

République de Djibouti

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

Secrétariat d'État 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

SDAU Djibouti

Schéma Directeur
d'Aménagement et d'Urbanisme

Décembre 2014



Agence Djiboutienne de Développement Social

Financement



KEIOS
DEVELOPMENT
CONSULTING

Mot du Président de la République

Dans un contexte d'une importante urbanisation et de macrocéphalie urbaine de la République de Djibouti, l'amélioration du cadre de vie de nos concitoyens constitue notre priorité. Cela passe indéniablement par la maîtrise et une bonne gestion de la croissance urbaine de nos villes en général et de la capitale en particulier.

C'est pourquoi le présent Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de l'agglomération de Djibouti devra créer les conditions propres à favoriser un développement urbain cohérent et durable de notre capitale répondant aux exigences socio-économiques propres à notre capitale à court, moyen et long terme.

Il est le reflet d'une vision stratégique consensuelle afin de faire de Djibouti, « un pôle compétitif et ouvert sur l'extérieur, une ville productive, inclusive et équitable à l'intérieur ». Cette vision partagée du développement futur de notre capitale passe par l'atteinte d'un développement urbain durable.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Djibouti doit servir de moyen d'action et d'encadrement au service d'un urbanisme cohérent qui s'inscrit pleinement dans le développement durable, l'optimisation des investissements publics et privés mais également l'amélioration du cadre de vie.

Compte tenu de l'intérêt singulier que revêt ce Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de Djibouti, j'appelle à la responsabilité de chacun pour que chaque administration et acteurs se l'approprient et qu'il soit appliqué et respecté afin que nous puissions construire ensemble un modèle de développement urbain durable adapté, réaliste et pragmatique

Ismail Omar Guelleh
Président de la République
Chef du Gouvernement

Mot du Premier Ministre

Depuis son accession à la magistrature suprême en 1999, le Président de la République, Chef du Gouvernement, Son Excellence, EL HAJ ISMAIL OMAR GUELLEH n'a cessé d'affirmer sa ferme volonté de faire du développement urbain durable, la pierre angulaire de son ambitieux programme de développement de notre pays et ce, pour répondre aux aspirations de notre peuple.

A travers la feuille de route assignée à son gouvernement, il a tenu à marquer avec force sa préoccupation soutenue et son souci permanent pour 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 de parcelles à bâtir. De même, les centres urbains doivent obligatoirement être dotés de schéma d'aménagement ».

Cette véritable politique de développement urbain dans un pays comme le nôtre caractérisé par une macrocéphalie urbaine, passe indubitablement par un document cadre de planification urbaine en l'occurrence le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de Djibouti.

Ce schéma directeur met l'accent sur le renforcement de la capacité productive de la ville en instaurant une gestion rationnelle de ses ressources, améliore sa capacité d'intégration et de cohésion sociale, et promeut la notion de ville durable en accordant une attention particulière à la gestion des risques naturels.

Ces différents objectifs reflètent clairement la vision ambitieuse, éclairée mais pragmatique et réaliste du Président de la République qui vise à faire de notre capitale, une locomotive en terme de développement économique à l'échelle nationale et une plaque tournante sous-régionale et internationale attractive pour les investissements étrangers à l'ère de la mondialisation.

C'est pourquoi, j'appelle à l'implication des tous les départements et de tous les acteurs concernés de près ou de loin pour la mise en œuvre du présent schéma d'aménagement urbain.

ABDOULAKDER KAMIL MOHAMED

Premier Ministre

Mot du Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement

La ville de Djibouti, notre capitale politique et administrative, démontre de nouveau son leadership national en se dotant d'un nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, qui est une concrétisation des nouvelles orientations de développement imprimées par le Chef de l'État son Excellence ISMAIL OMAR GUELLEH.

En effet, après le constat de la caducité de l'ancien schéma élaboré en 1998 et dans sa volonté d'inscrire la ville de Djibouti dans un processus de modernisation devant lui donner les moyens de jouer un véritable rôle national et sous régional, le Gouvernement a pris la décision en 2011 de repenser le développement de la ville-capitale.

La réalisation de l'étude a nécessité près de deux ans de travail et convié les principaux acteurs urbains à de grandes concertations. Bien que parfois difficiles, ces discussions ont le plus souvent été fort enrichissantes et elles ont aussi permis de faire évoluer notre pensée et concilier nos différents besoins vers un but commun qui est d'offrir une meilleure qualité de vie à nos populations.

L'objectif principal du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme était d'arriver à déterminer de manière consensuelle un ensemble d'actions qui va meubler toutes nos interventions pendant les 20 prochaines années.

Bien conscient qu'aucun schéma et aucune vision ne sont immuables dans le temps, le Gouvernement s'attellera à mettre en œuvre CET important outil de développement urbain avec diligence selon le contexte, les ressources disponibles et les besoins de la population, au fur et à mesure.

En conclusion, nous aimerions remercier tous ceux qui ont, d'une manière ou d'une autre, participé à la réussite de ce travail. C'est le fruit de notre engagement pour une meilleure qualité de vie des djiboutiens d'aujourd'hui et de demain.

Nous adressons également nos remerciements soutenus à tous les ministres et responsables d'institutions étatiques qui ont contribué et facilité la mise en place et le fonctionnement du Conseil Consultatif d'Urbanisme, organe central de validation de tout le processus.

MOHAMED MOUSSA IBRAHIM BALALA

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

Préambule

L'étude portant sur l'élaboration du « Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de Djibouti », financée par l'IDA (groupe Banque Mondiale), confiée par le Gouvernement au bureau d'études italien Keios srl, a effectivement démarré en août 2012 pour s'achever en septembre 2014.

Le Maître d'Ouvrage du SDAU est le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE). Le Secrétariat d'État auprès du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement chargé du Logement (SEL) est le Maître d'Ouvrage délégué et la Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de l'Urbanisme (DATHU) du MHUE, le Maître d'œuvre.

L'étude a bénéficié de l'appui constant de l'ensemble des acteurs gouvernementaux, administratifs et institutionnels impliqués dans la planification et le développement urbains de Djibouti. Ils ont tous apporté leur contribution au sein du Conseil Consultatif d'Urbanisme (CCU), mis en place par le Gouvernement pour superviser l'ensemble du processus d'élaboration du SDAU (voir liste jointe en annexe).

De nombreux responsables de haut niveau ont participé activement au choix des grandes orientations du Schéma Directeur, notamment les ministres en charge de l'équipement, de la solidarité, de la défense, des transports, de l'agriculture, le Directeur Général de l'Autorité des Ports et Zones Franches, les directeurs de l'EDD et de l'ONEAD.

L'équipe de consultants du bureau d'études Keios Development Consulting a été coordonnée par M. Raffaele Gorjux (directeur du projet) et M. Vincent Badie (chef d'équipe).

Les travaux se sont déroulés sous l'autorité principale de M. Mohamed Moussa Ibrahim Balala, Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement et de Mme Amina Abdi Aden, Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, chargée du Logement.

La coordination au sein du MHUE a été assurée par M. Habib Ibrahim Mohamed, sous-directeur de l'Urbanisme à la Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de l'Urbanisme.

Table des matières

1. L'approche stratégique du SDAU.....	3
1.1 Aperçu du diagnostic.....	3
1.2 La vision stratégique.....	12
2. Les objectifs du SDAU.....	13
3. Le parti d'aménagement.....	16
3.1 La structure urbaine.....	16
3.2 La mobilité.....	21
3.3 L'habitat et les services urbains de proximité.....	22
3.4 L'environnement et la résilience urbaine.....	22
4. L'organisation du territoire.....	27
4.1 L'organisation du territoire en zones.....	27
4.1.1 Zones urbaines (U).....	27
4.1.2 Zones à urbaniser (AU).....	28
4.1.3 Zones spéciales (S).....	28
4.1.4 Zones à caractère environnemental (E).....	31
4.1.5 Autres types de zones (Z).....	31
4.2 L'organisation du territoire en secteurs urbains.....	32
4.2.1 Secteur urbain 1 : Ras-Dika et Boulaos.....	32
4.2.2 Secteur urbain 2 : Balbala.....	33
4.2.3 Secteur urbain 3 : Secteur Est.....	33
4.2.4 Secteur urbain 4 : Secteur Ouest.....	34
4.2.5 Secteur urbain 5 : Couloir écologique.....	34
5. Prévisions spatiales.....	39
6. La mise en œuvre du SDAU.....	41
6.1 Le coût du SDAU.....	41
6.2 Les mesures opérationnelles.....	43
6.3 Les mesures légales, administrative et institutionnelles.....	44
6.4 Sommaire des actions du SDAU.....	46
Annexe - Projet de règlement d'urbanisme	

Liste des abréviations

AIDD	Aéroport de Djibouti
ARULOS	Agence de Réhabilitation urbaine et du logement Social
BAD	Banque Africaine de Développement
BHD	Banque de l'Habitat de Djibouti
CCU	Conseil Consultatif d'Urbanisme
CET	Centre d'enfouissement technique
DATHU	Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de l'Urbanisme
DISED	Direction de la Statistique et des Études démographiques
DUP	Décrets d'utilité publique
EDD	Électricité de Djibouti
EDIM	Enquête Djiboutienne a Indicateurs Multiples
EES	Évaluation Environnementale Stratégique
FAD	Forces Armées Djiboutiennes
FDH	Fonds de l'Habitat
HT	Haute tension
MHUE	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement
ONEAD	Office National de l'Eau et de l'Assainissement
PAID	Porte Autonome International de Djibouti
PANA	Programme d'Action National pour l'Adaptation aux changements climatiques
PANE	Plan d'Action National pour l'Environnement
PAU	Plans D'Aménagement Urbain
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
POP	Permis provisoire d'occuper
PPP	Partenariat public-privé
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN	Route nationale
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SIAF	Société Immobilière et d'Aménagement Foncier
SIG	Système d'information géographique
SNDU	Stratégie Nationale de Développement Urbain
STEP	Station d'épuration

TBS	Taux brut de scolarisation
TLR	Transport léger sur rail
TNS	Taux net de scolarisation
VRD	Voirie et réseaux divers

Liste des zones

U Zones urbaines

UA	Zone centrale
UC	Zones urbaines à consolider
UR	Zones urbaines de requalification
UI	Zones d'habitat insalubre à résorber
UU	Zones de habitat en cours de réalisation
UV	Espaces ouverts en milieu urbain

AU Zones à urbaniser

AUH	Zones d'extension de l'habitat
AUC	Zone de centralité urbaine
AUQ	Zones de centralité de quartier

S Zones spéciales

SE	Grands équipements
SEU	Équipements à échelle urbaine
SES	Équipements spéciaux
SEC	Cimetières
SA	Zones d'activités économiques
SA1	Zones d'activités économiques existantes
SAP	Zones d'artisanat et petite industrie
SAE	Zone d'extension des activités économiques
SAF	Zones franches
SAT	Zone de développement touristique
ST	Zones des grands infrastructures de transport
SM	Zones militaires
SMF	Zones militaires FAD
SMINT	Zones militaires internationales

E Zones à caractère environnemental

EN	Zones naturelles
EA	Zones agricoles
EV	Villages

Z Autres types des zones

ZRF	Réserves foncières
ZNA	Zones inconstructibles

Introduction

La ville de Djibouti occupe depuis l'indépendance une place centrale et prépondérante dans le développement de la République de Djibouti aussi bien sur le plan économique que sur le plan administratif et socio – culturel. La capitale du pays est devenue depuis ces dernières années un véritable pôle économique en Afrique Australe où elle se positionne comme l'une des principales portes d'entrée maritime de grands pays comme l'Éthiopie (85 millions d'habitants). Djibouti a ainsi acquis le statut de centre d'échanges économiques et d'intégration sous régionale en étant un fort symbole de l'ouverture du pays sur le monde.

C'est donc pour renforcer ce rôle et créer les conditions idoines pour mieux capter les investissements étrangers dont les impacts sur la croissance économique du pays sont indéniables, que les autorités gouvernementales ont décidé de concevoir une nouvelle stratégie ambitieuse, qui vise à hisser la capitale nationale au rang des grandes villes africaines d'ici à l'horizon des 15 prochaines années.

Aujourd'hui, la ville de Djibouti reste marquée par la faiblesse de coordination des actions de gestion urbaine, la prolifération des quartiers informels, la dégradation de son environnement, le sous-équipement ainsi que l'insuffisance chronique de terrains à bâtir.

Dans le but d'inverser cette tendance lourde et enclencher une nouvelle dynamique de développement de la capitale, eu égard également aux grands projets de développements futur, le Gouvernement a décidé de doter la capitale du pays d'un nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), les orientations de l'ancien schéma, élaboré en 1998, n'ayant pas été respectées pour des raisons géopolitiques pertinentes.

À travers un processus dynamique et participatif, tous les acteurs et partenaires ont réfléchi sur le futur de l'agglomération de Djibouti, défini de manière concertée la vision qu'ils ont de leur ville, déterminé les objectifs environnementaux, de croissance économique,

de réduction de la pauvreté et défini les priorités en termes d'actions et d'investissement.

Le nouveau SDAU de Djibouti s'inscrit dans le cadre de la stratégie Nationale de Développement Urbain (SNDU) en tant que cadre de cohérence de la politique de développement urbain du pays. Le SDAU intègre également tous les projets identifiés dans la Vision 2035 notamment en leur donnant un contenu spatial.

En tant que document de réflexion sur le développement économique de l'espace urbain, le SDAU constitue la transcription spatiale des ambitions de la ville de Djibouti et sa réalisation passe forcément par un effort d'équipement sans précédent pouvant se traduire par une meilleure organisation de la répartition des infrastructures et services sur l'ensemble du territoire urbain, la mise en place de nouveaux modes de déplacement et le développement d'activités économiques visant vraisemblablement à une lutte efficace contre la pauvreté.

L'équipe retenue pour l'élaboration de cette étude a adopté une approche méthodologique et participative en plusieurs phases.

Le diagnostic stratégique a concilié à la fois l'analyse thématique et l'analyse spatiale et a permis d'identifier les facteurs internes et externes qui favorisent ou contraignent l'agglomération de Djibouti dans son développement actuel et futur.

La deuxième étape a consisté en une analyse de la forme et de la structuration de l'espace, ainsi que l'identification des contraintes et des potentialités du territoire de Djibouti. Sur cette base, trois esquisses de scénarii d'aménagement ont été soumis à la réflexion de toutes les parties prenantes, à travers des ateliers publics. La définition des différents scénarii a reposé sur des hypothèses solides qui prennent en compte la croissance démographique, le rythme de consommation spatiale, les orientations politiques et économiques, le développement des grands projets urbains.

Le scénario retenu a été par la suite développé pour déboucher sur les orientations finales et le parti d'aménagement adopté.

L'étude est également accompagnée d'une Évaluation Environnementale Stratégique (EES) à travers un processus systématique et continu d'évaluation de la qualité de l'environnement et des conséquences des différents scénarii de développement spatiale, dans une évaluation de la durabilité globale pour assurer la pérennité du développement économique et la résilience de la ville face aux grands enjeux globaux. La qualité de vie dans la ville en dépend fortement.

Le SDAU est donc le résultat d'une réflexion collective qui a dégagé un fort consensus autour de la définition et du choix des grandes orientations de développement spatial et économique de la plus grande agglomération du pays.

Il se compose d'un rapport de présentation, d'un règlement d'urbanisme, accompagnés de documents graphiques normatifs (la carte de synthèse et la carte des protections environnementales et des servitudes), du rapport EES et du rapport diagnostic.

1. L'approche stratégique du SDAU

1.1 Aperçu du diagnostic

La première étape du processus d'élaboration du SDAU a consisté à produire un diagnostic détaillé (voir Rapport Diagnostic) qui a mis en évidence les principales problématiques du développement de la capitale de Djibouti. Ce diagnostic urbain a donné les principaux résultats ci-après.

L'ÉVOLUTION DE LA TACHE URBAINE

Le facteur le plus important qui est à la base de la naissance de la ville Djibouti est sans nul doute sa **situation géographique avantageuse**. En effet, les raisons historiques de l'occupation de la presqu'île de Djibouti et ce qui fut par la suite le moteur de sa croissance sont sa prédisposition au soudage des gros navires empruntant le Canal de Suez et sa position stratégique au début du couloir de la Mer Rouge.

Le port fut le premier établissement à s'implanter sur le territoire puis va s'en suivre une extension progressive vers le Sud avec le développement du centre administratif, des plateaux résidentiels, des quartiers populaires, des cités d'habitat moderne et des lotissements. C'est seulement à partir des années 60 que l'expansion urbaine s'est attaquée aux territoires situés sur la rive gauche de l'Oued d'Ambouli, notamment dans la zone de Balbala. Dès cette période, une urbanisation toujours plus consistante et peu maîtrisée s'est emparée de l'ensemble des espaces urbains de la ville aboutissant ainsi à cette organisation spatiale actuelle.

La population de Djibouti a connu une évolution rapide depuis ces trente dernières années. En 1983, six ans après son accession à l'indépendance (1977), le pays comptait une population d'environ 279.900 habitants. En 2009, le deuxième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) indique une la population nationale de 818 159 habitants dont 70,6 % d'urbains avec 58,1 % d'urbains établis dans la seule ville de Djibouti. La pression démographique sur Djibouti-ville reste très forte du fait des conditions de vie

défavorables en milieu rural, qui favorisent un important exode rural vers la capitale, et de la forte immigration des populations venues des pays voisins confrontés à des conflits militaires et politiques.

L'ÉCONOMIE URBAINE

La ville doit son expansion à **un environnement macroéconomique** amélioré de manière significative dans les dernières années au niveau national. L'économie de Djibouti a enregistré de solides performances en 2008 avec un PIB réel en forte progression de 5,8 %. Les prévisions pour la période 2009– 2011 tablaient sur une croissance du PIB autour de 7 %.¹

Les revenus de rente proviennent principalement du secteur tertiaire qui compte pour 80 % du Produit Intérieur Brut (PIB) et occupe 60 % de la population active. Ce secteur est principalement axé sur les activités portuaires, aéroportuaires, les connexions routières et ferroviaires ainsi que sur les intermédiations financières. Les secteurs primaire et industriel sont peu développés, représentant respectivement 5 % et 15 % du PIB . Le pays est presque entièrement dépendant de l'extérieur pour son approvisionnement alimentaire ; la production agricole domestique ne couvre que 10 % des besoins alimentaires.

Depuis la séparation entre l'Éthiopie et l'Érythrée (en 1993), Djibouti est devenu le principal port de l'Éthiopie. Profitant de son rôle de plate-forme logistique avancée et de centre de transit et de redistribution régionale et internationale, Djibouti a fait du **développement de la chaîne des transports** une priorité nationale.

Le Port Autonome de Djibouti (PAID), l'Aéroport International de Djibouti (AIDD), le Chemin de Fer Djibouto-Ethiopien et les activités liées à ces infrastructures constituent les principales contributions à la formation du produit intérieur brut du pays avec un taux de 37 % en 2008 et devenant ainsi une source d'emplois pour près de 10 000 personnes. En outre, compte tenu

¹ Trouver les données actuelles.

des échanges commerciaux intenses entre Djibouti et l'Éthiopie, les principales voies utilisées (RN1, RN2) sont le théâtre d'un grand développement du transport routier de marchandises, ce qui n'a pas été sans conséquence sur le développement spatial de la ville.

Au-delà des secteurs directement concernés par la chaîne de transport, **la filière du tourisme** se positionne comme l'un des potentiels axes de développement économique futur du pays. La position privilégiée du territoire de Djibouti ville, dans le Golf d'Aden en bordure de l'océan indien, sa faune et sa flore, ses plages, ainsi que sa gastronomie lui confèrent des atouts touristiques indéniables, qui ne sont pourtant pas suffisamment valorisés. Convaincu que le tourisme constitue un des secteurs qui va booster le développement économique, social et culturel de la République de Djibouti, l'Office National du Tourisme Djiboutien a mis en place (entre 2005 et 2009) une nouvelle stratégie de développement touristique en proposant une vision qui a amené les différents acteurs de l'industrie touristique à travailler de concert.

Une création positive nette d'emplois s'est produite ainsi bien dans **le secteur des services**, précisément dans les sous-secteurs du bâtiment et de la construction, le commerce de détail, l'hôtellerie, la restauration et les services-conseils (y compris assistance technique/études). Le secteur de l'artisanat, malgré inscrit qu'il soit inscrit dans la « Feuille de Route » du Président comme un secteur potentiellement porteur de l'économie djiboutienne, se heurte aujourd'hui à des difficultés et à des contraintes qui l'empêche d'émerger.

Bien que la croissance de l'économie Djiboutienne soit soutenue, elle ne bénéficie pas encore à l'ensemble de la population. Le chômage demeure élevé et la pauvreté touche 70 % de la population. **Le développement économique est en fait déséquilibré** et peu diversifié et Djibouti repose sur une économie duale dans laquelle un secteur moderne, basé sur des revenus de rente, coexiste avec un important secteur informel, qui fait vivre une grande partie de la population.

La répartition spatiale des activités informelles accompagne l'extension de la ville de Djibouti et aujourd'hui, ces activités se déplacent vers les quartiers périphé-

riques les plus pauvres de la capitale, notamment dans le quartier de Balbala et PK12. Cette **pauvreté urbaine** se manifeste principalement au niveau urbain par des taux très élevés d'habitat informel, un faible accès aux services publics de base (eau, électricité, assainissement et drainage, ramassage des ordures, routes d'accès), des indicateurs de santé préoccupants et des niveaux d'éducation encore faibles.

Dans ce cadre, le Gouvernement a mis en œuvre un ensemble de programmes pour contrer le développement du chômage. Mais, malgré les performances macroéconomiques et la promotion des programmes de micro finance, la pauvreté n'a toujours pas substantiellement reculé.

LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La maîtrise de la croissance démographique est une donnée essentielle pour assurer une planification efficiente des équipements et un meilleur contrôle de l'extension spatiale. Dans le scénario du SDAU, l'hypothèse de croissance démographique repose sur un taux d'accroissement de 3,75 %. Ce taux a été estimé en combinant le taux d'accroissement naturel de 2,5 % défini par les études de la DISSED (2012) et les paramètres relatifs à :

- l'évolution de plus en plus constante de la population particulière (selon les statistiques de la DISSED) ;
- le développement économique résultant de la mise en œuvre des grands projets structurants, qui pourrait accroître l'attrait de la ville et attirer les migrations internes et externes ;
- les effets des facteurs géopolitiques régionaux (afflux d'immigrés fuyant les zones de guerre (accroissement possible du nombre de réfugiés).

Les projections effectuées sur la base du taux de 3,75 %, estiment ainsi une population de 712 087 habitants à l'horizon du SADU (2028) soit une augmentation annuelle de 21 500 personnes. Cela revient simplement à un doublement de la population en moins de 20 ans, qui aura un impact sur les besoins en équipements, en emplois, en logement, en déplacement et une pression sur l'environnement, auxquels il faut apporter des réponses idoines.

Taux de croissance	2013 0 ans	2015 2 ans	2018 5 ans	2028 15 ans
Population ordinaire (hab)	409.932	441.253	492.779	712.087

Source : projections des consultants

Tableau 1 – Croissance de la population ordinaire

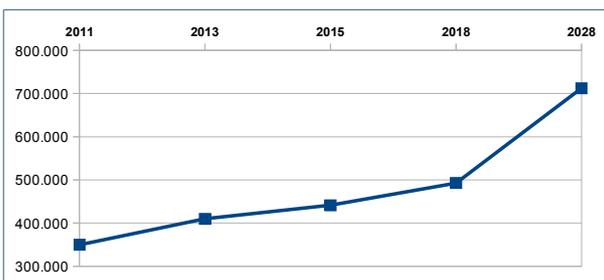


Figure 1 – Croissance démographique

L'HABITAT ET LA DÉMARCHÉ SPATIALE

Un des enjeux importants de la ville de Djibouti est l'accès aux logements et l'amélioration des conditions de vie dans la majorité des quartiers. La persistance d'un **déficit important en logements** décentes est le résultat de la combinaison de plusieurs facteurs : le coût très élevé des terrains et des matériaux de construction, la faiblesse de l'offre foncière, la caducité des normes d'urbanisme, les conflits de compétences entre les différents acteurs de la chaîne foncière, la lourdeur des charges fiscales et la faible implication du système bancaire dans le financement du logement.

L'accès à la terre reste est un autre enjeux majeur. Bien que le Gouvernement ait mis en place un processus de sécurisation foncière à travers le permis provisoire d'occuper (POP) et la cession aimable, aujourd'hui encore 85 % de la population vivent dans une condition de précarité foncière. En plus de cela, il est à constater que **les coûts de construction** des logements sont très élevés (6 fois le revenu moyen annuel des ménages pour un logement en dur et 2,5 fois pour celui en matériaux légers) à cause du poids important des matériaux importés dans la construction. D'après les données de 2002, seulement 50 % des ménages sont propriétaires des logements occupés et les loyers représentent environ 40 % des dépenses des ménages. Dans un tel contexte, il devient apparent que la couche sociale la plus défavorisée peut difficilement avoir accès à des logements décentes.

En fait, l'Enquête Djiboutienne à Indicateurs Multiples (EDIM) de 2007 a montré qu'environ 70 % des habitants de Djibouti-ville vivent en **habitat précaire** ou dans des logements informels et insalubres disposés sur des terrains non équipés (absences de d'infrastructures de base). Ces ménages sont donc confrontés à différents types d'exclusions : une précarité foncière, une absence d'infrastructures et d'équipements de base et une exclusion sociale aux formes variées : chômage, analphabétisme, stigmatisation, etc.

Conscient de l'enjeu majeur que représente la qualité du logement dans la quête d'un développement durable, le Gouvernement entend intensifier ses actions en faveur de l'habitat dans le but de créer les conditions minimales devant permettre aux ménages à moyens et faibles revenus d'accéder facilement à la propriété. La création d'un Secrétariat d'État chargé du Logement en est la preuve palpable.

LE TRANSPORT ET LES ÉQUIPEMENTS

Djibouti-ville dispose du plus important réseau de **voirie urbaine** du pays. Ce réseau, qui est globalement en bon état, s'est structuré selon une forme linéaire de direction Nord-Sud. Il est relativement bien hiérarchisé et s'étend sur un linéaire de plus 173 km dont 88 km de voirie revêtue soit un peu moins de la moitié du réseau. Ce réseau de voirie se subdivise en voiries principales, secondaires et tertiaires ou de desserte dans les lotissements.

En dehors de la marche, les déplacements des populations à l'intérieur de la ville se font par quatre moyens de transport : les véhicules particuliers, les taxis, les bus et minibus. En raison de l'augmentation inconsidérée de la population de la ville, la pénurie des bus et minibus aux heures de pointe est quasi permanente, ce qui soulève les questions de la mobilité urbaine. La gestion des **transports urbains** pose de nombreux problèmes tels que la mauvaise réglementation et tarification des transports publics, l'important déséquilibre entre la demande et l'offre et l'absence d'une gare routière aménagée.

La ville de Djibouti ne dispose pas d'un **système d'assainissement** de bonne qualité. En règle générale l'évacuation des eaux se fait par l'écoulement naturel des eaux vers les points bas de la ville. Actuellement 80 % du territoire urbain de Djibouti n'est pas couvert par un réseau unitaire d'assainissement des eaux usées faisant ainsi place au système individuel constitué de fosses septiques et puits perdus. Une des pratiques très souvent constatées est l'utilisation des canaux de drainage des eaux pluviales comme ouvrages d'évacuation des eaux usées domestiques et des eaux particulières. Cette situation fait partie des menaces environnementales dans la ville basse, là où la densité résidentielle est la plus élevée et la nappe d'eau souterraine la plus superficielle. L'étude du Plan Stratégique d'Assainissement de Djibouti (BRL 2005) a proposé un programme prioritaire d'investissement qui est en exécution. Une nouvelle station d'épuration (STEP) pour le traitement des eaux usées a été installée dans la zone de Douda, avec un traitement biologique tertiaire qui permet d'utiliser l'effluent pour l'irrigation des terres agricoles. Cette station a fait l'objet de travaux d'extension depuis septembre 2012 avec pour objectif de traiter plus du 50 % de l'eau du réseau d'assainissement de la capitale. Toutefois, les interventions sont orientées vers la résolution des problèmes existants et ils ne tiennent pas compte de la réalisation des grands projets structurants programmés dans le cadre du développement futur de la ville.

Par rapport aux **eaux pluviales**, la ville de Djibouti connaît un climat aride qui ne favorise pas des pluies régulières. Cependant, la ville est bien souvent sujette à des pluies décennales qui apparaissent sous la forme d'averses abondantes très souvent fatales pour les populations. Pour protéger les quartiers des inondations, une digue en pierre a été réalisée sur la rive droite de l'Oued d'Ambouli en amont de la route d'Éthiopie. Parallèlement, le Ministère de l'Agriculture qui est chargé des ressources hydriques a fait réaliser un projet spécifique d'Aménagement Intégré de l'Oued d'Ambouli dans lequel il est prévu la réalisation des barrages pour réduire les crues de l'Oued.

La gestion de déchets est devenue un véritable casse tête pour les autorités. Le système de collecte des déchets ne répond pas suffisamment aux besoins des populations. C'est une collecte réalisée essentiellement dans les quartiers résidentiels et centraux avec un taux de collecte de 80 % contre un taux de collecte de 6 % dans les quartiers sous-intégrés. Une nouvelle décharge contrôlée (Centre d'enfouissement technique ou CET) est construite à Douda, qui va permettre d'apporter une solution à la collecte et au trai-

tement des déchets de la ville. Cependant, aucune solution n'est apportée pour le traitement des déchets industriels, qui constituent pourtant des problèmes sérieux car très souvent à la base des incendies et des pollutions environnementales.

Le climat aride du pays rend **l'approvisionnement en eau potable** particulièrement difficile : les ressources en eau sont concentrées dans la nappe et sont estimées à seulement 40 m³ par habitant et par an, alors qu'elles sont en moyenne de 1 000 m³ par habitant et par an au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, une région pourtant caractérisée par un stress hydrique. Aujourd'hui, le service d'approvisionnement est assuré par l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti (ONEAD) à travers 33 forages disséminés sur le territoire urbain. Les eaux captées par les forages sont acheminées dans des réservoirs des stations de pompage d'Ambouli et de Balbala (pour traitement par chloration) puis redistribuées à Djibouti et à Balbala. La ville compte sept réservoirs, mais leurs capacités ne sont pas totalement utilisées à cause l'insuffisance de la nappe. Le réseau d'eau potable couvre une grande partie du territoire urbain, mais il est sujet à des fuites et à des prélèvements abusifs. En plus les diamètres des tronçons qui desservent les zones populaires sont trop petits ne permettant pas d'offrir un service adéquat aux populations. Les critères sélectifs de la gestion du réseau pénalisent les quartiers les plus pauvres, notamment celui de Balbala.

Le Plan Directeur d'Alimentation en Eau Potable de la Ville de Djibouti (Tecsult 2006) a mis en évidence que le défi principal pour Djibouti tient à l'insuffisance de ses ressources en eau combinée au fort taux de croissance de la population urbaine. Il est à prévoir que dans les prochaines années, la demande en eau deviendra de plus en plus importante en raison de l'augmentation de la population et des perspectives de développement économique. Afin d'identifier les sources et les technologies appropriées pour un approvisionnement additionnel en eau, le Gouvernement envisage mettre en œuvre deux grands projets : le dessalement de l'eau de mer et la réalisation d'un canalisation pour alimenter la ville de Djibouti en eau potable à partir de l'Éthiopie.

Depuis 1973 la production et la distribution de **l'énergie électrique** sont confiées à un établissement public dénommé Électricité de Djibouti (EDD). La puissance installée de l'EDD est de l'ordre de 100 MW. Le prix de l'énergie est parmi les plus chers au monde à cause des coûts élevés de production, ce qui apparaît ainsi comme l'un des principaux handicaps pour le

développement des activités industrielles. Pour palier ces difficultés, la République de Djibouti s'est engagée dans un processus de coopération bilatérale avec l'Éthiopie en matière d'électricité à travers l'interconnexion des deux réseaux qui a démarré en 2011 et prévoit une augmentation annuelle de 5,2 % de la demande d'électricité jusqu'en 2025. L'interconnexion a pour but, entre autres, de réduire les tarifs de l'électricité de l'ordre de 20 % à 30 % et de renforcer la coopération inter État.

Les infrastructures des **télécommunication** djiboutiennes figurent parmi les plus performantes d'Afrique et servent de relais pour le compte de plusieurs États d'Afrique de l'Est. Fort de sa position stratégique, le pays s'est doté d'un puissant raccordement au câble sous-marin qui relie la Grande-Bretagne à l'Inde. Le pays est connecté par satellite et câble aux réseaux automatiques internationaux de téléphone, télex, et fax. À la fois, les lignes de télécommunication par fibres optiques SEA-ME-WE² et SEA-ME-WE 3 passent par Djibouti. Cette capacité acquise lui permet aujourd'hui de connecter les pays voisins. L'objectif est de faire de Djibouti un centre de transit international des télécommunications et un pôle régional de distribution pour les importants volumes de transmission de données.

LES SERVICES À LA POPULATION

Malgré des améliorations apporté es par le Gouvernement, l'accès aux **services de santé** demeure très limité. Les principaux obstacles à la mise en œuvre de la politique de santé renvoient au manque d'infrastructures adéquates, au déficit des ressources humaines, ainsi qu'aux habitudes sociales acquises. L'organisation des structures d'offre de soins est de type pyramidal avec trois niveaux (le public, le parapublic et le privé). Plusieurs projets financés par des bailleurs de fonds internationaux (en particulier, l'USAID et le PNUD) ont contribué à améliorer la couverture sanitaire. Au niveau central, les plateaux techniques des hôpitaux nationaux (Hôpital Général Peltier, Hôpital Balbala, Centre Paul Faure) ont été relevés à travers la construction ou la rénovation d'importantes unités de soins. Parmi les activités prioritaires du gouvernement pour la période à venir, il y a la construction de nouvelles infrastructures (12 projets prévus pour la ville de Djibouti) et la réhabilitation des infrastructures existantes (PND 2008-2012).

L'éducation, au plan national, présente un taux brut de scolarisation (TBS) et un taux net de scolarisation

(TNS) de niveaux largement acceptables : respectivement à 82,8 % et 69,5 % en 2012 (DISED 2012). Pour répondre aux défis liés à l'accès à la scolarisation, le Ministère de l'Éducation Nationale et de l'Enseignement Supérieur a récemment élaboré un Schéma Directeur de l'Éducation (2010-2019) qui, entre autres, vise à améliorer la qualité des enseignements, des formations qualifiantes et à renforcer l'accès des populations à l'éducation. Les interventions infrastructurelles (construction et aménagement des nouvelles écoles, réhabilitation des écoles existantes) font partie des mesures prévues pour atteindre les objectifs du Schéma Directeur. Par rapport à l'éducation supérieure, depuis le début de l'année 2006, la République de Djibouti dispose d'une université nationale et d'un nouveau campus (en cours de construction), localisés au Sud de Balbala.

Le climat très aride ne facilite pas la pratique du **sport** à Djibouti. On observe cependant dans divers endroits la présence d'aires de sport et d'espaces vagues, qui servent de lieux où les populations s'adonnent au sport, lorsque le climat le permet. Ces espaces sont alors envahis par les populations pour organiser des parties de football, de basket-ball et autres sports. La pratique de la course à pied ou footing se développe également le long de la corniche (sur la plage de la Siesta) en général en début de soirée. La cause principale du manque de visibilité de Djibouti sur la scène sportive mondiale est l'absence d'infrastructure sportives de qualité. La ville ne compte qu'un seul stade répondant aux normes internationales, à savoir le Stade Gouled. Ce stade est utilisé pour toutes les grandes manifestations sportives du pays. Il a une capacité d'environ 10 000 places.

En matière **culturelle** , de part son histoire et les origines de ses peuples, Djibouti dispose d'atouts à valoriser. Pour ce faire, la ville capitale accueille très souvent des manifestations culturelles à connotation nationale et internationale dont les rayons d'influence vont bien au-delà des frontières du pays. Mais pour l'organisation de toutes ces manifestations culturelles, la ville de Djibouti ne dispose pas d'infrastructures suffisantes.

De par son statut de capitale du pays, la ville de Djibouti abrite tous les **équipements gouvernementaux et administratifs** , les représentations diplomatiques, la plupart des sièges sociaux des sociétés et institutions nationales et multinationales. Tous ces organismes et structures sont inégalement répartis sur le territoire urbain : les communes de Boulaos et Balbala sont quasi dépourvues d'équipements adminis-

² South East Asia–Middle East–Western Europe.

tratifs sinon la présence de quelques services de moindre importance. Cette répartition spatiale déséquilibrée des services administratifs est à l'origine des mouvements pendulaires de déplacement des populations et des travailleurs de la ville.

LE CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE

Au niveau institutionnel **les principales structures** concernées directement par le développement urbain et l'habitat sont constituées par le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement (MHUE) par le biais de la Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de l'Urbanisme (DATHU), le Secrétariat d'État auprès du MHUE chargé du Logement et ses trois outils opérationnels : la Société Immobilière et d'Aménagement Foncier (SIAF), l'Agence de Réhabilitation Urbaine et du Logement Social (ARULOS) et la Banque de l'Habitat de Djibouti (BHD).

Par rapport à la gouvernance urbaine en général, **la coordination institutionnelle est faible** et désarticulée. Bien que le rôle des acteurs institutionnels dans le secteur urbain ait été clarifié avec l'établissement du MHUE en 2004, les rôles et la coordination entre les différents acteurs et entre le MHUE et les autres institutions ne sont pas très clairement définis et sont souvent le théâtre de conflits d'intérêts. Le flou qui entoure la gestion du foncier urbain montre clairement le chevauchement des compétences entre les différents acteurs urbains : la DATHU, la Direction du Domaine Urbain/Cadastre logée au Ministère en charge de l'Économie et la Mairie de Djibouti.

Le cadre légal et réglementaire de l'aménagement urbain et foncier est un produit de l'histoire coloniale et son évolution n'a pas suivi le rythme et les lignes du développement socio-économiques et démographique de la ville. L'absence d'une législation et d'une réglementation uniformes, adaptées et actuelles en matière d'urbanisme constitue aujourd'hui un enjeu majeur. Les difficultés sont aussi liées à un manque de données statistiques cohérentes car l'appareil statistique national souffre de nombreuses lacunes, qui constituent de sérieux obstacles à la maîtrise de la situation réelle du développement urbain de Djibouti-Ville.

Le constat est suffisamment clair aujourd'hui. L'urbanisation et le développement de Djibouti-ville s'accomplissent dans un contexte de désorganisation des structures de planification et de gestion urbaine. Il en

résulte **une urbanisation irrégulière** laissant place à des opérations de zonage incohérentes et parfois désordonnées (les nombreux coups partis).

Le précédent **SDAU** de 1998, n'était pas respecté parce que ses orientations se sont révélées caduques face au développement socio-économique et politique de la région dans les dernières décennies, qui ont bouleversé l'équilibre urbain. Le dépassement du SDAU a eu pour conséquences un développement urbain non maîtrisé et sans cohérence et la ville a continué à se construire sur la base d'opérations « au coup par coup ».

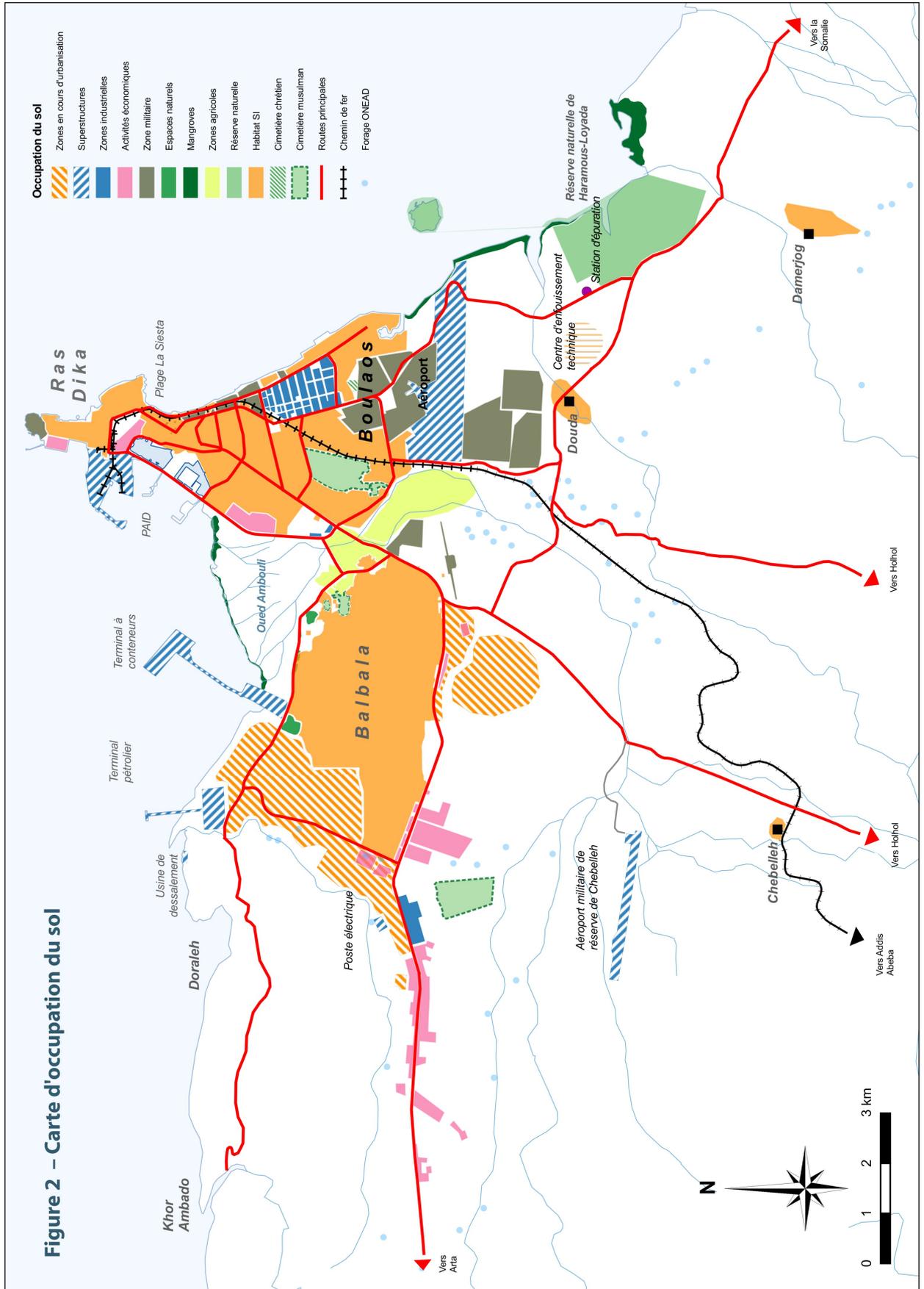
En effet, l'on a constaté que la construction de la ville depuis l'approbation de l'ancien SDAU a été le résultat de deux forces principales :

- les investissements directs étrangers, notamment ceux qui ont transformé la ville en plate-forme logistique ;
- l'accroissement démesuré des quartiers spontanés, dû à des facteurs exogènes (flux migratoires) et endogènes (pauvreté urbaine et exode rurale).

Ces contrastes et les déséquilibres spatiaux sont marqués d'une part par la prolifération d'habitat spontané dépourvu d'infrastructures de base (notamment à l'Ouest de l'Oued d'Ambouli) et d'autre part par la croissance rapide des quartiers commerciaux et résidentiels relativement bien équipés et mieux gérés (à l'Est). Dans la Préfecture de Djibouti, on distingue trois grands quartiers d'habitat à majorité informelle : Balbala, PK 12 et le quartier 7.

L'ENVIRONNEMENT

Consciente de l'importance d'une réponse adéquate aux menaces sur l'environnement, la République de Djibouti a ratifié la quasi-totalité des conventions, protocoles et autres accords environnementaux internationaux et régionaux. Aussi pour une meilleure prise en charge des questions environnementales le Gouvernement a-t-il fait élaborer plusieurs **plans sectoriels**, notamment le Plan d'Action National pour l'Environnement (PANE). Par ailleurs, un certain nombre de documents de stratégies sectorielles ont été réalisés en particulier le Programme d'action national pour la conservation de la diversité biologique (2001), le Programme d'action pour la lutte contre la désertification (2001), le Programme d'action de la communication nationale sur les changements climatiques (2002) avec l'appui du PNUE et du PANA (2006).



D'un point de vue **légal**, en 2009 le Gouvernement a produit un Code de l'Environnement. Un cadre juridique mettant en place les Aires Protégées Terrestres et Marines a été promulgué récemment par le Président de la République en application de la Loi-cadre sur l'environnement.

Toutefois, en matière de **gestion de l'environnement**, la République de Djibouti est confrontée à d'énormes difficultés qui ont pour noms : insuffisances de coordination des actions menées au niveau des différentes structures institutionnelles et méconnaissance des actions entreprises par les autres structures en raison de l'absence d'échanges d'informations. Ces facteurs contribuent au manque d'optimisation des résultats en matière de gestion rationnelle de l'environnement. La faiblesse de la prise de conscience, de la sensibilisation et de l'éducation environnementale des populations participe également à la dégradation du milieu et du cadre de vie.

Les **risques environnementaux** sont les suivantes : Djibouti-Ville, comme d'ailleurs l'ensemble du pays, occupe un territoire très aride, caractérisé par des précipitations faibles et irrégulières ainsi que des conditions climatiques et écologiques difficiles. Les ressources pérennes en eau sont absentes et le renouvellement de la nappe d'eau souterraine se fait lentement. La sécheresse a un impact plus durable sur l'économie du pays, car elle menace à la fois la survie des populations et celle du cheptel. Depuis 1999, le pays, à l'instar des autres pays de la Corne de l'Afrique est confronté à une sécheresse chronique. Les cycles de sécheresse se traduisent par une rareté de l'eau pour l'agriculture et les usages domestiques. Par ailleurs, la surexploitation des ressources en eaux, le manque de maintenance des infrastructures hydrauliques, l'insuffisance de retenues d'eaux de pluies, le surpâturage et le déboisement aggravent davantage la situation

Selon le **profil de risques des catastrophes** développé par la Banque mondiale, Djibouti est vulnérable aux tremblements de terre provenant de la zone volcanique le long du Rift Assal et des incendies alimentés par la sécheresse et exacerbés par les matériaux de construction précaires. En outre, les espaces peu élevés de Djibouti-Ville, dont une grande partie est construite sur des terres réclamées, sont sujets aux inondations dues aux pluies saisonnières fortes, à des

terrains plats, à un réseau de canaux de drainage insuffisant et aux crues cycliques de l'Oued.

Au niveau de **changement climatique**, l'augmentation prévue du niveau marin, estimée entre 8 cm et 39 cm à l'horizon 2050, aura un impact très important sur la position de la ligne de rivage qui devrait reculer avec toutes les conséquences pour les activités économiques, les habitations et infrastructures situées à proximité du rivage.

LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE

L'étude diagnostic est accompagnée d'une analyse stratégique, qui a fait émerger les forces et faiblesses du développement de la ville ainsi que les opportunités et menaces sur son avenir urbain. Les forces s'identifient comme les atouts internes sur lesquels les autorités peuvent s'appuyer pour forger et accélérer le développement urbain de Djibouti ville. Par contre les **faiblesses** sont les obstacles internes qu'il faudra franchir pour assurer une meilleure croissance de la ville. S'agissant des **opportunités**, elles font référence aux conditions externes favorables dont pourra profiter la ville pour s'assurer un meilleur avenir, alors que les **menaces** représentent les conditions externes défavorables qui, si l'on n'y prend pas garde, peuvent annihiler toute action de développement.

Dans un contexte de mondialisation, toutes les villes sont en compétition pour attirer un plus grand nombre d'investisseurs et jouer un rôle particulier dans un environnement régional voire international concurrentiel. La ville de Djibouti n'échappe pas à ce vaste mouvement notamment dans une région en forte mutation socio-économique où l'éminence de la fin de certains conflits (Soudan et Somalie) va augmenter le nombre de villes portuaires en situation de concurrence. La ville de Djibouti occupe une position privilégiée en Afrique de l'Est, car située sur l'axe principal des chemins maritimes reliant l'Europe à l'Asie, constituant ainsi la porte d'entrée et de sortie des échanges commerciaux des pays enclavés de l'Afrique de l'Est notamment de l'Éthiopie avec ses 85 millions d'habitants, mais aussi le Sud Soudan avec ses réserves pétrolières. Cette situation avantageuse est, jusqu'à aujourd'hui, faiblement exploitée à cause de certaines contraintes liées principalement à la faiblesse des infrastructures du pays et au développement urbain très limité de la capitale Djibouti.

Positifs

Externes

Forces

- Une **position privilégiée** sur l'axe principal reliant l'Europe à l'Asie : porte d'entrée et de sortie des échanges commerciaux des pays enclavés de l'Afrique de l'Est ;
- la stabilité et la **sécurité** du pays depuis plusieurs décennies ;
- une **volonté politique** de favoriser un nouveau développement de la capitale ;
- l'existence d'une étude prospective du pays («**Djibouti 2035**»);
- la capacité d'attraction des investissements directs étrangers ;
- des **grands équipements structurants** existants et en cours de réalisation (aéroport, port, chemin de fer, ...) ;
- des projets importants en cours devant favoriser une bonne desserte en eau potable (dessalement de l'eau de mer, connexion avec l'Éthiopie) et en énergie (solaire, géothermie, éolien, connexion avec l'Éthiopie) de manière à soutenir la croissance de la ville ;
- une **ville bien structurée** (coté Est – Plateaux du Héron, du Serpent et du Marabout) avec un patrimoine architectural de valeur (centre-ville, bâtiments de l'ancien chemin de fer, ...) ;
- l'État « **principal propriétaire** » des terres ;
- la mise en place d'une politique nationale d'aménagement du territoire à travers la **stratégie nationale de développement urbain** ;
- le **code de l'urbanisme** en cours d'élaboration
- la présence d'un patrimoine important en matière de **biodiversité marine** (réserve d'Haramous classée Ramsar au niveau international).

Internes

Opportunités

- L'essor du commerce international (échanges entre les différents pays) ;
- le soutien des bailleurs de fonds internationaux ;
- les investissements directs étrangers notamment en provenance des pays du Golfe ;
- la forte croissance économique de l'Éthiopie ;
- l'environnement économique sous-régional en plein essor (accord tripartite Sud Soudan – Éthiopie – Djibouti) ;
- la présence des forces militaires internationales (emploi, sécurité, ...) ;
- un réservoir de touristes potentiels sur place (militaires, expatriés, classe moyenne, visiteurs en transit) et dans la région (l'Éthiopie n'a pas accès direct au tourisme balnéaire) ;
- la disponibilité d'énergie et d'eau en Éthiopie ;
- la disponibilité de sources d'énergies renouvelables (géothermie, éoliennes, solaire, ...)

Négatifs

Faiblesses

- **L'absence d'une vision stratégique** claire du développement spatial et d'un cadre réglementaire de l'usage du sol ;
- le **manque de coordination** entre les différentes administrations en charge du développement urbain de la ville notamment dans la gestion des grands projets ;
- les **chevauchements de compétences** entre les différentes administrations dans la gestion du foncier ;
- une **maîtrise problématique de la pression démographique** (l'afflux important de réfugiés et l'exode rural) et l'augmentation du volume de groupes vulnérables (notamment les réfugiés) ;
- une **ville déstructurée et sans centralité du côté Ouest** – Balbala, Pk 12, ... ;
- l'**occupation anarchique des sols** (habitat spontanée, espaces de la logistique liée au transport routier, ...)
- la forte **pauvreté urbaine** qui occasionne une **urbanisation de la pauvreté** ;
- indisponibilité de **données statistiques** fiables (notamment démographiques) ;
- la **faible densité du tissu urbain** (< 120 hab/ha): consommation d'espace, difficulté à desservir l'habitat d'une façon efficace en infrastructures de base, ...
- le **déficit de logements** et la faible production de logements surtout sociaux ;
- la **faiblesse des réseaux urbains** (distribution d'eau, assainissement, distribution d'électricité), des **équipements de proximité** (santé, éducation, espace vert urbain, ...), de certains **services municipaux** (collecte déchets, transports publics): mauvaise répartition spatiale, branchements anarchiques ...);
- le traitement inadéquat des **eaux usées** (risques sanitaires pour les populations, pollution par les eaux usées rejetées sans traitement à la mer, ...) ;
- un **environnement de plus en plus fragile** (dégradation et pollution) ;
- un **secteur touristique qui n'est pas suffisamment développé** : manque d'une vision stratégique, insuffisances des structures d'accueil, de mise en valeur des sites touristiques et faible promotion ;
- l'occupation inadéquate du **littoral maritime Est** (camps militaires, prison et administrations publiques)
- l'**occupation anarchique** le long des principales voies routières (RN1) ;
- les difficultés de **déplacement des populations** des lieux d'habitation vers les zones d'activités (faible mobilité urbaine).

Menaces

- La concurrence des autres villes de l'espace sous-régional ;
- l'exacerbation de la crise économique mondiale ;
- la concentration des investissements directs étrangers dans des secteurs à faible création d'emploi ;
- les risques d'inondation et de sécheresse ;
- le changement climatique (hausse du niveau de la mer)
- l'assèchement de la nappe d'eau souterraine ;
- les risques de pollution de la mer par le trafic maritime liée au dégazage des navires citernes, au stockage de produits pétroliers, aux déversements accidentels des substances chimiques transitant par le port ;
- la consommation de sol non maîtrisée et sans cohérence, déterminée par les investissements directs étrangers et l'accroissement démesuré des quartiers spontanés ;
- la pollution due aux déversements sauvages d'huiles usagées autour de la ville.

1.2 La vision stratégique

En 2014, le Gouvernement Djiboutien a adopté le projet « Vision Djibouti 2035 » relatif à l'orientation de la politique nationale djiboutienne de développement sur le long terme.

Le scénario de référence montre que des transformations structurelles de l'économie sont possibles pour induire une croissance forte et durable, avec comme objectifs à terme ; un triplement du revenu par habitant et une forte création d'emploi, soit plus de 200 mille emplois ; une réduction importante du taux de chômage qui devrait passer de près de 50 % à 10 %. En matière de développement humain, la pauvreté absolue serait ramenée à moins du 1/3, les disparités seront réduites et les djiboutiens et djiboutiennes auront un accès total à l'énergie, à l'eau potable et au service de santé de base. Dans ce scénario, Djibouti deviendra le **Phare de la Mer Rouge** et le pont entre le Continent africain, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Europe.

L'objectif général de la Vision 2035 est de faire de Djibouti un pôle économique, commercial et financier régional et international qui assure le bien-être de ses citoyens dans un environnement paisible, sécurisé et propre. Cet objectif général se décline en objectifs spécifiques, à savoir : la diversification de l'économie à travers un nouveau modèle de croissance et l'amélioration des indicateurs de développement social et humain (ou du bien-être).

Au vu des caractéristiques démographiques de Djibouti avec 71 % de citoyens, dont 82 % concentrés dans la capitale (DISED 2009), il est clair que le rôle de Djibouti-ville dans la mise en œuvre de la Vision 2035 est essentiel. C'est donc conformément à cette vision nationale que le processus de consultation publique qui a conduit à la formulation du SDAU, a proposé une vision partagée du développement futur de la ville-capitale, qui est de faire de Djibouti-ville :

« Un pôle compétitif et ouvert sur l'extérieur, une ville productive, inclusive et équitable à l'intérieur »

2. Les objectifs du SDAU

Le SDAU vise à promouvoir un développement urbain **cohérent, harmonieux et durable** de l'agglomération de Djibouti». Cet objectif principal se décline en trois objectifs spécifiques.

Objectif économique

Djibouti, hub commercial et logistique de l'Afrique

L'objectif économique est le positionnement de Djibouti-ville dans le cadre de la compétition globale, comme le véritable pont entre le Continent africain, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Europe avec une économie diversifiée et compétitive, en ayant comme moteur le secteur privé (Vision 2035). À cette fin, le SDAU vise à :

- assurer la maîtrise et la cohérence des grandes infrastructures de transport (ports, aéroports, chemin-de-fer Djibouto-Éthiopien) et d'activités économiques (zones franches, zones de logistique, zones industrielles) ;
- favoriser le développement d'activités économiques diversifiées créatrices d'emplois (agriculture périurbaine, petite industrie et artisanat, tourisme d'affaires, de conférences et de plaisance, activités financières, activités de télécommunications et d'offshoring).

Objectif social

Vivre mieux dans une ville inclusive et mieux équipée

L'objectif social est l'amélioration du cadre de vie des populations pour assurer leur bien-être socio-économique. Pour ce faire le SDAU comporte des mesures pour :

- résoudre les problèmes de logements, résorber les quartiers défavorisés et produire des logements sociaux en quantité et de qualité pour faciliter l'accès des populations à bas revenu à des habitations décentes ;
- améliorer le taux d'accès aux services de base (santé, éducation, alimentation en électricité, adduction en eau potable) ;
- réduire efficacement les inégalités spatiales et socio-économiques, promouvoir la mixité sociale et des fonctions urbaines et la multi-polarité de l'espace urbain ;
- améliorer la mobilité dans la ville.

Objectif environnemental

Préserver l'environnement pour les générations futures

Pour assurer la durabilité du développement urbain, le SDAU intègre un ensemble coordonné de mesures pour :

- augmenter la résilience de la ville face aux risques naturelles ;
- maîtriser l'étalement urbain et la forte consommation de sol ;
- minimiser la pollution et la dégradation de l'environnement, déterminée par la pression anthropique et par les grands projets ;
- réduire les menaces environnementales ;
- protéger la ressource en eau ;
- préserver les zones naturelles (entre autres, le littoral, les lits d'oueds, la réserve d'Haramous, la mangrove) ;
- protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural du centre-ville.

LES NOUVEAUX AXES DU DÉVELOPPEMENT FUTUR

S'inscrire dans les orientations stratégiques nationales

La « Vision Djibouti 2035 » définit les objectifs et les piliers stratégiques de la politique nationale de développement sur le long terme. La vision stratégique du SDAU reste cohérente avec cette vision nationale dont elle constitue la transcription spatiale à l'échelle de la ville.

Être conforme avec les options stratégiques sectorielles

La Stratégie Nationale de Développement Urbain (SNDU) constitue le cadre de cohérence de la politique de développement urbain du pays. Le SDAU de Djibouti, qui est l'une des fortes recommandations de cette stratégie, est resté conforme aux orientations proposées par la SNDU tant au niveau de la maîtrise de la croissance démographique que des options de développement économique et social.

Assurer la cohérence des grands projets d'infrastructures

Le Gouvernement Djiboutien qui ambitionne de faire de la ville de Djibouti une plaque tournante entre l'Afrique et l'Asie ainsi qu'une grande cité maritime et d'échanges internationaux, a mis en place toutes les conditions nécessaires pour favoriser un afflux massif d'investisseurs étrangers. Le SDAU intègre également tous les projets identifiés par la Vision 2035 en précisant surtout la cohérence de leur répartition spatiale.

Maîtriser la croissance démographique

Les projections effectuées sur la base du taux de 3,75 %, estiment ainsi une population de 712 000 habitants à l'horizon du SDAU (2028) soit une augmentation annuelle de 21 500 personnes. Cela revient simplement à un doublement de la population en moins de 20 ans, qui aura un impact sur les besoins en équipements, en emplois, en logement, en déplacement et une pression sur l'environnement, auxquels le SDAU apporte des réponses idoines.

Maîtriser la croissance spatiale

Le développement urbain anarchique a accentué l'étalement de la ville et généré une faible densité du tissu urbain (< 120 hab/ha). Par conséquent, il s'avère difficile de desservir économiquement et efficacement l'habitat en infrastructures et équipements de base. L'extension spatiale incontrôlée est à l'origine d'une maîtrise problématique de la ressource foncière.

L'approche du SDAU pour maîtriser cette croissance spatiale vise à :

- renverser la tendance à l'étalement urbain et limiter l'ouverture à l'urbanisation à de nouvelles zones d'habitat ;
- encourager la densification de l'habitat existant à travers des opérations de restructuration urbaine et de résorption de l'habitat insalubre, comportant également le passage de l'habitat individuel à l'habitat collectif ;
- créer des zones de réserves foncières inconstrucibles dans le cadre du SDAU, qui pourront être ouvertes plus tard à l'urbanisation.

Promouvoir un développement économique intégrateur

Pour jouer le rôle de pôle économique à la fois national et régional et assurer un essor économique inclusif et une offre importante d'emploi, prenant en compte la lutte contre la pauvreté, le SDAU a adopté les orientations ci-après :

- maîtriser les grands projets économiques et les inscrire dans un cadre de sauvegarde environnementale ;
- mieux répartir les principales zones d'activités économiques ;
- favoriser la diversification des activités économiques autour de pôles spécialisés (petite industrie et artisanat, tourisme, activités financières, activités à forte intensité technologique) ;
- sauvegarder et promouvoir les zones périurbaines d'activités agricoles.

Créer un cadre de vie urbain harmonieux et cohérent

L'un des enjeux principaux du développement de la ville de Djibouti est de proposer des actions visant à une nette amélioration du cadre et des conditions de vie des populations. Il s'agira ainsi de :

- améliorer l'accès aux logements décents à la population à faibles revenus à travers l'extension de l'habitat sur de nouveaux terrains urbains et l'amélioration de l'habitat existant ;
- faciliter l'accès des populations à faibles revenus aux équipements urbains de base : éducation, santé, sport, culture, espace vert, assainissement, eau potable, électricité et télécommunication ;
- corriger les disparités à travers une politique sociale (redistribution et solidarité) et une politique spa-

tiale (freiner la prolifération de l'habitat précaire à travers la recherche de la mixité fonctionnelle et sociale).

Améliorer la mobilité urbaine à travers le développement de nouveaux modes de transport de masse

L'accroissement des activités économiques et la croissance démographique prévus à l'horizon du SDAU créeront vraisemblablement des pressions sur la mobilité urbaine et sur le système de transport collectif.

À l'analyse du mode de transport collectif actuel, il ressort que ce système ne pourra pas répondre à la forte demande prévisionnelle. Il faudra donc introduire de nouveaux modes de transport de masse plus performants et adaptés à la future évolution de l'économie de la ville. L'ancien chemin de fer Djibouto – Éthiopien abandonné est une opportunité pour développer un réseau de transport léger sur rail (TLR).

Parallèlement, le renforcement du réseau routier est primordiale eu égard à la motorisation plus accrue des populations et le nécessaire développement du transport de marchandises (trafic des poids lourds).

Préserver un environnement fragile

Les grands projets structurants, la croissance démographique ainsi que les besoins d'extension de la ville

auront implicitement des impacts sérieux sur l'environnement déjà fragile de la ville. Sans vouloir remettre en cause ces projets, le SDAU propose des d'orientations pour préserver ce qui peut l'être dans l'intérêt des populations de Djibouti. Les actions seront alors tournées vers :

- les espaces naturels fragiles à valoriser et protéger (le littoral maritime, les mangroves, les oueds, les zones humides, la réserve naturelle d'Haramous) ;
- les sites de forage de l'ONEAD à préserver (ouvrages de captage de la nappe souterraine) ;
- les sites périurbains à usage agricole à protéger.

Conserver le patrimoine historique

La ville de Djibouti dispose d'un riche patrimoine architectural qui est un témoignage de son histoire urbaine. Ce patrimoine, localisé dans le centre administratif et commercial actuel de la Presqu'île, fait l'objet d'actions de préservation et de conservation. Les bâtiments historiques seront valorisés en les transformant en des lieux de développement d'activités commerciales, culturelles, de conférence, de loisir, de tourisme et même en des directions économiques des administrations publiques, qui pourront contribuer à la diversification de l'économie, à l'attractivité de la ville, à la création d'emplois et à la pérennité du développement économique.

3. Le parti d'aménagement

3.1 La structure urbaine

DÉVELOPPER UNE VILLE POLYCENTRIQUE

Aujourd'hui, la Presqu'île est le principal centre urbain de la ville vers lequel convergent les populations selon un mouvement pendulaire journalier. En revanche, les zones périphériques n'ont aucune centralité capable d'organiser les activités économiques, commerciales et socio – culturelles, pouvant être des lieux d'animation permanente au sein des quartiers. L'orientation du SDAU est de développer de nouvelles centralités urbaines alternatives pour faire de Djibouti une ville multipolaire.

Il faut préciser que, dans ce contexte, le terme « centralité urbaine » est utilisé d'une manière générale pour qualifier les nœuds urbains où les flux, les relations et les échanges sont caractérisés par leur intensité. Ces centralités urbaines sont également caractérisées par la densité des activités économiques, des fonctions tertiaires, des pratiques sociales et des représentations collectives. Elles se distinguent toujours par leur haut niveau de mixité sociale et des fonctions urbaines.

Centralités urbaines primaires. En raison de leur dotation en équipements de rayonnement très étendu, les centralités urbaines primaires exercent leur attraction à l'échelle de la ville entière, voire au-delà de ses limites.

Le centre urbain de la Presqu'île demeurera la centralité primaire par excellence de Djibouti, en raison de la concentration en ce lieu des hautes fonctions politiques de l'État (présence des trois pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire), administratives et économiques à l'échelle nationale ainsi que sa caractérisation morphologique et culturelle de centre historique et patrimonial.

Une deuxième centralité primaire est prévue à Balbala Sud, à proximité de l'université en construction. Dans ce secteur urbain, le SDAU prévoit l'établissement d'une centralité caractérisée par les grands équipe-

ments de l'éducation (université) et de la santé (hôpital de Balbala). Concrètement, il est envisagé la création d'un pôle universitaire et technologique destiné à accueillir les activités à forte intensité technologique (Vision 2035, « Djibouti, une Zone Spéciale Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication »).

Centralités urbaines secondaires. Les centralités urbaines secondaires (de quartier) exercent leur attraction à l'échelle d'un secteur urbain ou d'un quartier. Elles polarisent le tissu urbain autour des lieux du rassemblement social, du commerce, des services, des loisirs et des noyaux de transport.

Le SDAU prévoit l'établissement de centralités urbaines secondaires dans chacune des trois zones d'extension de l'habitat, à savoir Khor Ambado, Balbala Sud et Nagad. Il prévoit également que les centralités secondaires en gestation dans certains quartiers (notamment Balbala Nord et les Quartiers Anciens) soient renforcées dans le cadre des opérations de restructuration ou de rénovation urbaine.

Pôles spécifiques. Le SDAU prévoit également des pôles spécifiques qui contribueront à la multi-polarité de la ville, à savoir :

- la transformation d'une partie du site actuel du port de Djibouti (PAID) en un pôle financier capable d'accueillir des fonctions tertiaires de haut niveau (dont les services bancaires et autres services financiers internationaux) ainsi que des centres de rencontres et de conférences répondant aux standards internationaux (Vision 2035, « Le développement d'un marché financier », « Djibouti Business Bay », « Djibouti Convention and Exhibition Center » et « Pôle capitale, tourisme d'affaires »);
- l'aménagement de la Corniche Est en zone de loisir et de tourisme pouvant accueillir des hôtels de moyen et haut standing ;
- sur la côte Ouest, à proximité de Khor Ambado, la création d'un pôle de développement touristique.

MAÎTRISER LES GRANDS ÉQUIPEMENTS, LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES ZONES MILITAIRES

Dans le but de relever les grands défis du développement futur de Djibouti, le SDAU organise les principales activités sur le territoire, en les classifiant de la manière suivante :

- les grands équipements ;
- les zones d'activités économiques ;
- les grandes infrastructures de transport portuaires, aéroportuaires, et ferroviaire ;
- les zones militaires.

Toutes ces activités, existantes ou projetées, ont été organisées et intégrées aux centralités urbaines et à la mobilité pour renforcer l'ossature urbaine et atteindre un meilleur développement durable de la ville.

Les grands équipements

L'un des objectifs du SDAU est de permettre aux populations de disposer, dans des rayons raisonnables, de l'ensemble des activités essentielles à leur épanouissement. Le constat aujourd'hui est que toutes les fonctions économiques et sociales se concentrent dans la Presqu'île. C'est pourquoi le SDAU prévoit une meilleure répartition des espaces ou des zones d'équipement sur toute l'étendue du territoire urbain. Il s'agit d'ouvrir de nouvelles centralités pour favoriser un redéploiement des équipements surtout dans les secteurs de Balbala Sud et de Nagad.

Les emprises des équipements existants restent identiques bien que ceux qui se trouvent dans les zones urbaines spécifiques seront assujettis aux prescriptions des plans de détail.

Le SDAU a également intégré les coups partis des nouveaux équipements prévus le long de la Route de Venise près du Centre-ville.

Pour améliorer le niveau des infrastructures technologiques de la ville en lui donnant ainsi les moyens nécessaires pour mieux assumer son rayonnement national, le SDAU a prévu d'une part le renforcement des équipements existants et d'autre part, la création de nouvelles infrastructures technologiques, dont les principales sont les suivantes :

- la centrale électrique de l'EDD à PK 15 ;
- les lignes électriques haute tension (HT), pour lesquelles des servitudes de passage réservées sont comprises entre 60 et 100 m d'emprise ;
- l'usine de dessalement localisée à l'Est du port dans la zone de Doraleh ;

- l'agrandissement de la station d'épuration (STEP) de Douda pour soutenir l'urbanisation de Nagad et la réalisation de deux nouvelles STEP : une sur la rive gauche de l'Oued Ambouli (à proximité du Camp Cheick Osman) pour desservir Balbala Nord et Balbala Sud et l'autre, à Doraleh, pour le nouveau quartier de Khor Ambado et certaines parties de Balbala Nord ;
- le centre d'enfouissement technique de Douda pour le traitement des déchets solides urbains ;
- les nouveaux champs captant de l'ONEAD.

Il faut aussi mentionner que le SDAU prend en compte le Projet d'Aménagement Intégré du Fleuve Ambouli initié par le Ministère de l'Agriculture également chargé des Ressources Hydrauliques. Ce projet prévoit la réalisation des barrages pour réduire les crues dans la ville.

En ce qui concerne les sites culturels comme les cimetières, le SDAU prévoit deux types d'actions : créer des espaces tampons autour des cimetières existants et étendre le cimetière de PK12 au Sud de la ville. Par ailleurs des réserves foncières sont prévues pour la création de nouveaux cimetières lorsque la mise en œuvre du SDAU sera à son maximum.

Les activités économiques

En plus de la zone industrielle existante à Boulaos, qui est maintenue avec sa destination d'usage, dans le cadre du SDAU des grands terrains sont affectés aux nouvelles activités économiques. Les grandes infrastructures économiques programmées par la Vision 2035 et pour lesquelles le Gouvernement a pris déjà des engagements avec des potentiels investisseurs, ont nécessité la réservation des vastes hectares de terrain.

Ces terrains se concentrent pour la plupart à l'Ouest et à l'Est de la ville. À l'Ouest, dans la zone de PK 12, au Nord et au Sud de la RN1 dans le sens Djibouti – Arta. le long de la Voie 19 et de la nouvelle rocade, se trouvent principalement les terrains réservés aux activités logistiques (transport, entreposage). Par contre, à l'Est, vers Damerjog, sont localisés les espaces affectés au développement des nouvelles activités portuaires liées au trafic pétrolier.

Au-delà de ces grands espaces économiques, une petite zone d'activités est réservée à proximité de la nouvelle gare de Nagad, pour accueillir les activités liées au transport ferroviaire. Le long de la route de Venise, il est projeté de nouvelles zones économiques dans la continuité de certains coups partis, renforçant ainsi la fonction économique de cette voie.

Dans l'optique de créer des espaces pour le développement d'activités génératrices de revenus et lutter efficacement contre la pauvreté urbaine, le SDAU a prévu des zones réservées au développement de l'artisanat et de la petite industrie. La stratégie de développement de l'artisanat fait partie des axes d'intervention du Ministère du Commerce et de l'Industrie qui envisage « faire du secteur de l'Artisanat un puissant levier économique de lutte contre la pauvreté et le chômage, qui participe à la construction d'économies régionales solidaires »³.

Une attention particulière a été portée aux activités de loisir et de tourisme, un secteur économique à développer selon la stratégie mise en place par l'Office National du Tourisme Djiboutien. Ainsi des espaces nouveaux sont définis pour le développement touristique. Ces activités vont dorénavant se concentrer le long de la Corniche Est de la Presqu'île. En effet, cette corniche, qui sera libérée des activités administratives et militaires, sera réaménagée pour accueillir l'hôtellerie et les activités de loisir ouvertes au public, par exemple l'aménagement de plages, d'espaces culturels et gastronomiques. Pour ce faire, l'espace de la Corniche fera l'objet d'un aménagement spécifique (PAU).

Le pôle touristique de Kohr Ambado, qui sera également l'objet d'un plan d'aménagement spécifique, accueillera les activités touristiques (usage mixte hébergement, habitat provisoire, tourisme, équipement, commerce et protection environnementale).

Les grandes infrastructures de transport

Dans la perspective d'un essor des activités économiques, la ville de Djibouti se prédispose à devenir un hub dans l'Afrique de l'Est. Pour atteindre cet objectif le développement et la modernisation des infrastructures de transport deviennent essentiels.

Ainsi en plus de l'Aéroport d'Ambouli et de la piste militaire de Chebelleh, qui sont maintenus à leurs emplacements actuels, le SDAU prévoit les nouvelles infrastructures suivantes :

- **l'extension du port de Doraleh**, qui est un des

³ (MCI 2008) Keios, Rapport diagnostique du SDAU, Juillet 2013 p. 18

grands projets en cours de réalisation. Il devra dans un futur proche récupérer toutes les activités portuaires lourdes de l'actuel PAID.

- **le pôle intermodal de Nagad**, où se concentreront les activités de transport route-chemin de fer autour de la nouvelle gare ferroviaire du chemin de fer Djibouto – Éthiopien ;
- **un nouvel Aéroport international** au Sud de la ville, qui est dehors les limites de l'aire d'étude du SDAU mais qui a été pris en compte en transformant la RN5 en autoroute pour assurer la connexion entre le nouvel aéroport et la ville.

Concernant particulièrement le PAID, lorsque sera achevée la construction du Port de Doraleh, son espace sera réaffecté à des activités plus conformes à ceux d'un centre-ville. Cet espace fera alors l'objet d'un plan d'aménagement spécifique, qui précisera les formes et typologies de son occupation spatiale. Le même exercice sera fait sur les friches foncières de l'ancien chemin de fer situés dans la presqu'île.

Quant aux petites infrastructures portuaires (les petits ports de pêche, la marine militaire), elles sont confirmées à leurs emplacements actuels et des petites gares routières seront aménagées près des zones de centralités.

Les zones militaires

La ville de Djibouti se singularise par une forte présence de bases militaires nationales et étrangères. Le SDAU a pris en compte les orientations du Ministère de la Défense concernant l'affectation du sol des zones militaires existantes et celles projetées.

Par rapport aux forces armées internationales les espaces qui leur sont affectés restent maintenus à proximité de l'aéroport d'Ambouli.

Par rapport aux Forces Armées Djiboutiennes (FAD), le Ministère de la Défense est favorable au déplacement des casernes des FAD qui se trouvent le long de la corniche Est pour la mise en œuvre du Plan de requalification de ladite Corniche. Il envisage la réalisation d'une nouvelle cité militaire long la Route d'Arta (RN1) en dehors des limites du SDAU. Cette nouvelle cité accueillera aussi la nouvelle prison centrale.

Le SDAU prévoit aussi l'affectation des bunkers au cœur de Balbala en zone militaire et une extension de la caserne Cheikh Osman.

Figure 3 – Carte de la structure urbaine principale

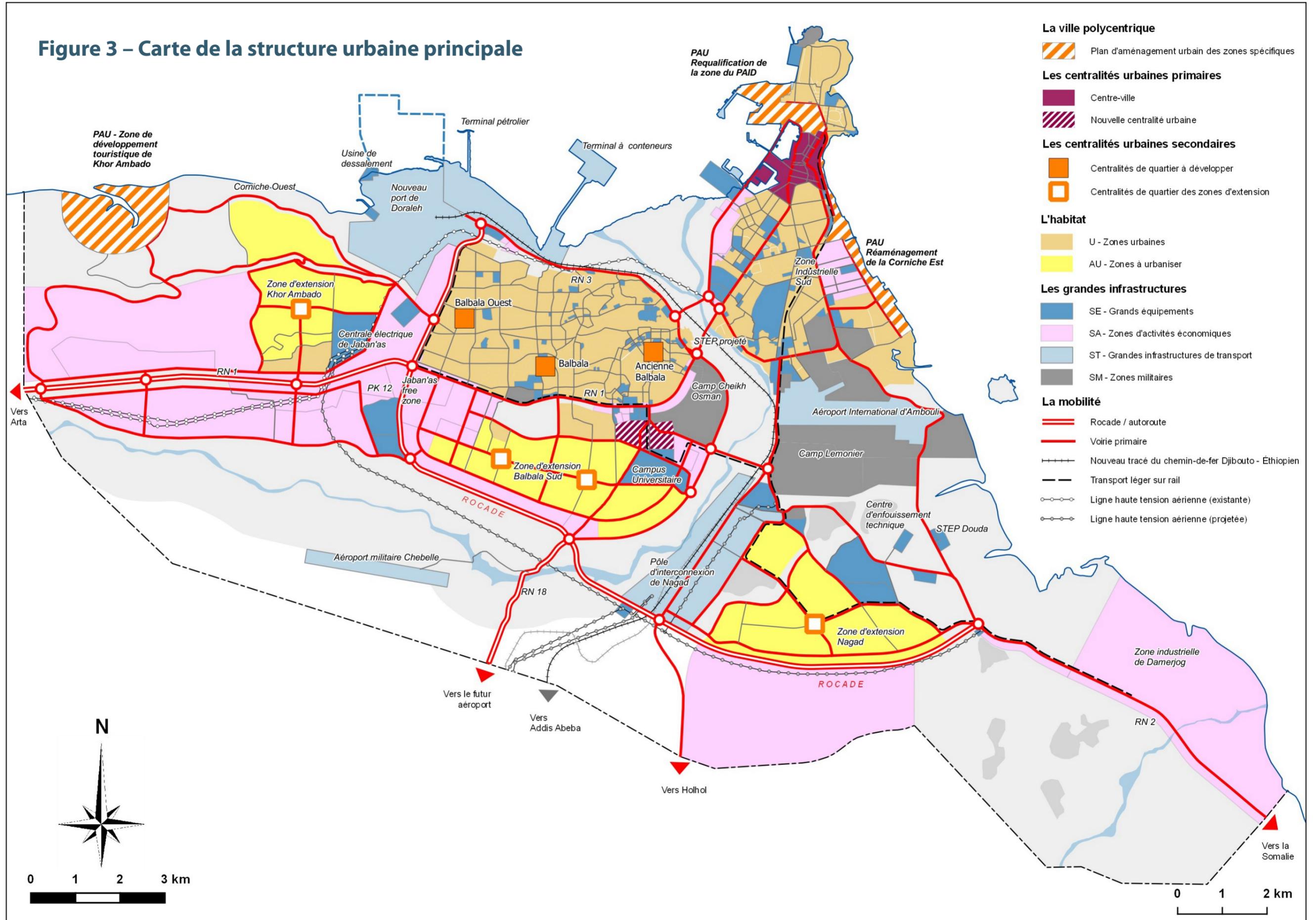
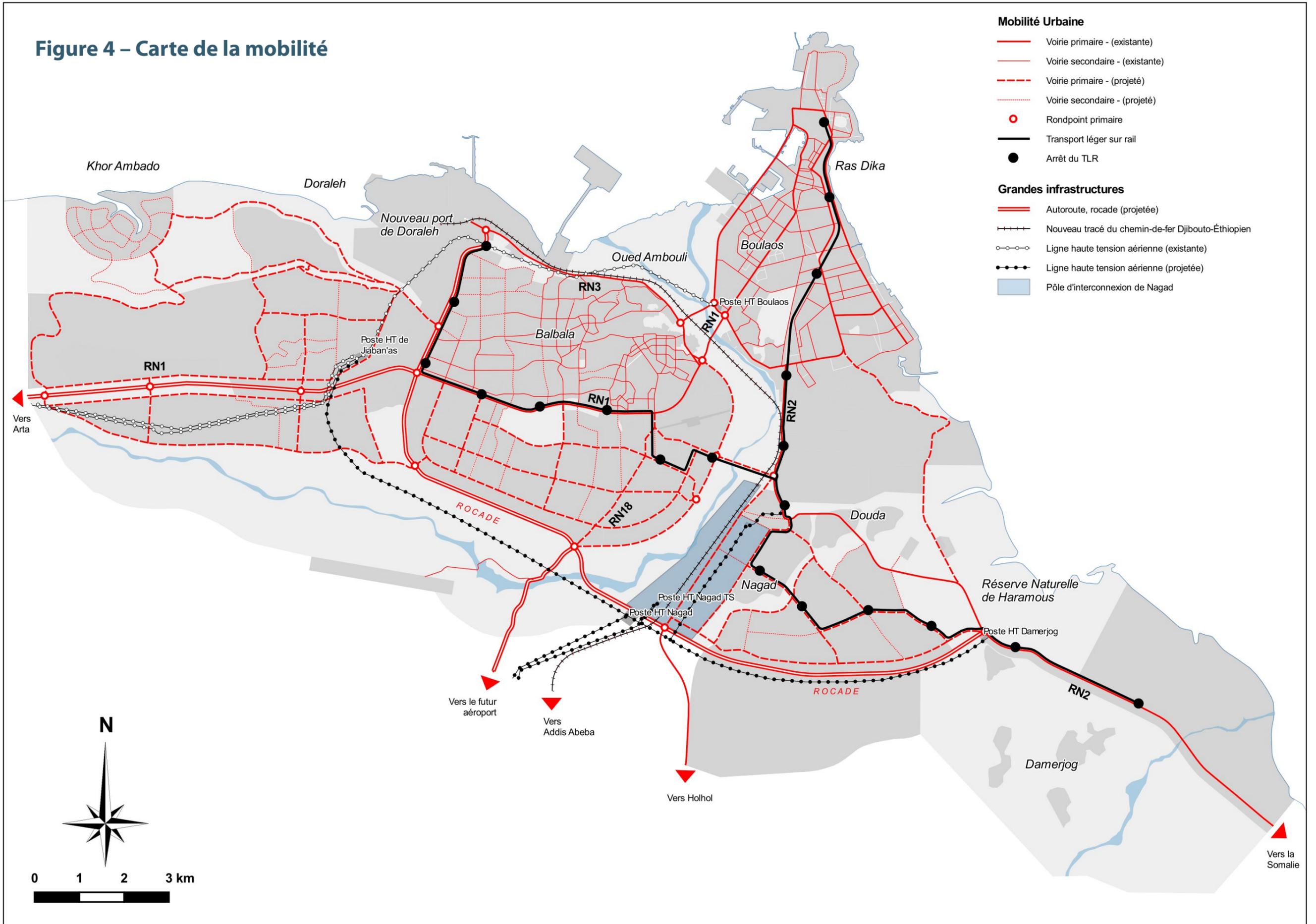


Figure 4 – Carte de la mobilité



3.2 La mobilité

Maîtriser les grandes axes de la mobilité

Les grandes infrastructures économiques, dont les impacts sur l'occupation des sols sont remarquables, ont des rayons d'influence qui vont au-delà de la ville de Djibouti. Il s'agit pour la majorité d'infrastructures de niveau national voire sous-régional qui occupent de vastes espaces urbains et imposent des servitudes importantes. Elles ont pour la plupart de grandes portées économiques car les activités qu'elles génèrent participent au développement économique du pays tout entier.

Comme la croissance urbaine future de Djibouti se fera autour de ces grandes infrastructures localisées pour la plupart sur les côtes Ouest et Est, des liaisons routières rapides entre ces deux côtes doivent être réalisées pour faciliter les échanges et les déplacements des biens et des personnes. Pour ce faire, le SDAU propose la construction d'une **nouvelle Rocade** (emprise 50 m). En plus de la rocade, il est prévu une reconfiguration des grands axes routiers nationaux (RN1, RN2 et RN3). Ils devront être transformés en autoroutes avec des possibilités de développer sur leurs abords d'intenses activités économiques, dont les commerces et les zones logistiques.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le nouveau tracé du chemin de fer Djibouto – Éthiopien assurera les liaisons entre l'Éthiopie et le nouveau Port de Doraleh, en récupérant une partie consistante du trafic marchandises.

Mailler le réseau routier en cohérence avec l'organisation polycentrique de la ville

Dans le cadre du SDAU le réseau routier urbain sera consolidé avec la création de grandes voies (rocade), l'élargissement des voies existantes et la création de voies de désenclavement pour les zones difficilement accessibles et qui seront ouvertes à l'urbanisation.

La principale voie à créer est une rocade (16,5 km et 50 m d'emprise) reliant la RN1 (vers Éthiopie) et la RN2 (vers Somalie), pour faciliter les connexions Est-Ouest. Toutes les intersections de la rocade avec les autres voies primaires sont prévues soit par des ronds-points soit par des échangeurs. La traversée de l'Oued d'Ambouli par la Rcade se fera par un ouvrage de franchissement (Pont). Par contre avec le chemin de fer, il est proposé un passage à niveau supérieur des rails.

Pour assurer la continuité et faciliter le trafic commercial, les principales voies qui se connectent à la ro-

cade, la RN1, la Voie 19 (vers Doraleh), la RN2, et la route qui dessert le futur aéroport de Chebelley seront progressivement transformées en autoroutes.

Dans la partie Ouest de la ville sont prévues deux voies primaires longitudinales au Nord et au Sud de la RN1 : la première connecte la RN1, le pôle touristique de Khor Ambado, le Port de Doraleh et la « Voie 19 » (partialement utilisant l'emprise de la piste de Khor Ambado) et la deuxième, se développe le long du Oued Ambouli et croise la rocade dans la zone du cimetière de PK12. À partir de ces voies va se développer le réseau des voies primaires transversales qui vont desservir les activités économiques, les futures zones d'habitat de Khor Ambado et ses espaces centraux.

Dans la zone de Balbala Sud une voie primaire, qui contourne la nouvelle extension de la ville, est prévue pour protéger les zones d'habitat du trafic vers la Presqu'île. Elle part du croisement de la rocade avec la RN5, contourne l'Oued Ambouli, et rencontre la RN1 en proximité de la caserne Cheik Osman. Des voies primaires traverseront aussi l'extension de Balbala Sud pour mieux structurer la nouvelle centralité urbaine de Balbala et les centralités de quartier. Les plans d'aménagement fixeront les tracés définitifs.

Vers Nagad, l'aménagement de la voirie primaire prévoit une rectification du tracé de la route qui côtoie la zone affectée à la nouvelle gare de Nagad. Cette voie reliera l'académie de Police à la rocade. Le SDAU prévoit l'aménagement du tracé urbain de la RN2 sur le tronçon reliant l'académie de police à la Rcade vers Damerjog. Un réseau de voies primaires traversera la zone d'extension de l'habitat de Nagad et sa centralité de quartier. Ce réseau servira de support pour le passage du Transport Léger sur Rail (TLR). Enfin, une autre voie contournant l'Aéroport Ambouli et le Camp Lemonnier reliera la Corniche Est à la route de Loyada, en côtoyant la réserve naturelle d'Haramous. Doter la ville d'un réseau de transport urbain

Dans la perspective d'un développement économique soutenu et durable, il est primordial d'anticiper sur les questions de mobilité qui vont inéluctablement se poser. Un renforcement du réseau actuel de transport en commun par le développement de nouveaux modes de déplacement s'impose. Le SDAU prévoit la mise en œuvre d'un système de transport léger sur rail (TLR) sur une longueur maximale de 42 km, qui utilisera, en zone urbaine, l'emprise de l'ancien chemin de fer.

Il sera important également d'assurer les échanges multimodaux du transport passager, entre transport ferroviaire, routier et aérien.

3.3 L'habitat et les services urbains de proximité

CONDUIRE UNE POLITIQUE DE L'HABITAT

La question de l'habitat en général et du logement en particulier reste une préoccupation pour le développement futur de la ville (Vision 2035, « Développer une politique de logement adapté à l'environnement socioculturel national »). Avec le développement des grands projets économiques, la ville sera confrontée à une forte pression foncière et à un accroissement de la demande de logement.

En matière d'habitat, le SDAU propose la densification et/ou la réhabilitation de l'habitat existant, la résorption de l'habitat insalubre et le passage de l'habitat individuel à l'habitat collectif, avec pour objectif d'atteindre une densité d'environ 200 hab/ha. Les prescriptions du SDAU intègrent les nombreux coups partis présents sur le territoire.

Les mesures de ces prévisions sont :

- l'ouverture à l'urbanisation d'environ 1 900 ha de terres soit environ 120 ha supplémentaires par an ;
- la requalification des quartiers existants d'environ 680 ha à travers des opérations de construction des terrains vides, de remembrement urbain, de lotissement et de réhabilitation ;
- la restructuration ou la rénovation de l'habitat informel sur environ 350 ha ;
- les coups partis occupent une surface d'environ 570 ha.

PRÉVOIR DES ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

Quant aux équipements de proximité (santé, éducation, culture, cultes, marchands, sécurité, parcs publics, terrains de sport, etc.) ils intégreront le développement de nouveaux quartiers qui seront issus des opérations d'aménagement urbain (PAU, lotissements, rénovation urbaine, etc.), dans une mesure d'environ 25 % des zones à urbaniser. Ils seront disposés, selon les nécessités spécifiques, soit dans les centralités de quartier soit dans les zones d'habitat.

Dans les quartiers anciens, la mise à niveau des équipements de proximité devra nécessairement se faire soit à travers l'utilisation d'espaces interstitiels non bâtis, soit dans le cadre d'opérations d'ensemble capables de dégager les réserves foncières nécessaires. Les parcs publics et espaces paysagers seront disposés dans les nouvelles zones d'urbanisation. Ceux déjà existants seront conservés. En général, dans les zones urbanisées, il s'agit de préserver les jardins exis-

tantes, de réhabiliter les anciens espaces paysagers laissés à l'abandon et d'en créer d'autres à l'intérieur des quartiers sur les espaces interstitiels non bâtis ou inconstructibles.

3.4 L'environnement et la résilience urbaine

PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

Pour mieux atteindre ses objectifs de durabilité, l'étude du SDAU a été accompagnée par une évaluation environnementale stratégique (EES), ce qui a permis l'intégration d'un ensemble coordonné de mesures de protection et de sauvegarde afin de pallier les effets négatifs du SDAU et d'augmenter ses impacts positifs.

La question fondamentale était de maîtriser tous les enjeux environnementaux posés par les grands projets.

Pour ce faire, le SDAU a préconisé la création de grandes zones écologiques, pour assurer une préservation du milieu urbain. Particulièrement le lit major et mineur de l'Oued Ambouli, en tant que zones inconstructibles, garantissent une vaste zone naturelle entre l'Est et l'Ouest de la ville.

En plus, dans la zone Est, l'endroit le plus vert de Djibouti, grâce au réseau hydrographique, les affectations de sols ont été réalisées dans l'esprit de limiter au maximum la destruction de la végétation. On trouve ainsi tout autour de la réserve naturelle de Haramous, des zones agricoles, agro-pastorales, des villages, des zones naturelles.

Dans l'optique de préserver l'environnement le SDAU a prévu des espaces de protections spécifiques, qui ont pris en compte, entre autres, les risques naturels, le sol, l'eau, les milieux naturels, la biodiversité et le patrimoine bâti.

Protection de la zone à haute valeur patrimoniale de la presqu'île.

Cette zone est un espace historique sensible, qui a déjà fait l'objet d'étude « Programme d'études sur la préservation du patrimoine architectural et urbain du centre-ville de Djibouti » (ADETIP 2007) dont les résultats ont été intégrés au SDAU. Dans cette zone, toute démolition de bâtiments existants est interdite. Les travaux de restauration du patrimoine ancien répertorié et des bâtiments d'intérêt architectural ou patrimonial devront reprendre les matériaux et les aspects d'origine desdits bâtiments au contemporain de sa datation, dans le respect de leur architecture.

Protection des oueds. La zone riparienne est la zone recouverte de végétation qui longe un cours d'eau. Cette bande est une zone tampon entre le cours d'eau et les terres environnantes. Cette zone joue un rôle important de filtre biologique et de lutte contre l'érosion des sols. Afin de préserver cette zone riparienne, à l'intérieur du lit des oueds et dans une bande de 30 m de chaque côté des rives des oueds, toute activité ou construction est interdite (zone *non aedificandi*). Cette prescription peut être dérogée seulement dans les zones urbaines de forte densité d'habitant où les oueds pourront être canalisés avec une évaluation de la crue sur une période de retour de 50 ans.

Protection du littoral. Pour préserver le littoral de l'érosion, dans certaines zones, une bande à partir du rivage marin, dont la largeur, variable par rapport à la morphologie, est précisée dans les documents graphiques, toute activité ou construction est interdite (zone *non aedificandi*).

Protection de l'Oued Ambouli. Dans le lit mineur et le lit majeur de l'Oued d'Ambouli, toute activité ou construction est interdite (zone *non aedificandi*). Dans une bande de chaque côté des rives de l'Oued d'Ambouli, dont la largeur, variable par rapport à la morphologie, est précisée dans les documents graphiques, les activités et construction sont autorisées sous certaines conditions précisées par le règlement du SDAU.

Protection de la mangrove. La continuité du milieu humide de type mangrove doit être assurée pour préserver la biodiversité de ce milieu. Toute activité ou construction qui pourrait dégrader la mangrove ou produire une rupture de la continuité de la mangrove le long du littoral est interdite.

Protection de la Réserve naturelle de Haramous. L'aire marine protégée d'Haramous est répertoriée dans la convention internationale de Ramsar (convention relative aux zones humides d'importance internationale) dont la République de Djibouti est signataire.

Protection des cimetières. Une zone classée non constructible de 35 m est délimitée autour des cimetières.

Protection des champs captants. Les champs captants de l'ONEAD seront protégés de la manière suivante :

- réalisation d'une clôture en mur dans un rayon de 10 mètres autour du champ captant ;
- un périmètre de protection de 150 mètres pour les

activités susceptible de provoquer une pollution y compris l'assainissement individuel (puits perdus, etc.). ;

- un périmètre de protection de 250 mètres contre les polluants persistants.

MAÎTRISER LA QUESTION DE L'EAU

L'approvisionnement en eau potable. Le réseau d'eau potable est insuffisant pour alimenter les zones urbanisées actuelles. Pourtant des interventions pour étendre et renforcer le réseau sont considérées comme urgentes. Dans la perspective du développement urbain lié à la mise en œuvre du SDAU, il est proposé des actions visant l'extension du réseau aux zones Est (zone d'activités de Khor Ambado) et Sud – Ouest (zone d'activités de Damerjog).

Les besoins en eau potable ont été évalués à l'horizon 2028 en utilisant les données des consommations individuelles et de la composition de la demande globale par le Plan Directeur d'Alimentation en Eau Potable de la Ville de Djibouti (Tecsult 2007). En considérant la croissance urbaine prévue, on arrive à un volume maximum de consommation d'eau de 31,78 m³/an/personne. Sur la base des projets et accords actuellement en cours, les prévisions d'approvisionnement d'eau sont d'une disponibilité maximale de 53,3 millions m³/an (10 millions par les forages ONEAD, 36 millions à travers l'adduction à partir de l'Éthiopie et 7,3 millions par désalinisation).

L'alimentation en eau est donc suffisante pour répondre aux besoins croissants de la ville et pourra également permettre une augmentation de la disponibilité de l'eau par habitant, soumis aux conditions suivantes :

- la production des champs captant ONEAD ne sera pas mise en danger par des menaces environnementales, ce qui a été pris en compte par la réglementation du SDAU ;
- les projets d'alimentation en eau potable à partir de l'Éthiopie et de dessalinisation de l'eau de mer seront réalisés.

De toutes les façons, il est souhaitable d'approfondir les réflexions sur les options de l'utilisation en ville des apports d'eau superficielle de l'Oued d'Ambouli et de l'extension des prélèvements aux autres aquifères du pays.

L'assainissement. Actuellement 80 % des ménages de la ville n'a pas accès au réseau collectif d'assainissement des eaux usées. L'assainissement de cette frange importante de la population se fait par le biais des fosses septiques et puits perdus. Cela a pour

conséquence une dégradation de l'environnement dans la ville basse, là où la densité résidentielle est la plus forte et la nappe phréatique la plus superficielle. Cette dernière est en proie à diverses formes de contamination, qui la rend impropre à la consommation.

L'État vient de réaliser une station d'épuration pour 40 000 habitants dans la zone de Douda, avec un traitement biologique tertiaire qui permet d'utiliser les effluents pour l'irrigation des terres agricoles. Cette usine, dont la construction est achevée depuis septembre 2012, n'est pas encore en fonction. Elle a une capacité de traiter plus du 50 % de l'eau du réseau d'assainissement de la Capitale.

Dans le cadre de croissance prévue par le SDAU, deux sites pour la construction de nouvelles stations d'épurations ont été réservés.

Eaux pluviales. Actuellement le système de drainage des eaux pluviales de la ville est très déficitaire. Le principal problème pour l'évacuation des eaux pluviales se réfère aux inondations provoquées par la crue de l'Oued d'Ambouli lors des grandes averses, qui font en général de nombreuses victimes au sein des populations. À l'occasion du dernier événement, le barrage en pierre qui avait été réalisé sur la rive droite de l'oued d'Ambouli, pour protéger les quartiers de la ville historique, a fonctionné et l'inondation a été limitée aux quartiers en amont du barrage.

Dans les années à venir, il faudra achever l'endiguement de l'Oued d'Ambouli sur la rive gauche et réaliser toutes les canalisations nécessaires au fonctionnement des nouvelles zones d'urbanisation.

PROMOUVOIR L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE

La ville de Djibouti est approvisionnée en partie en légumes frais grâce à quelques poches d'activités agricoles périurbaines observables autour des différents oueds ou à la lisière des poches villageoises de la périphérie urbaine. Bien que la part des produits de cette agriculture sur les marchés locaux soit relativement négligeable (la grande partie des produits agricoles vient d'Éthiopie), cette activité agricole occupe néanmoins une frange non négligeable de la population qui lutte pour sortir de la pauvreté. De même, les produits issus de cette agriculture permettent aux populations pauvres de pouvoir s'offrir des aliments frais à moindre coût. Enfin, cette agriculture participe à la protection des oueds en fixant les sols et surtout à verdir l'espace urbain, donc à créer des paysages dans la ville.

Le SDAU propose des zones réservées à l'agriculture (zones EA) sur 2 600 ha environ, situées à la périphérie urbaine non touchée par les sites des grands projets d'infrastructures et celles localisées autour des enclaves villageoises.

Figure 5 – Carte de l'habitat

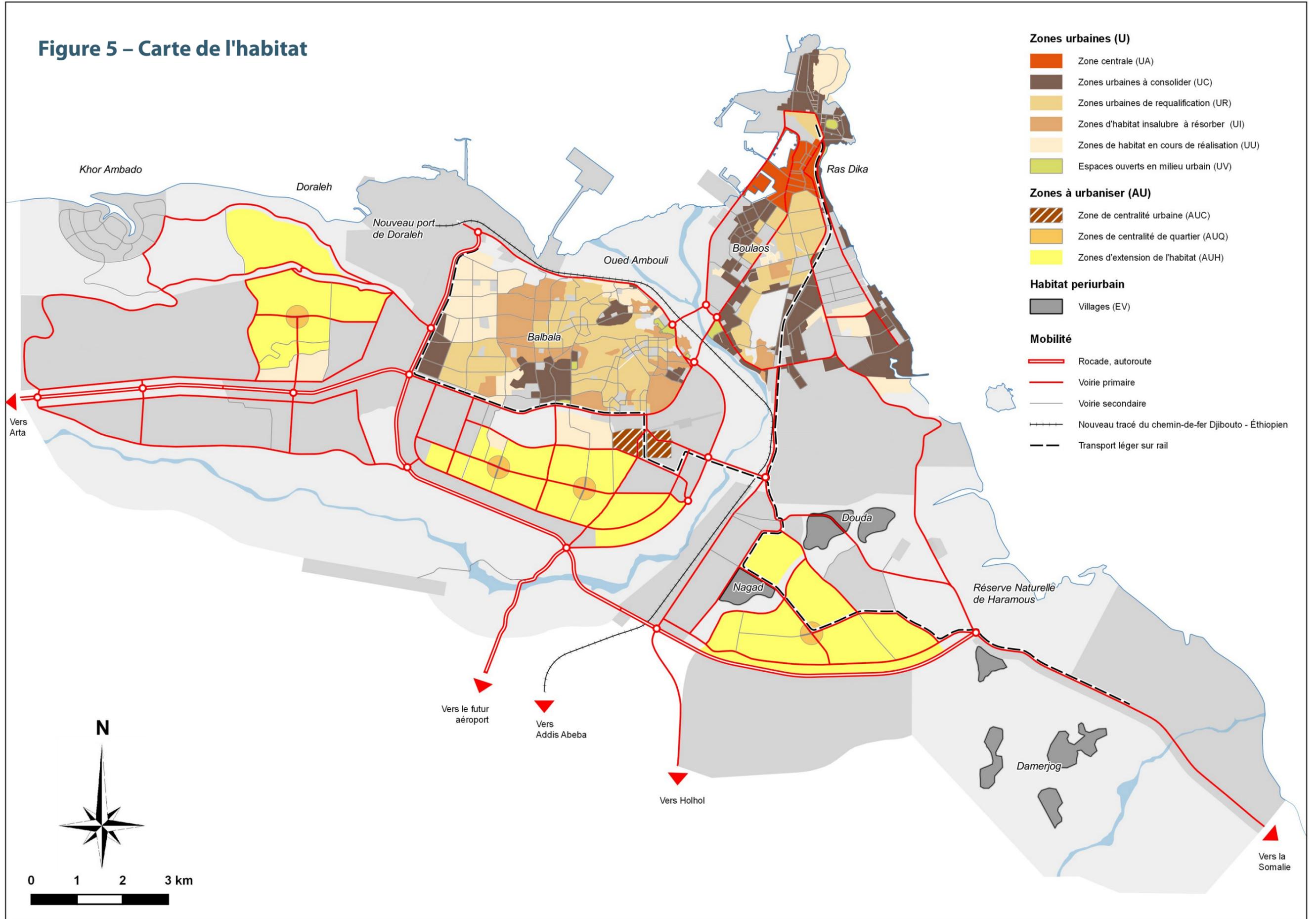
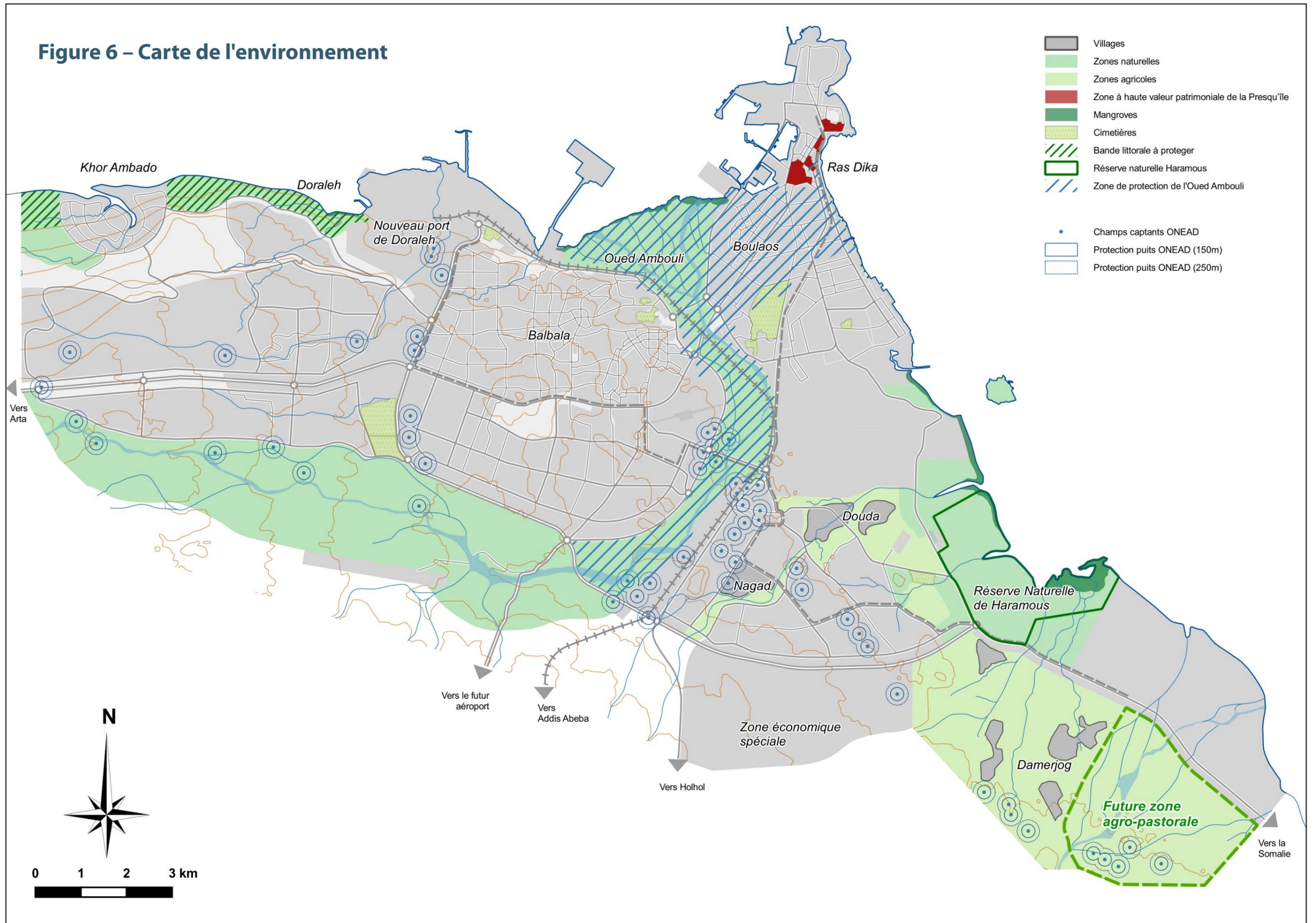


Figure 6 – Carte de l'environnement



4. L'organisation du territoire

4.1 L'organisation du territoire en zones

Le territoire couvert par le SDAU est divisé en cinq grandes familles de zones.

Zones urbaines (U). Elles correspondent aux espaces déjà urbanisés, y compris l'habitat informel, et aux espaces dans lesquels les capacités des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions.

Zones à urbaniser (AU). Elles correspondent aux espaces ouverts à l'urbanisation, soit par une opération d'aménagement d'ensemble soit par application directe des orientations du SDAU.

Zones spéciales (S). Elles correspondent aux espaces ayant un caractère spécifique d'aménagement ou d'équipement, lié à des objectifs de développement économique ou social.

Zones à caractère environnemental (E). Elles correspondent aux espaces naturels et agricoles à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et de la qualité des sites des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue écologique.

Autres types des zones (Z). Elles correspondent aux espaces destinés aux réserves foncières et aux zones inconstructibles.

4.1.1 Zones urbaines (U)

Les zones urbaines comprennent les espaces actuellement urbanisés constitués d'habitat, de services, de commerces et d'équipements. Elles se trouvent surtout dans la Presqu'île et à Balbala. Elles comprennent six types de zones, pour lesquelles s'appliquent des dispositions particulières.

- **Zone centrale (UA).** Cette zone couvre les espaces urbains à caractère central, bien structurés et équipés, à forte densité de bâti, localisés entre les quar-

tiers anciens au Sud et l'ancienne gare du Chemin de Fer au Nord, axée sur le Boulevard de la République et la Place du 27 Juin, destinée principalement aux activités tertiaires (dont l'administration publique, les commerces, le tourisme, les banques, etc.) ainsi qu'à l'habitat. Il s'agit de la centralité urbaine primaire de Djibouti.

Zones urbaines à consolider (UC). Ces zones couvrent les espaces urbains suffisamment structurés de la Presqu'île et de Balbala, destinées principalement à l'habitat ainsi qu'aux commerces et aux équipements. Elles sont destinées à la consolidation du tissu urbain existant et au comblement des terrains vides.

Zones de requalification urbaine (UR). Ces zones couvrent les extensions des zones centrales, notamment les espaces urbains des quartiers anciens et de Balbala, destinés principalement à l'habitat ainsi qu'aux équipements. Elles doivent faire l'objet d'opérations de réhabilitation urbaine ou de renouvellement urbain dans le but soit de densifier les espaces et quartiers soit d'améliorer la qualité des immeubles, des habitations et des espaces ouvertes à travers une mutation du tissu urbain existant.

Zones d'habitat insalubre à résorber (UI). Ces zones couvrent les espaces urbains caractérisés par une structuration insuffisante et/ou par la précarité de l'habitat. Elles sont situées à Balbala et sur la rive droite de l'Oued Ambouli. Ces zones doivent faire l'objet d'opérations de restructuration ou de rénovation urbaine dont l'objectif sera de les densifier, de les doter en équipements et services de base, de structurer la voirie et d'aider les populations à avoir accès à la propriété foncière.

Zones en cours de réalisation (UU). Sont les « coups partis », c'est-à-dire les zones pour lesquelles existent des plans d'aménagement ou de lotissement déjà approuvés et en cours de réalisation.

Espaces ouverts en milieu urbain (UV). Sont les espaces existants, telles que précisées dans les docu-

ments graphiques, destinés aux jardins et espaces publics, aux aménagements paysagers, aux parcs urbains, aux plages et qui font l'objet de protection environnementale.

4.1.2 Zones à urbaniser (AU)

Il s'agit des espaces destinés à être ouverts à l'urbanisation ou qui peuvent être urbanisés soit par une opération d'aménagement d'ensemble soit par application des orientations du SDAU. Elles comprennent trois types de zones.

Zones d'Extension de l'habitat (AUH). Ces zones sont destinées au développement des espaces urbains, principalement pour l'habitat ainsi que pour les équipements de proximité et les espaces verts urbains y afférent et les activités compatibles avec celui-ci. Dans ces zones, l'urbanisation se fera principalement dans le cadre d'opérations ou de projets d'ensemble.

Zone de centralité urbaine (AUC). Elles sont les zones destinées à se configurer comme des « centralités urbaines », voire les nœuds urbains où les flux, les relations et les échanges sont caractérisés par leur intensité. Dans ces zones les occupations de sol admises sont les bâtiments et immeubles à usage administratif, de bureaux, services et commerce, d'hébergement hôtelier et d'habitations de standing.

Zones de centralité de quartier (AUQ). Elles sont les zones destinées à se configurer comme des « centralités secondaires, de quartier ». Dans ces zones les occupations de sol admises sont les bâtiments et immeubles à usage d'équipements de quartier, de bureaux et de services, de commerce et les habitations de haut et moyen standing.

4.1.3 Zones spéciales (S)

Elles correspondent aux zones ayant un caractère spécifique d'aménagement, lié à des objectifs de développement économique ou social. Elles comprennent quatre catégories de zones, pour lesquelles s'appliquent des dispositions particulières :

- les zones d'équipements **(SE)** ;
- les zones d'activités économiques **(SA)** ;
- les zones des grandes infrastructures de transport **(ST)** ;
- les zones militaires **(SM)**.

ZONES D'ÉQUIPEMENT (SE)

Zones d'équipements à l'échelle urbaine (SEU). Il s'agit des zones affectées aux équipements de type primaire, existants ou projetés, de nature publique ou privée, qui grâce à leur extension constituent un tissu bâti différent de celui de l'habitat.

Zones d'équipements spéciaux (SES). Elles concernent les zones réservées exclusivement aux emprises des bâtiments ou installations techniques conçues spécialement pour le fonctionnement des réseaux ou des services urbains.

Cimetières (SEC). Ce sont les zones affectées exclusivement aux inhumations des corps.

ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (SA)

Zones industrielles existantes (SA1). Elles sont relatives aux zones majoritairement affectées aux activités économiques, logistiques, industrielles et commerciales existantes, complétées le cas échéant d'équipements publics.

Zones d'artisanat et petite industrie (SAP). Elles concernent les zones, placées à proximité de l'habitat, qui comprennent les terrains à vocation principale d'accueil d'activités économiques (petites industries et artisanat) non polluantes et à haute densité d'emplois. Toute activité installée dans cette zone doit assurer une densité d'occupation minimale de 40 emplois permanents par hectare.

Zones franches (SAF). Les zones franches sont des espaces spécifiques destinés à accueillir des activités de type industriel et commercial bénéficiant d'avantages fiscaux et douaniers.

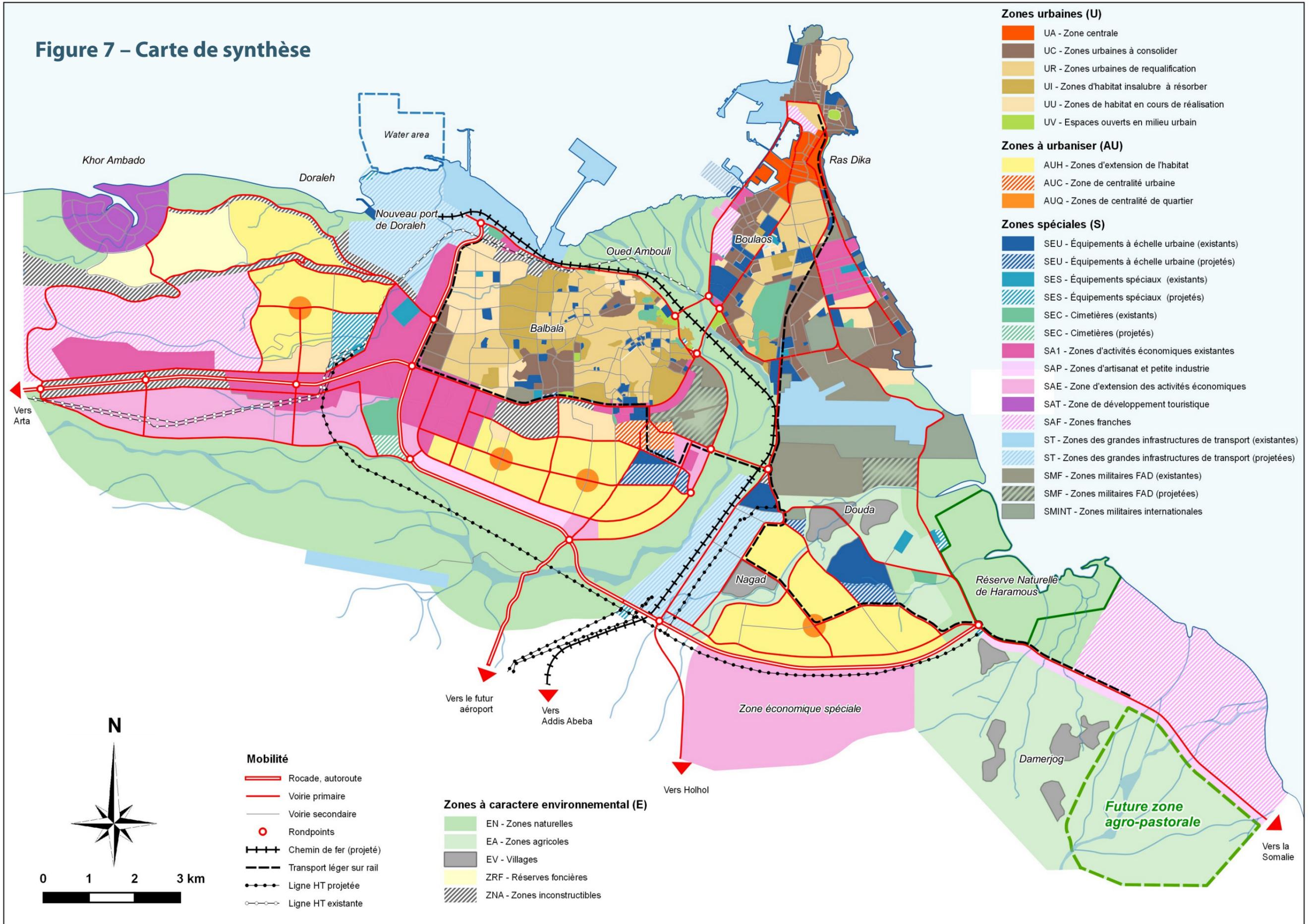
Zone d'extension des activités économiques (SAE). Ces zones sont destinées à l'accueil d'activités économiques de grande dimension, notamment les activités industrielles, les zones franches et les zones logistiques.

Zone de développement touristique (SAT) de Khor Ambado. Cette zone est destinée au développement des activités touristiques (usage mixte hébergement, habitat provisoire, tourisme, équipement, commerce et protection environnementale) dans le cadre d'un plan d'aménagement unitaire d'ensemble.

ZONES DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (ST)

Les **ST** sont les zones affectées aux grandes infrastructures économiques de transport, notamment les zones portuaires, les zones aéroportuaires et les zones de transport intermodal.

Figure 7 – Carte de synthèse



ZONES MILITAIRES (SM)

Zones militaires FAD (SMF). Elles sont les zones réservées aux emprises des constructions et équipements appartenant à l'autorité militaire des FAD.

Zones militaires Internationales (SMINT). Elles concernent les espaces urbains réservés aux emprises des constructions et équipements des établissements militaires étrangers sur la base d'accords intergouvernementaux.

4.1.4 Zones à caractère environnemental (E)

Elles correspondent aux zones naturelles et agricoles à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et de la qualité des sites des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue environnemental. Elles comprennent trois types de zones.

Les zones naturelles (EN), qui correspondent aux espaces et sites à protéger en raison de la sensibilité des milieux et/ou de la qualité des paysages naturels, boisés ou agricoles. Elles sont en particulier : la Réserve naturelle de Haramous ; la zone côtière de Khor Ambado ; la plage de la Siesta ; et le corridor vert de l'Oued d'Ambouli (bassin versant). Ces zones sont en général des espaces inconstructibles.

Les zones agricoles (EA) sont constituées de l'ensemble des lopins de terres situés dans la zone périurbaine, utilisés pour les cultures maraîchères et l'élevage traditionnel (voir aussi Vision 2035, «Agriculture et élevage»). Ces espaces sont localisés au Sud-Est, particulièrement le long des oueds, là où les conditions sont plus favorables à l'agriculture (dont le ter-

rain de 300 ha à proximité du village de Damerjog, identifié pour la réalisation d'une zone agro-pastorale). Ces zones sont déclarées inconstructibles tant que la conservation des espaces agricoles est nécessaire à l'approvisionnement des populations en produits agricoles frais. Dans les zones **EA** ne sont admis que les aménagements liés à l'activité agricole et à l'élevage ainsi que les habitations, enclos destinés aux personnes pratiquant sur site les activités agricoles.

Les villages (EV). Le village est par définition un établissement humain en milieu rural. Dans le cas de la ville de Djibouti, les poches villageoises sont des espaces ruraux rattrapés par l'avancée de l'urbanisation. Elles constituent donc des établissements humains de nature agricole qui comprennent des services de base et des champs agricoles de dimension familiale dont il faut protéger car cette agriculture périurbaine nourrit la ville de Djibouti.

4.1.5 Autres types de zones (Z)

Elles correspondent aux espaces destinés aux réserves foncières et aux zones inconstructibles.

Les zones de réserve foncières (ZRF) concernent les espaces comprenant les terrains insuffisamment équipés, qui pourront servir ultérieurement à l'extension urbaine, de manière totale ou partielle, par modification ou révision du SDAU. Ces terrains sont déclarés inconstructibles (*non aedificandi*) dans le cadre du SDAU.

Les zones inconstructibles (ZNA) comprennent les terrains qui présentent soit des servitudes particulières soit des contraintes morphologiques qui ne permettent pas leur occupation par du bâti, les rendant ainsi inconstructibles ou *non aedificandi*.

4.2 L'organisation du territoire en secteurs urbains

Pour une meilleure organisation du schéma directeur, le territoire urbain a été découpé en cinq secteurs urbains parmi lesquels quatre ont un caractère homo-

gène avec chacun des objectifs de développement spatial alors que le cinquième est un corridor écologique de protection environnementale.

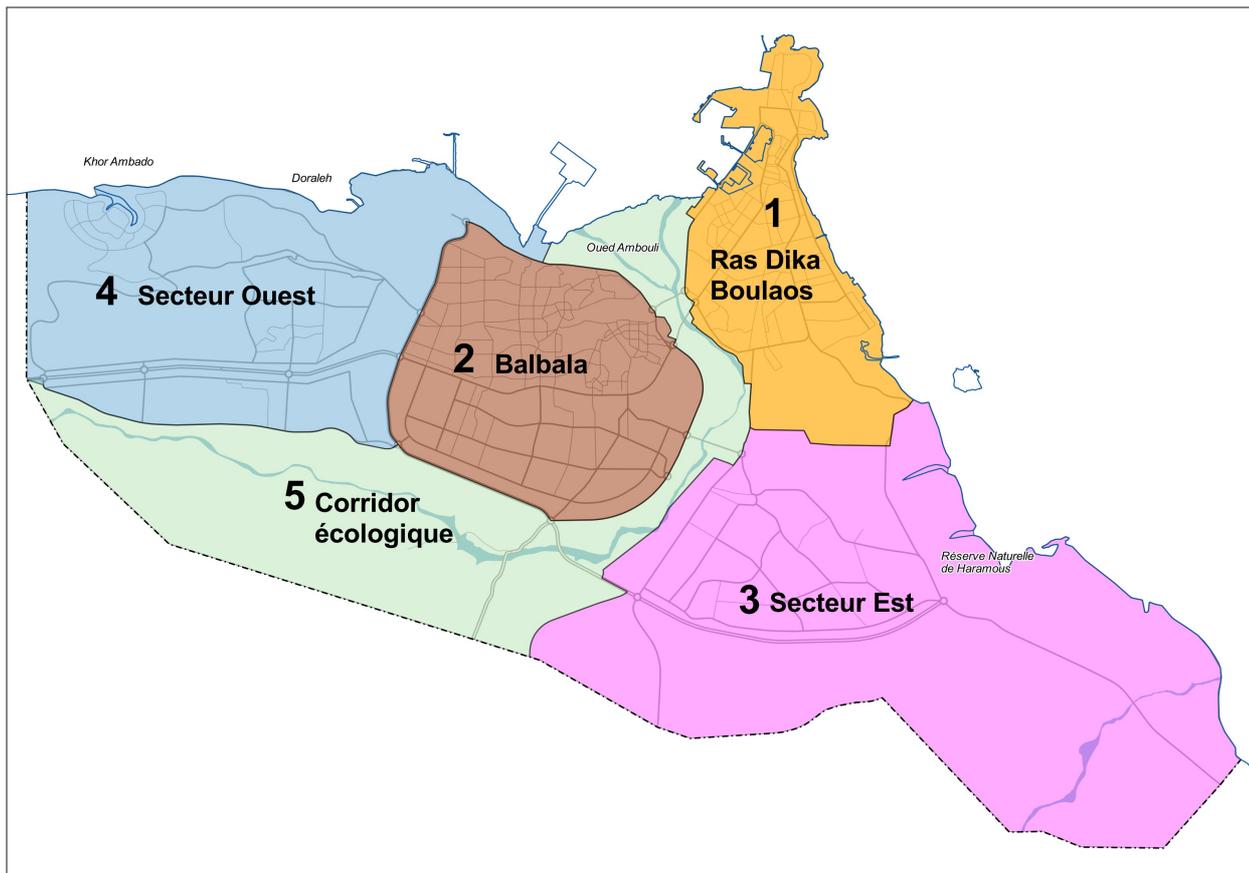


Figure 8 – Carte du découpage par secteur urbain

4.2.1 Secteur urbain 1 : Ras-Dika et Boulaos

2. Ce secteur comprend les plateaux du Héron, du Serpent et du Marabout, les Anciens Quartiers (1 à 7 bis), Ambouli et Djebel, jusqu'à l'aéroport international d'Ambouli inclus.

Le secteur urbain couvre une aire estimée à 2 670 ha environ.

Vocations du secteur

- Consolider et renforcer l'existant.
- Création de nouveaux centres d'échanges et de rencontres économiques.

- Préservation du patrimoine historique.

Orientations spécifiques du SDAU

- Pôle économique, administratif et port de plaisance sur l'actuel site du PAID et sur les friches des chemins de fer : ce pôle, qui s'étend sur 100 ha environ, devra comprendre un petit parc d'exposition, des salles de conférences, des hôtels de luxe, des immeubles de bureau, des habitations de standing. Les ouvrages du port seront réaménagés pour en faire un port de plaisance.
- Pôle touristique et de loisirs sur la Corniche Est : réaffectation des terrains, occupés actuellement par les camps militaires et la prison civile ainsi que

quelques administrations sur la côte Est pour en faire des zones d'implantation d'hôtels et d'activités de loisirs ainsi que des activités économiques à forte valeur ajoutée (centres commerciaux, restaurants, etc.).

- Préservation et modernisation du centre historique : préserver le patrimoine historique et y implanter des activités tertiaires modernes (bureaux, commerce, banques, assurances, etc.).
- Utilisation de l'emprise de l'ancien tracé du chemin de fer Djibouto – Éthiopien à abandonner pour développer un réseau de transport léger sur rail (TLR).
- Élargissement du tronçon de la corniche qui contourne l'aéroport d'Ambouli pour se connecter à la route de Somalie.

4.2.2 Secteur urbain 2 : Balbala

Il comprend la Commune de Balbala au Nord de la RN1 et la zone de croissance de la ville, au Sud de Balbala, entre la RN1 et la nouvelle rocade.

Le secteur urbain couvre une aire estimée à 3 500 ha environ

Vocation du secteur

- Deuxième centralité urbaine de la ville.
- Rénovation urbaine.
- Principale zone destinée à l'urbanisation future (habitat, équipements et petites activités économiques non polluantes).
- Campus universitaire et pôle culturel.

Orientations spécifiques du SDAU

- Développement d'une nouvelle centralité urbaine primaire autour d'un pôle universitaire et technologique (centre administratif, commercial, intellectuel, habitat et activités tertiaires).
- Densification urbaine (zones UR) et résorption de l'habitat précaire (zones UI) de la commune de Balbala.
- Zone de croissance urbaine vers Sud sur environ 590 ha comprenant des zones d'habitat intégrant des espaces verts urbains et des équipements de proximité (zones AUH).
- Création de nouvelles centralités urbaines de quartier, qui accueilleront des services administratifs, de l'habitat de haut et moyen standing, des bureaux, des commerces et des équipements secondaires (zones AUQ).
- Création de artisanales et de petites industries non

polluantes à haute densité d'emploi (zones SAP).

- L'accessibilité par le TLR et la rocade Est-Ouest.
- La nouvelle station d'épuration des eaux usées (STEP) à Doraleh.
- L'extension de la zone militaire de Camp Cheikh Osman.

4.2.3 Secteur urbain 3 : Secteur Est

Il comprend toute la partie au Sud de l'aéroport d'Ambouli limitée à l'Ouest par le nouveau tracé du chemin de fer en intégrant les zones de Douada – Damerjog – Loyada.

Le secteur urbain couvre une aire estimée à 8 990 ha environ.

Vocations du secteur

- Extension d'activités de grands projets structurants (grandes industries, ports) sur la côte Est.
- Emplacement du pôle d'interconnexion des transports terrestres (chemin-de-fer, TLR, rocade, gare ferroviaire, gare routière).
- Zone d'urbanisation (habitat, équipements et petites activités économiques non polluantes).
- Zone de protection agricole et environnementale (Réserve naturelle d'Haramous, zones agricoles et villages).

Orientations spécifiques du SDAU

- Implantation d'activités économiques (zone **SAE**) sur la côte (Fabtech, raffinerie, port pétrolier, port à bétail) sur une longueur de 6,7 km (1 150 ha environ) et au sud de la Rocade (1 000 ha environ).
- Emplacement du pôle d'interconnexion des transports terrestres (transport multimodal) : gare de chemin de fer de Nagad intégrant une grande gare routière et interurbaine.
- Zone de croissance urbaine vers Sud sur environ 704 ha comprenant des zones d'habitat intégrant des espaces verts urbains et des équipements de proximité (zones AUH).
- Création d'une nouvelle centralité de quartier qui accueillera des services administratifs, l'habitat de haut et moyen standing, des bureaux, des commerces et des équipements secondaires (zone AUQ).
- Création de zones d'artisanat et petite industrie non polluantes à haute densité d'emploi (zones SAP).

- Zone de villages (zones EV) et d'agriculture périurbaine (zones EA).
- Sauvegarde de la Réserve naturelle d'Haramous.
- Secteur traversé par la rocade Est–Ouest.
- L'accessibilité par le TLR.
- Un nouveau cimetière urbain.
- Le centre d'enfouissement technique (décharge publique) de Douda.
- La station d'épuration des eaux usées (STEP) de Douda.

4.2.4 Secteur urbain 4 : Secteur Ouest

Il comprend l'espace de croissance de la ville à l'Ouest de Balbala. Le secteur urbain couvre une aire estimée à 5 300 ha environ.

Vocations du secteur

- Développement des activités économiques notamment portuaires et logistiques.
- Extension d'activités économiques non polluantes.
- Développement des activités touristiques.
- Nouvelle zone de développement et d'extension de l'habitat et des activités.

Orientations spécifiques du SDAU

- Extension des infrastructures portuaires (zone ST) sur la côte Ouest: terminal pétrolier, port à conteneurs, port à marchandise, usine de dessalement) sur une longueur de 5 km.
- Aménagement de zones d'activités économiques (SAE) sur environ 1 500 ha.
- Un pôle touristique qui se développera autour de la plage de Khor Ambado sur 245 ha (zone SAT).
- Zone de croissance urbaine vers l'Ouest sur environ 575 ha comprenant des zones d'habitat organisées autour d'espaces verts urbains et d'équipements de proximité (zones AUH).

- Création d'une nouvelle centralité urbaine de quartier qui accueillera des services administratifs, de l'habitat économique et moyen standing, des bureaux, des commerces et des équipements secondaires (zone AUQ).
- Création de zones artisanales et de petites industries non polluantes à haut densité d'emploi (zones SAP).
- Secteur traversé par la rocade Est–Ouest.
- Une zone de protection environnementale le long de la côte.
- Extension du cimetière de PK12.
- Implantation des équipements techniques (centrale électrique, usine de dessalement, STEP).

4.2.5 Secteur urbain 5 : Couloir écologique

Les limites de ce secteur épousent les contours du bassin versant de l'Oued d'Ambouli séparant pratiquement la ville de Djibouti en deux. Le secteur urbain couvre une aire estimée à 5 030 ha environ

Vocations du secteur

- Zone d'oxygénation de la ville de Djibouti.
- Zone de protection et de préservation environnementale.

Orientations spécifiques du SDAU

- Aménagement du bassin versant de l'Oued Ambouli (construction de digues de protection).
- Aménagement d'espaces verts.
- Définition d'une zone de préservation agricole.
- Création d'un corridor vert autour de l'Oued d'Ambouli (bassin versant).
- Passage du nouveau chemin de fer.

Figure 9
Carte du secteur urbain 1 Ras-Dika et Boulaos

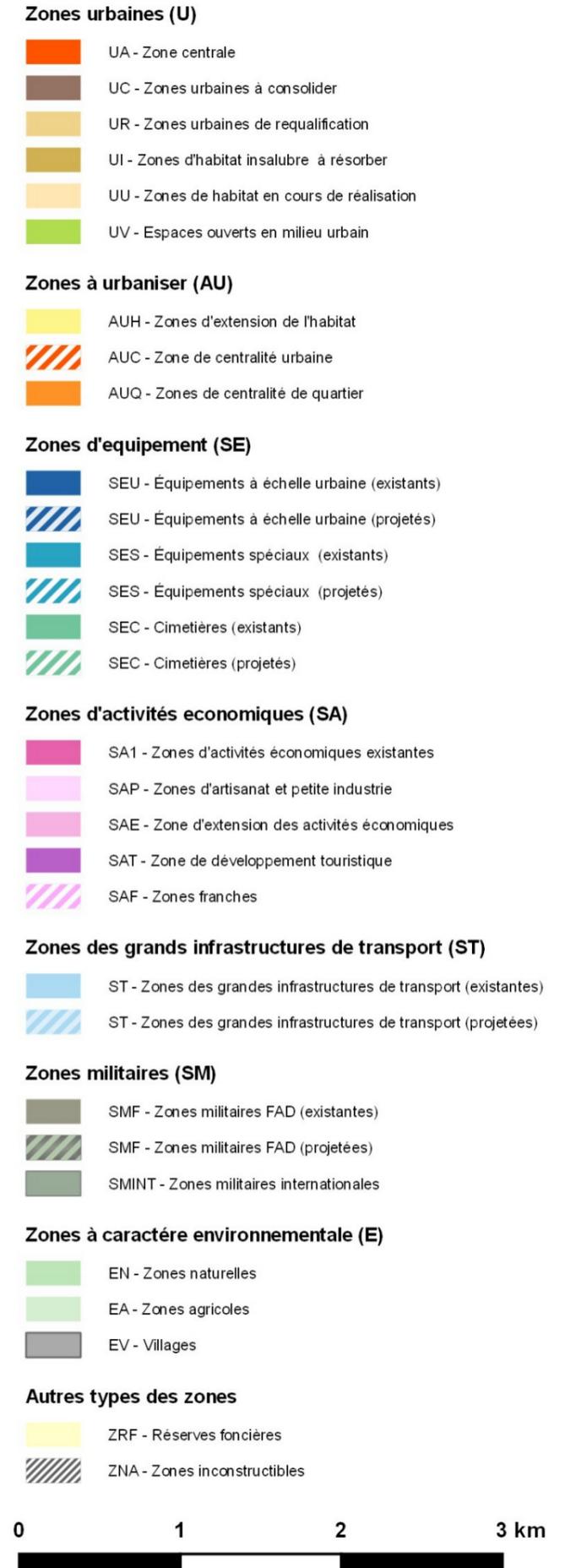
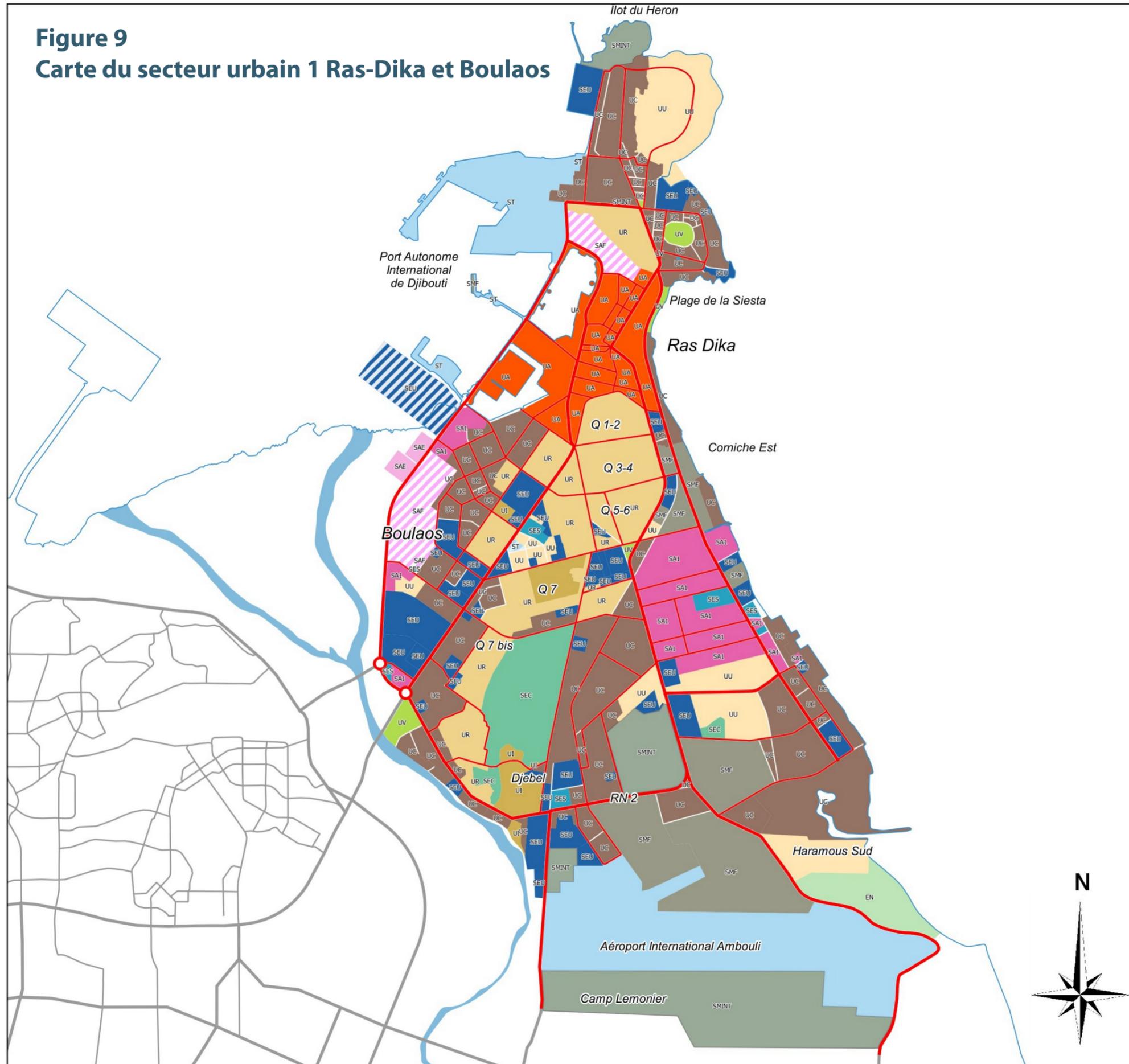
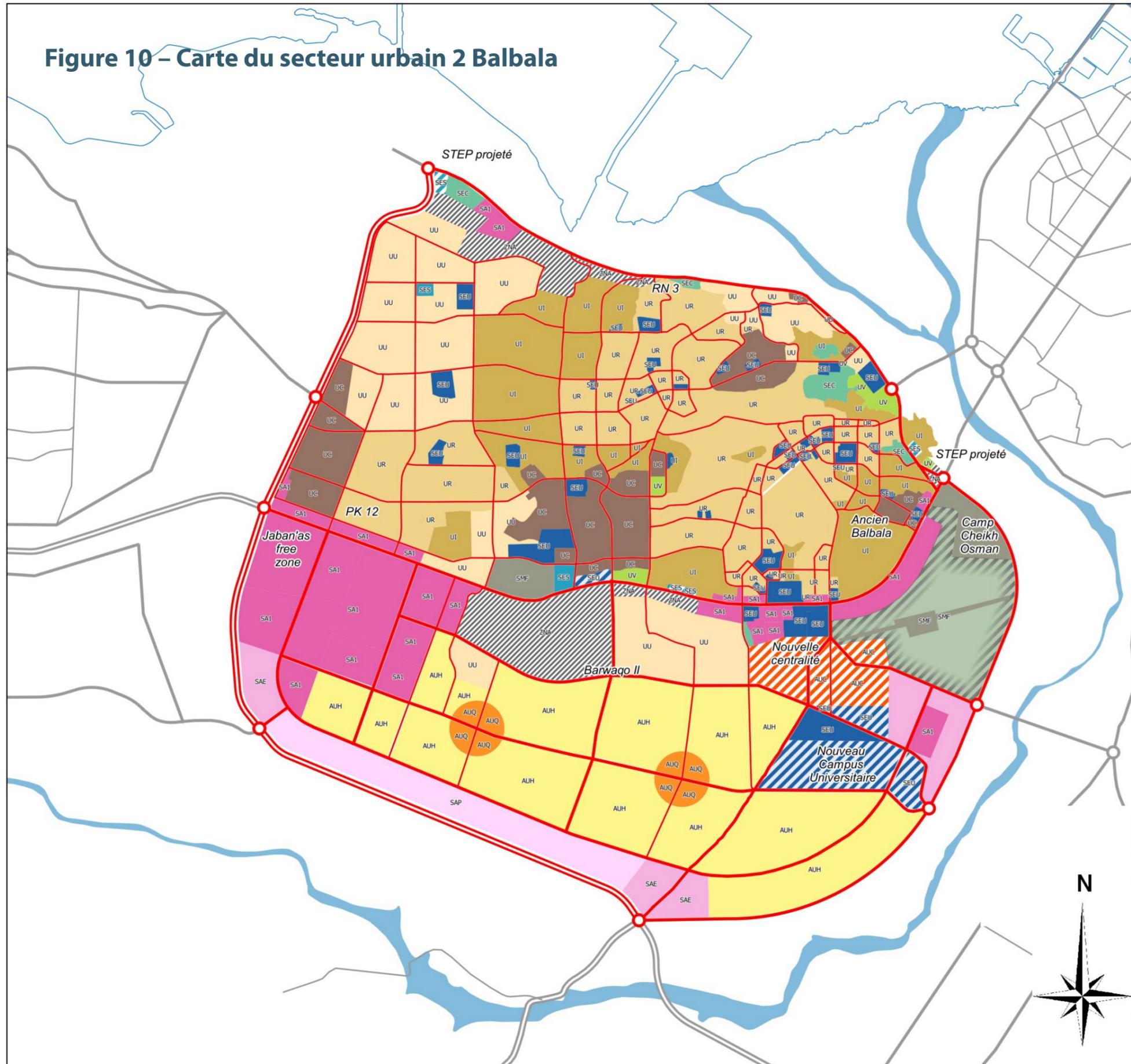


Figure 10 – Carte du secteur urbain 2 Balbala



Zones urbaines (U)

- UA - Zone centrale
- UC - Zones urbaines à consolider
- UR - Zones urbaines de requalification
- UI - Zones d'habitat insalubre à résorber
- UU - Zones de habitat en cours de réalisation
- UV - Espaces ouverts en milieu urbain

Zones à urbaniser (AU)

- AUH - Zones d'extension de l'habitat
- AUC - Zone de centralité urbaine
- AUQ - Zones de centralité de quartier

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine (existants)
- SEU - Équipements à échelle urbaine (projetés)
- SES - Équipements spéciaux (existants)
- SES - Équipements spéciaux (projetés)
- SEC - Cimetières (existants)
- SEC - Cimetières (projetés)

Zones d'activités économiques (SA)

- SA1 - Zones d'activités économiques existantes
- SAP - Zones d'artisanat et petite industrie
- SAE - Zone d'extension des activités économiques
- SAT - Zone de développement touristique
- SAF - Zones franches

Zones des grands infrastructures de transport (ST)

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport (existantes)
- ST - Zones des grandes infrastructures de transport (projetées)

Zones militaires (SM)

- SMF - Zones militaires FAD (existantes)
- SMF - Zones militaires FAD (projetées)
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnemental (E)

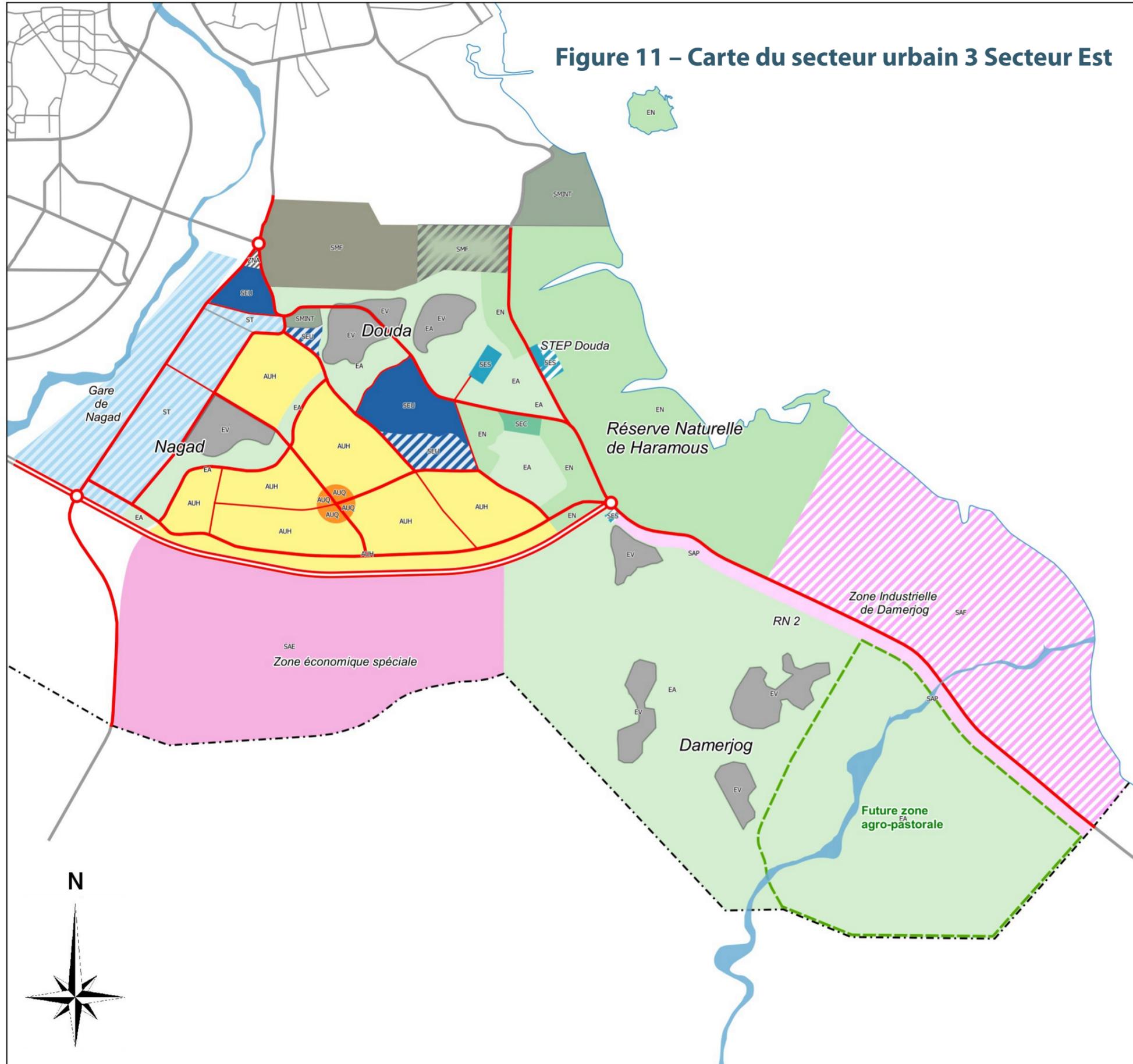
- EN - Zones naturelles
- EA - Zones agricoles
- EV - Villages

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles

0 1 2 3 km

Figure 11 – Carte du secteur urbain 3 Secteur Est



Zones urbaines (U)

- UA - Zone centrale
- UC - Zones urbaines à consolider
- UR - Zones urbaines de requalification
- UI - Zones d'habitat insalubre à résorber
- UU - Zones de habitat en cours de réalisation
- UV - Espaces ouverts en milieu urbain

Zones à urbaniser (AU)

- AUH - Zones d'extension de l'habitat
- AUC - Zone de centralité urbaine
- AUQ - Zones de centralité de quartier

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine (existants)
- SEU - Équipements à échelle urbaine (projetés)
- SES - Équipements spéciaux (existants)
- SES - Équipements spéciaux (projetés)
- SEC - Cimetières (existants)
- SEC - Cimetières (projetés)

Zones d'activités économiques (SA)

- SA1 - Zones d'activités économiques existantes
- SAP - Zones d'artisanat et petite industrie
- SAE - Zone d'extension des activités économiques
- SAT - Zone de développement touristique
- SAF - Zones franches

Zones des grands infrastructures de transport (ST)

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport (existantes)
- ST - Zones des grandes infrastructures de transport (projetées)

Zones militaires (SM)

- SMF - Zones militaires FAD (existantes)
- SMF - Zones militaires FAD (projetées)
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnemental (E)

- EN - Zones naturelles
- EA - Zones agricoles
- EV - Villages

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles

0 1 2 3 km

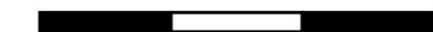
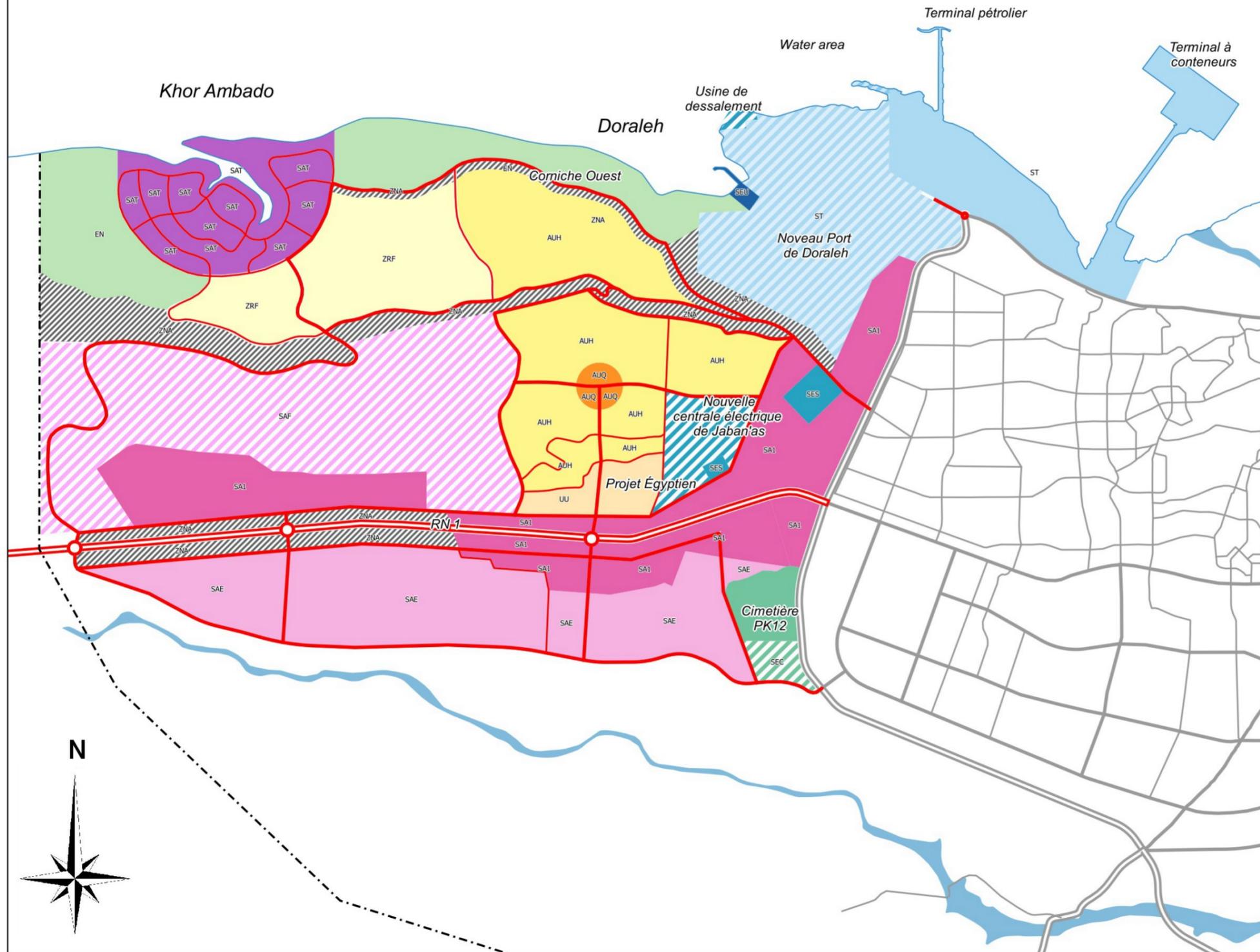


Figure 12 – Carte du secteur urbain 4 Secteur Ouest



Zones urbaines (U)

- UA - Zone centrale
- UC - Zones urbaines à consolider
- UR - Zones urbaines de requalification
- UI - Zones d'habitat insalubre à résorber
- UU - Zones de habitat en cours de réalisation
- UV - Espaces ouverts en milieu urbain

Zones à urbaniser (AU)

- AUH - Zones d'extension de l'habitat
- AUC - Zone de centralité urbaine
- AUQ - Zones de centralité de quartier

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine (existants)
- SEU - Équipements à échelle urbaine (projetés)
- SES - Équipements spéciaux (existants)
- SES - Équipements spéciaux (projetés)
- SEC - Cimetières (existants)
- SEC - Cimetières (projetés)

Zones d'activités économiques (SA)

- SA1 - Zones d'activités économiques existantes
- SAP - Zones d'artisanat et petite industrie
- SAE - Zone d'extension des activités économiques
- SAT - Zone de développement touristique
- SAF - Zones franches

Zones des grands infrastructures de transport (ST)

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport (existantes)
- ST - Zones des grandes infrastructures de transport (projetées)

Zones militaires (SM)

- SMF - Zones militaires FAD (existantes)
- SMF - Zones militaires FAD (projetées)
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnementale (E)

- EN - Zones naturelles
- EA - Zones agricoles
- EV - Villages

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles

0 1 2 3 km

5. Prévisions spatiales

Le SDAU prévoit l'ouverture à l'urbanisation de 7 300 ha (existant 5 000 ha environ) réparties comme suit:

- habitat, équipements, usages mixtes 1 993 ha ;
- nouvelles zones d'activités économiques 3 917 ha;
- zones affectées aux grandes infrastructures de

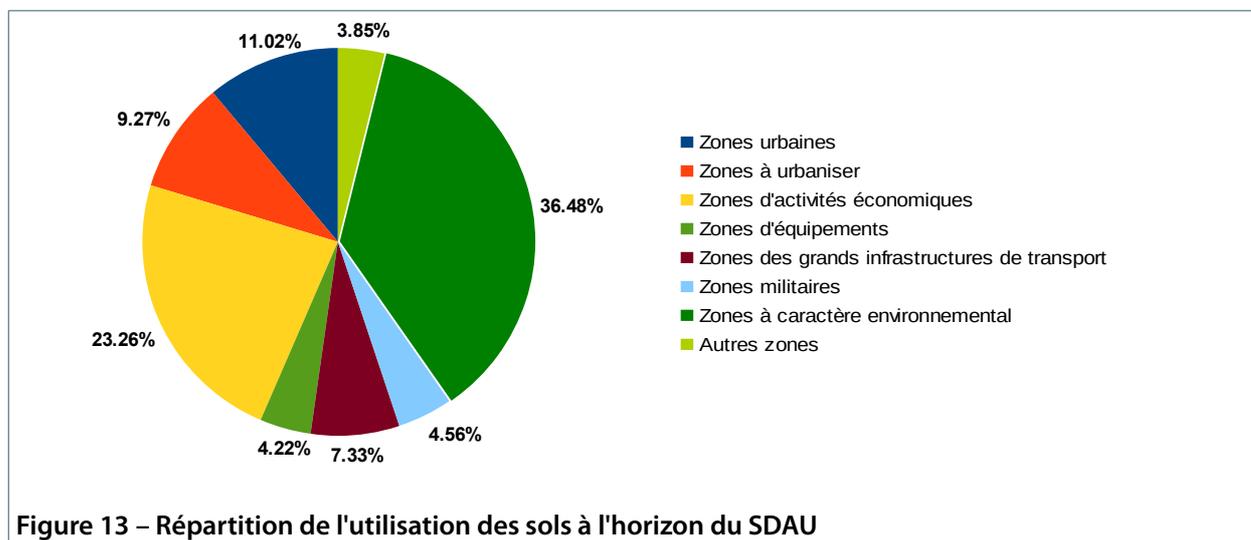
transport 877 ha ;

- zones militaires 208 ha ;
- grands équipements 294 ha.

Le bilan final du développement de la ville à l'horizon du SDAU, sera le suivant:

Zones		ha	%
U	Zones urbaines	2 391	11,12%
AU	Zones à urbaniser	1 993	9,27%
SA	Zones d'activités économiques	4 973	23,13%
SE	Zones d'équipements	907	4,22%
ST	Zones des grands infrastructures de transport	1 572	7,31%
SM	Zones militaires	980	4,56%
E	Zones à caractère environnemental	7 859	36,55%
Z	Autres zones	828	3,85%
Total		21 503	100,00%

Tableau 2 – Sommaire de l'utilisation des sols à l'horizon du SDAU (ha)



Familles de zones	Zones	SECTEUR					TOTAL	%
		1	2	3	4	5		
U Zones urbaines	UA Zone centrale	109					109	
	UR Zones urbaines de requalification	226	474				700	
	UC Zones urbaines à consolider	472	169				641	
	UI Zones d'"habitat insalubre à résorber	37	308				345	
	UV Espaces ouverts en milieu urbain	15	15				29	
	UU Zones de habitat en cours de réalisation	156	349		62		567	
	Total	1 015	1 314		62		2 391	11,12%
AU Zones à urbaniser	AUH Zones d'"extension de l'"habitat		580	720	558		1 858	
	AUC Zone de centralité urbaine		64				64	
	AUQ Zones de centralité de quartier		35	18	18		71	
	Total		680	738	575		1 993	9,27%
SA Zones d'activités économiques	SA1 Zones d'"activités économiques existantes	111	303		605		1 019	
	SAP Zones d'"artisanat et petite industrie		99	134			233	
	SAE Zone d'"extension des activités économiques	8	89	1 003	564		1 664	
	SAF Zones franchises	54		1 011	747		1 812	
	SAT Zone de développement touristique				245		245	
	Total	172	491	2 148	2 162		4 973	23,13%
SE Zones d'équipements	SEU Équipements à échelle urbaine	206	166	171	6		549	
	SES Équipements spéciaux	14	10	25	111	7	168	
	SEC Cimetières	78	24	12	75		190	
	Total	299	201	208	192	7	907	4,22%
ST Zones des grands infrastructures de transport	ST Zones des grandes infrastructures de transport	338		432	707	95	1 572	
	Total	338		432	707	95	1 572	7,31%
SM Zones militaires	SMF Zones militaires FAD	186	187	283			657	
	SMINT Zones militaires internationales	226		98			323	
	Total	412	187	381			980	4,56%
E Zones à caractère environnemental	EA Zones agricoles			2 585			2 585	
	EN Zones naturelles	39		999	377	3 539	4 954	
	EV Villages			319			319	
	Total	39		3 904	377	3 539	7 859	36,55%
Z Autres zones	ZRF Réserves foncières				301		301	
	ZNA Zones inconstructibles		146	3	378		527	
	Total	2 275	3 019	7 813	4 755	3 642	21 503	100,00%

Tableau 3 – Utilisation des sols à l'horizon du SDAU (ha)

6. La mise en œuvre du SDAU

6.1 Le coût du SDAU

Objectif de l'évaluation des coûts du SDAU

Le SDAU se présente comme un outil opérationnel qui doit permettre aux autorités d'apprécier les niveaux des investissements à réaliser et pouvoir ainsi les programmer. L'évaluation des coûts du SDAU vise surtout à donner à l'outil un caractère d'instrument de discussion entre le Gouvernement et tous les investisseurs potentiels, pouvant aider à mettre en place des processus de contractualisation selon le mode Partenariat Public-Privé (PPP).

Cette évaluation permet surtout une meilleure répartition des investissements sur l'ensemble du territoire tout en mettant en relief la part à affecter au pouvoir public et la part à proposer au secteur privé. En effet, dans le principe, l'État a pour devoir de réaliser les infrastructures primaires (voirie, électricité, assainissement et drainage, etc.) qui devront servir de support au développement des activités économiques et sociales.

Cette évaluation du SDAU est réalisée pour permettre très rapidement au Gouvernement de mieux percevoir les investissements qui lui incombent et ceux pour lesquels une recherche de partenaires est nécessaire.

Choix des coûts unitaires

Pour réaliser cette évaluation financière, l'hypothèse de base a consisté à s'appuyer, entre autres, sur les données de la Banque Mondiale de 2008 (actualisées) suite aux analyses des ratios utilisés dans de nombreux pays africains dans le cadre de la réalisation des infrastructures routières et de l'aménagement des zones d'habitat et d'activités⁴. Ce qui a donné les ratios suivants :

- voirie primaire de type Rode/Autoroute (4 voies

- revêtues et emprise de 24 m) : 2 500 000 USD/km ;
- voirie primaire (4 voies revêtues et emprise de 19 m) : 1 500 000 USD/km ;
- voirie secondaire (2 voies revêtues et emprise 10 m) : 800 000 USD/km ;
- résorption de l'habitat insalubre : 300 000 USD/ha ;
- aménagement des zones à urbaniser (VRD + équipements de proximité/ 200 hbts et 50 foyers/ha) : 200 000 USD/ha ;
- aménagement des zones artisanales et petites industries : 300 000 USD/ha ;
- aménagement des zones des grandes industries : 150.000 USD/ha.

Pour ce qui concerne le Transport Léger sur Rail (TLR) le ratio utilisé fait référence aux différents coûts unitaires des projets de même type réalisés dans les pays de l'Afrique du Nord et dans d'autres pays. Le ratio utilisé est :

- Transport Léger sur Rail (TLR): 15.000.000 USD/km.

Il est nécessaire à ce stade de l'étude de bien faire comprendre que les coûts ne sont qu'indicatif et qu'ils sont susceptibles de modification conformément aux coûts unitaires pratiqués couramment à Djibouti en matière de financement des infrastructures.

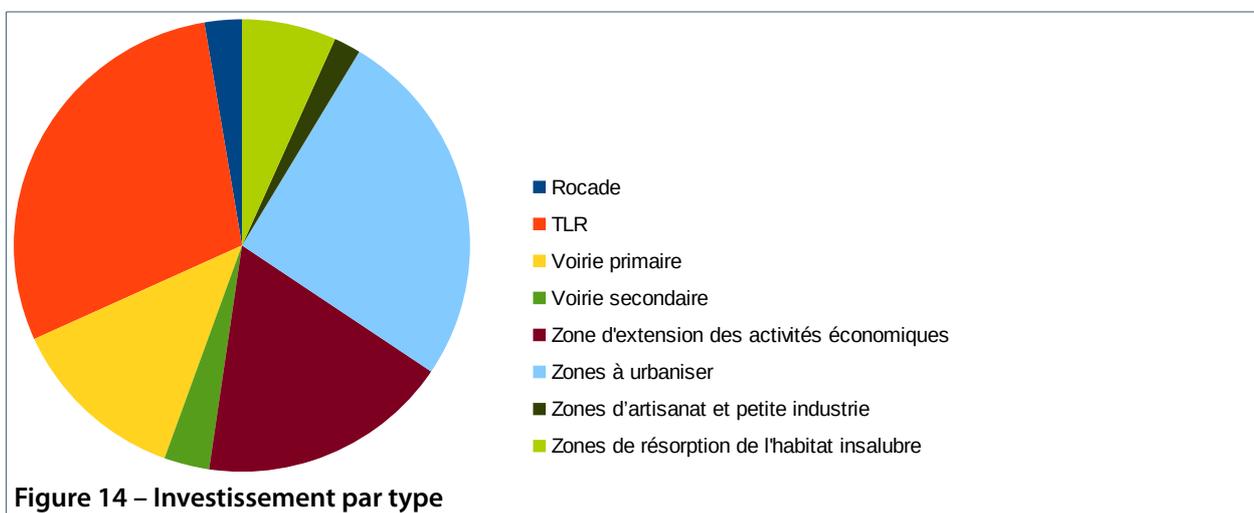
⁴ Voir AFRICON (2008), Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique, Coûts unitaires des projets d'infrastructures en Afrique subsaharienne.

ACTION	SECTEUR					TOTAL
	1	2	3	4	5	
<i>Coût total en USD x 000.000</i>						
Rocade		15,18	20,82		4,71	40,71
TLR	111,39	123,28	194,34		21,38	450,39
Voirie primaire	6,27	54,91	43,88	89,18	1,99	196,22
Voirie secondaire	1,31	22,20	6,36	19,88		49,75
Zone d'extension des activités économiques	1,23	13,51	152,36	85,68		252,77
Zones à urbaniser		137,71	149,38	116,54		403,63
Zones d'artisanat et petite industrie		30,03				30,03
Zones de résorption de l'habitat insalubre	11,24	93,47				104,72
TOTAL	131,44	490,30	567,13	311,27	28,07	1 528,21

Tableau 4 – Sommaire des investissements du SDAU en USD

TAUX D'ECHANGE	SECTEUR					TOTAL
	1	2	3	4	5	
<i>Coût total en FDJ x 000.000.000</i>						
Rocade		2,76	3,79		0,86	7,40
TLR	20,26	22,42	35,34		3,89	81,91
Voirie primaire	1,14	9,99	7,98	16,22	0,36	35,69
Voirie secondaire	0,24	4,04	1,16	3,62		9,05
Zone d'extension des activités économiques	0,22	2,46	27,71	15,58		45,97
Zones à urbaniser		25,05	27,17	21,19		73,41
Zones d'artisanat et petite industrie		5,46				5,46
Zones de résorption de l'habitat insalubre	2,05	17,00				19,04
TOTAL	23,90	89,17	103,14	56,61	5,11	277,94

Tableau 5 – Sommaire des investissements du SDAU en FDJ



Montant des investissements

Le montant total des investissements nécessaires à la mise en œuvre du SDAU est estimé à 1 528 millions de USD soit 277 milliards de FDJ.

Globalement, les investissements qui impliquent des engagements financiers importants de l'État sont évalués à 390 millions de dollars soit 22 % du montant total. Ce montant se décompose de la manière suivante :

- la rocade soit 40,71 millions d'USD ;
- la voirie primaire soit 196,22 millions d'USD ;
- la voirie secondaire soit 49,75 millions d'USD ;
- la résorption de l'habitat insalubre, soit 103,5 millions d'USD.

Bien attendu, pour la prise en charge de ces investissements l'État pourra solliciter un appui financier aux partenaires au développement et aux bailleurs de fonds internationaux. En revanche, pour les autres

postes d'investissement, un recours à un partenariat public-privé ou à des promoteurs privés pourrait être la voie idoine pour une mise en œuvre efficace des projets et programmes.

6.2 Les mesures opérationnelles

Pour assurer une bonne mise en œuvre du SDAU, il est primordiale que des plans d'aménagement urbain (PAU) de détail soient élaborés notamment pour les zones urbaines faisant l'objet de forte pression foncière. Ces plans doivent rester conformes aux orientations du SDAU tant dans la structuration spatiale que dans les règles particuliers d'urbanisme qui y sont associés. Le SDAU comporte deux types de PAU, à savoir :

- les PAU des zones d'extension urbaine ;
- les PAU des zones spécifiques.

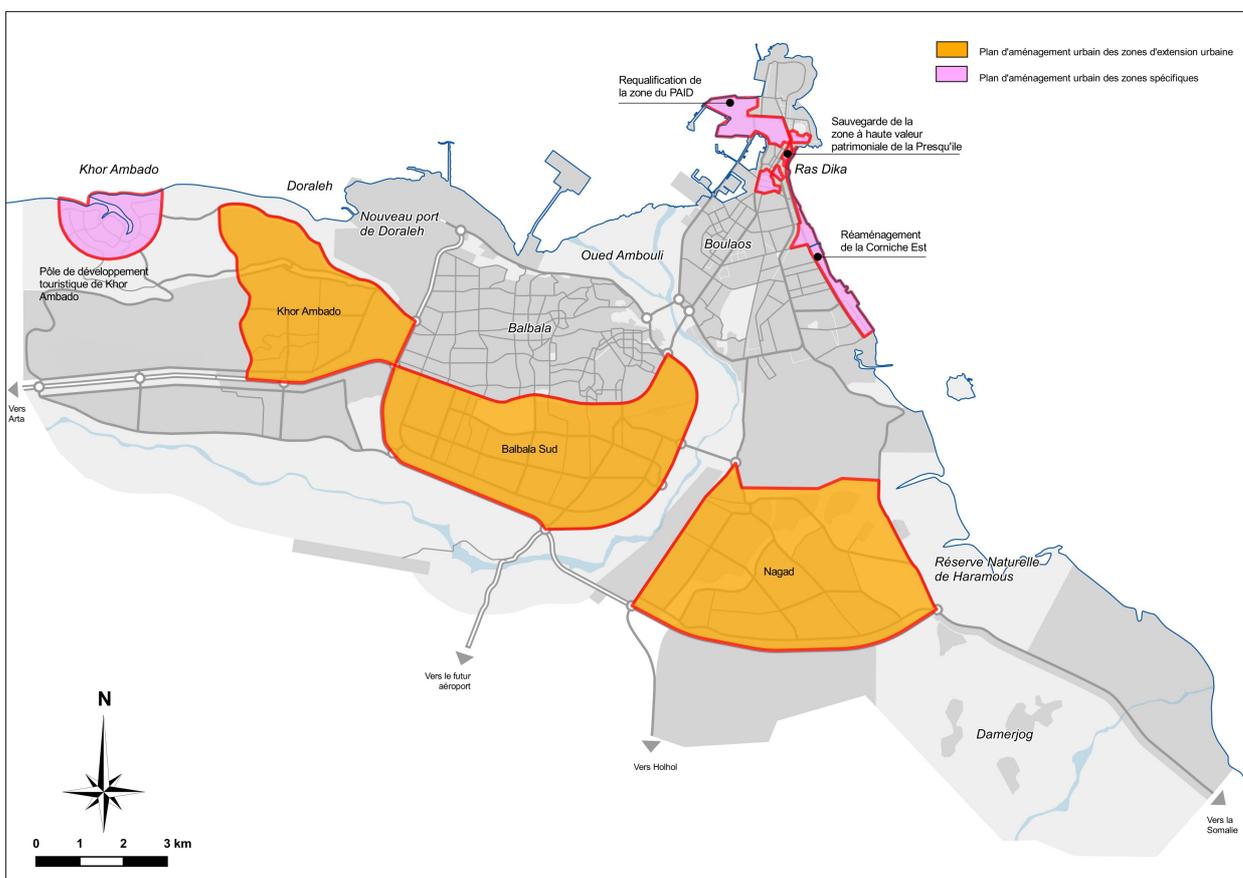


Figure 15 – Carte des plans d'aménagement urbain

Plans d'aménagement urbain des zones d'extension urbaine

Les plans d'aménagement urbain de détail auront un caractère unitaire tout en respectant en termes quantitatifs l'affectation des sols prévue par les documents graphiques du SDAU. Les limites des zones indiquées dans les documents graphiques ont une valeur indicative pour suggérer le parti d'aménagement des plans d'aménagement de détail. Ces plans d'aménagement seront accompagnés de règlements particuliers d'urbanisme ou de cahiers des charges qui fixeront les modes précis d'organisation et d'occupation des sols.

Plans d'aménagement urbain des zones spécifiques

La mise en œuvre de certaines opérations de transformation urbaine de grande importance doit faire l'objet de plans d'aménagement spécifiques. Ces zones sont précisées dans les documents graphiques et comprennent :

- la requalification de la zone du **PAID**, visant la transformation de la zone du Port Autonome International de Djibouti en pôle financier capable d'accueillir des fonctions tertiaires de haut niveau dont les services bancaires et autres services financiers internationaux ainsi que des centres de rencontres et de conférences répondant aux standards internationaux ;
- la sauvegarde de la **Zone à haute valeur patrimoniale de la Presqu'île**, consistant à adopter des mesures de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti ;
- le réaménagement de **la Corniche Est** a pour but sa transformation en zone de loisirs et de tourisme pouvant accueillir des hôtels de moyen et haut standing ;
- le **Pôle de développement touristique de Khor Ambado** vise la transformation de ce secteur urbain en lieu de promotion du tourisme balnéaire avec la construction d'Hôtels, l'aménagement des plages, etc.

En plus des PAU, il est également essentiel de réaliser, sous l'autorité de la structure de gestion du SDAU, des lotissements et des opérations d'urbanismes (rénovation et restructuration urbaines) pour faciliter l'application du schéma.

6.3 Les mesures légales, administrative et institutionnelles

Création d'un outil de gestion du SDAU

La ville de Djibouti est l'épicentre du développement national, et la mise en œuvre de son SDAU devra faire l'objet d'une attention particulière. Pour assurer une mise en œuvre adéquate et une gestion efficiente de cet important instrument de développement urbain, il est proposé la création au sein de la Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et de l'Urbanisme (DATHU) d'un Service chargé exclusivement de l'application et du suivi du SDAU. Ce service pourrait prendre la dénomination de « Service d'appui à la planification et à la gestion urbaine de l'agglomération de Djibouti » et aura comme principales missions :

- la programmation des projets d'aménagement inhérents à la réalisation des objectifs du SDAU et le suivi de l'exécution de ses orientations ;
- l'établissement et la gestion d'un système d'information géographique (SIG) du SDAU qui devra être actualisé en permanence et mis à la disposition du public à travers un site web (WebGIS) ;
- la promotion du SDAU à travers les différents supports de marketing urbain : une campagne de communication institutionnelle pour la vulgarisation du schéma directeur, film institutionnel, prospectus, encarts publicitaires, etc.
- la vérification de la conformité des toutes actions de développement urbain avec les orientations du SDAU et l'avis conforme sur tous les projets de lotissements, d'habitat, de morcellement des terrains et de construction immobilière ;
- le contrôle et la surveillance de toutes les servitudes et les protections prévues par le règlement du SDAU ;
- le contrôle de la conformité des lotissements, groupes d'habitations, morcellements et constructions en cours de réalisation avec les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et avec les autorisations de lotir, de morceler, de créer des groupes d'habitation ou de construire accordées ;
- le suivi de la mise en œuvre des plans d'aménagement de détail et de tout lotissement ;
- le suivi-évaluation du SDAU ;

- l'actualisation du SDAU en fonction des nouvelles orientations du pouvoir public.

Du point de vue des moyens humains, le nouveau service devra disposer d'un personnel ayant les compétences ou profils suivants : urbanistes, géographes urbains, ingénieurs génie civil, environnementalistes, juristes urbains, experts SIG, cartographes. Au niveau matériel, le service devra être doté de logiciels SIG et de matériels roulants pour les missions de terrain.

Mobiliser les ressources financières à la hauteur des besoins

La mise en œuvre du SDAU nécessite la mobilisation d'importants financements qui peuvent provenir des investisseurs étrangers mais aussi des autorités et populations locales. Il s'agira pour l'État Djiboutien de mettre en œuvre une stratégie pour collecter les ressources nécessaires au développement futur de la ville capitale.

Cela pourrait prendre les formes suivantes :

- un prélèvement sur la valorisation foncière résultant de l'attribution des droits de propriété et sur la plus-value déterminé par la mise en place des infrastructures : instaurer une taxe de contribution à l'urbanisation sur toutes les transactions foncières ;
- l'utilisation du dispositif de PPP : mobilisation des acteurs privés sur des projets d'intérêt public ;
- une dotation exceptionnelle de l'État : l'état en liaison avec des partenaires extérieurs peut mettre en place une dotation exceptionnelle qui sera mise à la disposition des communes pour la réalisation des ouvrages d'intérêt communale ou local.

Amélioration du cadre légal de l'action foncière

La mise en œuvre du SDAU nécessite également la mise en place des outils pour mieux maîtriser le foncier.

- Faire jouer les droits d'expropriation et de préemption sur des terrains stratégiques ou insuffisamment mis en valeur, l'état se positionnant comme le seul acquéreur de ces terres. Des décrets d'utilité publique (DUP) seront nécessaires pour les protéger ces terres contre toute autre affectation contraire aux prescriptions du SDAU.

- Promouvoir la création d'un établissement d'aménagement : certains secteurs du SDAU feront l'objet de plans d'aménagement de détail. Des établissements (privés/publics/mixtes) d'aménagement (EPAD) pourront être créés pour réaliser les aménagements dans la cadre d'un contrat de concession avec l'État.
- Assurer l'implication effective des nouvelles structures créées par la loi portant organisation et attributions du Secrétariat d'État auprès du Ministère de l'habitat, de l'urbanisme et de l'Environnement chargé du Logement. Il s'agit de :

- **La Société Immobilière et d'Aménagement**

Foncier (SIAF), qui en charge la mobilisation des financements pour l'aménagement et la viabilisation de terrains, pour la promotion immobilière et la requalification de zones d'habitat ancien. Cette structure issue de la restructuration de la Société Immobilière de Djibouti, devra contribuer, par son action, à la mise en œuvre des grandes orientations du SDAU. Elle sera l'instrument chargé de réaliser les réserves foncières en contribuant ainsi à contenir l'étalement spatial.

- **L'Agence de Réhabilitation Urbaine et du logement Social** (ARULOS) est issue de la restructuration du Fonds de l'Habitat. Elle a pour missions de mettre en œuvre les opérations de restructuration et de réhabilitation des quartiers d'habitat précaire d'une part et d'assurer la régularisation foncière dans le cadre de la procédure de cession amiable d'autre part. Cette Agence sera ainsi l'instrument chargé de la résorption de l'habitat informel et de la construction des logements sociaux. Elle contribuera ainsi à faire la promotion de l'habitat collectif, une des recommandations du SDAU.

- **La Banque de l'Habitat** (BHD), est l'instrument chargé de mobiliser les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des programmes immobiliers. Par le financement du logement, la BHD contribuera à l'application des orientations du SDAU, portant principalement sur l'habitat et le cadre bâti.

6.4 Sommaire des actions du SDAU

ACTIONS	SECTEURS URBAINS			
	1. RAS-DIKA ET BOULAOS	2. BALBALA	3. SECTEUR EST	4. SECTEUR OUEST
HABITAT ET CROISSANCE URBAINE	<ul style="list-style-type: none"> Zones urbaines à consolider Zones de requalification urbaine Centralité urbaine primaire de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> Zones urbaines à consolider Zones de requalification urbaine Résorption de l'habitat insalubre sur 300 ha environ. Deuxième centralité urbaine Extension de l'habitat sur 590 ha environ. 	<ul style="list-style-type: none"> Extension de l'habitat sur 700 ha environ 	<ul style="list-style-type: none"> Extension de l'habitat sur 575 ha environ.
MOBILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> Réseau TLR (emprise de l'ancien CFDE) Corniche Est 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau TLR Rocade 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau TLR Rocade 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau TLR Corniche Ouest Élargissement de la RN1 jusqu'au Port de Doraleh
GRANDS ÉQUIPEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> Requalification de la zone du PAID Pôle sportif Pôle de loisirs et tourisme sur la corniche est 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle universitaire et technologique 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle d'interconnexion transport (gare ferroviaire, gare routière, entrepôt TLR) 	<ul style="list-style-type: none"> Port de Doraleh
ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	<ul style="list-style-type: none"> Zone industrielle existante 	<ul style="list-style-type: none"> Artisanat et petite industrie à haute densité d'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle industriel de Damerjog Zone d'extensions des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> Zone d'extensions des activités économiques Zone de développement touristique
SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> Zone à haute valeur patrimoniale de la Presqu'île 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle STEP à Doraleh. 	<ul style="list-style-type: none"> Réserve naturelle de Haramous Agriculture périurbaine 	<ul style="list-style-type: none"> Protection littorale Agriculture périurbaine
PLANS D'AMÉNAGEMENT URBAIN	<ul style="list-style-type: none"> Requalification de la zone du PAID Zone à haute valeur patrimoniale de la Presqu'île Réaménagement de la Corniche Est 	<ul style="list-style-type: none"> PAU de Balbala 	<ul style="list-style-type: none"> PAU de Nagad 	<ul style="list-style-type: none"> PAU de Khor Ambado

Conclusion

Le Nouveau SDAU de Djibouti se présente comme un document cadre qui va permettre à l'État de disposer d'un outil de développement et de repositionnement de la capitale tant au plan national que sous-régional voire international. Il devra surtout être utile à la concrétisation de nombreux investissements dont le pays a besoin pour sa modernisation et la lutte contre la paupérisation continue des populations. Ce plan donne également des réponses aux enjeux des décennies à venir, qu'ils soient d'ordre environnemental, social ou économique.

Le véritable défi auquel tous les acteurs urbains seront confrontés est de maintenir le consensus obtenu autour de ce plan en vue de sa mise en œuvre efficace dans un contexte économique où les ressources financières publiques ne suffisent plus elles seules pour couvrir les immenses besoins des populations.

En mettant l'accent sur un développement urbain durable et intégré, le Gouvernement a fait le choix important d'allier développement économique et préservation de l'environnement, deux axes essentiels pour assurer une meilleure qualité de vie aux populations. Cette approche a pour avantage d'ouvrir davantage de nouveaux chantiers de croissance économique basés sur le tourisme, un chaînon très mal exploité à ce jour.

En définitive, le SDAU a été conçu comme un outil d'aide à la décision, à l'usage des planificateurs et des décideurs, mais aussi comme un outil de consultation qui témoigne de l'offre et de l'état des infrastructures et équipements urbains. Il doit être consulté par les organismes et les citoyens djiboutiens. Les propositions sont le fruit d'un travail de consultation effectué auprès des différents acteurs urbains mais aussi d'un examen des besoins des citoyens.

En outre, le SDAU se présente comme un instrument de dialogue entre les populations et les organismes qui œuvrent pour une meilleure qualité de vie dans la capitale. L'implication de l'ensemble de la société civile, en l'occurrence les citoyens, sera aussi importante ; des efforts communicationnels importants devront être déployés à leur intention, afin de les sensibiliser et d'accroître leur sentiment d'appropriation.

Annexe
Projet de
règlement
d'urbanisme

Table des matières

Titre I. Dispositions générales.....	1
Article 1 - Champ d'application du SDAU.....	1
Article 2 - Champ d'application du règlement.....	1
Article 3 - Documents normatifs du SDAU.....	1
Article 4 - Division du territoire en zones.....	1
Article 5 - Servitudes et protections environnementales.....	2
Article 6 - Les plans d'aménagement urbains.....	2
Article 7 - Opérations d'aménagement en remblai.....	2
Article 8 - Pouvoir de dérogation.....	2
Titre II. Dispositions applicables aux zones urbaines (U).....	4
Article 9 - Caractéristiques générales.....	4
Article 10 - Zone centrale (UA).....	4
Article 11 - Zones urbaines à consolider (UC).....	5
Article 12 - Zones de requalification urbaine (UR).....	6
Article 13 - Zones d'habitat insalubre à résorber (UI).....	7
Article 14 - Zones en cours de réalisation (UU).....	8
Article 15 - Espaces ouverts en milieu urbain (UV).....	8
Titre III. Dispositions applicables aux zones à urbaniser (AU).....	9
Article 16 - Caractéristiques générales.....	9
Article 17 - Zones d'Extension de l'habitat (AUH).....	9
17.3 Prescriptions techniques.....	10
Article 18 - Zone de centralité urbaine (AUC).....	10
Article 19 - Zones de centralité de quartier (AUQ).....	11
Titre IV. Dispositions applicables aux zones spéciales (S).....	12
Article 20 - Caractéristiques générales.....	12
Chapitre I – Grands équipements (SE).....	12
Article 21 - Équipements à échelle urbaine (SEU).....	12
Article 22 - Équipements spéciaux (SES).....	13
Article 23 - Cimetières (SEC).....	13
Chapitre II - Zones d'activités économiques (SA).....	13
Article 24 - Zones d'activités économiques existantes (SA1).....	13
Article 25 - Zones d'artisanat et petite industrie (SAP).....	14
Article 26 - Zone d'extension des activités économiques (SAE).....	14
Article 27 - Zones Franches (SAF).....	15
Article 28 - Zone de développement touristique (SAT) de Khor Ambado.....	16
Chapitre III - Zones des grands infrastructures de transport (ST).....	16
Article 29 - Zones des grands infrastructures de transport (ST).....	16
Chapitre IV - Zones militaires (SM).....	17
Article 30 - Zones militaires FAD (SMF).....	17
Article 31 - Zones militaires Internationales (SMINT).....	17

Titre V. Dispositions applicables aux zones à caractère environnemental (E).....	18
Article 32 - Caractéristiques générales.....	18
Article 33 - Zones naturelles (EN).....	18
Article 34 - Zones agricoles (EA).....	18
Article 35 - Villages (EV).....	18
Titre VI. Dispositions applicables aux autres types des zones (Z).....	19
Article 36 - Zones de réserve foncière (ZRF).....	19
Article 37 - Zones inconstructibles (ZNA).....	19
Titre VII. Protection environnementale et autres servitudes.....	20
Article 38 - Préambule.....	20
Chapitre I - Protections environnementales.....	20
Article 39 - Protection de la zone à haute valeur patrimoniale de la presqu'île.....	20
Article 40 - Protection des espaces verts urbains existants.....	20
Article 41 - Protection des oueds.....	20
Article 42 - Protection littorale.....	20
Article 43 - Protection de l'Oued Ambouli.....	20
Article 44 - Protection de la mangrove.....	21
Article 45 - Protection de la Réserve naturelle de Haramous.....	21
Article 46 - Protection des cimetières.....	21
Article 47 - Protection des champs captants.....	21
Chapitre II - Servitudes d'utilité publique.....	23
Article 48 - Servitudes aéroportuaires.....	23
Article 49 - Servitude des réseaux.....	23
Article 50 - Servitudes des zones militaires.....	23
Article 51 - Servitudes d'alignement de la voirie.....	24
Article 52 - Servitudes d'alignement de la Voie ferrée.....	24
Titre VIII. Plans d'aménagement urbain.....	24
Article 53 - Caractéristiques générales.....	24
Article 54 - Plan d'aménagement urbain des zones d'extension urbaine.....	25
Article 55 - Plans d'aménagement urbain des zones spécifiques.....	25
Annexe A – Définitions.....	26
Annexe B – Rappel des dispositions applicables dans toutes les zones.....	31
Annexe C – Conception architecturale.....	32
Annexe D – Conditions d'occupation du sol.....	33
Annexe E – Implantation des constructions.....	35
Annexe F – Aires de stationnement à réaliser.....	36

TITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION DU SDAU

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la ville de Djibouti gère l'affectation des espaces, prévoit les modalités de leur occupation et détermine le système de la mobilité urbaine. Il présente, à l'intérieur de l'espace englobant tout établissement humain dans la totalité de ses prolongements spatiaux et indépendamment du découpage administratif en vigueur, le projet d'aménagement et de développement durable retenu.

Le SDAU s'applique à la totalité du territoire de la Ville de Djibouti, tel que précisé dans les documents graphiques normatifs (voir Article 3 -), notamment la carte de synthèse et la carte des protections environnementales et des servitudes.

ARTICLE 2 - CHAMP D'APPLICATION DU RÈGLEMENT

Le présent règlement précise les normes d'occupation du sol par rapport à l'affectation des espaces tels qu'identifiée par les documents graphiques normatifs.

Il est opposable à toute opération, construction ou installation utilisant l'espace, dans les limites qui seront précisées par le code de l'urbanisme, qu'elle soit ou non assujettie à autorisation ou à déclaration, que cette autorisation ou cette déclaration soit exigée par les dispositions du code de l'urbanisme ou par les dispositions d'une autre réglementation.

Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau code de l'urbanisme, l'opposabilité du SDAU se limite aux projets de construction de plus de 10 000 m² de surface hors œuvre nette, ou de plus de 10 ha de terrain affecté à l'opération, ou soumis à une étude d'impact environnemental selon le Décret n°2011-029/PR/MHUEAT portant révision de la procédure d'étude d'impact environnemental.

Les règlements particuliers d'urbanisme contenus dans les cahiers des charges des lotissements s'appliquent :

- soit qu'ils datent de moins de 10 ans,
- soit qu'ils datent de plus de 10 ans et qu'ils ont fait l'objet d'une reconduction sans modification significative.

ARTICLE 3 - DOCUMENTS NORMATIFS DU SDAU

Le SDAU comprend des documents normatifs et des documents explicatifs qui n'ont pas valeur contraignante. Les documents normatifs sont opposables comme précisé à l'Article 2 - et comprennent :

- le présent règlement ;
- la carte de synthèse ;
- la carte des protections environnementales et des servitudes.

ARTICLE 4 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES

Le territoire couvert par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de Djibouti est divisé en cinq grandes familles de zones, telles que présentées ci-après.

Zones urbaines (U)	Elles correspondent aux espaces déjà urbanisés, y compris l'habitat informel, et aux espaces dans lesquels les capacités des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions.
Zones à urbaniser (AU)	Elles correspondent aux espaces ouverts à l'urbanisation, soit par une opération d'aménagement d'ensemble soit par application directe des orientations du SDAU.
Zones spéciales (S)	Elles correspondent aux espaces ayant un caractère spécifique d'aménagement ou d'équipement, lié à des objectifs de développement économique ou social.
Zones à caractère environnemental (E)	Elles correspondent aux espaces naturels et agricoles à protéger en raison du potentiel agronomique, biologiques et de la qualité des sites des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue écologique.
Autres types des zones (Z)	Elles correspondent aux espaces destinés aux réserves foncières et aux zones inconstructibles

Chaque famille des zones comprend plusieurs sous zones telles que précisées dans les Titres II, III, IV, V et VI.

Pour les utilisations du sol soumis à conditions, l'autorisation sera accordée par l'Autorité publique compétente.

ARTICLE 5 - SERVITUDES ET PROTECTIONS ENVIRONNEMENTALES

Toute activité ou construction dans la totalité du territoire de la Ville de Djibouti, telle que précisée dans les documents graphiques normatifs, est assujettie au respect des protections environnementales et des servitudes d'utilité publique, telles que précisées dans la « carte des protections environnementales et des servitudes » et réglementée par le Titre VII du présent règlement.

ARTICLE 6 - LES PLANS D'AMÉNAGEMENT URBAINS

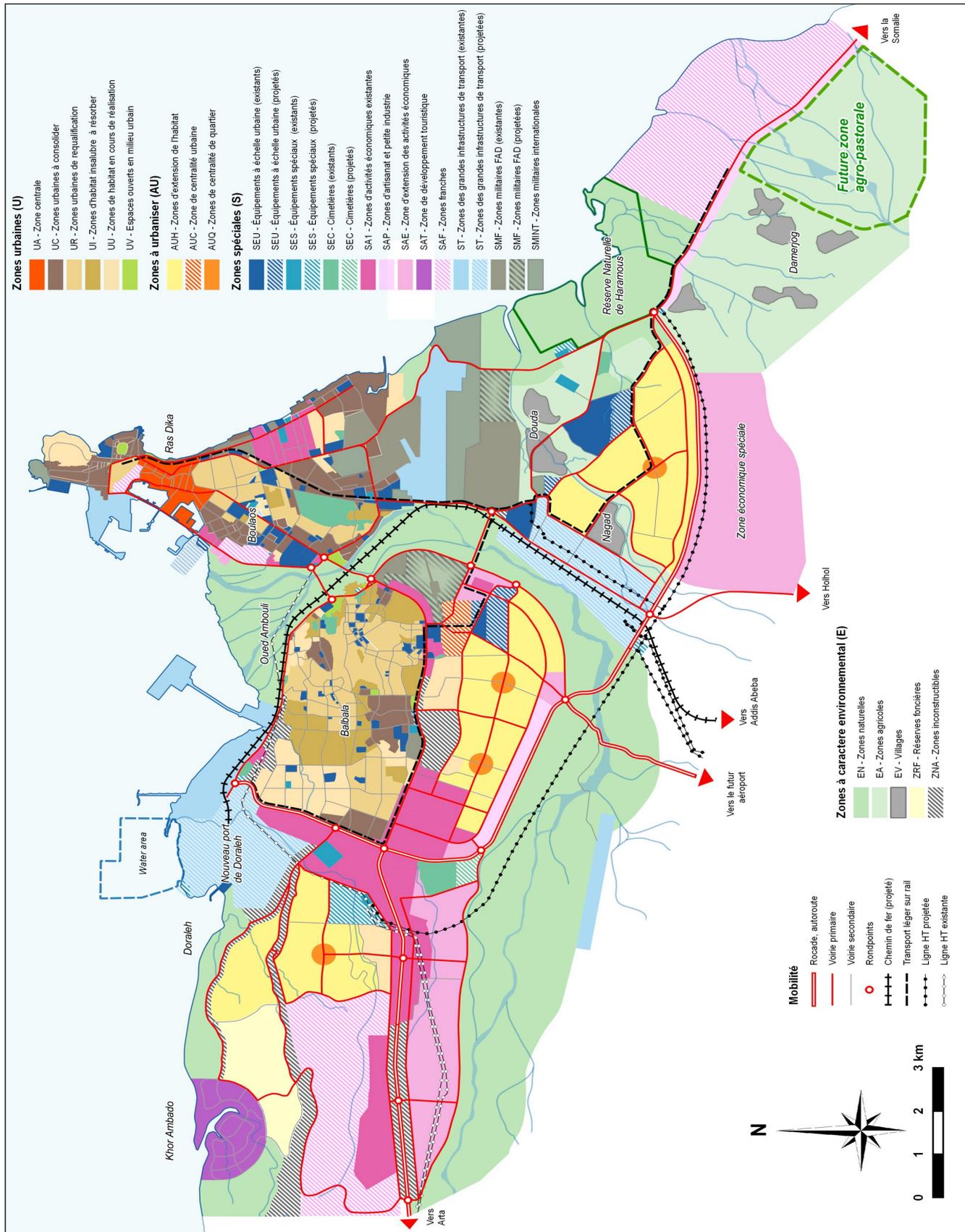
L'ouverture à l'urbanisation ou la transformation urbaine de certaines zones est soumise à l'établissement et à l'approbation de plans d'aménagement urbain de détail tels que précisés au Titre VIII du présent règlement.

ARTICLE 7 - OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT EN REMBLAI

Les opérations de remblai de la mer à proximité de la cote et les aménagements y afférentes peuvent être autorisées par le Ministre en charge de l'urbanisme sur la base de plans d'aménagement détaillés, comprenant les études d'impact environnemental (EIE) approuvées par l'Autorité publique compétente, et après un avis favorable du Comité Consultatif d'Urbanisme (CCU) pour vérification de cohérence avec les prévisions du SDAU.

ARTICLE 8 - POUVOIR DE DÉROGATION

Des dérogations aux dispositions des Titres II, III, IV et V du présent règlement pour une opération donnée peuvent être accordées par le Ministre en charge de l'urbanisme, après un avis favorable du Comité Consultatif d'Urbanisme (CCU) restreint, sous réserve de l'observation des prescriptions techniques.



Carte du zonage

TITRE II. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES (U)

ARTICLE 9 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Elles comprennent les espaces actuellement urbanisés et occupés par l'habitat, les services, les activités urbaines, le commerce et les équipements de proximité. Elles se trouvent surtout dans le Centre-ville (Presqu'île) et à Balbala.

Elles se subdivisent en six sous zones, pour lesquelles s'appliquent des dispositions particulières :

- la zone centrale (**UA**) ;
- les zones urbaines à consolider (**UC**) ;
- les zones de requalification urbaine (**UR**) ;
- les zones d'habitat insalubre à résorber (**UI**) ;
- les zones en cours d'urbanisation (**UU**) ;
- les espaces ouverts en milieu urbain (**UV**).

ARTICLE 10 - ZONE CENTRALE (UA)

Cette zone, telle que précisée dans les documents graphiques, couvre les espaces urbains à caractère central, bien structurés et équipés, à forte densité de bâti, localisés entre les Quartiers anciens au sud et l'ancienne gare du Chemin de Fer au nord, axée sur le Boulevard de la République et la Place du 27 Juin, destinée principalement aux activités tertiaires (dont l'administration étatique, les commerces, le tourisme, les banques, etc.) ainsi qu'à l'habitat. Il s'agit de la centralité urbaine primaire de Djibouti. Voir aussi les prescriptions de l'Article 39 -

10.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans ces zones, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage de commerce sur une parcelle > 5000 m² ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières,
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.

10.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;

- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

10.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

La **hauteur** d'une construction principale doit rester en harmonie avec celle des constructions principales avoisinantes, significatives, de qualité et en bon état. La hauteur à l'égout du toit devra être comprise entre celle des immeubles voisins ou égale à l'une des hauteurs de ces immeubles. Lorsque la construction principale s'implantera dans une « dent creuse », une hauteur égale à celle d'un des immeubles riverains pourra être imposée.

Si les dispositions ci-dessus ne peuvent être respectées, la hauteur des constructions principales ne devra pas excéder 17 m soit R+4.

ARTICLE 11 - ZONES URBAINES À CONSOLIDER (UC)

Ces zones, telles que précisées dans les documents graphiques, couvrent les espaces urbains suffisamment structurés de la Presqu'île et de Balbala, destinés principalement à l'habitat ainsi qu'aux commerces et aux équipements. Dans ces zones existent des tissus urbains qui doivent faire l'objet de consolidation (densification) et de renforcement.

Dans ces zones, sont interdites les opérations de restructuration et de rénovation urbaines. Voir aussi les prescriptions de l'Article 39 -

11.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans ces zones, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage de commerce sur une parcelle > 5000 m² ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières,
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.

11.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

11.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

La **hauteur** d'une construction principale doit rester en harmonie avec celle des constructions principales avoisinantes, significatives, de qualité et en bon état. La hauteur à l'égout du toit devra être comprise entre celle des immeubles voisins ou égale à l'une des hauteurs de ces immeubles. Lorsque la construction principale s'implantera dans une « dent creuse », une hauteur égale à celle d'un des immeubles riverains pourra être imposée.

Si les dispositions ci-dessus ne peuvent être respectées, la hauteur des constructions principales ne devra pas excéder 17 m soit R+4.

ARTICLE 12 - ZONES DE REQUALIFICATION URBAINE (UR)

Ces zones, telles que précisées dans les documents graphiques, couvrent les extensions des zones centrales, notamment les espaces urbains des quartiers anciens et de Balbala, destinés principalement à l'habitat ainsi qu'aux équipements et activités de commerces et de services compatibles avec celui-ci.

Elles doivent faire l'objet d'opérations de réhabilitation urbaine ou de renouvellement urbain dans le but soit de densifier les espaces et quartiers soit d'améliorer la qualité des immeubles, des habitations et des espaces ouvertes à travers une mutation du tissu urbain existant (démolition/reconstruction, construction dans les friches urbaines et dents creuses).

12.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage de commerce avec une superficie foncière > 10 000 m² ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières,
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.

12.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;
- les constructions à usage d'entrepôt à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

12.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale

- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 13 - ZONES D'HABITAT INSALUBRE À RÉSORBER (UI)

Ces zones, telles que précisées dans les documents graphiques, couvrent les espaces urbains caractérisés par une structuration insuffisante et/ou par la précarité de l'habitat. Elles sont situées à Balbala et sur la rive droite de l'Oued Ambouli. Ces zones doivent faire l'objet d'opérations de restructuration ou de rénovation urbaine dont l'objectif sera de les densifier, de les doter en équipements et services de base, de structurer la voirie et d'aider les populations à avoir accès à la propriété foncière.

La **rénovation ou la restructuration urbaine** sera réalisée toujours dans le cadre d'opérations de conception unitaire d'une superficie minimale de 10 000 m² (soit 1 ha).

Ces actions doivent comporter :

- le dégagement d'une superficie pour la voirie, l'espace public et l'emprise des équipements de proximité et des espaces publics (> 30 % de la superficie affectée à l'opération) ;
- les dessertes en eau potable et assainissement de toute construction d'habitation ou d'activité.

Les opérations de rénovation ou de restructuration urbaine dans les zones **UI** seront accompagnées de règlements particuliers d'urbanisme ou de cahiers des charges, qui fixeront en détail les nouvelles règles d'occupation ou de réhabilitation des habitations et bâtiments à usage d'activités.

13.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage de commerce avec une superficie foncière > 10 000m² ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières,
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.
- Occupations et utilisations du sol soumises à conditions
- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;
- les constructions à usage d'entrepôt à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

13.2 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions

- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 14 - ZONES EN COURS DE RÉALISATION (UU)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, pour lesquelles il existent des plans d'aménagement ou de lotissement déjà approuvés et en cours de développement. Les constructions dans ces zones sont assujetties aux cahiers des charges approuvés et au respect des normes du présent règlement.

ARTICLE 15 - ESPACES OUVERTS EN MILIEU URBAIN (UV)

Sont les espaces existants, telles que précisées dans les documents graphiques, destinés aux jardins et espaces publics, aux aménagements paysagers, aux parcs urbains, aux plages et qui font l'objet de protection environnementale de l' Article 40 -

TITRE III. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES À URBANISER (AU)

ARTICLE 16 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Ces zones comprennent les espaces destinés à être ouvertes à l'urbanisation, qui peuvent être urbanisés à l'occasion soit par une opération d'aménagement d'ensemble soit par application des orientations du SDAU.

Elles comprennent trois types de zones, telles que précisées dans les documents graphiques, pour lesquelles s'appliquent des dispositions particulières :

- les zones d'extension de l'habitat (**AUH**) ;
- les zones de centralité urbaine (**AUC**)
- les zones de centralité de quartier (**AUQ**).

ARTICLE 17 - ZONES D'EXTENSION DE L'HABITAT (AUH)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, destinées au développement des espaces urbains, principalement pour l'habitat ainsi qu'aux équipements de proximité et aux espaces verts y afférents et aux activités compatibles avec ceux-ci. Dans ces zones, l'urbanisation se fera principalement dans le cadre d'opérations ou de projets d'ensemble.

Toutes les voies primaires (telles que précisées dans les documents graphiques) auront des emprises d'au moins 20 m, de sorte à développer sur leur longueur un habitat à usage mixte avec le commerce (fronts commerciaux) ou des petites activités artisanales et commerciales au rez-de-chaussée des habitations.

17.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage de commerce avec une superficie foncière > 10 000 m² ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières,
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.

17.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;

- les constructions à usage d'entrepôt à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

17.3 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 18 - ZONE DE CENTRALITÉ URBAINE (AUC)

Est la zone, telle que précisée dans les documents graphiques, destinée à configurer la « centralité urbaine » de Balbala. Dans la zone **AUC** les occupations de sol admises sont :

- les bâtiments et immeubles à usage administratif ;
- les bâtiments et immeubles de bureaux et services ;
- les bâtiments et immeubles à usage commercial ;
- les bâtiments et immeubles à usage d'hébergement hôtelier ;
- les bâtiments et immeubles d'habitation de standing.

Dans la zone **AUC**, une attention particulière sera accordée à la conception d'un espace public de haute qualité.

18.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières ;
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.

18.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;
- les constructions à usage d'entrepôt à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

18.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale

- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 19 - ZONES DE CENTRALITÉ DE QUARTIER (AUQ)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, destinées à configurer les « centralités secondaires, de quartier ». Dans les zones **AUQ** les occupations de sol admises sont :

- les bâtiments et immeubles à usage d'équipements de quartier, de bureaux et de services divers ;
- les bâtiments et immeubles à usage commercial ;
- les bâtiments et immeubles d'habitation de haut et moyen standing.

Dans les zones **AUQ**, une attention particulière sera accordée à la conception d'un espace public de haute qualité.

19.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières ;
- tout type d'installations ou d'utilisations du sol qui par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue d'un quartier d'habitation ;
- toutes installations, ouvrages, travaux, susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones.

19.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;
- les constructions à usage d'entrepôt à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

19.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

TITRE IV. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES SPÉCIALES (S)

ARTICLE 20 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Elles correspondent aux zones ayant un caractère spécifique d'aménagement, lié à des objectifs de développement économique ou social. Elles comprennent quatre catégories de zones, pour lesquels s'appliquent des dispositions particulières :

- les grands équipements (**SE**) ;
- les zones d'activités économiques (**SA**) ;
- les zones des grandes infrastructures de transport (**ST**) ;
- les zones militaires (**SM**).

CHAPITRE I – GRANDS ÉQUIPEMENTS (SE)

ARTICLE 21 - ÉQUIPEMENTS À ÉCHELLE URBAINE (SEU)

Sont les zones, existantes ou de projet, telles que précisées dans les documents graphiques, réservées exclusivement aux emprises des équipements existants ou projetés, de nature publique ou privée, de niveau primaire au service collectif qui, grâce à leur extension, constituent un tissu bâti différent de celui de l'habitat. Ces équipements comprennent :

- les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux destinés principalement à l'accueil du public ;
- les constructions et installations techniques au niveau urbain nécessaires au fonctionnement des services de secours, de lutte contre l'incendie et de police (sécurité, circulation, etc.) ;
- les établissements d'enseignement secondaire, technique ou professionnel ;
- les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la recherche, et les établissements d'enseignement supérieur ;
- les établissements judiciaires ;
- les établissements de santé : hôpitaux (y compris les locaux affectés à la recherche), cliniques, etc. ;
- les établissements culturels et les salles de spectacle spécialement aménagées de façon permanente pour y donner des concerts, des spectacles de variétés ou des représentations d'art dramatique, lyrique ou chorégraphique ;
- les établissements sportifs primaires (grand stade, complexe sportif, palais des sports) ;
- les grands lieux de culte (grandes mosquées) ;
- les parcs d'exposition et les parcs d'attractions ;
- les ambassades, consulats, légations, organisations internationales publiques et institutions supérieures de l'État (Cours Suprême, Assemblée Nationale, etc.) ;
- les grands marchés et supermarchés, les centres commerciaux, les grandes banques ;
- les grands hôtels et les centres de congrès.

21.1 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 22 - ÉQUIPEMENTS SPÉCIAUX (SES)

Sont les zones, existantes ou de projet, telles que précisées dans les documents graphiques, réservées exclusivement aux emprises des bâtiments ou installations techniques conçues spécialement pour le fonctionnement des réseaux ou des services urbains. Les zones **SES** comprennent :

- les forages et les champs captant hydrauliques ;
- les usines de dessalement ;
- les réservoirs pour l'approvisionnement en eau potable de la ville ;
- les stations d'épuration des eaux usées ;
- les décharges et les centres d'enfouissement technique ;
- les centrales électriques ;
- les stations de télécommunication ;
- les installations électromagnétiques spéciales, tels que les installations pour la navigation aérienne, etc.

ARTICLE 23 - CIMETIÈRES (SEC)

Sont les zones, existantes ou de projet, telles que précisées dans les documents graphiques, affecté exclusivement aux inhumations des corps. Les cimetières doivent être entourés de clôture ayant au moins 1.5 m de hauteur, qui peut être fait de grillage métallique ou de ciment armé renforcé par un écran d'arbustes à feuilles persistantes (voir aussi Article 46 -).

CHAPITRE II - ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (SA)

ARTICLE 24 - ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EXISTANTES (SA1)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, comprenant les espaces majoritairement affectés aux activités économiques, logistiques, industrielles et commerciales complétées le cas échéant d'équipements publics.

24.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'habitation ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières.

24.2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;

24.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 25 - ZONES D'ARTISANAT ET PETITE INDUSTRIE (SAP)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, placées à proximité des zones d'habitat, qui comprennent les terrains à vocation principale d'accueil d'activités économiques (petite industrie et artisanat) non polluantes et à haute densité d'emplois.

Toute activité installée dans cette zone doit assurer une densité d'occupation minimale de 40 emplois permanents par hectare.

25.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'habitation ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les grandes industries établies sur des terrains de plus de 50 000 m² ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières.

25.2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les constructions à usage d'industrie sous la condition d'assurer un nombre d'emplois permanents non inférieure de 40 emplois/hectare ;
- les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ;
- les constructions à usage d'entrepôt à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

25.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 26 - ZONE D'EXTENSION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (SAE)

Ces zones, telles que précisées dans les documents graphiques, comprennent les terrains à vocation principale d'accueil d'activités économiques de grande dimension et notamment :

- les zones affectées aux activités industrielles

- les zones franches affectées aux activités de type industriel et commercial bénéficiant d'avantages fiscaux et douaniers ;
- les zones logistiques, affectées aux activités logistiques liées à l'activité des ports (stationnement des poids lourds, port sec, entrepôts, etc.) ;
- les grands centres commerciaux .

L'autorisation de tous les projets à réaliser dans cette zone comporte préalablement approbation de la part de la Direction de l'Environnement des études d'impact environnemental (**EIE**).

26.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'habitation ;
- les constructions à usage d'hébergement hôtelier ;
- les constructions à usage d'artisanat ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière.

26.2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

26.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 27 - ZONES FRANCHES (SAF)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, réservées exclusivement à accueillir des activités de type industriel et commercial bénéficiant d'avantages fiscaux et douaniers. L'établissement des nouvelles zones franches doivent faire l'objet de plans d'aménagement détaillés, comprenant les études d'impact environnemental (**EIE**) approuvées par l'Autorité publique compétente.

27.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'habitation ;
- les constructions à usage d'hébergement hôtelier ;
- les constructions à usage d'artisanat ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière.

27.2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les exhaussements et affouillements indispensables à l'implantation des opérations et constructions autorisées dans la zone ;
- les installations et équipements indispensables au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

27.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

ARTICLE 28 - ZONE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE (SAT) DE KHOR AMBADO

Cette zone, tel que précisé dans les documents graphiques, est destinée à l'accueil et au développement des activités touristiques (usage mixte hébergement, habitat provisoire, tourisme, équipement, commerce et protection environnementale) dans le cadre d'un plan d'aménagement unitaire d'ensemble. Dans cette zone, 50 % de la superficie totale sera affectée aux espaces verts et naturels. Aucune construction n'est permise à une distance de moins de **100 mètres** du rivage marin.

28.1 Occupations et utilisations du sol interdites

Dans cette zone, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'industrie ;
- les constructions à usage d'entrepôt ;
- les constructions à usage d'activité agricole ou d'exploitation forestière ;
- les zones de stationnement des poids lourds ;
- l'ouverture et l'exploitation de carrières ou gravières.

28.2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Les constructions à usage d'entrepôt sont admises à condition d'être nécessaires et liées à une activité existante ou créée de manière concomitante, et exercée à titre principal.

28.3 Prescriptions techniques

Dans cette zone s'appliquent les prescriptions techniques suivantes :

- Annexe C – Conception architecturale
- Annexe D – Conditions d'occupation du sol
- Annexe E – Implantation des constructions
- Annexe F – Aires de stationnement à réaliser

CHAPITRE III - ZONES DES GRANDS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (ST)

ARTICLE 29 - ZONES DES GRANDS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (ST)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, réservées exclusivement aux emprises des équipements, de nature publique ou particulière, affectées aux grandes infrastructures de transport, notamment :

- **les zones portuaires**, réservées exclusivement aux emprises des équipements, de nature publique ou particulière, affectées aux activités maritimes et portuaires, et aux équipements et installations y afférent;
- **les zones aéroportuaires**, réservées exclusivement aux emprises des équipements, de nature publique ou particulière, affectées aux activités aéroportuaires ;
- **les zones de transport intermodal**, réservées exclusivement aux emprises des équipements affectées aux activités de transport terrestre et aux activités tertiaires y afférent, comprenant la nouvelle Gare de Nagad , la nouvelle gare routière , l'entrepôt des TLR.

Dans ces zones, l'établissement des nouvelles structures ou le changement d'affectation du sol doivent faire l'objet de plans d'aménagement détaillé, comprenant les études d'impact environnemental (**EIE**) approuvées par l'Autorité publique compétente.

CHAPITRE IV - ZONES MILITAIRES (SM)

ARTICLE 30 - ZONES MILITAIRES FAD (SMF)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, existantes ou de projet, réservées exclusivement aux emprises des constructions et équipements appartenant à l'autorité militaire des Forces Armées Djiboutiennes (FAD).

Les zones de sécurité des poudrières ou d'autres équipements dangereux doivent être totalement comprises dans l'emprise de la zone **SMF**, clôturé et communiquées à l'Autorité publique compétente (voir aussi Article 50 -)

ARTICLE 31 - ZONES MILITAIRES INTERNATIONALES (SMINT)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, existantes ou de projet, réservées exclusivement aux emprises des constructions et équipements afférent aux établissements des camps militaires étrangers sur la base d'accords intergouvernementaux

Les zones de sécurité des poudrières ou d'autres équipements dangereux doivent être totalement comprises dans l'emprise de la zone **SMINT**, clôturées et communiquées à l'Autorité publique compétente (voir aussi Article 50 -).

TITRE V. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES À CARACTÈRE ENVIRONNEMENTAL (E)

ARTICLE 32 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Elles correspondent aux zones naturelles et agricoles à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et de la qualité des sites des milieux naturels et anthropologiques, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue écologique. Elles comprennent trois types de zones, pour lesquelles s'appliquent des dispositions particulières :

- zones naturelles (**EN**) ;
- zones agricoles (**EA**) ;
- villages (**EV**).

ARTICLE 33 - ZONES NATURELLES (EN)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, qui correspondent aux espaces et sites à protéger en raison de la sensibilité des milieux et/ou de la qualité des paysages naturels, boisés ou agricoles. Elles sont en particulier :

- la réserve naturelle de Haramous et certaines zones limitrophes ;
- la zone côtière maritime de Khor Ambado ;
- la plage de la Siesta ;
- le corridor vert de l'Oued d'Ambouli (bassin versant).

Ces zones restent inconstructibles ou à occupation sous autorisation spécifique au regard des impacts environnementaux

ARTICLE 34 - ZONES AGRICOLES (EA)

Sont les zones, telles que précisées dans les documents graphiques, constituées de l'ensemble des lopins de terres situés dans la zone périurbaine utilisés pour les cultures maraîchères et l'élevage traditionnel. Ces espaces sont localisés en divers endroits, particulièrement le long des oueds.

Dans les zones **EA** ne sont admis que les aménagements liés à l'activité agricole et à l'élevage ainsi que les habitations, enclos destinés aux personnes pratiquant sur site les activités agricoles.

ARTICLE 35 - VILLAGES (EV)

Le village est par définition un établissement humain en milieu rural. Dans le cas de la ville de Djibouti, les poches villageoises sont des espaces ruraux rattrapés par l'avancée de l'urbanisation. Elles constituent donc des établissements humains de nature agricole qui comprennent des services de base et des champs agricoles de dimension familiale dont il faut protéger car cette agriculture périurbaine nourrit la ville de Djibouti.

Dans le cadre du SDAU, l'option est de favoriser l'intégration des villages dans le tissu urbain par une modernisation progressive de l'habitat, tout en protégeant les activités agricoles essentielles.

Les villages de l'agglomération de Djibouti devront faire l'objet de plans d'aménagement de détail pour leur donner une configuration urbaine et y apporter les équipements de proximité nécessaires. Les cahiers des charges qui accompagneront ces plans d'aménagement fixeront les nouvelles règles d'occupation du sol.

TITRE VI. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX AUTRES TYPES DES ZONES (Z)

ARTICLE 36 - ZONES DE RÉSERVE FONCIÈRE (ZRF)

Ces zones comprennent les terrains insuffisamment équipés, qui pourront servir ultérieurement à l'extension urbaine, de manière totale ou partielle, par modification ou révision du SDAU.

Ces terrains sont déclarés inconstructibles (non aedificandi) dans le cadre du SDAU sauf dérogation accordée par le Ministre en charge de l'urbanisme, après un avis favorable du Comité Consultatif d'Urbanisme restreint, sous réserve de l'observation des prescriptions techniques.

ARTICLE 37 - ZONES INCONSTRUCTIBLES (ZNA)

Ces zones comprennent les terrains qui présentent soit des servitudes particulières, soit des contraintes morphologiques qui ne permettent pas leur occupation par du bâti, les rendant ainsi inconstructibles ou non aedificandi.

TITRE VII. PROTECTION ENVIRONNEMENTALE ET AUTRES SERVITUDES

ARTICLE 38 - PRÉAMBULE

Toute activité ou construction dans la totalité du territoire de la Ville de Djibouti, telle que précisée dans les documents graphiques normatifs, est assujettie au respect des normes du présent titre.

CHAPITRE I - PROTECTIONS ENVIRONNEMENTALES

ARTICLE 39 - PROTECTION DE LA ZONE À HAUTE VALEUR PATRIMONIALE DE LA PRESQU'ÎLE

Cette zone est un espace historique sensible. Dans cette zone, telle que précisée dans les documents graphiques, toute démolition des bâtiment existants est interdite.

Dans le cas d'un bâtiment menacé de ruine, la démolition pourra être autorisée par le Ministre en charge de l'urbanisme, après un avis favorable du Comité Consultatif d'Urbanisme restreint, sous réserve de l'observation des prescriptions techniques. Dans ce cas, une nouvelle construction pourra ainsi être autorisée, sous condition de respecter l'emprise, la hauteur et le parti architectural de l'ancien bâtiment.

Les travaux de restauration immobilière du patrimoine ancien répertorié et des bâtiments d'intérêt architectural ou patrimonial devront reprendre les matériaux, la mise en œuvre et l'aspect d'origine du bâtiment au contemporain de sa datation, dans le respect de son architecture.

ARTICLE 40 - PROTECTION DES ESPACES VERTS URBAINS EXISTANTS

Tous les terrains affectés à usage de jardin ou de terrain de sport, dans le périmètre de la commune de Ras Dika et dans les zones **UC** et **UV** des communes de Boulaos et de Balbala, sont inconstructibles.

ARTICLE 41 - PROTECTION DES OUEDS

La zone riparienne est la zone recouverte de végétation qui longe un cours d'eau. Cette bande est une zone tampon entre le cours d'eau et les terres environnantes. Cette zone joue un rôle important de filtre biologique et de lutte contre l'érosion des sols. Afin de préserver cette zone riparienne, à l'intérieur du lit des oueds et dans une bande de 30 m de chaque côté des rives des oueds, toute activité ou construction est interdite (zone non aedificandi). Cette prescription peut être dérogé seulement dans les zones urbaines de haute densité où les oueds pourront être canalisés avec une évaluation de la crue avec période de retour de 50 ans.

ARTICLE 42 - PROTECTION LITTORALE

Pour préserver certaines parties du littoral de l'érosion, dans une bande à partir du rivage marin, telle que précisée dans les documents graphiques, toute activité ou construction est interdite (zone non aedificandi).

ARTICLE 43 - PROTECTION DE L'OUED AMBOULI

43.1 Zone non aedificandi de l'Oued Ambouli

Dans le lit mineur et le lit majeur de l'oued Ambouli, toute activité ou construction est interdite.

43.2 Zone de protection de l'Oued d'Ambouli

Dans la zone inondable de l'estuaire de l'Oued d'Ambouli, telle que précisée dans les documents graphiques, les activités et construction sont autorisées sous certaines conditions, notamment

- l'implantation des constructions autorisées ainsi que les aménagements réalisés sur la parcelle (clôtures, modelés de terrain, ...) ne doit pas pénaliser les écoulements ;
- toute construction ne pourra se faire qu'en surélévation des planchers habitables par rapport au terrain naturel (de 0.5 m à 1.5 m selon la zone), et, sauf impossibilité clairement démontrée, dans la partie la moins exposée de la parcelle ;

L'objectif de mise en sécurité des personnes doit se traduire, selon le cas, par :

- l'interdiction des pièces de vie (chambre, séjour, salon, cuisine) en rez-de-chaussée sauf si le bâtiment est suffisamment rehaussé ;
- la création d'une zone de refuge (par exemple à l'étage) permettant aux personnes exposées d'attendre l'effacement de la crue (quelques heures) ;
- une réflexion sur la position des ouvertures principales, la conception des escaliers et sous-sols éventuels pour permettre aux personnes de monter rapidement aux étages ;
- pour les bâtiments en limite de zone inondable, la création d'un accès direct et permanent vers la zone non exposée.

L'objectif de diminution ou de minimisation du coût économique doit se traduire, selon le cas, par :

- le choix de matériaux de construction appropriés (hydrofuges et résistants à la poussée de l'eau et des embâcles) ;
- l'installation d'équipements sensibles (chaudières, matériels informatiques, machineries d'ascenseurs, équipements électroménagers, ...) ou polluants dans des pièces hors d'eau ou à une hauteur suffisante ;
- la réalisation d'une distribution électrique par le plafond.

ARTICLE 44 - PROTECTION DE LA MANGROVE

La continuité du milieu humide de type mangrove doit être assurée pour préserver la biodiversité de ce milieu. Toute activité ou construction qui pourrait dégrader la mangrove ou produire une rupture de la continuité de la mangrove le long du littoral est interdite (zone non aedificandi).

ARTICLE 45 - PROTECTION DE LA RÉSERVE NATURELLE DE HARAMOUS

L'aire marine protégée de Haramous est répertoriée dans la convention internationale RAMSAR (Convention relative aux zones humides d'importance internationale) dont la République de Djibouti est signataire. Elle fait l'objet de l'Arrêté 2014-206-PR-MEFPP qui en détermine les limites et l'affectation. Cette zone est un espace naturel sensible. À l'intérieur de la réserve naturelle de Haramous seules sont autorisées les activités de conservation environnementale, tels que précisées par l'Arrêté 2014-206-PR-MEFPP.

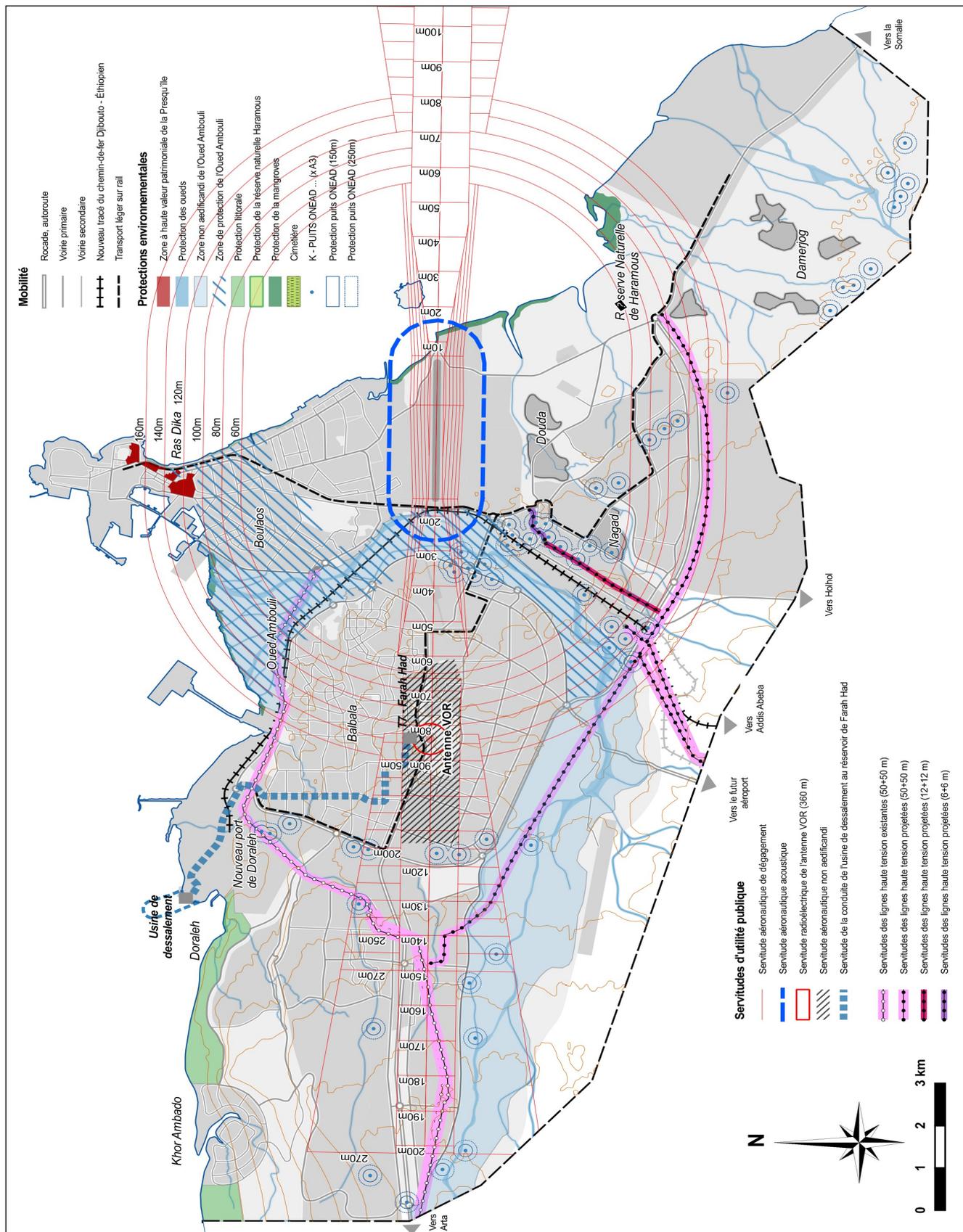
ARTICLE 46 - PROTECTION DES CIMETIÈRES

Une zone classée non constructible de 35 m est délimitée autour des cimetières, tels que précisés dans les documents graphiques.

ARTICLE 47 - PROTECTION DES CHAMPS CAPTANTS

47.1 Périmètre de protection immédiate (10 mètres)

Périmètre de protection immédiate contre une dégradation physique ou une introduction directe de polluants dans le captage : la zone délimitée dans un rayon de **10 mètres** autour du champ captant doit être protégés par des clôtures en mur. Dans cette zone, toutes les constructions ou activités sont interdites hormis celles relatives à l'exploitation et à l'entretien de l'ouvrage de prélèvement de l'eau et au périmètre lui-même.



47.2 Périmètre de protection rapprochée des champs captants (150 mètres)

Périmètre de protection rapprochée contre une pollution bactérienne ou virale : dans la zone délimitée dans un rayon de **150 mètres** autour du champ captant, sont interdites les occupations, utilisations du sol et activités susceptibles de provoquer une pollution y compris l'assainissement individuel (puits perdus, etc.).

47.3 Périmètre de protection éloignée des champs captants (250 mètres)

Périmètre de protection éloignée contre les polluants persistants : ce secteur correspond généralement à la zone d'alimentation du point de captage, voire à l'ensemble du bassin versant. Les activités potentiellement polluantes sont interdites dans cette zone. Une zone réglementée est délimitée dans un rayon de **250 mètres** autour du champ captant.

CHAPITRE II - SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

ARTICLE 48 - SERVITUDES AÉROPORTUAIRES

Le cadre des servitudes liées à l'aéroport d'Ambouli est précisé par l'Autorité publique compétente et comprend

- les servitudes aéronautiques de dégagement ;
- les servitudes aéronautiques de balisage ;
- les servitudes acoustiques ;
- les servitudes radioélectriques.

48.1 Servitude aéronautique de dégagement

Les servitudes aéronautiques de dégagement, telles que précisées dans les documents graphiques, comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

48.2 Servitude acoustique

Les servitudes acoustiques comportent la distance minimale à observer entre l'aéroport et les zones affectées à l'habitat. Cette distance est de **1 000 mètres**.

48.3 Servitude radioélectrique

L'antenne VOR est protégée par une zone non aedificandi de **360 mètres** telle que précisée dans les documents graphiques.

ARTICLE 49 - SERVITUDE DES RÉSEAUX

49.1 Servitudes des lignes de haute tension

Les lignes de haute tension ont les servitudes de passages telles que précisées dans les documents graphiques.

49.2 Conduite de refoulement de l'usine de dessalement au réservoir de Farah Had

Les conduites de refoulement de l'usine de dessalement seront enterrées avec une servitude de passage d'au moins **25 mètres**.

ARTICLE 50 - SERVITUDES DES ZONES MILITAIRES

La zone, dans un rayon de **300 mètres** autour des sites d'entreposage des munitions et arsenaux militaires, est inconstructible et doit être clôturée et totalement comprise dans l'emprise affectée à l'installation.

ARTICLE 51 - SERVITUDES D'ALIGNEMENT DE LA VOIRIE

Sauf indication de recul particulière portée au document graphique de zonage, les constructions doivent être implantées selon les dispositions suivantes.

Recul minimal par rapport à l'axe de la rocade

- Dans les espaces non urbanisés : 100 mètres
- Dans les espaces déjà urbanisés : 50 mètres pour les constructions à usage d'habitation sans que cette distance puisse être inférieure à 25 mètres de la limite d'emprise actuelle ou future de la voie,
- 40 mètres pour les constructions à usage autre que d'habitation sans que cette distance puisse être inférieure à 20 mètres de la limite d'emprise actuelle ou future de la voie

Recul minimal par rapport à l'axe de la RN1 et RN2

- Dans les espaces non urbanisés : 50 mètres
- Dans les espaces déjà urbanisés : 25 mètres

Recul minimal par rapport à l'axe des voies classées comme « primaire » par le SDAU : 25 mètres

Recul minimal par rapport à l'axe des voies classées comme « secondaire » par le SDAU : 9,75 mètres

Par rapport aux voies internes des opérations de lotissements ou d'ensembles d'habitations : Les constructions devront respecter un recul minimal de 5 mètres par rapport à la limite d'emprise des voies.

Les constructions pourront être implantées à la limite d'emprise ou en retrait de la limite d'emprise des voies, à condition que soit respectée une distance minimale de 8 mètres entre la construction à implanter et la limite d'emprise opposée (situé en vis-à-vis) de la voie.

Par rapport aux autres voies publiques ou privées ouvertes à la circulation et aux autres emprises publiques, existantes ou à créer : les constructions devront respecter un recul minimal de 5 mètres par rapport aux limites d'emprises des voies et d'emprises publiques.

Des implantations différentes des paragraphes ci-dessus peuvent être autorisées ou imposées :

- dans le cas où un alignement particulier est défini en bordure des voies ou emprises publiques, résultant d'un plan d'alignement ou d'un emplacement réservé établi par la puissance publique, cet alignement se substitue aux limites d'emprises définies précédemment ;
- en cas d'aménagement ou d'extension de constructions existantes et ne respectant pas le retrait imposé, à condition de ne pas aggraver la non-conformité existante ;
- pour les travaux, ouvrages et installations de protection contre les crues ;
- pour les constructions, installation ou ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux, et pour les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières.

ARTICLE 52 - SERVITUDES D'ALIGNEMENT DE LA VOIE FERRÉE

Sauf indication de recul particulière portée au document graphique de zonage, les constructions doivent être implantées selon les dispositions suivantes.

Recul minimal par rapport à la voie ferrée :

- Dans les espaces non urbanisés : **100 mètres**
- Dans les espaces déjà urbanisés : **50 mètres** pour les constructions à usage d'habitation, **25 mètres** pour les autres bâtiments.

TITRE VIII. PLANS D'AMÉNAGEMENT URBAIN

ARTICLE 53 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Le Plan d'Aménagement Urbain (PAU) est un document d'urbanisme opposable aux tiers en raison de la précision de son échelle graphique. Il se présente sous la forme de document graphique et d'un règlement indi-

quant les conditions du développement urbain sur l'ensemble du territoire de la collectivité territoriale concernée. Le SDAU comporte deux types de Plan d'Aménagement Urbain, à savoir :

- les PAU des zones d'extension urbaine ;
- les PAU des zones spécifiques.

Les PAU pourront modifier totalement ou partiellement l'affectation des sols prévue par le zonage du SDAU sur proposition du Ministre en charge de l'urbanisme, après un avis favorable du Comité Consultatif d'Urbanisme restreint, sous réserve de l'observation des prescriptions techniques.

ARTICLE 54 - PLAN D'AMÉNAGEMENT URBAIN DES ZONES D'EXTENSION URBAINE

Compte tenu des pressions foncières dans certains secteurs de la ville, des plans plus détaillés devront être réalisés, pour assurer une meilleure maîtrise de l'occupation des sols.

Les plans d'aménagement de détail auront un caractère unitaire tout en respectent en termes quantitatifs l'affectation des sols prévue par les documents graphiques du SDAU.

Ces plans d'aménagement seront accompagnés de règlements particuliers d'urbanisme ou de cahiers des charges qui fixeront les règles précises d'organisation et d'occupation des sols.

ARTICLE 55 - PLANS D'AMÉNAGEMENT URBAIN DES ZONES SPÉCIFIQUES

La mise en œuvre de certaines opérations de transformation urbaine de grande importance doit faire l'objet de plans d'aménagement détaillé de conception unitaire, comprenant les études d'impact environnemental (EIE), et approuvés par le MHUE.

Ces zones sont précisées dans les documents graphiques et comprennent :

- la requalification de la zone du **PAID**, comportant transformation de la zone du Port Autonome International de Djibouti en pôle financier capable d'accueillir des fonctions tertiaires de haut niveau dont les services bancaires et autres services financiers internationaux ainsi que des centres de rencontres et de conférences répondant aux standards internationaux ;
- le réaménagement de **la Corniche Est**, comportant transformation en zone de loisir pour les djiboutiens et de tourisme pouvant accueillir des hôtels de moyen et haut standing ;
- la sauvegarde de la **Zone à haute valeur patrimoniale de la Presqu'île**, comportant mesures de protection et mise en valeur du patrimoine bâti ;
- le **Pôle de développement touristique de Khor Ambado**, devra accueillir des activités de type touristique (hôtels de standing, restaurant, activités balnéaires, etc.).

ANNEXE A – DÉFINITIONS

AIRES DE STATIONNEMENT

Il s'agit de parcs de stationnement publics ou privés ouverts au public, susceptibles de contenir au moins 10 unités et pour autant que ces opérations ne comportent pas de constructions ou d'ouvrages soumis à permis d'aménager. Les aires de stationnement peuvent impliquer des travaux de voirie d'accès ou des aménagements de la surface du sol.

ALIGNEMENT

L'Alignement est la limite (constituée par un plan vertical) entre ce qui est fonds privé et ce qui est (ou sera) domaine public. Cet Alignement sert de référence pour déterminer, par rapport aux voies, l'implantation des constructions qui seront donc édifiées soit "à l'Alignement" soit "en retrait par rapport à l'Alignement".

AMÉNAGEMENT D'UNE CONSTRUCTION

Tous travaux intérieurs (même créateur de surface hors œuvre nette) n'ayant pas pour effet de modifier le volume existant.

ANNEXE

Les annexes sont des constructions attenantes ou non attenantes à une habitation, situées sur le même tènement terrain (unité foncière), dont le fonctionnement est lié à cette habitation, tels que garages, abris de jardin, piscines, etc.

CATÉGORIES DE DESTINATION DES CONSTRUCTIONS

Habitation. Cette destination comprend tous les logements, y compris les logements de fonction et les chambres de service. Elle exclut les logements visés dans la définition de l'hébergement hôtelier. Elle inclut les chambres d'hôtes et les logements mis à disposition occasionnellement en cas d'absence de durée limitée de leurs occupants en titre. Les ateliers utilisés par des artistes résidant sur place sont considérés comme des annexes à l'habitation à condition que la SHON d'habitation proprement dite soit au moins égale à 50 % de la SHON occupée par les artistes. Dans le cas contraire ils sont assimilés à l'artisanat.

Hébergement hôtelier. Cette destination comprend les établissements commerciaux d'hébergement classés, ou ayant vocation à l'être, de type hôtels et résidences de tourisme

Bureaux. Cette destination comprend les locaux et annexes dépendant d'organismes publics ou privés ou de personnes physiques et où sont exercées principalement des fonctions telles que direction, gestion, études, conception, informatique, recherche et développement, ainsi que tous locaux ne relevant pas des autres destinations citées dans la présente rubrique.

Commerce. Cette destination comprend les locaux affectés à la vente de produits ou de services et directement accessibles à la clientèle, et leurs annexes (à l'exception des locaux relevant de la destination « artisanat » définie ci-après). Pour être rattachés à cette destination, les locaux d'entreposage ne doivent pas représenter plus de 1/3 de la SHON totale.

Artisanat. Cette destination comprend les locaux et leurs annexes où sont exercées des activités de production, de transformation, de réparation ou de prestation de service relevant de l'artisanat avec une SHON ne pas dépassant les 1 000 m². Pour être rattachés à cette destination, les locaux d'entreposage ne doivent pas représenter plus de 1/3 de la SHON totale.

Industrie. Cette destination comprend les locaux principalement affectés à la fabrication industrielle de produits. Pour être rattachés à cette destination, les locaux d'entreposage ne doivent pas représenter plus de 1/3 de la SHON totale.

Entrepôt. Cette destination comprend les locaux d'entreposage et de reconditionnement de produits ou de matériaux. Sont assimilés à cette destination tous locaux d'entreposage liés à une activité industrielle, commerciale ou artisanale lorsque leur taille représente plus de 1/3 de la SHON totale, et de façon plus générale tous locaux recevant de la marchandise ou des matériaux non destinés à la vente aux particuliers dans lesdits locaux.

Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux destinés principalement à l'accueil du public ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services de secours, de lutte contre l'incendie et de police (sécurité, circulation...) ;
- les crèches et haltes garderies ;
- les établissements d'enseignement maternel, primaire, secondaire, technique ou professionnel ;
- les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la recherche, et les établissements d'enseignement supérieur ;
- les établissements judiciaires ;
- les établissements de santé : hôpitaux (y compris les locaux affectés à la recherche), cliniques, dispensaires, centres de court et moyen séjour, résidences médicalisées... ;
- les établissements d'action sociale ;
- les établissements culturels et les salles de spectacle spécialement aménagées de façon permanente pour y donner des concerts, des spectacles de variétés ou des représentations d'art dramatique, lyrique ou chorégraphique ;
- les établissements sportifs ;
- les lieux de culte ;
- les parcs d'exposition ;
- les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains ;
- les ambassades, consulats, légations, organisations internationales publiques et institutions supérieures de l'État.

CHANGEMENT DE DESTINATION

Il consiste à affecter un bâtiment existant à une destination différente de celle qu'il avait au moment où les travaux sont engagés. Sont soumis à autorisation les changements opérés entre les seules destinations définies par le présent règlement. Un changement de destination contraire au statut de la zone est interdit.

CLÔTURE

Constitue une clôture, toute édification d'un ouvrage destiné à fermer un passage ou un espace.

COEFFICIENT D'EMPRISE AU SOL (CES)

Le coefficient d'emprise au sol (CES) est le rapport de la surface de l'emprise au sol des constructions à la surface de terrain prise pour référence.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

Le coefficient d'occupation du sol est le rapport entre le nombre de mètres carrés de plancher hors œuvre net (SHON) d'une construction et la surface totale du terrain sur laquelle elle est implantée. Le COS exprime la densité maximale de construction admise dans une zone et donc sur chaque terrain de cette zone. Multiplié par la surface du terrain, il donne la surface du plancher hors œuvre nette susceptible d'être bâtie sur ce terrain.

EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol est la projection sur un plan horizontal du volume hors œuvre de la ou des constructions, après exclusion des saillies.

EMPRISES PUBLIQUES

Au sens du Règlement du SDAU, la notion d'emprise publique recouvre tous les espaces publics qui ne peuvent être qualifiés de voies, mais qui donnent accès aux terrains riverains. Constituent ainsi des emprises publiques : les places, les espaces piétonniers, les chemins publics non ouverts à la circulation, les voies ferrées, les oueds, les cours d'eau domaniaux, le canal, les jardins et parcs publics, ...

ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Toutes études préalables à la réalisation de projet d'aménagement, d'ouvrage, d'équipement, d'installation ou d'implantation d'unité industrielle, agricole ou autre, de plan ou programme, permettant d'apprécier les conséquences directes et/ou indirectes de l'investissement sur les ressources de l'environnement et sur la santé (voir Loi n°51/AN/09/6ème portant Code de l'Environnement.)

EXTENSION D'UNE CONSTRUCTION

Tous travaux ayant pour effet de modifier le volume existant par addition contiguë ou surélévation.

FAÇADE DE CONSTRUCTION

Côté ou élévation (face verticale) d'un bâtiment, vu de l'extérieur.

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée en Façade à partir du sol naturel existant avant les travaux d'exhaussement ou d'affouillement du sol nécessaires pour la réalisation du projet, jusqu'au point le plus haut de la construction (faîtage, toit-terrasse, ...), ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus. La hauteur du plancher du rez-de-chaussée de construction ne pourra excéder de 0,70 m le terrain naturel avant travaux, sauf dans les cas prévus par l'article 42.2.

IMPASSE

Voie disposant d'un seul accès sur une voie ouverte à la circulation publique.

LIMITES SÉPARATIVES

Limites latérales : limites qui séparent deux propriétés et qui ont un contact en un point avec la limite riveraine d'une voie ou d'une emprise publique.

Limites de fonds de parcelles : pour les terrains de forme quadrilatère, est dénommée fond de parcelle, la limite du terrain opposée à celle par laquelle s'effectue l'accès principal à la construction. Dans les autres cas, le fond de parcelle est constitué par la limite opposée la plus éloignée de celle supportant cet accès principal, à l'exception des terrains de forme triangulaire pour lesquels il n'y a pas de fond de parcelle.

SURFACE DE PLANCHER HORS ŒUVRE BRUTE (SHOB)

La surface de plancher hors œuvre brute (SHOB) d'une construction est égale à la somme des surfaces de plancher de chaque niveau de la construction.

SURFACE DE PLANCHER HORS ŒUVRE NETTE (SHON)

La surface de plancher hors œuvre nette (SHON) d'une construction est égale à la surface hors œuvre brute de cette construction après déduction :

- a) des surfaces de plancher hors œuvre des combles et des sous-sols non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial,
- b) des surfaces de plancher hors œuvre des toitures-terrasses, des balcons, des loggias, ainsi que des surfaces non closes situées au rez-de-chaussée,
- c) des surfaces de plancher hors œuvre des bâtiments ou des parties de bâtiments aménagées en vue du stationnement des véhicules,
- d) dans les exploitations agricoles, des surfaces de planchers des serres de production, des locaux destinés à abriter des récoltes, à héberger les animaux, à ranger et à entretenir le matériel agricole, des locaux de production et de stockage des produits à usage agricole, des locaux de transformation et de conditionnement des produits provenant de l'exploitation,
- e) d'une surface égale à 5 % des surfaces hors œuvre affectées à l'habitation telles qu'elles résultent le cas échéant de l'application des a), b) et c) ci-dessus.

Sont également déduites de la surface hors œuvre, dans le cas de la réfection d'un immeuble à usage d'habitation et dans la limite de 5 m² par logement, les surfaces de plancher affectées à la réalisation de travaux tendant à l'amélioration de l'hygiène des locaux et celles résultant de la fermeture de balcons, loggias et surfaces non closes situées en rez-de-chaussée.

SURFACE PLANCHER

La surface de plancher de la construction est égale à la somme des surfaces de planchers de chaque niveau clos et couvert, calculée à partir du nu intérieur des façades.

UNITÉ FONCIÈRE

Désigne l'ensemble des parcelles d'un seul tenant appartenant à un même propriétaire. Ainsi, dès lors qu'une propriété foncière est traversée par une voie ou un cours d'eau n'appartenant pas au propriétaire, elle est constituée de plusieurs unités foncières ou terrains. En revanche, les surfaces affectées à l'emprise d'une voie privée ouverte à la circulation générale ne sont pas comptabilisées dans le calcul.

VOIE

La voie qui sert de référence pour les règles d'implantation des constructions, est une emprise qui doit desservir plusieurs propriétés et en ce sens permettra la circulation générale des personnes et des véhicules (voies piétonnes, cyclistes, routes, chemins, voies en impasse même privées). La voie doit comporter les aménagements nécessaires à la circulation.

TYPES D'OPÉRATIONS URBAINES

Restauration immobilière

Opération d'aménagement qui consiste à sauvegarder et à mettre en valeur des immeubles défectueux.

Lotissement

Opération consistant à diviser une propriété foncière d'un seul tenant en petites parcelles destinées à être cédées gratuitement ou moyennant finance à des personnes désireuses d'y implanter des constructions.

Restructuration urbaine

L'opération d'aménagement consistant à réorganiser et à équiper une partie aménagée ou non du tissu urbain.

Rénovation urbaine

La rénovation urbaine, réalisée toujours dans le cadre d'opérations ou de projets d'ensemble, comporte des opérations de renouvellement d'une zone urbaine à travers le remplacement du tissu urbain existant. Ces actions doivent viser en même temps à une réduction de l'emprise au sol pour dégager un espace public de qualité.

Remembrement urbain

L'opération d'aménagement qui consiste, dans un périmètre urbain donné, à regrouper des parcelles de terrain en vue de les rendre aptes à de nouveaux types de construction.

ANNEXE B – RAPPEL DES DISPOSITIONS APPLICABLES DANS TOUTES LES ZONES

VOIRIE

Le système de la voirie urbaine, tel que précisé dans les documents graphiques, doit répondre aux normes de la Loi n°120/AN/80 du 14 juin 1980 portant sur le Code de la Route.

SÉISME

Les constructions devront répondre aux normes antisismiques fixées par l'arrêté n°85-1357/PR/MTPP du 27 octobre 1985 modifiant la délibération n°341/73 du 26 avril 1973 fixant les normes qui doivent être respectées pour la construction des bâtiments dans la République de Djibouti.

Toute opération de restructuration, reconstruction, rénovation urbaine doit assurer la mise à niveau du bâti selon les normes antisismiques.

PROTECTION DU SOUS-SOL EN PRÉSENCE D'UNE ACTIVITÉ POTENTIELLEMENT POLLUANTE

Toute activité potentiellement polluante doit être réalisée sur des sols imperméabilisés et il est interdit (sauf dérogation) de réaliser des ouvrages enterrés de matières potentiellement polluantes.

Sur la totalité du territoire du SDAU, il est interdit de déverser des produits polluants au sol (type huiles usagées), sous peine d'amende.

ISOLATION THERMIQUE

Les coefficients de transmission surfacique à respecter sont les suivants :

- inférieur ou égal à 0.425 W/m² °C pour les toitures ;
- inférieur ou égal à 0.82 W/m² °C pour les planchers bas ;
- inférieur ou égal à 3.8 W/m² °C pour les parois vitrées donnant sur l'extérieur.

UTILISATION DES PRODUITS EN AMIANTE

Conformément aux dispositions du décret n°99-0202/PR/MTPUL du 17 octobre 1999, il est formellement interdit d'utiliser des produits contenant l'amiante.

SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

L'occupation des sols doit respecter toutes les servitudes liées à l'aéroport d'Ambouli, tels que précisés par l'Autorité publique compétente.

ANNEXE C – CONCEPTION ARCHITECTURALE

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

La conception architecturale des bâtiments projetés devra tenir compte au mieux des contraintes spécifiques liées au climat de Djibouti :

- protection contre l'ensoleillement ;
- ouverture aux brises dominantes d'Est, fermeture au Khamsin d'Ouest ;
- protection des ouvertures du ruissellement des eaux de pluie sur les façades.

Le rythme des façades doit s'harmoniser avec celui des bâtiments voisins. Les accroches aux constructions limitrophes doivent être particulièrement étudiées.

Tout bâtiment situé à proximité d'un élément intéressant du point de vue du patrimoine d'intérêt local, devra faire l'objet d'une attention particulière. Les constructions devront être adaptées au terrain, de manière générale.

VOLUMÉTRIE

Les gabarits des constructions nouvelles devront respecter l'aspect général des gabarits existants. Elles seront composées d'un volume principal présent et lisible et éventuellement de volumes secondaires plus bas.

OUVERTURES ET OUVRAGES EN SAILLIE

Les ouvrages en saillie devront être intégrés à la construction, en harmonie avec celle-ci. De manière générale, à l'exception des constructions à vocation commerciale qui peuvent être différentes, le rythme des pleins et des vides dans les façades devra être cohérent avec le rythme des façades avoisinantes.

MATÉRIAUX APPARENTS ET COULEURS

Les constructions seront réalisées en matériaux définitifs mis en œuvre suivant les règles de l'art. L'ossature des bâtiments peut être réalisée en béton armé et les murs de cloisonnement en agglos. Les bâtiments devront être peints en des couleurs respectant l'harmonie des bâtiments existants ou principaux.

EXTENSION DE BÂTIMENTS EXISTANTS ET CONSTRUCTIONS ANNEXES

Les extensions et les constructions annexes devront être réalisées en harmonie avec les bâtiments existants ou principaux.

LOCAUX ET ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres devront, chaque fois que c'est possible, être intégrés dans la construction ou les clôtures, en s'implantant selon une logique de dissimulation qui tienne compte des modifications et matériaux constitutifs.

ANTENNES

Les antennes, y compris les paraboles et relais téléphoniques, doivent être intégrées de façon à en réduire l'impact, notamment lorsqu'elles sont vues depuis les voies ou les espaces publics.

ANNEXE D – CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

ACCÈS

Tout terrain enclavé, ne disposant pas d'accès sur une voie publique ou privée, est inconstructible sauf si le propriétaire produit une servitude de passage suffisante

Le projet peut être refusé ou subordonné au respect de prescriptions spéciales, si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour les utilisateurs des accès. Il peut être notamment subordonné à la limitation du nombre d'accès lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies.

DESSERTE EN VOIRIE

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Les caractéristiques doivent permettre la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie et le bon fonctionnement des véhicules de collecte des ordures ménagères.

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celles de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

VOIRIE

Les voies nouvelles en impasse doivent être aménagées afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics de faire aisément demi-tour et de permettre la collecte des ordures ménagères.

Les constructions à usage d'habitation ainsi que les établissements accueillant des activités situées en bordure des voies importantes (Rocade et routes nationales) sont soumises aux normes d'isolation phonique.

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Une construction, une opération ou une installation pouvant servir de jour ou de nuit à l'hébergement, au travail, au repos ou à l'agrément de personnes pourra être refusée en l'absence de desserte du terrain par un réseau d'alimentation en eau potable de capacité suffisante ou subordonnée au renforcement du réseau. Le branchement est obligatoire pour l'obtention du permis de construire.

Il est strictement interdit dans la zone urbaine la réalisation et l'exploitation des puits privés pour l'approvisionnement en eau des nouvelles construction.

ASSAINISSEMENT

Eaux usées

Une construction, une opération ou une installation pouvant servir de jour ou de nuit à l'hébergement, au travail, au repos ou à l'agrément de personnes ne pourra être autorisée que si le terrain est desservi par un réseau public d'assainissement adapté au volume des effluents rejetés. Le branchement est obligatoire pour l'obtention du permis de construire.

Si la construction est localisée dans une zone qui n'est pas desservie par le réseau d'assainissement une licence peut être concédée dans le respect des toutes les prescriptions sanitaires, si le constructeur réalise un système de disposition avec une fosse septique avec les caractéristiques du volume, d'étanchéité nécessaires

dans son terrain. La réalisation d'une fosse septique détermine une servitude pour la vidange périodique et pour la disposition de la boue.

Pour la réalisation des constructions industrielles ou qui produisent une contamination spéciale, si le réseau ne peut admettre la nature des effluents produits ou si la station d'épuration n'est pas adaptée à leur traitement, un prétraitement conforme à la réglementation en vigueur sera exigé au pétitionnaire.

Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle à l'écoulement des eaux pluviales.

Si le réseau existe et présente des caractéristiques suffisantes, les eaux pluviales recueillies sur le terrain doivent y être collectées et dirigées par des dispositifs appropriés à leur destination naturelle sauf si un dispositif de collecte et de stockage adapté, ne compromettant pas la sécurité et la salubrité publique, est installé en vue d'un usage privatif.

Des aménagements adaptés à l'opération et au terrain (bassins tampons, ...) doivent être réalisés si nécessaire, pour permettre le libre écoulement des eaux et pour en limiter les débits.

Autres réseaux

Dans les groupes d'habitations, les réseaux d'électricité et de téléphone devront être enterrés.

Les branchements, sur le domaine privé, devront être dissimulés à la charge des propriétaires, sauf impossibilité technique justifiée.

COLLECTE DES DÉCHETS MÉNAGERS

Pour les lotissements et les constructions de logements collectifs, des aires de stockage pour les conteneurs ou bacs à ordures doivent être prévues.

ANNEXE E – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

À défaut d'alignement ou de marges de recul porté sur le plan, au moins 50% des constructions, devront s'implanter à l'alignement des voies.

Lorsque le projet de construction jouxte une construction existante significative, de qualité et en bon état, implantée différemment par rapport au règlement précédent, l'implantation d'une construction nouvelle pourra être imposée en prolongement de l'existante, afin de ne pas rompre l'harmonie de l'ensemble.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES DE PROPRIÉTÉ

Implantations nouvelles

Si la construction ne s'implante pas en limite, elle doit s'en écarter d'une distance au moins égale à 2,5 m.

Règles alternatives

Dans le cadre de permis groupé valant division ou de lotissement, les constructions s'implanteront en limite ou en retrait minimum de 2,5 m.

Les extensions des constructions existantes à la date d'approbation du plan, et qui ne sont pas conformes aux dispositions ci-dessus, pourront être autorisées dans la continuité des limites d'emprise existante.

Les constructions en cœur d'îlot, s'implanteront en limite ou en retrait d'au moins 2,5 m.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

À moins que les bâtiments ne soient jointifs, la distance entre les façades de tous bâtiments ne devra jamais être inférieure à 4 m.

ANNEXE F – AIRES DE STATIONNEMENT À RÉALISER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le stationnement des véhicules et correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé en dehors des voies publiques. La surface à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule est de 25 m², y compris les accès.

Type de construction	Stationnement
Pour les constructions à usage d'habitat	1 place de stationnement par logement
Pour les constructions à usage industriel ou artisanal	1 place de stationnement par tranche de 80 m ² de SHON
Pour les constructions à usage de bureaux	1 place de stationnement par tranche de 50 m ² de SHON
Pour les constructions à usage commercial dont la surface de vente est comprise entre 0 et 1 000 m ² inclus	1 place de stationnement par tranche de 25 m ² de surface de vente.
Pour les constructions à usage commercial dont la surface de vente est supérieure à 1 000 m ²	1 place par tranche de 25 m ² de surface de vente pour les autres commerces
Pour les discothèques et activités assimilées	1 place de stationnement pour 5 m ² de SHON
Pour les restaurants	1 place pour 5 m ² de salle de restaurant
Pour les hôtels, les cinémas	1 place par chambre et 1 place pour 10 m ² de cinéma
Pour les constructions à usage d'entrepôt	1 place de stationnement par tranche de 200 m ² de surface d'entrepôt ou de réserve
Pour les établissements d'enseignement	1,5 place par salles de cours