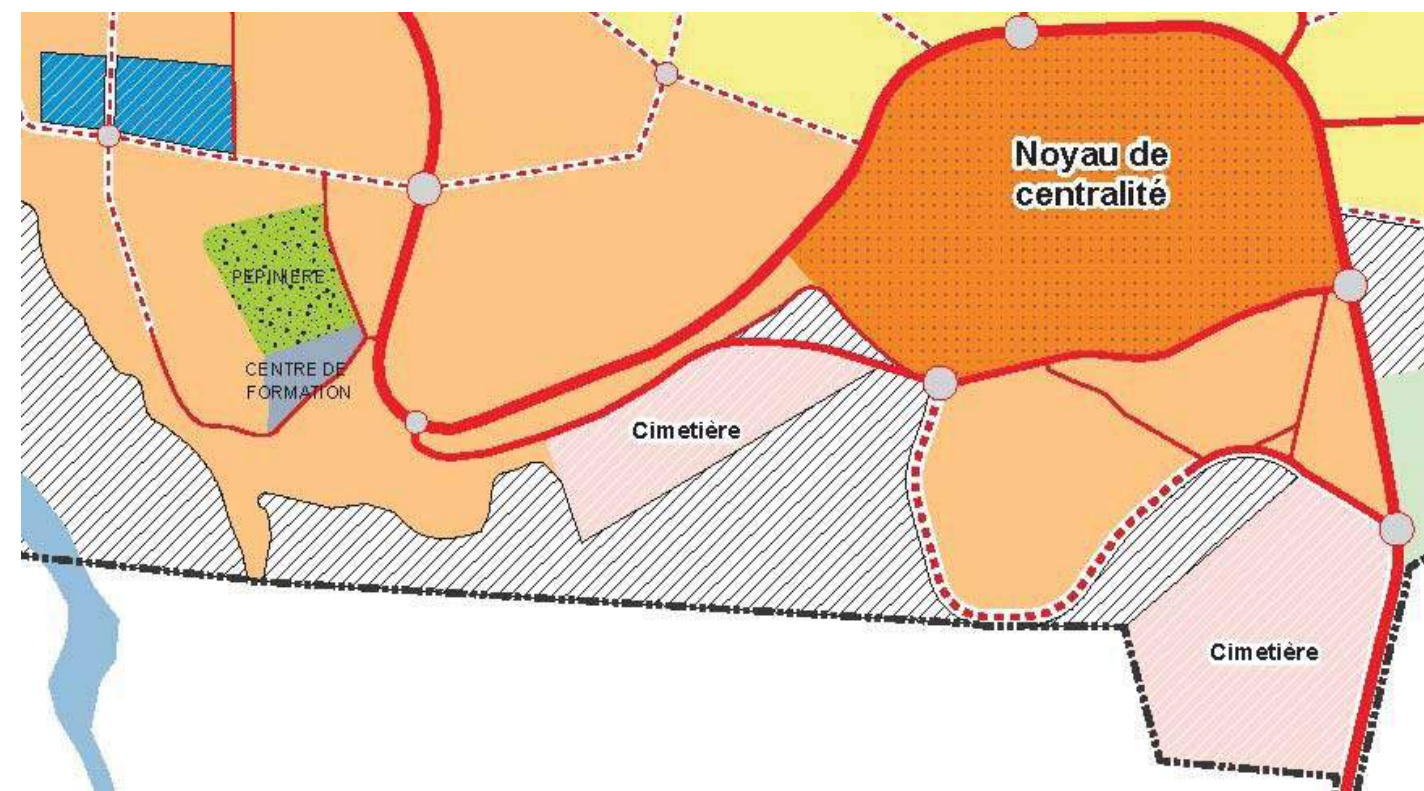
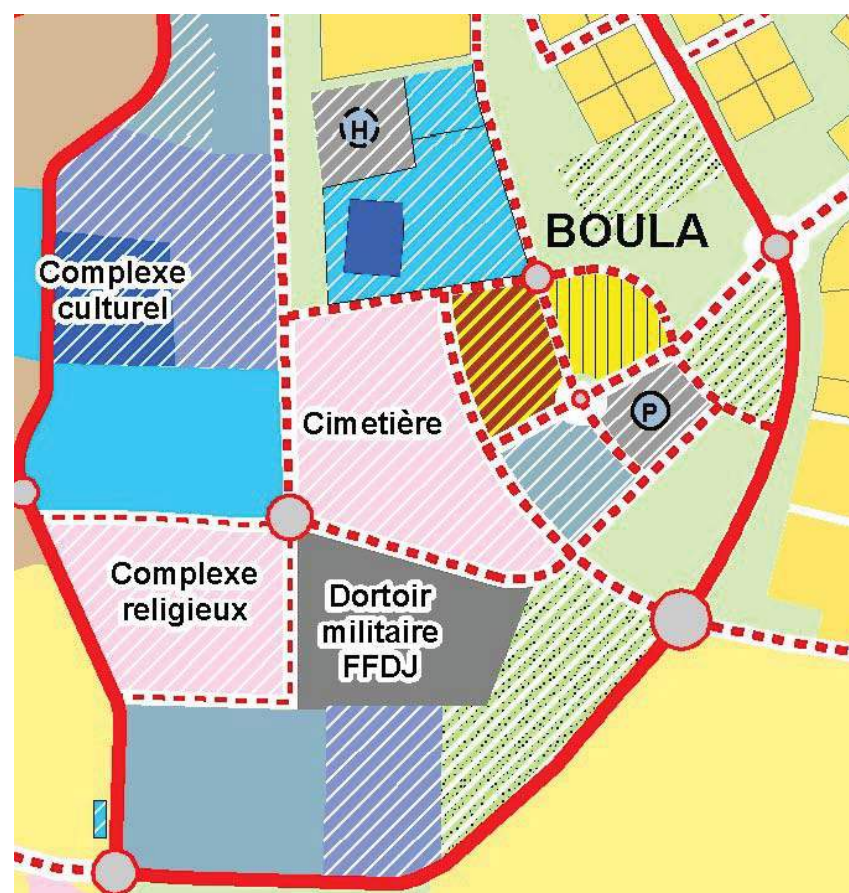
Réseau actuel des télécommunications

4.5 - Les équipements socio-collectifs

Pour répondre aux besoins en termes d'équipements socio-collectifs, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme a dégagé des espaces pour l'implantation d'équipements considérés comme importants pour le développement socio-économique et l'amélioration des conditions de vie des populations à l'échelle du SDAU.

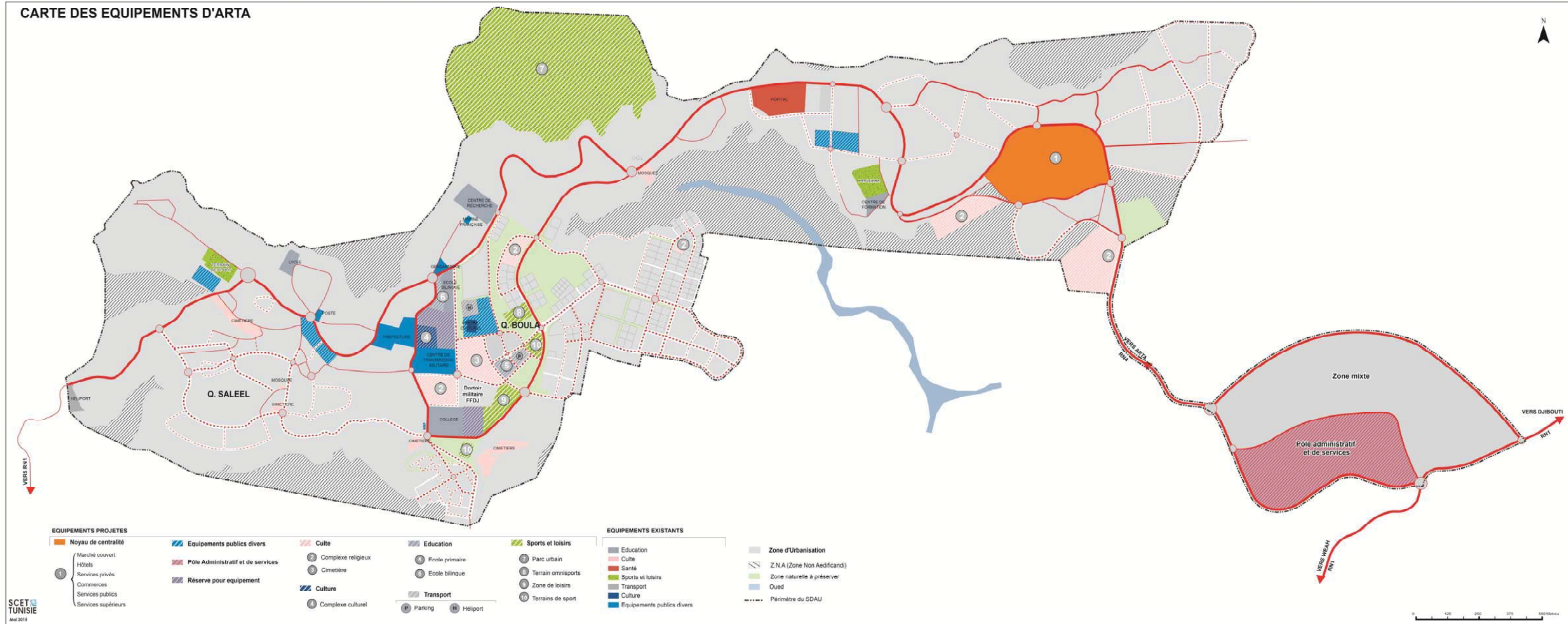
Ces équipements sont donnés dans la page suivante et concernent :

- la construction d'une école primaire dans le tissu existant pour atténuer la surcharge des classes ;
- la construction d'un deuxième Collège d'Enseignement Secondaire pour couvrir les besoins de la ville et des agglomérations proches du District ;
- l'implantation d'une direction régionale de la santé et la réhabilitation des équipements de l'hôpital régional ;
- la construction d'un complexe religieux composé d'un grande mosquée, d'une administration régionale des affaires religieuses et d'un logement de fonction,
- la construction d'un complexe culturel pouvant accueillir un théâtre, une salle de projection, des ateliers pour diverses activités culturelles, une bibliothèque et un centre de lecture et d'animation culturel (CLAC) ;
- l'aménagement d'un parc urbain et d'une zone sportive ;
- la construction de plusieurs autres équipements collectifs divers : protection civile, marché, hangar, ...
- l'aménagement d'un cimetière.



Localisation des équipements socio-collectifs

CARTE DES EQUIPEMENTS D'ARTA



PARTIE 5 : Développement durable :

Environnement et protection du milieu



L'enjeu du développement durable

La région d'Arta avec une fenêtre littorale diversifiée et sensible doit mettre en avant ces atouts et les protéger en s'inscrivant dans la dynamique de développement initié par l'Etat Djiboutien qui se donne les moyens pour devenir un hub international.

En effet, un ensemble de grands projets de développement sont programmés à différentes échéances à l'échelle du pays, dont un site un terminal gazier dans le périphérie de Djibouti et une zone franche à Khor Ambado, deux zones à proximité du littoral d'Arta. Ces grands projets de développement induisent des changements importants d'ordre économique, social et environnemental qu'il y a lieu d'accompagner pour les inscrire dans la durabilité.

Le développement durable est un processus de développement qui cherche à concilier l'efficacité économique, la justice sociale et la prudence environnementale. Cet objectif s'impose à l'échelle mondiale depuis 1992 et la Conférence de Rio, pour faire face aux déséquilibres qui menacent l'ensemble de la planète : effet de serre et dérèglements climatiques, épuisement des ressources énergétiques et naturelles non renouvelables, diminution de la biodiversité, accroissement des inégalités sociales, aggravation des tensions entre les Pays du Nord et du Sud... Il implique d'agir à toutes les échelles, du global au local, pour satisfaire les besoins des générations présentes sans mettre en cause la possibilité des générations futures de satisfaire les leurs. Il a fait l'objet d'engagements internationaux, comme le protocole de Kyoto sur la réduction de l'émission de gaz à effet de serre.

A décliner dans les projets de développement d'Arta

Le développement d'Arta se doit de prendre en considération les richesses naturelles de cette région qui alterne mer et montagne.

L'ouverture au Tourisme doit donc privilégier un éco-tourisme et un développement intégré qui repose sur la préservation du capital naturel du site tel qu'initié par l'Etat Djiboutien avec la programmation de deux projet environnementaux :

- La protection du récif corallien d'Arta,
- La protection du Dugong dans la zone d'Haramous - Loyada



Les projets de développement de Djibouti,

(Source : Autorité des Ports & des Zones Franches de Djibouti, conférence Mars 2012)



Sur la piste de la plage d'Arta,
Source : Panoramio/Google Maps by Benoit871, 2011



Fond marin à Arta plage,
Source : Panoramio/Google Maps by panpa, 2012

5.2 - Les facteurs de sensibilité environnementale

Un capital environnemental sensible



Extension de l'habitat sur la crête à Arta
(Source : canalblog, photo by Boubou1971)

La ville d'Arta est fortement influencée par la région auquel elle appartient, une région montagneuse dominant une fenêtre littorale sensible. Cette situation privilégiée de station de détente et de loisir est à la fois un atout et une contrainte :

Un atout de développement pour l'activité de loisir : la richesse des paysages et des milieux naturels constituent un atout pour le développement des activités de loisir.



Source : Panoramio GoogleMaps, by benoit871, 2011



Source : Panoramio GoogleMaps, by Ediszi



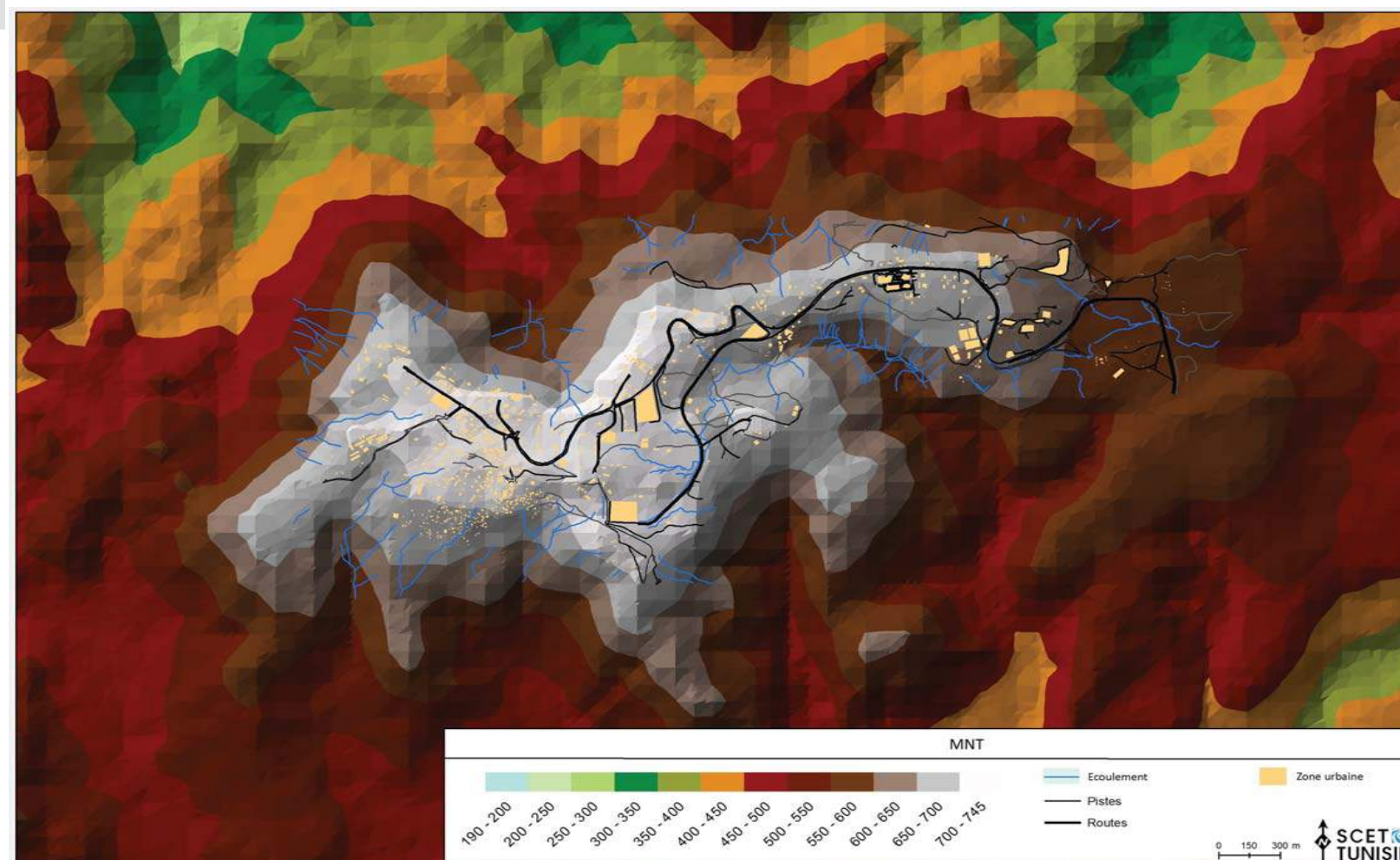
Source : Panoramio GoogleMaps, by LLH, 2013

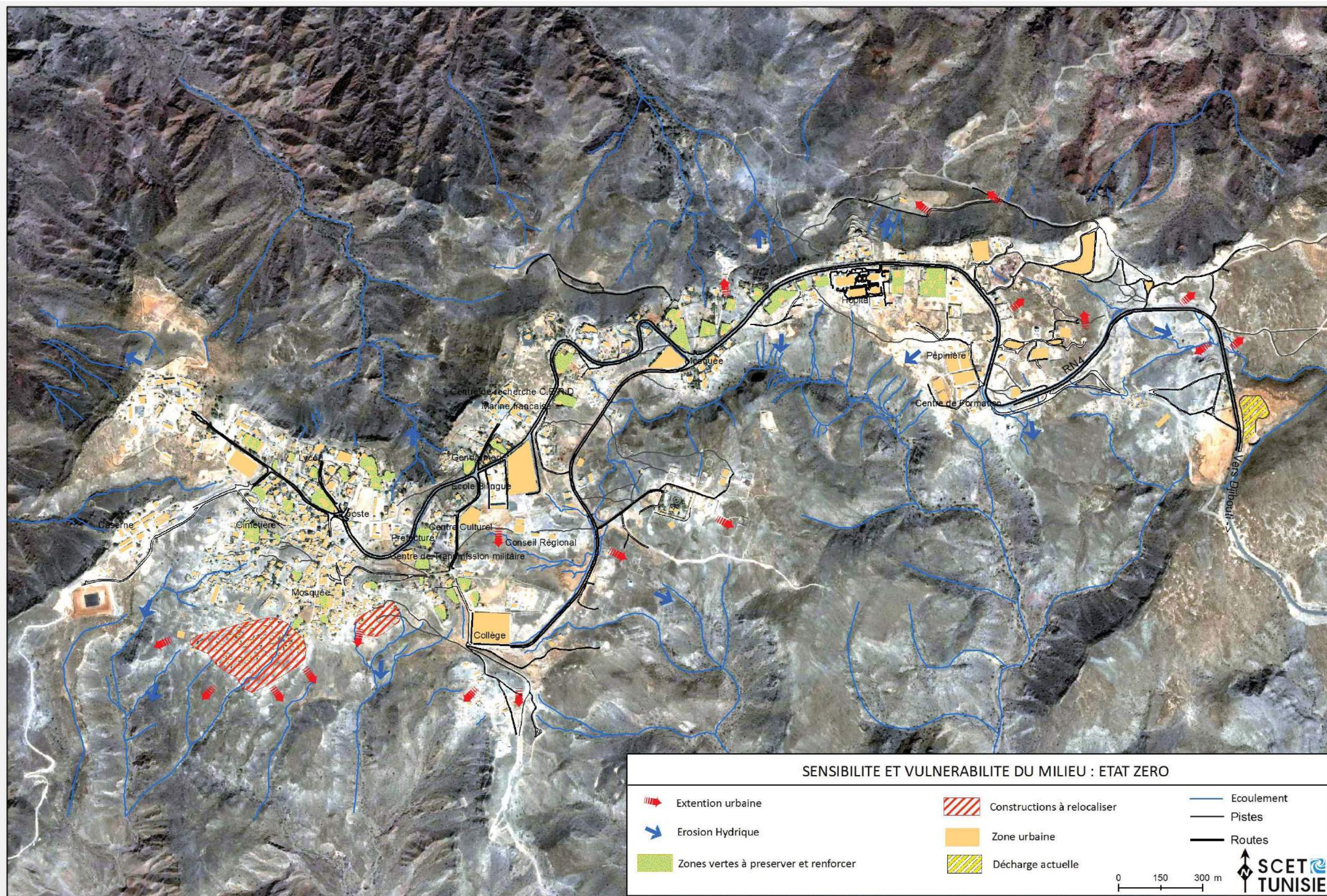
Un site accidenté

Les contraintes au développement de cette ville sont inhérentes à son site d'implantation, marqué par un relief accidenté et une extension linéaire de l'urbanisation qui suit la crête. Ce relief particulier constitue une limite à l'extension de la ville.



Zone d'habitat défavorisé à flanc de colline
(Source : canalblog, photo by Boubou1971)

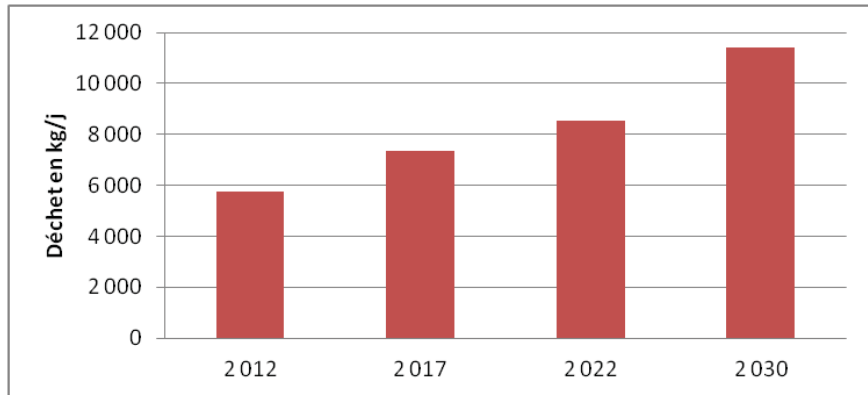




5.3 - Promouvoir une bonne gestion de l’environnement urbain

Promouvoir la qualité de vie dans un environnement urbain correspond à une demande sociale et contribue à conforter l’attractivité d’un territoire. La qualité devra donc être recherchée sur l’ensemble du territoire du SDAU qu’il s’agisse des choix d’aménagement mais aussi de la gestion des pollutions, afin d’inscrire le développement dans une dynamique durable.

La gestion des déchets

Les enjeux	Les atouts et les risques	Les objectifs										
Mettre en œuvre une véritable gestion locale des déchets solides  Dépotoir sauvage à la sortie de la ville le long de la RN4, Ortho photo - SCET-TUNISIE	La mise à niveau des aménagements urbains ainsi que la création d’une activité économique pérenne dans la région d’Arta vont contribuer à augmenter la production de déchet au niveau local. Estimation de la production journalière de déchets à Arta  <table><tr><th>Année</th><th>Déchet en kg/j</th></tr><tr><td>2012</td><td>5 800</td></tr><tr><td>2017</td><td>7 500</td></tr><tr><td>2022</td><td>8 500</td></tr><tr><td>2030</td><td>11 500</td></tr></table> Source : Esquisses du schéma d’orientation et de développement d’Arta , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Il faut anticiper l’évolution de la ville en proposant une infrastructure de gestion de déchet qui contribue à une amélioration des conditions de vie.	Année	Déchet en kg/j	2012	5 800	2017	7 500	2022	8 500	2030	11 500	Initié un plan de gestion des déchets qui comprend : • La mise à niveau de la collecte municipale avec l’implantation de conteneur par quartier ; • Le développement du transport des déchets avec le renforcement du parc roulant, au moyen d’engins adaptés aux petites ruelles de la vieille ville et des vieux quartiers ; • La création d’un centre d’enfouissement technique ; • La réhabilitation du dépotoir sauvage à la sortie de la ville et création d’un centre d’enfouissement technique.
Année	Déchet en kg/j											
2012	5 800											
2017	7 500											
2022	8 500											
2030	11 500											

La gestion des déchets de la ville d’Arta nécessite la programmation d’une décharge contrôlée pour protéger le milieu récepteur et garantir à la population un cadre de vie sain. Avec une production annuelle de l’ordre de **4000T/an de déchet**, la décharge contrôlée proposée aura les caractéristiques suivantes :

Surface exploitée / surface totale	1,5 ha / 3 ha
Surface d’un casier	1 ha
Temps de remplissage d’un casier	10 ans
Tonnage de déchets dans un casier	50 000 tonnes
Nombre de casiers prévus	2
Nombre d'alvéole par casier	4
Durée de l’exploitation prévue	20 ans
Surface réservée aux locaux et aux balances	0,05 ha
Surface pour les bassins de rétention des eaux de ruissellement, la station d’épuration et la torchère	0,5 ha
Engin compacteur	1

Il existe actuellement un centre d’enfouissement technique à Weah, comprenant trois casiers en activité. Ce centre peut traiter l’ensemble des déchets des deux communes d’Arta et de Weah.

Pour le traitement des déchets de la région, la solution retenue par les autorités locales après étude de la sensibilité du milieu, est le renforcement de la décharge contrôlée de Weah.

Ceci entraine automatiquement l’élimination du dépotoir sauvage actuel d’Arta, qui sera réhabilité en espace vert.

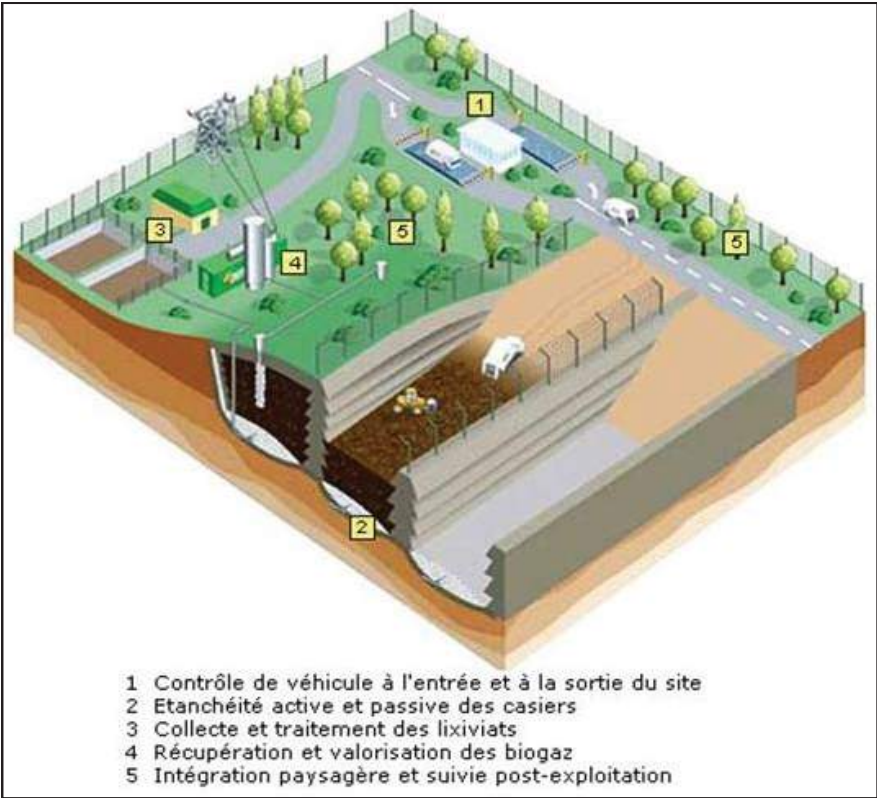
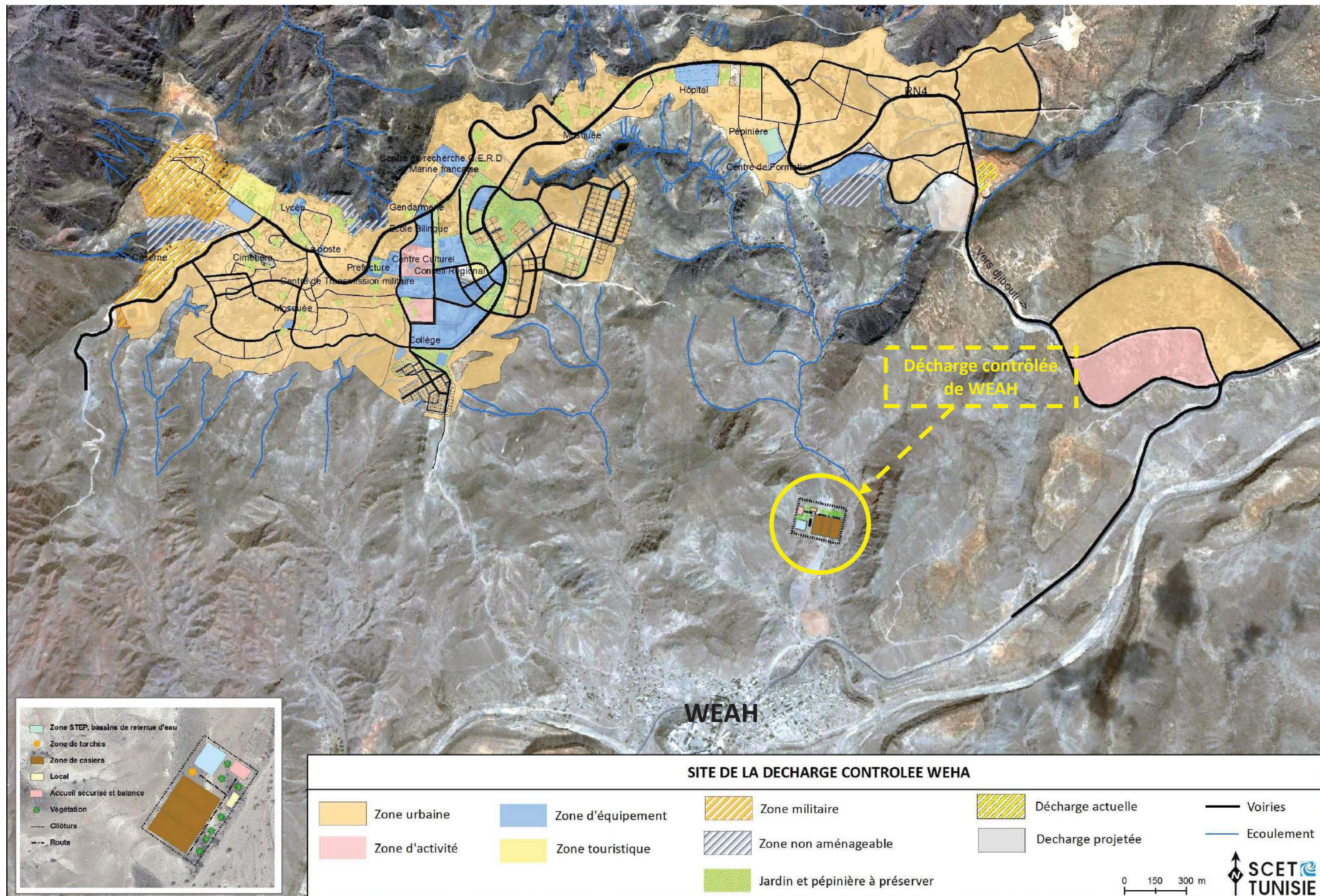
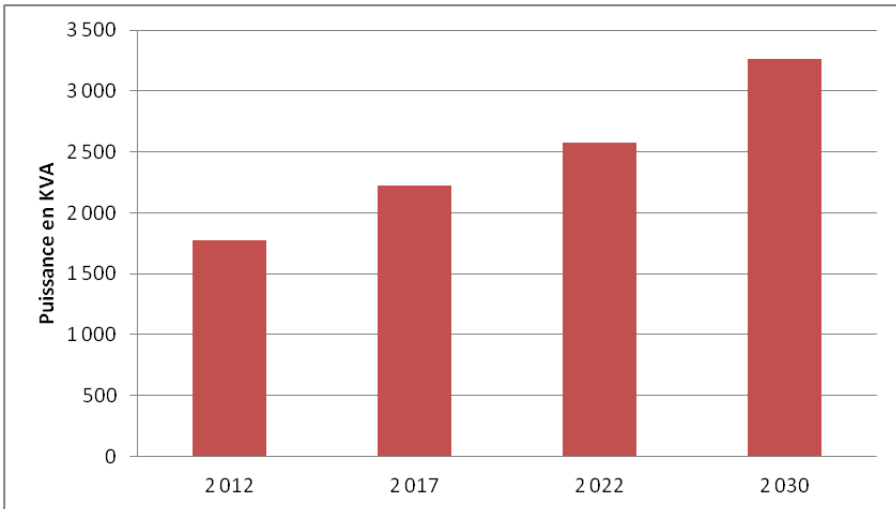


Schéma d’un centre d’enfouissement technique, établi par Véolia

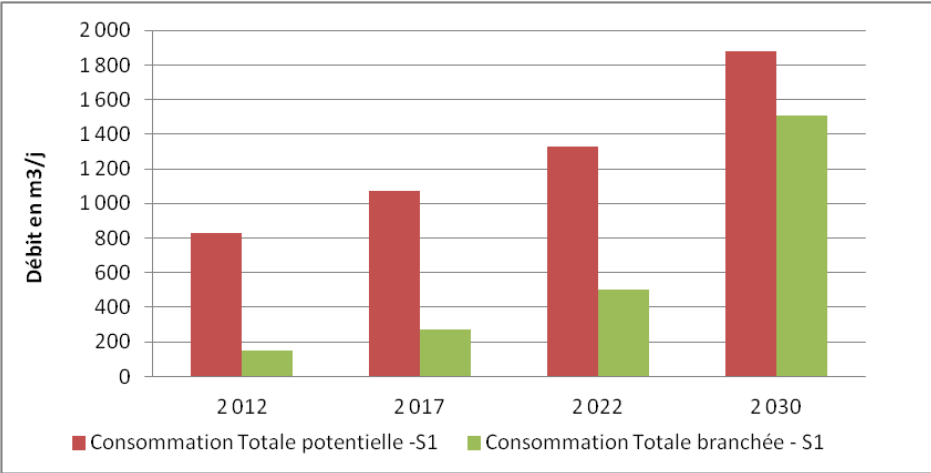


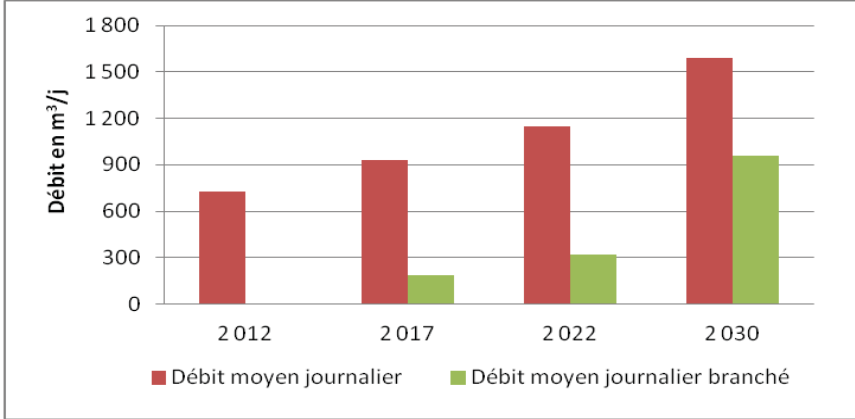
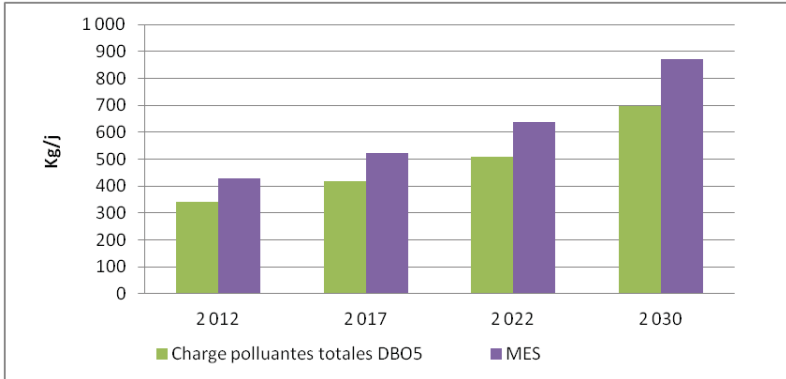
Les enjeux	Les atouts et les risques	Les objectifs										
Permettre à chacun un accès à l’électricité & Promouvoir les énergies renouvelables  Photos de panneaux solaires et d’éolienne, Source: site greenetvert.fr	Actuellement, l’alimentation électrique d’Arta est réalisée à partir de deux lignes venant de la capitale et branchées au réseau d’interconnexion avec l’Ethiopie, ce qui permet de répondre au besoin des 550 abonnés actuels. Mais avec la mise à niveau des aménagements urbains ainsi que la création d’une activité économique pérenne dans la région d’Arta, les besoins en énergie vont augmenter. Il faudra par conséquent augmenter la desserte et renforcer la distribution au niveau de s ménages. Projection de l’estimation des besoins en énergie électrique domestique <table><tr><th>Année</th><th>Puissance en KVA</th></tr><tr><td>2012</td><td>1750</td></tr><tr><td>2017</td><td>2200</td></tr><tr><td>2022</td><td>2550</td></tr><tr><td>2030</td><td>3200</td></tr></table> Source : Esquisses du schéma d’orientation et de développement d’Arta , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE	Année	Puissance en KVA	2012	1750	2017	2200	2022	2550	2030	3200	Développer le réseau de distribution en BT pour promouvoir l’accès à tous à l’électricité. Le renforcement des infrastructures de desserte doit être accompagnée d’actions de sensibilisation à l’intérêt de l’énergie électrique pour les ménages mais aussi de facilité de paiement pour les factures pour les plus démunis. Entreprendre des actions prioritaires pour la mise à niveau de l’éclairage public de l’ensemble des secteurs formant le tissu urbain existant. Définir une politique régionale de l’Energie intégrant les bâtiments publics et les opérations d’aménagement favorisant l’utilisation des énergies renouvelables. Le développement d’Arta plage doit être inclus dans le politique régionale de l’Energie et le recours aux énergies renouvelables doit être préconisés dans une politique de développement de l’éco-tourisme .
Année	Puissance en KVA											
2012	1750											
2017	2200											
2022	2550											
2030	3200											

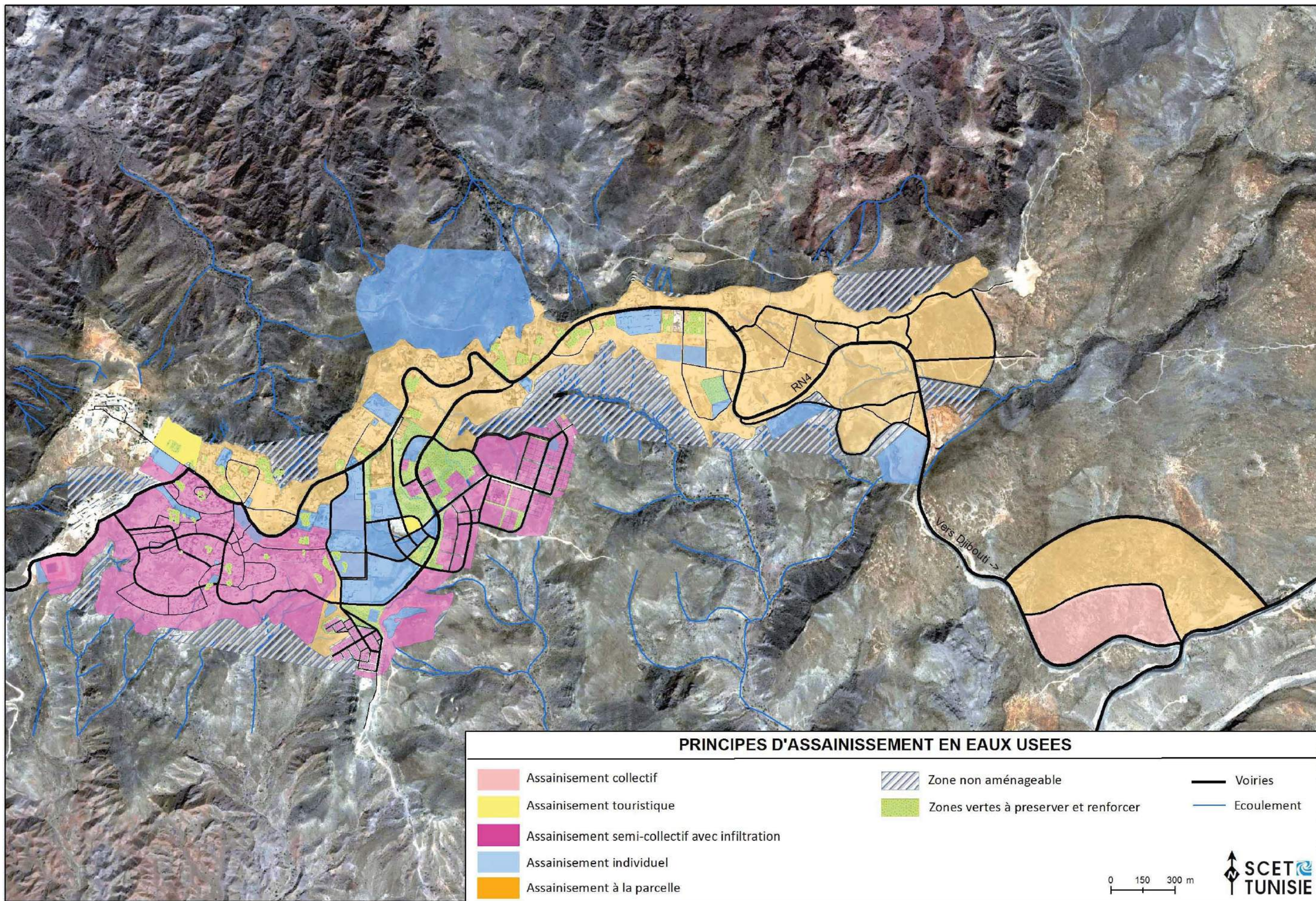
5.4 - Intégrer la gestion de l'eau dans les choix d'aménagement

La gestion de l'eau et de sa qualité sont des enjeux majeurs pour accompagner le développement de la région d'Arta. Assurer durablement l'alimentation en eau potable de la population , garantir une eau de qualité en quantité suffisante pour les activités économiques importantes comme les projets touristiques sont des impératifs qui doivent s'accompagner d'un souci de maîtrise des coûts d'investissement et d'exploitation (réseaux, traitement, contrôle,...)

L'eau potable

Les enjeux	Les atouts et les risques	Les objectifs
Garantir la disponibilité et la qualité en eau potable pour tous  Images illustrant la desserte en eau potable 	La ressource en eau de la nappe souterraine alimentant la ville permet de répondre au besoin de la population, c'est la vétusté et le manque d'entretien du réseau existant ainsi que la faible capacité de stockage qui limite la desserte. Projection des besoins en eau potable de la ville d'Arta  Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Arta, Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Avec 18% de la population actuellement branchée au réseau, des actions urgentes de mise à niveau de la desserte ainsi que de réhabilitation du réseau sont nécessaires pour permettre un accès de la population à l'eau potable.	<u>Permettre la desserte de la population en eau potable :</u> - Améliorer la desserte en eau potable domestique à l'échelle de la ville est une priorité. Des actions doivent être planifiées avant 2017 pour réhabiliter les ouvrages existants et développer la desserte dans les secteurs aujourd'hui sous équipés. - Augmenter la capacité de stockage au moins à 2000 m³ pour assurer une bonne gestion de la distribution en périodes de pointe . - Protéger les périmètres de captage selon les recommandations de l'OMS (retrait de 50 m du forage et clôture de la zone pour interdire l'accès aux hommes et aux animaux). - Entamer la mise à niveau du secteur de l'AEP dès 2017 pour anticiper les besoins en eau des projets de développement urbain. Cette mise à niveau nécessite l'établissement d'un plan directeur d'AEP qui fournira un outil de planification des actions prioritaires à mettre en œuvre ainsi que les moyens à prévoir. - Les projets touristiques à promouvoir sur le littoral d'Arta plage devront être autonome en matière d'alimentation en eau potable et il est recommandé de promouvoir des installations intégrées qui produiront leur eau à partir du dessalement d'eau de mer.

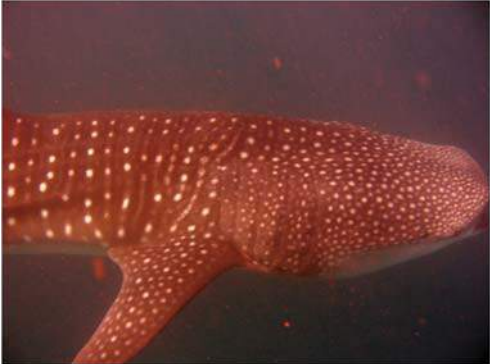
Les enjeux	Les atouts et les risques	Les objectifs																														
Préservation du milieu naturel et humain par la mise en œuvre d'une gestion efficace des eaux usées  Photo de fosses septique semi-collective Source: technique assainissement  Zone d'assainissement à la parcelle Photo de l'extension de l'urbanisation sur le plateau Source: canalblog, by Boubou1971, 2013  Zone d'assainissement semi-collectif Photo de la centre ville Source: canalblog, by Boubou1971, 2013	Le volume des rejets actuels et leur mode de gestion (latrine sèche ou fosse individuel) n'ont pas entamé le pouvoir auto-épurateur du sol. Mais l'amélioration de la desserte en eau potable, associée au développement de la ville, vont augmenter les rejets et les risques de pollution du milieu. Projection du volume d'eau usée produit en fonction de la consommation en eau  <table border="1"><caption>Projection du volume d'eau usée produit en fonction de la consommation en eau</caption><thead><tr><th>Année</th><th>Débit moyen journalier (m³/j)</th><th>Débit moyen journalier branché (m³/j)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>700</td><td>0</td></tr><tr><td>2017</td><td>900</td><td>200</td></tr><tr><td>2022</td><td>1100</td><td>300</td></tr><tr><td>2030</td><td>1500</td><td>900</td></tr></tbody></table> Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Arta , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Pour les nouveaux aménagements, les travaux de VRD incluant les réseaux d'assainissement seront une obligation. Pour la ville existante, une importante mise à niveau en termes de raccordement à l'égout devra être amorcée avec des actions par îlot d'habitation pour la mise en place d'un assainissement semi-collectif. Projection de la pollution organique produite par les eaux usées  <table border="1"><caption>Projection de la pollution organique produite par les eaux usées</caption><thead><tr><th>Année</th><th>Charge polluantes totales DBO5 (Kg/j)</th><th>MES (Kg/j)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>350</td><td>450</td></tr><tr><td>2017</td><td>450</td><td>550</td></tr><tr><td>2022</td><td>550</td><td>650</td></tr><tr><td>2030</td><td>700</td><td>900</td></tr></tbody></table> Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Arta , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Les risques de pollution pour le milieu demeurent importants car les rejets bruts ne seront pas entièrement raccordés à l'horizon 2030.	Année	Débit moyen journalier (m³/j)	Débit moyen journalier branché (m³/j)	2012	700	0	2017	900	200	2022	1100	300	2030	1500	900	Année	Charge polluantes totales DBO5 (Kg/j)	MES (Kg/j)	2012	350	450	2017	450	550	2022	550	650	2030	700	900	<u>Intervenir à l'échelle des projections d'aménagement du SDAU :</u> Mettre en place un zonage d'assainissement communal qui comprend 3 zones distinctes : - La zone de lotissement programmé pour l'extension de la ville comprendra un système d'assainissement semi-collectif avec un traitement biologique suivi d'une infiltration dans le sol. Ce type d'assainissement convient aux zones de faible densité d'habitation et permet de protéger le milieu tout en utilisant des techniques de traitement efficace et écologique valorisant le pouvoir auto-épurateur du sol. - La zone d'activité devra être assainie de manière collective avec une unité de traitement approprié à la nature des effluents produits dans la zone. Les eaux traitées doivent permettre une réutilisation pour l'irrigation des espaces verts. - La zone urbaine existante constituera un pôle d'assainissement semi-collectif et individuel suivant la densité des habitations existantes par secteur. Pour la zone sur le plateau il est préconisé un assainissement à la parcelle suivi d'une infiltration dans le sol. Pour la zone en pente de la ville, il est préconisé un assainissement semi-collectif suivi d'un système d'infiltration dans le sol. <u>Orienter les interventions locales au niveau du tissu urbain existant selon des principes d'assainissement en fonction des activités existantes :</u> - Les équipements d'infrastructures communales (école, lycée, hôpital, caserne) qui seront assainis individuellement avec la mise en œuvre de traitement spécifique à l'activité et pour lesquels la réutilisation des eaux usées traitées sera recommandée (irrigation des espaces verts communaux). - Les bâtiments administratifs et lieux de cultes seront aussi assainis individuellement mais les eaux usées traitées seront infiltrées pour la recharge de la nappe (ne pas heurter la sensibilité des populations). - Les zones d'habitation feront l'objet d'un découpage qui dépendra de la densité d'occupation des sols, des conditions topographiques ainsi que de la disponibilité de terrain pour implanter une fosse septique collective et le système d'infiltration des eaux usées traitées y afférent.  Habitat de haut-standing à Arta Source: canalblog, by Boubou1971, 2013
Année	Débit moyen journalier (m³/j)	Débit moyen journalier branché (m³/j)																														
2012	700	0																														
2017	900	200																														
2022	1100	300																														
2030	1500	900																														
Année	Charge polluantes totales DBO5 (Kg/j)	MES (Kg/j)																														
2012	350	450																														
2017	450	550																														
2022	550	650																														
2030	700	900																														



Les enjeux	Les atouts et les risques	Les objectifs
Prévenir les risques de dégradation des infrastructures lors des crues  Exemple d' Ouvrage de protection contre les crues d'une route (canal en terre sur le bas-côté) (Source : photo SCET-TUNISIE)  Exemple d' Ouvrage de protection contre les crues d'un lotissement (canal bétonné en escalier pour diminuer la vitesse des écoulements pour les fortes pentes) (Source : photo SCET-TUNISIE)	La ville d'Arta se trouve sur la crête, elle ne présente donc pas de risques d'inondations mais le régime des pluies torrentiels cause la dégradation de la voirie qu'il s'agit de protéger.  Arta sous la pluie (Source : Panoramio/ Google maps, by Warsame2901, 2013)	Au niveau de la ville d'Arta: la protection contre les inondations nécessite des interventions de canalisation des eaux pluviales le long des voiries primaires et secondaires. Le drainage des eaux pluviales à mettre en œuvre doit être adapté aux pentes de la région d'Arta. Exemple de drainage des eaux pluviales sous forme de marche pour casser le courant le long des pentes (Source SCET-TUNISIE)  Au niveau de la région d'Arta et notamment pour le développement d'Arta Plage aujourd'hui accessible via le lit de l'oued Darréï, des études détaillées de protection contre les inondations doivent être entreprises pour proposer l'aménagement nécessaire en terme de sécurité et de faisabilité économique.

5.5 - Préserver le capital environnemental

Une grande variété de milieux littoraux et continentaux riches d’une biodiversité particulière a été créée par la nature ou par l’homme et constitue le socle de l’équilibre écologique de la région d’Arta qui présente la particularité d’avoir une façade maritime dans le golfe de Tadjourah et une façade dans le golfe d’Aden. Avec les grands projets de développement programmés dans la région, la protection du capital environnemental s’inscrit à la croisée d’enjeux sociaux, économiques et environnementaux et nécessite de les intégrer dans toutes les réflexions et décisions sur l’urbanisation.

Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre
Valoriser la richesse du littoral tout en la protégeant  Requin baleine au large d’Arta Source: panoramio google map, by BuleMike, 2011  Photos de plongée sur le récif corallien d’Arta (Source : Panoramio/Google Maps by panpa, 2012)  Photo de Dugong dans la mer rouge Source: un Monde Ailleurs, crédit photo Francis Le Guen	Dès 2005 le Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme, de l’Environnement et de l’Aménagement du Territoire a établi un Plan de Gestion Côtière intégrée (PGCI) de Djibouti qui met en exergue la sensibilité du littoral d’Arta et propose un plan d’action pour limiter et protéger ce capital naturel menacé par les dégradations causées par les ancrages des embarcations touristiques. A ce diagnostic établi en 2005, s’ajoute la programmation des infrastructures de transport avec le terminal LNG et la zone franche de Khor Ambado dont les activités maritime peuvent avoir une incidence sur la qualité du milieu littoral déjà sensible.  Littoral rocheux avec une côte accidentée dont le caractère sauvage et à préserver (Source : Panoramio/Google Maps by CANN, 2007)	Les orientations du PGCI pour la gestion intégrée de la zone côtière d’Arta comprennent 2 objectifs : • La préservation du récif corallien d’Arta : - Sensibilisation des principaux acteurs (touristes, pêcheurs, opérateurs privés, les différentes administrations de l’ Etat en charge de la surveillance de la mer) à la protection du récif corallien ; - Réalisation et implantation de bouées d’amarrage ; - Elaboration d’une réglementation sur le mode d’accès au récif ; - Mise en place d’un mécanisme de suivi du récif. • la Protection des Dugongs dans la zone d’Haramous - Loyada - Production d’un rapport national sur les dugongs de Djibouti (habitats, nombre, menaces, etc.); - Elaboration de la stratégie et du plan d’action de conservation des dugongs; - Renforcement des capacités nationales pour l’étude et le suivi dugongs. - Sensibilisation et contrôle des pêcheurs se trouvant dans cette AMP; - Campagne d’information pour le public sur les dugongs; - Mise en place d’un système de suivi des dugongs. Ces objectifs devront être inclus dans le cahier des charges des futurs projets d’éco-tourismes afin qu’ils préservent l’environnement qui sera la source de leur activité pour le volet marin. Afin de répondre aux objectifs de protection du littoral, les projets d’éco-tourisme respecteront les recommandations suivantes: - la définition d’une bande de 10 m de large au niveau du front de mer qui sera non constructible et interdite à la circulation - l’interdiction du rejet en mer des eaux usées traitées au niveau des zones touristiques pour préserver le récif - la planification de pôles touristiques intégrés pour maîtriser la consommation d’espace et éviter le grignotage du littoral.

PARTIE 6 : Le plan programme : **Mise en œuvre du SDAU**



6.1 - Présentation du Plan programme

Le Plan Programme présente les actions importantes qui doivent accompagner la mise en œuvre du SDAU à court terme (0 – 5 ans), à moyen terme (5 – 10 ans) et à long terme (10 à 15 ans). Ces projets sont identifiés à partir de l’analyse des problématiques socioéconomiques et spatiales de l’agglomération, et résultent de la concertation avec les différents acteurs concernés par la gestion et le développement de la région d’Arta.

Les actions décrites ci-après seront affinées et complétées au fur et à mesure de l’avancement de la mise en œuvre du SDAU.

Le Plan Programme est présenté par thème, comprenant chacun la liste des actions, le responsable de l’action et l’échéance (horizon de réalisation). Les actions dites prioritaires sont celles programmées pour l’horizon de court terme.

1. Mise en œuvre et suivi du SDAU

Objectif : suivi annuel de l’avancement du SDAU

Actions	Responsable	Echéance
Mise en place d’une commission de suivi du SDAU	Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement, Secrétariat d’Etat chargé du Logement, Conseil Régional, Préfecture	Court terme

Mesures d’accompagnement :

Création d’un service technique au niveau de la Commune

2. Habitat, logement

Objectif : Répondre aux besoins en logements en réajustant l’offre foncière à la demande

Actions	Responsable	Echéance
Développement d’un nouveau pôle d’extension au carrefour RN1-RN4	Secrétariat d’Etat chargé du Logement , Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement Conseil Régional, Préfecture	Court et moyen terme
Lancement d’une étude de restructuration urbaine pour le quartier spontané de Sellaï		Court terme
Lancement d’un programme de logements pour l’accueil de population provenant de la capitale		Court et moyen terme

Mesures d’accompagnement et actions préalables :

- Elaboration des études de détail et des VRD pour le nouveau pôle de centralité (carrefour RN1-RN4)
- Elaboration d’une étude de restructuration du quartier Sellaï
- Programmation des équipements publics d’accompagnement dans la zone d’extension

3. Industrie - Artisanat

Objectif : Développement une zone artisanale

Actions	Responsable	Echéance
Création d’une maison de l’artisanat et des produits locaux	Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement, Secrétariat d’Etat chargé du Logement Ministère chargé de l’industrie et de l’artisanat, Conseil Régional, Préfecture	Moyen terme

- Préalables :
- Etude de faisabilité pour la création d’une maison de l’artisanat.

4. Infrastructures

4.1- Les réseaux d’échange
Objectif : Améliorer l’accessibilité et la circulation à travers les quartiers de la ville

Actions	Responsable	Echéance
Réhabilitation et revêtement de la voirie primaire (centre ancien)	Ministère de l’Equipement et des Transports Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court terme
Viabilisation des nouveaux secteurs d’habitation (lotissements du centre ville)		Court terme
Viabilisation du nouveau pôle de centralité du carrefour (RN1-RN4)		Moyen terme
Extension de l’éclairage public à la voirie primaire et secondaire de la ville		Court à moyen terme
Amélioration de l’accès vers la plage d’Arta		Court à moyen terme

- Mesures d’accompagnement :
- Etude de réhabilitation des voies urbaines
 - Etude des nouvelles voies dans les zones d’extension

4. Infrastructures (suite)

4.2- Autres réseaux

Objectif : Améliorer la desserte des différents secteurs de la ville par les réseaux publics

Actions	Responsable	Echéance
Construction d'un nouveau réservoir d'eau potable	ONEAD - Conseil Régional - Préfecture	Court terme
Renforcement du réseau de distribution de l'eau potable		Court terme
Etude et réalisation d'un réseau d'alimentation d'eau les zones d'extension urbaine		Court et moyen terme
Extension du réseau BT au secteur 3 de la ville (quartier sellal)	EDD - Conseil Régional - Préfecture	Court et moyen terme
Raccordement et alimentation électrique des nouvelles zones d'extension		Moyen terme
Extension de l'éclairage public progressivement à l'ensemble des secteurs de la ville		Court à moyen terme
Réhabilitation des ouvrages de drainage des eaux pluviales le long des voies urbaines	Ministère de l'Equipement et des Transports, Conseil régional et Préfecture	Court à moyen terme

Mesures d'accompagnement et actions préalables:

- Etude d'identification des tronçons vétustes du réseau de distribution d'eau
- Etude des raccordements des zones d'extension (eau potable et électricité)

5. Equipements publics

Objectif : Optimiser l’implantation et l’utilisation des équipements publics en vue d’amélioration les conditions de vie des habitants

Actions	Responsable	Echéance
Construction d’un collège et d’une école primaire	Ministère de l’Education et de la Formation, Préfecture	Court et moyen terme
Rénovation des équipements de l’Hôpital régional	Ministère de la Santé, Préfecture	Court terme
Création d’un complexe sanitaire spécialisé (maladies respiratoires)	Ministère de la Santé, Préfecture	Moyen terme
Construction d’un complexe culturel	Ministère des Affaires Musulmanes, de la Culture et des Waqfs, Conseil Régional, Préfecture	Moyen à long terme
Construction d’un complexe religieux		Moyen à long terme
Aménagement d’un parc urbain		Moyen à long terme
Création d’une zone d’équipements sportif et récréatif	Secrétariat d’Etat chargé du Sport, Préfecture	Court et moyen terme

6. Mesures environnementales

Objectif : Protection de l’environnement et amélioration de la qualité de la vie

Actions	Responsable	Echéance
Equipement de la commune d’un parc pour la vidange des fosses sceptiques	ONEAD - Conseil Régional - Préfecture	Court terme
Implantation d’au moins 1 conteneur dans les différents secteurs pour la collecte des déchets solides	Préfecture – Conseil Régional	Court terme
Equipement de la commune d’un camion pour le ramassage des déchets	Préfecture – Conseil Régional	Court terme
Réhabilitation du dépotoir sauvage à la sortie de la ville en espace vert	Ministère chargé de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court terme
Extension de la décharge contrôlée de WEAH	Ministère chargé de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court terme

Fiche de projet n° 1

TITRE DU PROJET : Appui institutionnel pour le suivi du SDAU

Catégorie d’investissement : appui technique et financier

Localisation: A déterminer par le Conseil Régional

Justification du projet : le SDAU est un outil de planification urbaine qui nécessite une coordination et une synchronisation des interventions. Son suivi régulier par un organe spécialement dédié est une garantie pour la réussite de ses objectifs.

Eligibilité

La création et l'appui à l'instance technique chargée du suivi du SDAU ont été retenus comme priorité au cours des séances d’arbitrage et de validation et ce conformément à la stratégie de décentralisation et à la stratégie nationale de développement urbain.

Impact social

Le projet va offrir des facilités de suivi et de contrôle aux autorités locales et centrales et un accès rapide à l’information relative aux actes de bâtir à la population de la ville. L'instance aura également pour prérogative d'alerter sur l'apparition de noyaux d'habitat spontané.

Bénéficiaires

La ville, la région, les investisseurs et la population directement touchée par les programmes et améliorations urbaines prévues.

Description des actions

La réalisation de ce projet impliquera :

- la mise à disposition d'un local meublé, disposant en sus des bureaux, d'une salle de réunion pour les séances de concertation
- l'acquisition de matériel de bureau et de bureautique
- le recrutement d'un cadre urbaniste, ingénieur ou architecte
- le recrutement d'un technicien cartographe
- la formation des agents recrutés en matière d'urbanisme, DAO, GIS
- l'acquisition d'une voiture et d'une motocyclette
- la disponibilité d'un budget spécifique ou l'inscription de son budget au titre de celui de la région

Cout global :

Dépenses sur concours définitif : 8 000 000 Fdj
Coûts récurrents de fonctionnement : 5 000 000 Fdj

Echéancier : court terme

Mesures d’accompagnement

Création et formation d’un service technique au niveau de la Région doté de moyens humains et techniques.

Responsabilité

- Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement
- Ministère de l’Intérieur
- Secrétariat d’Etat chargé du Logement
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 2

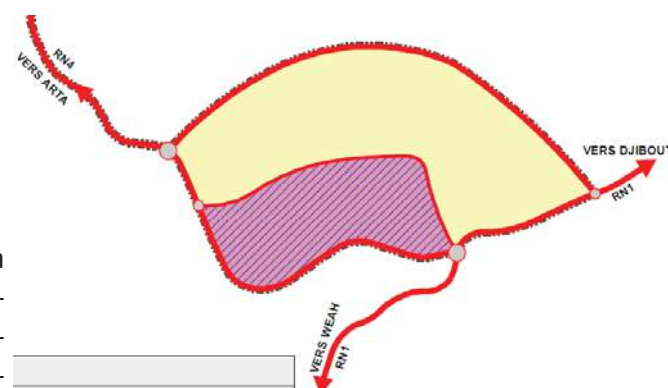
TITRE DU PROJET : Développement de nouveaux pôles d'extension

Catégorie d'investissement : aménagement

Localisation: voir plan de situation

Justification du projet et impact social :

Il s'agit d'un aménagement foncier préalable à tout acte de construction. Ce principe est fortement recommandé par le SDAU afin d'éviter le décalage entre l'occupation du terrain et la réalisation des différentes commodités.



Le projet va offrir des facilités de suivi et de contrôle aux autorités locales et centrales à toute opération de lotissement et d'aménagement. Il garantit en outre la sécurité foncière pour les nouveaux acquéreurs.

Bénéficiaires

La ville, la région, les investisseurs et la population directement touchée par les programmes d'aménagement urbains.

Description des travaux

La réalisation de ce projet impliquera les travaux suivants :

- les études topographique et d'aménagement
- Travaux de terrassements
- VRD.
- Aménagement des aires de stationnement, et des espaces verts.

Coût global : Nouveaux pôles : 3 000 000 000 FDJ ; Equipements : 800 000 000FDJ

Il s'agit du Pole de centralité Est (15 et 35 ha)

- Elaboration des études de détail pour le nouveau pôle de centralité (carrefour RN1-RN4)
- Elaboration des équipements publics d'accompagnement dans la zone d'extension
- Etude VRD et réalisation : Base de calcul : 50 ha, prix unitaire à l'hectare : 60 000 000 FDJ:
- Estimation équipements publics : base : 80 000 FDJ le m², 5 pour une superficie moyenne de 1000 m²/Equipement

Echéancier : court terme

Mesures d'accompagnement

- Création et formation d'un service suivi-évaluation au niveau de la Région
- Dotation en moyens humains et techniques d'adressage

Responsabilité Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Ministère de l'Intérieur, Secrétariat d'Etat chargé du Logement, Préfecture et Conseil Régional

Fiche de projet n° 3

Titre du projet : Lancement d'une étude de restructuration urbaine pour le quartier spontané de Sellal

Catégorie d'investissement : aménagement

Localisation: voir plan du SDAU

Justification du projet et impact social :

Le projet s'insère dans la stratégie urbaine de densification des secteurs urbanisés et réhabilitation urbaine, préconisée par le SDAU. Le risque de voir disparaître un patrimoine historique est réel et doit être écarté progressivement dans le cadre d'un plan de sauvegarde. La ville gagnera au niveau de la forme urbaine et de son image en gardant son cachet

Le projet répond à un besoin réel de salubrité publique et à une demande pressente formulée par la région et les habitants de ce secteur en vue de sauver le patrimoine de la ville.

Bénéficiaires :

La population bénéficiaire est celle de la ville particulièrement les ménages ayant besoin d'aide sociale pour cette réhabilitation

Description des travaux

La réalisation de ce projet impliquera les travaux suivants :

- Etudes préalables
- Travaux de VRD
- consolidation de la structure du bâti

Cout global : 880 000 000FDJ

Superficie moyenne : 22 ha. Base de calcul : Prix moyen/ha : 40 000 000 Fdj

Echéancier : court terme

Mesures d'accompagnement :

- Création et formation d'un service suivi-évaluation au niveau de la Région
- Dotation en moyens humains et techniques d'adressage

Responsabilité :

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Ministère de l'Intérieur, Secrétariat d'Etat chargé du Logement, Préfecture et Conseil Régional

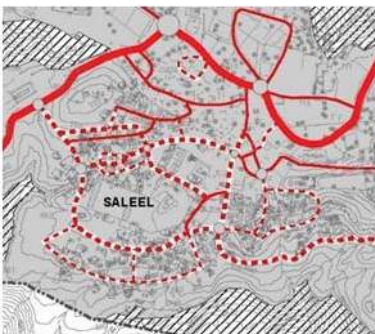
Fiche de projet n° 4

TITRE DU PROJET : Réhabilitation et revêtement de la voirie primaire (centre ancien)

Descriptif du projet :

Le centre ancien est doté de voirie primaire, secondaire et tertiaire présentant un état moyen à mauvais. Le linéaire de cette voirie se décompose comme suit :

- Voirie primaire à réhabiliter : 1200 ml
- Voirie secondaire à créer : 1700 ml
- Voirie tertiaire à réhabiliter : 1200 ml
- Voirie tertiaire à créer : 1300 ml



Les travaux de réhabilitation consistent à réparer les dégradations de chaussées par des points à temps, la reprise et la réparation des ouvrages de drainage longitudinaux quand ils existent et la réalisation d'une couche de revêtement en enduit superficiel bicouche.

La voirie à créer (secondaire et tertiaire) sera adaptée aux emprises existantes. Les travaux consistent aux travaux de légers terrassements de mise à niveau, les travaux de réalisation du corps de chaussée et des trottoirs, les travaux de réalisation des bordures de trottoir et les travaux de revêtement des chaussées et de trottoir.

Les profils en travers proposés pour les zones d'extension sont :

- pour la voirie secondaire, une plateforme de 16 m pour une chaussée bidirectionnelle en 2x2 voies;
- pour la voirie tertiaire, une plateforme de 12 m pour une chaussée bidirectionnelle en 2x1 voies.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Voirie primaire à réhabiliter	ml	1 200	80 000	96 000 000
Voirie secondaire à créer	ml	1 700	120 000	204 000 000
Voirie tertiaire à réhabiliter	ml	1 200	60 000	72 000 000
Voirie tertiaire à créer	ml	1 300	80 000	104 000 000
Montant global estimé				476 000 000

Mesures d'accompagnement :

Lancement d'une étude technique détaillée et préparation des DAO

Priorité du projet : Court terme

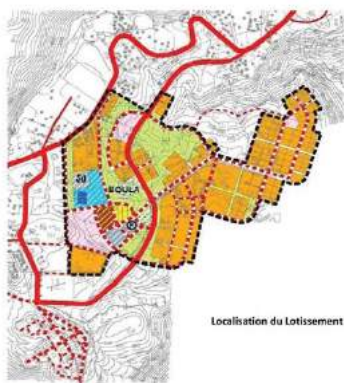
Responsable : Ministère de l'Equipeement et des Transports

Fiche de projet n° 5

TITRE DU PROJET : Viabilisation des nouveaux secteurs d'habitation (lotissements du centre ville)

Descriptif du projet :

Il s'agit des travaux de viabilisation de deux lotissements, Lotissement Boula de 47,65 Ha et du lotissement social dont la superficie est de 8,65 ha. Les travaux de viabilisation consistent à réaliser les travaux de sa voirie et de l'ensemble des réseaux divers (réseaux d'assainissement des eaux usées, drainage des eaux pluviales, réseau d'alimentation en eau potable, réseau d'alimentation en électricité et éclairage public de la voirie.



Les profils en travers proposés pour les zones d'extension sont :

- pour la voirie secondaire, une plateforme de 16 m pour une chaussée bidirectionnelle en 2x2 voies;
- pour la voirie tertiaire, une plateforme de 12 m pour une chaussée bidirectionnelle en 2x1 voies.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	PU	Montant
Lotissement Boula	ha	47,65	60 000 000	2 859 000 000
Lotissement social	ha	8,65	60 000 000	519 000 000
Total				3 378 000 000

Mesures d'accompagnement :

- Réalisation des études du plan d'aménagement de détail et des plans de lotissement
- Réalisation des études techniques des infrastructures (voirie et réseaux divers) et préparation des dossiers d'appel d'offres travaux
- Coût des études et de préparation des DAO : 70 Millions FDJ

Priorité du projet : Court terme

Responsable : Ministère de l'Equipeement et des Transports

Fiche de projet n° 6

TITRE DU PROJET : Extension de l'éclairage public à la voirie primaire et secondaire de la ville

Descriptif du projet :

La voirie non éclairée du tissu urbain de la ville totalise un linéaire d'environ 12 400 ml (8 600 ml en voirie primaire et 3 800 ml en voirie secondaire). Les travaux d'extension de l'éclairage de cette voirie nécessitent l'installation de candélabres tout au long des ces voies, espacé de 30 à 40 m, selon la largeur de la voie à éclairer, l'alimentation à partir des transformatrices sources de ces candélabres par des câbles enterrés et la mise en place de nouveaux transformateurs

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	PU	Montant
Tranchée fourreau et câbles électrique	ml	12 400	18 000	223 200 000
Regards de Tirage	U	310	26 400	8 184 000
Candélabre de 9 à 12 m de longueur, cross et luminaire, y compris massif	U	354	240 000	84 960 000
Montant global estimé				316 344 000

Mesures d'accompagnement :

Une étude détaillée technique et préparation des dossiers d'appels d'offres

Priorité du projet : Court à moyen terme

Responsable : Ministère de l'Equipement et des Transports

Fiche de projet n° 7

TITRE DU PROJET : Construction d'un nouveau réservoir d'eau potable

Descriptif du projet :

La ville d'Arta est dotée de quatre réservoirs : deux anciens avec un volume de 300 m³ chacun et deux nouveaux réservoirs en fibre de verre de capacité 130 m³ chacun.

La capacité de stockage de 860 m³ reste insuffisante pour assurer une bonne régulation des débits. Il est recommandé de construire un réservoir de 400 à 500 m³. Ce réservoir pourra être semi-enterré RSE ou sur tour RST et bache d'eau.



Quantitatif / Estimation du Coût : 120 000 000 FDJ

Mesures d'accompagnement :

Réalisation d'une étude technique détaillée

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- ONEAD
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 8

TITRE DU PROJET : Renforcement (réhabilitation et extension) du réseau de distribution de l’eau potable)

Descriptif du projet :

Le problème du réseau d’eau potable de la ville d’Arta réside dans la faiblesse du taux de branchement d’une part, et dans les fuites sur les conduites de distribution. Du fait que le réseau actuel est ramifié, toute défaillance sur une conduite ou toute coupure prive d’eau tout le réseau en aval. **A l’échelle de la ville (dans le tissu existant), il est recommandé** la réhabilitation ou remplacement des conduites de refoulement vers les réservoirs à partir des forages, d’identifier et remplacer les conduites vétustes présentant des fuites, de renforcer le réseau existant en réseau maillé,

Quantitatif / Estimation du Coût :

L’estimation du coût des travaux nécessite obligatoirement une étude de reconnaissance sur le réseau existant et identification des parties du réseau présentant des fuites.

Mesures d’accompagnement :

- Etude d’identification et de localisation des conduites vétustes présentant des fuites
- Préparation d’un dossier d’étude détaillée et d’un dossier d’appel d’offres.

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- ONEAD
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 9

TITRE DU PROJET : Réalisation d’un réseau d’alimentation d’eau dans les zones d’extension urbaine

Descriptif du projet :

La fiche de projet n° 5 (Viabilisation des nouveaux secteurs d’habitation – lotissements du centre ville), comprend, entre autres, les travaux de réalisation du réseau d’alimentation en eau potable. Ce réseau ne peut normalement être dissocié des travaux de voiries et des autres réseaux. Cependant, pour des raisons budgétaires ou pour des contraintes de programmation, la réalisation de ce réseau pourra être avancée par rapport aux autres réseaux et de voirie.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Dans un projet de viabilisation d’un lotissement d’habitation (voirie et réseau divers), le réseau d’eau potable représente environ 8 à 10% du coût de l’investissement (y compris la réalisation des réservoirs de stockage. Partant de cette proportion et du coût estimé dans la fiche AR 2, le coût du réseau d’alimentation d’eau potable dans les zones d’extension urbaines de la ville d’Arta peut être estimé à hauteur de 300 Millions de FDJ

Mesures d’accompagnement :

Etude technique détaillée, y compris coordination avec les programmes voirie et réseaux divers

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- ONEAD
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 10

TITRE DU PROJET : Equipement de la ville pour la gestion des ordures ménagères et des eaux usées

Descriptif du projet :

Il s'agit d'équiper la ville d'un lot de matériels nécessaires pour la collecte et le ramassage des ordures ménagères et pour la vidange des fosses septiques , par l'acquisition :

- d'un camion de vidange des fosses septiques (2000 à 3000 L),
- d'un camion benne à ordures, trémie basse de 4 m³,
- de six conteneurs à déchet de 600 L.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U (FDJ)	Montant
Camion de vidange	U	1	4 500 000	4 500 000
Camion benne à ordures	U	1	5 700 000	5 700 000
Conteneur à déchet	U	6	80 000	480 000
Total				10 680 000
Aléa et imprévus (20%)				2 136 000
Montant global				12 816 000

Mesures d'accompagnement :

- Choix des zones d'implantation des conteneurs
- renforcement des capacités (techniques, matériels et ressources humaines) de la cellule chargée de la gestion du nettoyage.

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- ONEAD
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 11

TITRE DU PROJET : Plantation sur les rues principales de la ville

Descriptif du projet :

Plantation de la ville par des arbres le long des voies principales.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Longueur approximative : 6 000 m

Coût de construction : 7 500 FDJ le km

Montant total : 45 000 000 FDJ.

Mesures d'accompagnement :

Choix des espèces appropriées

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- Conseil Régional
- Préfecture

ANNEXES

Résumé des termes de référence

Le SDAU de 1998, devenu caduc ne répond plus aux mutations en cours dans le pays et surtout dans les villes. La révision de cet instrument de planification et de gestion urbaine s'impose comme une nécessité pour doter la ville d'Obock d'un outil de référence spatiale renouvelé qui soit un document de stratégie compatible avec la politique nationale d'aménagement du territoire. Il doit être suffisamment pertinent pour assurer un développement urbain cohérent et durable, avec une planification des actions en fonction des moyens et des ressources à mobiliser.

Il importe de rappeler que les termes de référence de l'étude du SDAU précisent, par delà les dispositions légales en vigueur, que les autorités nourrissent pour le futur schéma directeur des attentes réelles afin :
de construire une ambition pour affirmer une vision commune et partagée de l'espace de la ville ;
de participer à enrichir et à structurer la connaissance de l'espace urbain en vue d'une amélioration de sa gestion ;
de concevoir un projet ouvert à travers un cadre de cohérence qui prend en charge les implications des nouveaux projets, fixe une direction, coordonne les interventions et implante des projets prioritaires nouveaux ;
de définir un programme d'actions prioritaires visant l'éradication de la pauvreté.

Ces exigences se déclinent en termes de conception urbanistique à travers les préceptes :

- du développement durable,
- de la planification stratégique,
- de la planification participative,
- et du suivi-évaluation.

Les termes de référence rappellent également qu'Obock a bénéficié d'un Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme en 1997-1998. Mais ce document doit être actualisé car sa mise en œuvre et ses structures semblent désormais inadéquates avec l'avènement du processus de décentralisation. En effet, avec l'installation courant 2008 des Conseils régionaux dans les régions de l'intérieur et du Conseil municipal de Djibouti, l'exercice des pouvoirs décentralisés est désormais effectif.

Il a été constaté que les politiques successives engagées depuis plus d'une décennie se limitent à améliorer le fonctionnement des villes secondaires en rendant plus efficaces les infrastructures et les services qui les desservent. Les interventions publiques se sont limitées à l'élaboration de plans successifs de planification et au besoin de plans de découpage parcellaires destinés à satisfaire les besoins individuels des différentes couches de la population. Les Schémas Directeurs qui constituent des cadres de référence pour les grandes opérations à mener à cours et moyen terme, localisent les zones d'extensions, définissent le tracé des voies primaires, les équipements sociaux de base, n'ont pas été respectés.

L'objet de l'étude de révision du SDAU, selon les TDR, est de créer les conditions propres à favoriser un développement urbain cohérent et durable répondant aux exigences socio-économiques propres à

ville. En conséquence, elle se propose d'identifier les espaces d'expansion urbaine nécessaires aux activités économiques et résidentielles tout en considérant les contraintes spatiales et environnementales.

Elle s'efforcera, parallèlement, de proposer des stratégies de développement urbain durables, adaptées et réalistes permettant la mise en œuvre effective de projets tendant à favoriser le développement de ces pôles et la réduction de la pauvreté par la création de réelles opportunités d'emplois. Il faut également identifier et définir des actions prioritaires à court terme tendant à favoriser l'éradication de la pauvreté.

Par ailleurs et l'adhésion du plus grand nombre étant indispensable au succès et à la pérennité du schéma proposé, le projet devra comporter un volet sensibilisation des autorités politiques et techniques et plus généralement d'un large public.

Le détail des prestations se décomposent en plusieurs volets:

Etudes préliminaires et diagnostic

Le diagnostic stratégique doit mettre en présenter une analyse dynamique depuis 1998, des données démographiques et socio-économiques, les grandes fonctions motrices économiques, l'habitat, les réseaux et équipements, les opérations réalisées ou en cours, en faisant apparaître le différentiel par rapport à ce qui avait été prévu par les SDAU de 1998.

La production d'une base de données cartographique et topographique à une échelle variant du 1/5.000 au 1/2000 est exigée. L'intérêt d'une couverture aérienne de la ville et une enquête sondage constituent des moyens efficaces pour mettre à jour l'information.

Esquisses du Schéma de Développement et d'Orientation

A partir des éléments recueillis et analysés dans les études préliminaires, les esquisses à développer, doivent exprimer les choix des grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement. Plusieurs scénarii pourront être présentés et soumis à l'appréciation du maître d'ouvrage. Les esquisses se présenteront sous la forme de plans à des échelles diverses et pertinentes, de croquis explicatifs et de notes de présentation exposant les motifs les choix de développement proposées.

Avant-projet sommaire

A partir des esquisses approuvées par le maître d'ouvrage, il faudra détailler le un projet retenus en exposant tout ce qu'il peut impacter au plan social, économique, environnemental et urbanistiques la ville.

L'avant projet sommaire doit préciser le volet de mise en œuvre du SDAU avec les mesures d'accompagnement.

Projet définitif

Le projet final du SDAU reprend les éléments saillants du diagnostic, la méthodologie d'approche, la justification des choix opérés, le détail des projets retenus, leur spatialisation, leur échéancier et les fiches projets.

Conformément aux TDR et à la note méthodologique présentée lors de la soumission, l'approche adoptée est par définition participative impliquant fortement les parties prenantes.

La première remarque qui s'impose est que l'on ne peut pas s'en tenir à une démarche globale linéaire qui passe phase après phase, de l'analyse du contexte actuel, aux grandes orientations puis aux propositions du Schéma Directeur à proprement parler. Il semble, en effet, que l'élaboration du Schéma Directeur en tant que transcription spatiale de la vision future du chef lieu de région et des mesures envisagées pour atteindre cette vision devrait procéder d'une démarche la plus itérative possible associant dès le départ études, propositions et concertations.

Il est essentiel que l'ensemble des acteurs dans la ville, porteurs de stratégies urbaines, adhèrent en totalité ou en partie aux ambitions stratégiques du Schéma Directeur. Pour cela, il est nécessaire de mettre en place, un mécanisme de suivi – concertation – validation associant le plus largement possible l'ensemble des parties prenantes. En retour, cela impliquera, au plan méthodologique, une révision des procédures classiques de type fonctionnaliste, au profit d'une démarche de type itératif qui fait progresser l'étude par boucles successives, chaque boucle intégrant une part de diagnostic, de problématiques et de propositions d'aménagement. La concertation, qui est au cœur même du processus, devient dès lors le véritable moteur de l'étude. Il est donc retenu une démarche d'analyse spatiale combinant le traitement des données collectées auprès des personnes ressources et celles recueillies sur le terrain, en se conformant au phasage proposé pour l'étude :

La phase 1 : Etudes préliminaires et Diagnostic. Cette phase démarre par une série de prise de contacts avec les principaux acteurs (autorités locales, partenaires locaux, différentes composantes de la société civile dans chaque ville, personnes ressources dans la ville). Il s'agit d'expliquer aux acteurs la démarche, car c'est de la compréhension de celle-ci et de son appropriation par les différents acteurs que dépendra le succès de tout le processus d'élaboration du schéma directeur.

Cette étape est accompagnée d'une analyse des documents de projets concernant la ville et la région et une reconnaissance détaillée du terrain afin d'avoir une vision générale sur l'état des lieux, la structure des quartiers, les caractéristiques socio-économiques, le niveau d'organisation, les ressources potentielles. Un diagnostic institutionnel rapide est également conduit à cet effet.

Une étape importante, à travers des enquêtes socio-économiques, permet de rassembler les principales données. Ces données sont essentielles pour les projections lors des étapes de planification et de programmation. Les données portent sur :

- l'évolution des caractéristiques démographiques et socio-économiques,
- la description des principales fonctions et activités économiques: transport et transit, commerce, industries, agriculture et pêche, tourisme et services divers, administration, etc...
- une description des systèmes d'habitat prévalent dans les différents quartiers,
- Un inventaire de toutes les infrastructures disponibles sur le territoire de la ville.

Les méthodes de collecte des informations sont multiples. Elles combinent les entretiens individuels, les focus groups, voir les ateliers-débats. Toutes les données recueillies durant cette phase de l'étude sont compilées, traitées puis vérifiées au niveau des services techniques et des intervenants externes présents dans la ville. Cette démarche permet de mieux contrôler les données et informations collectées, et en même temps de recueillir la vision et l'appréciation de chaque acteur et partager ainsi le résultat du diagnostic. Au cours de cette première phase, un recueil cartographique composé de cartes, graphiques et photos relevés par des commentaires, est mis à jour.

La phase 2 concerne l'élaboration des esquisses du schéma de développement et d'orientation. Il s'agit d'une phase de planification permettant d'élaborer un plan de développement à long terme, prenant en considération :

- le diagnostic effectué dans l'étape précédente,
- les besoins exprimés par les principaux acteurs (représentants des villes, populations, opérateurs économiques, etc. ...),
- l'évolution démographique et socio-économique sur une période de 5-10 à 20 ans,
- l'environnement économique,
- les projets de développement identifiés,
- une définition préalable des options d'extension et des orientations avec, *in fine*, des visions contrastées (scénarios) articulées autour du parti d'aménagement sont traduites sous forme de schémas de structure établis aux deux échelles de l'aire d'influence de la ville.

La phase 3 concerne la production des avant-projets sommaires, sur la base des schémas d'orientation validés en phase 2, Cette phase a comme livrables principaux les avant-projets des Schémas Directeurs, élaboré sur la base des résultats de la concertation et sur les approfondissements de diagnostics demandés. Ils reformulent avec plus de précision les diagnostics et problématiques et détaillent les dispositions spatiales retenues en vue de produire des avant-projets associés à des actions prioritaires

La phase 4 porte sur la mise au point du document final qui, dans le cas spécifique des villes chefs lieux de régions de Djibouti, devrait associer :

- les instruments des Schémas Directeurs prévus par les dispositions légales, en vue de l'affichage et des enquêtes publiques : documents graphiques, rapports de présentation, règlements d'urbanisme ;
- une annexe de programmation des actions structurantes devant être menées à court et à moyen termes ;
- la mise en œuvre du Schéma Directeur.

L'ensemble des livrables sont présentés sous une version provisoire, et après présentation devant au maître d'ouvrage ou devant les différents comités consultatifs en une version finale prenant en compte les remarques et les recommandations des divers parties prenantes du projet. En outre, l'ensemble des livrables est fourni sur format papier (au nombre d'exemplaires définis dans les termes de référence) et sur format numérique.

La démarche adoptée conjugue ainsi :

- une **démarche objective** s'appuyant sur un diagnostic, des enquêtes de terrain et la consultation des acteurs porteurs de stratégie urbaine et des institutions concernées,
- une **démarche prospective** définissant les choix d'aménagement et s'appuyant sur une 'vision' du devenir de l'agglomération et sur les opportunités d'usage du sol après confrontation des potentialités et des besoins,
- une **démarche consensuelle** intégrant les principaux acteurs de l'aménagement,
- une **démarche stratégique** proposant les projets prioritaires et les mesures d'accompagnement pour leur mise en œuvre.

La prise en compte de ces diverses démarches permet d'ajuster la méthodologie d'approche. Il importe tout d'abord de mettre en avant l'importance de l'approche pluridisciplinaire pour ce genre de tâches. En effet, un urbaniste seul ou un environnementaliste seul ou encore un ingénieur seul ne peuvent prétendre, quelles que soient leur compétence et l'étendue de leur expérience, maîtriser toutes les composantes de base de l'étude. Il est donc essentiel d'inscrire la ville et son aire d'influence dans un processus de requalification territoriale pour améliorer son fonctionnement et son attractivité.

La définition de la ville durable permet d'identifier les facteurs porteurs du processus de la requalification qui englobent :

- **des infrastructures de liaisons** avec la région et avec le pays
- **des fonctions économiques performantes**
- **des fonctions tertiaires** (administration, finances, gestion, enseignement)
- **une agriculture** adaptée aux besoins de la population
- **des attributs de l'enracinement dans l'histoire et de la vie culturelle** (sites historiques et archéologiques, équipements culturels, associations culturelles, manifestations périodiques)
- **des indicateurs de la qualité de la vie** (conditions d'habitat et de transport, desserte en eau potable, centralité de proximité, espaces verts et de loisirs),
- **un bon fonctionnement des entités urbaines** (transport, segmentations sociales et fonctionnelles)
- **un système efficace de gouvernance urbaine** (institutions, finances et fiscalité locales, partenariats, associations, planification, financement et gestion des projets).