



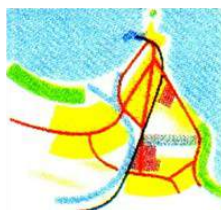
RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI



Unité, Egalité, Paix

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

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



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

Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme d'Obock



SDAU OBOCK

Mai 2015



République de Djibouti

Maître d'Ouvrage:

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

Secrétariat d'Etat au Logement

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



SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME D'OBOCK



SDAU D'OBOCK

Mai 2015

Document réalisé par :

SCET
TUNISIE

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

Etude financée par :



et



Avant propos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ISMAIL OMAR GUELLEH
Président de la République,
Chef du Gouvernement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ABDOULKADER KAMIL MOHAMED
Premier Ministre

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

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

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

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

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

Pour Obock, le scénario d’aménagement retenu a permis d’identifier quatre espaces pour organiser la ville avec les espaces de requalification des centres existants autour de deux

Principaux pôles (noyau historique et plateau), la nouvelle centralité urbaine (urbanisation prioritaire) créée autour de l’habitat collectif et d’équipements, les espaces d’investissement (port, zone d’activités et pôle touristique) et les espaces de protection du milieu naturel.

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

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

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

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

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

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

Résumé

Contexte

Le SDAU d'Obock est un outil de travail et de référence spatiale destiné à tous les acteurs impliqués dans sa mise en œuvre et la réalisation des programmes d'actions prioritaires retenus. Il s'adresse en premier lieu aux décideurs (Région, Préfecture, techniciens de la ville, administrations centrales, services décentralisés de l'Etat) ainsi qu'à leurs partenaires (société civile, secteur privé, ONG, organisations internationales) qui pourraient être amenées à apporter leur concours et leur soutien. La nécessité de réviser le SDAU établi en 1998 s'est imposée suite à un constat : en dépit d'importants financements publics destinés à la réalisation d'infrastructures lourdes et coûteuses dans la ville, la croissance désordonnée de l'urbanisation, s'est souvent traduite par une augmentation de la pauvreté, une occupation anarchique des espaces sans raccordement aux services urbains de base et un faible développement des activités économiques.

Le diagnostic réalisé sur la gestion du développement urbain laisse apparaître une inadéquation entre les stratégies mises en place et le résultat constaté sur le terrain, qui ont conduit à une politique de développement urbain inappropriée. Il a donc fallu produire un document de stratégie en cohérence avec la politique nationale d'aménagement du territoire, et suffisamment réaliste pour assurer un développement urbain cohérent et durable, avec une planification des actions compatibles avec les moyens et les ressources de la ville et de la région. Pendant plus de vingt ans, l'urbanisation et le développement de la ville s'accomplissent dans un contexte de crise, de pauvreté, de désorganisation de l'expansion urbaine. Ce qui laisse place, parfois, à des improvisations d'opérations de zonage non cohérentes et désordonnées. Le manque de moyens, la faiblesse de la gouvernance urbaine et le manque d'ambition pour la ville, contribuent fortement à ce désordre et à la vulnérabilité du rôle de la ville et des institutions en charge de la gestion urbaine.

La nécessité de réviser le schéma directeur établi en 1998 est donc guidée par une volonté de définir un meilleur encadrement du développement urbain dans un contexte économique nouveau favorisé par la décentralisation, des flux importants d'investissements nationaux et étrangers et une sédentarisation de plus en plus accrue des nomades. Dans un contexte de Ville-Etat, l'intention légitime de la puissance publique a toujours été d'inscrire le développement urbain de villes secondaires dans une logique d'équilibre territorial, de croissance économique et sociale capable à la fois de ralentir la migration vers la capitale et de créer les conditions nécessaires à une lutte efficace contre la pauvreté urbaine. Et lorsqu'on note la totale corrélation entre développement économique et urbanisation, il est essentiel de faire profiter les populations des chances du nouveau processus de croissance.

Le SDAU s'inscrit dans le cadre général de la stratégie nationale de développement urbain qui priorise la création d'emploi en renforçant les capacités des villes capitales de régions en matière de développement économique, social et de gouvernance. Perçu comme le cadre logique de coordination de l'ensemble des décisions à prendre face aux enjeux de développement urbain, le SDAU présente des alternatives de résolution des problèmes et interroge la capacité des leaders locaux à coordonner leurs programmes et à réaliser les mutations nécessaires. Il a été élaboré avec l'ensemble des acteurs pertinents, selon une approche participative, et s'appuie sur le diagnostic et les tendances que ce dernier a permis de relever, en vue du partage des axes d'intervention, expériences, approches et actions prioritaires. L'existence d'un cadre institutionnel régional de concertation ainsi que la coopération entre l'Etat et la Région ont largement facilité les choix relatifs au foncier, aux projets porteurs et aux programmes prioritaires.

Objectifs et enjeux

Le SDAU est un instrument qui propose des orientations concrètes, des principes, actions et activités qui concourent à l’accomplissement sur le moyen et le long terme de la vision de développement de la ville exprimée par les populations et portée par les responsables locaux, centraux et divers autres partenaires. L’objectif global du SDAU d’Obock est de parvenir à construire une ville moderne et durable, ouverte sur sa région et sur l’international. Cela suppose une ambition de développement s’appuyant sur les potentialités locales à revitaliser et sur les avantages de localisation de la ville. Le SDAU est l’instrument qui doit décliner spatialement cette ambition en précisant les éléments de référence de la planification et de la gestion urbaine, ainsi que les actions prioritaires à engager.

Les objectifs spécifiques sont nombreux visant des interventions aussi bien curatives que prospectives pour permettre à la ville d’atteindre un niveau de développement susceptible de la rendre attractive pour les investissements et capable de satisfaire les besoins de sa population. Parmi ces objectifs, on peut citer :

- * la lutte contre la pauvreté et l’exclusion en favorisant les opportunités de création de richesse par l’encouragement de l’investissement productif,
- * la résorption de l’habitat précaire dans les quartiers endommagés,
- * l’accès équitable à un logement décent et aux services urbains, en particulier l’alimentation en eau potable,
- * la mise en place d’un programme spécial intégré de reconstruction de la ville.

Il a été montré que le renforcement de l’attractivité et de la compétitivité de la ville, confrontées à de nombreux défis, ne peuvent s’opérer sans l’examen des conditions de la croissance d’un pôle économique régional d’envergure, bénéficiant d’énormes avantages de localisation, capable de promouvoir de nouvelles activités ou de renforcer celles existantes. Compte tenu du contexte local marqué par un niveau de pauvreté assez élevé, au-delà de la nécessité d’équiper la ville, la réalisation de cet objectif économique est un impératif pour améliorer les conditions de vie des populations, en particulier, celles des quartiers les plus pauvres, dont l’accès aux services urbains et aux services sociaux est problématique.

La situation actuelle fait apparaître plusieurs défis. Le premier est de créer un cadre de concertation durable suffisamment solide pour consolider la vision formulée et partagée consistant à créer les conditions qui assurent à la ville un rayonnement régional et transnational. Le second est lié aux implantations des différents projets dans la ville qui doivent être nécessairement partagées par les communautés bénéficiaires.

En termes économiques, il convient de rappeler que dans l’armature urbaine nationale, la ville d’Obock se montre particulièrement en retard du fait qu’elle commande une vaste région sans beaucoup de moyens pour la mise en valeur des potentialités agricoles, halieutiques, touristiques, artisanales et d’échanges. L’ouverture de son territoire sur l’international implique des infrastructures de liaisons telles que port, aéroport, routes et des espaces d’investissement (tourisme, zones d’activités et de dépôts, etc.)

A un autre niveau et au regard des tendances d’évolution de la ville, un autre important défi que devra relever Obock est celui de la situation des services urbains. La résolution de la question des inondations apparaît comme une priorité, tandis que les problèmes de la gestion des eaux usées domestiques et des déchets sont encore plus critiques. Avec la question de l’assainissement et de la propreté se pose celle de l’accès à l’eau potable et à l’énergie. Une majorité de ménages de la ville doit faire face à d’importantes difficultés d’approvisionnement en eau potable et s’exposer ainsi aux diverses maladies.

De même, le contrôle de l’occupation des sols, la mise en œuvre d’une politique cohérente en matière de planification et de gestion du développement urbain et l’amélioration de la mobilité et de l’offre du logement et des équipements publics constituent des problématiques essentielles comptant parmi les axes stratégiques du SDAU.

Principales conclusions du diagnostic

Obock est une ville historique, qui se caractérise par l’ouverture de ses habitants sur la mer, la pêche et les liens avec le Yémen. Elle commande administrativement une vaste région de 5700 km², correspondant à environ le quart de la superficie totale du pays et une population de plus de 37 856 habitants.

La ville est aujourd’hui une petite ville où des habitations disparates, construites de façon plus ou moins anarchique, en bois, en tôles, en briques ou avec tout autre matériau disponible, côtoient des logements en dur, bien alignés. C’est ce contraste saisissant qui donne à la ville son aspect bicéphale. Plus au nord, presque à l’abri des regards, en amont du cône de déjection, se développe un cadre bâti encore plus vulnérable et plus pauvre. Chaque unité urbaine continue à se développer, soit dans les zones inondables quand il n’y a plus d’autres terrains disponibles plus salubres (ancien centre-ville, habitat précaire), soit en continuité avec les tissus existants en respectant sommairement la trame viaire (plateau).

Le diagnostic établi a révélé la persistance de plusieurs problématiques non encore résolues :

- * au plan urbain, il n’y a pas une structure cohérente pour assurer un meilleur fonctionnement de la ville. Les deux principales parties de la ville n’arrivent pas encore à se souder et à se partager les fonctions urbaines. La précarité de l’ancien noyau, les risques d’inondation et l’insuffisance d’équipements publics font que toute extension est problématique ;
- * au plan économique, la situation n’est pas meilleure. Les habitants de la ville souvent déracinés de leur milieu rural où les conditions de vie sont de plus en plus défavorables, occupent des quartiers marginalisés et, même s’ils ont bénéficié de logements sociaux ou d’amélioration de leurs logements, ils n’échappent pas à la pauvreté urbaine surtout que le nombre de nouveaux venus ne cesse d’augmenter. La ville n’a pratiquement pas de bases économiques solides, en dépit des potentialités à revitaliser.

La majorité des indicateurs montre que la ville pratique une économie de survie. Les quelques emplois offerts par la fonction publique ou les services sont modestes. Les leviers de l’économie locale sont faiblement mobilisés :

- * une agriculture peu productive à cause de la rudesse du climat et l’absence de financement,
- * un élevage extensif à la merci des aléas naturels,
- * un tourisme embryonnaire,
- * une pêche artisanale,
- * des échanges peu développés.

Pourtant, Obock ne manque pas d’atouts. Elle est ouverte sur la façade maritime, avec un potentiel réel pour le développement de la pêche à haute valeur ajoutée et du tourisme de découverte sur la Mer Rouge. La région d’Obock a de véritables potentialités dans le domaine de l’agriculture. Une grande partie des terres arables de la République de Djibouti seraient situées dans la région et en particulier dans le territoire de Bissidou qui dispose de près de la moitié des terres (5.000 ha) cultivables.

L’élevage occupe près de 40% des actifs de la région et mérite d’être pris en charge pour atténuer les freins qui empêchent sa modernisation (la sécheresse récurrente, insuffisance des pâturages communautaires, insuffisance des intrants vétérinaires, manque de vaccins, faiblesse de productivité de l’élevage, etc.

La pêche constitue un potentiel majeur pour le développement de la ville. Les ressources halieutiques sont encore très faiblement exploitées par un petit nombre d’embarcations qui de plus ont de grandes difficultés pour vendre leurs produits.

Au plan des infrastructures, en matière de voirie, la ville d’Obock est globalement caractérisée par un réseau convenable, même si les voies bitumées et éclairées sont peu nombreuses. Le réseau d’AEP ne couvre que 47% des besoins et la distribution reste aléatoire. C’est l’assainissement et les inondations, réseaux inexistantes qui constituent la problématique majeure de la ville, compte tenu des impacts sur l’environnement et la salubrité publique.

Le projet du SDAU

La ville doit être structurée en fonction de pôles à vocation répondant aux potentialités à mettre en valeur. Ces pôles doivent :

- * avoir un impact ou un rayonnement à une échelle qui dépasse la ville en matière d’emploi,
- * faire de la ville d’Obock une véritable interface d’échange avec le Yémen et l’Érythrée

Dans le parti d’aménagement, quatre types de lieux sont identifiés comme support de la future configuration de la ville :

- * les espaces de requalification de la centralité urbaine autour de deux principaux pôles existants (noyau historique et plateau) ;
- * les espaces de la nouvelle centralité urbaine (urbanisation prioritaire) créée autour de l’habitat collectif et d’équipements tels que place, école, services de proximité, marché ;
- * les espaces d’investissement (port, zone d’activités et pôle touristique) ;
- * les espaces d’embellissement végétal.

Le parti d’aménagement retient l’idée d’une urbanisation continue et compacte en profitant du déplacement de la piste de l’aérodrome. Le schéma de structure adopté repose sur le remaillage des tissus existants en renforçant les principales artères de liaison, et sur la continuité de la trame dans les secteurs à urbaniser. Le parti d’aménagement est sur les potentialités foncières et souligne la nécessité de sauvegarder et même de valoriser les jardins maraîchers au Nord et au Nord Est de la ville. L’évolution de l’urbanisation se fera par avancée progressive vers l’Ouest, articulée par les voiries structurantes projetées.

Les composantes du SDAU peuvent se résumer comme suit :

Planification urbaine

Population retenue en 2030	Besoins en logements	Besoins en superficie (ha)
18 500	1137	45

Actions sur les tissus urbains existants

- Tissu urbain à consolider : 28 ha
- Tissu urbain à réhabiliter : 15 ha
- Tissu urbain à restructurer : 29 ha

Secteurs de la ville	Les actions
« Vieille ville »	- Réhabilitation du secteur - Rénovation de la partie basse - Remaillage viaire - Réhabilitation du front de mer - Revêtement des voies - Restauration des anciens monuments
« Plateau »	- Réhabilitation de l'hôpital - Matérialisation des voies - Réalisation des espaces verts - Réhabilitation des locaux de l'EDD - Déplacement de la décharge
Les secteur périphériques	- Eradication de l'habitat spontané et précaire dans le lit de l'oued - Préparation des trames d'accueil pour les nouveaux migrants

- * Réalisation de la digue de protection des habitations dans la zone en bordure de l'oued Oubouki
- * Réhabilitation de l'Hôpital
- * Construction d'une école primaire dans le tissu existant
- * Aménagement d'une gare routière dans la zone d'extension du Plateau
- * Equipement de la commune avec un camion pour la vidange des fosses sceptiques
- * Construction de murs en gabions dans le lit de l'oued Oubouki
- * Aménagement d'une décharge publique
- * Plantations sur les rues principales

Les projets structurants :

- * Nouvelle centralité urbaine
- * Nouvelle plateforme portuaire
- * Complexe touristique
- * Zone d'activité
- * Aérodrome (au nord de la ville, en dehors de la zone d'aménagement).

Les actions prioritaires

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

- * Mise en place d'une commission de suivi du SDAU
- * Déplacement des poches d'habitat précaire
- * Création d'une zone d'activités adossée au port
- * Liaison entre la route RN14 et la route RN15 sur front de mer (pour le nouveau Port)
- * Déplacement de la piste de l'aérodrome
- * Réhabilitation du réseau de distribution de l'eau potable
- * Extension et réalisation des branchements sociaux individuels
- * Etude et réalisation d'un réseau d'alimentation d'eau la zone d'extension urbaine
- * Extension de l'éclairage public
- * Création de la plateforme logistique adossée au port de pêche (Activités portuaires)

LE SDAU EN CHIFFRES

Le bilan des surfaces à l’horizon 2030

Zones	ha
Zones urbaines existantes (y compris les équipements de proximité)	103
Zones à urbaniser (y compris les équipements de proximité)	98
Zones d’activités économiques	46
Zones à caractère environnemental	210
TOTAL	457

Les investissements (en million FDJ)

Actions	Montant
Déplacement des poches d’habitat précaire	260
Mise à niveau du lotissement « 140 logements »	210
Revêtement des routes existantes	965
Routes nouvelles dans les zones d’extension	1 380
Liaison RN14-RN15 sur front de mer	480
Construction d’une nouvelle piste d’aérodrome	933
Réhabilitation du réseau d’eau potable	210
Renforcement du réseau d’eau potable et du taux de branchement	380
Extension de l’éclairage public	229
Réhabilitation de l’hôpital	130
Plateforme logistique portuaire	1 036
Digue de protection en bordure de l’Oued Oubouki	29
Canaux d’évacuation des eaux pluviales	29
Equipements pour ramassage des ordures et des eaux usées	13
Aménagement d’un décharge	270
Plantation	19
TOTAL	6 573



SOMMAIRE

Introduction générale 9

Préambule 10

Principales conclusions du diagnostic 11

Partie 1 - Stratégies et orientations du SDAU 13

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

Partie 2 - Fondements économiques du développement d'Obock 19

- 2.1 - Obock : Capitale régionale à fort potentiel économique 20
- 2.2 - Pêche, élevage et agriculture : des secteurs à soutenir 21
- 2.3 - Promotion du tourisme à l'échelle régionale 22

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

- 3.1 - le SDAU de 1998 et sa mise en œuvre 24
- 3.2 - Les besoins en espaces urbanisables : la nécessaire optimisation de l'occupation des sols 25
- 3.3 - Stratégies de gestion de l'espace urbain 27
- 3.4 - La nécessaire mise à niveau du tissu urbain existant 28
- 3.5 - La traduction spatiale du développement d'Obock : le SDAU 30
- 3.6 - Les dispositions réglementaires du SDAU 34
- 3.7 - Le contexte institutionnel de la mise en œuvre du SDAU 36

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

- 4.1 - Structurer et mettre à niveau le réseau de voirie 38
- 4.2 - Les équipements de transport 41
- 4.3 - le réseau d'eau potable 42
- 4.4 - Le réseau électrique et d'éclairage public 43
- 4.5 - le réseau des télécommunications 44
- 4.6 - Les équipements socio-collectifs 45

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

- 5.1 - Inscrire le développement dans la durabilité 48
- 5.2 - Les facteurs de sensibilité environnementale 49
- 5.3 - Promouvoir une bonne gestion de l'environnement urbain 54
- 5.4 - Intégrer la gestion de l'eau dans les choix d'aménagement 58
- 5.5 - Préserver le capital environnemental 64

Partie 6 - Le plan programme : mise en œuvre du SDAU 65

- 6.1 - Présentation du Plan programme 66
- 6.2 - Les Fiches de projets 70

Annexes - 79

- A.1 - Les termes de référence de l'étude 80
- A.2 - Méthodologie d'élaboration du SDAU 81

LISTE DES CARTES

• Plan de situation de la ville d'Obock	10
• Esquisse du schéma d'orientation et de développement pour la ville d'Obock	14
• Variante proposée pour le schéma d'orientation et de développement de la ville	17
• Le SDAU d'Obock de 1998	24
• Plan de découpage de la ville en secteurs	25
• Plan d'occupation actuelle des sols	26
• Schéma Directeur d'Aménagement d'Obock	33
• Schémas de voiries (profils en travers de la voirie primaire, secondaire et tertiaire)	39
• Actions sur la voirie	40
• Plan d'implantation d'un nouveau site pour l'aérodrome d'Obock	41
• Réseau d'eau potable existant	42
• Réseau électrique et d'éclairage public existant	43
• Réseau de télécommunication	44
• Carte des équipements	46
• Sensibilité et vulnérabilité du Milieu : état « zéro »	53
• Site proposé pour la future décharge	56
• Principe d'assainissement en eaux usées	60
• Actions pour la protection éloignée contre les inondations	62
• Actions de protection rapprochée du milieu	63

LISTE DES TABLEAUX

• Répartition de la population par secteur	25
• Les actions de rattrapage urbain dans les secteurs de la ville	28
• Production des déchets à Obock	54
• Caractéristiques d'un centre d'enfouissement	55
• Projection des besoins en énergie électrique domestique	57
• Projection des besoins en eau potable	58
• Projection du volume d'eau usée en fonction de la consommation en eau	59
• Projection de la pollution organique produite par les eaux usées	59

ABRÉVIATIONS

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

INTRODUCTION GENERALE



La ville d'Obock accuse des retards considérables dans plusieurs secteurs et les moyens d'optimiser l'exploitation de ses potentialités de développement demeurent réduits. Les quelques projets structurants retenus pour la ville ne semblent pas d'envergure à compenser rapidement l'état du sous-développement et de la pauvreté. La forte croissance de la population de cette ville ne s'est pas accompagnée d'une croissance économique. Il en résulte une hypertrophie du secteur économique informel et une grande précarité des ménages.

Le SDAU à l'horizon 2025 décline spatialement toutes ces préoccupations en particulier l'amélioration du cadre bâti existant, et dessine le futur de la ville en précisant le droit d'usage du sol pour chaque secteur (urbanisé, à urbaniser en priorité et d'urbanisation différée), selon un échéancier déterminé. Ce Schéma met l'accent sur la nécessité de mettre fin à l'anarchie d'occupation des terrains telle que constatée, et de faire en sorte que chaque parcelle pré-affectée ne puisse se construire en dehors du règlement d'urbanisme.

Le SDAU dote la ville d'un projet urbain sur le moyen et le long terme et propose un échéancier d'urbanisation tout en restant flexible. Les services de l'Etat rattachés au Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'environnement, ainsi que les services du Secrétariat d'Etat au Logement et des différents autres ministères, les élus, les citoyens et les investisseurs seront plus éclairés pour coordonner leurs interventions en fonction de localisation des actions publiques. Le SDAU servira également à « discipliner » la construction et la gestion de la ville à travers la mise en place progressive de nouvelles formes urbaines rationnelles permettant une modernisation du tissu, la facilitation de la construction et de l'entretien des réseaux publics et la réduction des conflits de voisinage.

Les axes stratégiques définis constituent une plate forme d'action minimale, si l'on veut que la ville joue pleinement son rôle de capitale régionale. Obock a une place à part dans l'armature urbaine de Djibouti. Sa position éloignée de la capitale mais sur le littoral, le savoir faire des populations, le potentiel touristique sont autant d'atouts qui pourraient la hisser au niveau d'une capitale régionale de premier plan.

Si, par le passé, la planification urbaine avait présenté des carences marquées le plus souvent par une césure entre politiques prônées et pratiques urbaines, aujourd'hui, on croit pouvoir mettre un terme au développement anarchique de l'urbain en déployant des moyens adaptés, un schéma réalisable et des instruments de gestion foncière potentiellement efficaces.

Les préoccupations ne sont plus uniquement polarisées sur l'habitat dit illicite, ni sur l'importance du lotissement individuel, elles sont marquées par les tares qui caractérisent la ville, à travers l'entassement et les conditions de vie dans les quartiers marginalisés, le mauvais entretien des quartiers anciens, les spéculations sur les terrains, en plus des problèmes liés à la gestion urbaine. D'importantes opérations de réhabilitation et de réalisation de logements sont à initier, notamment pour la résorption de l'habitat précaire.

L'analyse du contexte urbain actuel d'Obock a permis de dresser un portrait et un profil de la ville à travers une approche qui tient compte de la dimension vécue et le ressenti des habitants et des autorités locales. A partir de cette analyse, axée notamment sur les forces, faiblesses, menaces et opportunités, le diagnostic a brossé l'ensemble des problématiques et enjeux urbains auxquels Obock est soumise aujourd'hui, que ce soit à l'échelle de son évolution intrinsèque ou de sa relation avec son environnement territorial régional et national.

S'appuyant sur les conclusions du diagnostic, des orientations de développement et d'aménagement destinées à répondre à court, moyen et long termes aux besoins de la population ont été esquissées et proposées au débat. Les éclairages ayant émergé de l'atelier de validation et les travaux d'investigation complémentaires ont permis de consolider les choix et de mieux cerner les priorités.



Plan de situation de la ville d'Obock



Obock : une ville ouverte sur la mer

Obock est une ville historique, qui se caractérise par l'ouverture de ses habitants sur la mer, la pêche et les liens avec le Yémen. Elle commande administrativement une vaste région de 5700 km², correspondant à environ le quart de la superficie totale du pays et une population de plus de 37 856 habitants.

La ville est aujourd'hui une petite ville où des habitations disparates, construites de façon plus ou moins anarchique, en bois, en tôles, en briques ou avec tout autre matériau disponible, côtoient des logements en dur, bien alignés. C'est ce contraste saisissant qui donne à la ville son aspect bicéphale. Plus au nord, presque à l'abri des regards, en amont du cône de déjection, se développe un cadre bâti encore plus vulnérable et plus pauvre. Chaque unité urbaine continue à se développer, soit dans les zones inondables quand il n'y a plus d'autres terrains disponibles plus salubres (ancien centre-ville, habitat précaire), soit en continuité avec les tissus existants en respectant sommairement la trame viaire (plateau).

Le diagnostic établi a révélé la persistance de plusieurs problématiques non encore résolues :

- * au plan urbain, il n'y a pas une structure cohérente pour assurer un meilleur fonctionnement de la ville. Les deux principales parties de la ville n'arrivent pas encore à se souder et à se partager les fonctions urbaines. La précarité de l'ancien noyau, les risques d'inondation et l'insuffisance d'équipements publics font que toute extension est problématique ;
- * au plan économique, la situation n'est pas meilleure. Les habitants de la ville souvent déracinés de leur milieu rural où les conditions de vie sont de plus en plus défavorables, occupent des quartiers marginalisés et, même s'ils ont bénéficié de logements sociaux ou d'amélioration de leurs logements, ils n'échappent pas à la pauvreté urbaine surtout que le nombre de nouveaux venus ne cesse d'augmenter. La ville n'a pratiquement pas de bases économiques solides, en dépit des potentialités à revitaliser.

La majorité des indicateurs montre que la ville pratique une économie de survie. Les quelques emplois offerts par la fonction publique ou les services sont modestes. Les leviers de l'économie locale sont faiblement mobilisés :

- une agriculture peu productive à cause de la rudesse du climat et l'absence de financement,
- un élevage extensif à la merci des aléas naturels,
- un tourisme embryonnaire,
- une pêche artisanale,
- des échanges peu développés.

Pourtant, Obock ne manque pas d'atouts. Elle est ouverte sur la façade maritime, avec un potentiel réel pour le développement de la pêche à haute valeur ajoutée et du tourisme de découverte sur la

Mer Rouge. La région d'Obock a de véritables potentialités dans le domaine de l'agriculture. Une grande partie des terres arables de la République de Djibouti seraient situées dans la région et en particulier dans le territoire de Bissidou qui dispose de près de la moitié des terres (5.000 ha) cultivables.

L'élevage occupe près de 40% des actifs de la région et mérite d'être pris en charge pour atténuer les freins qui empêchent sa modernisation (la sécheresse récurrente, insuffisance des pâturages communautaires, insuffisance des intrants vétérinaires, manque de vaccins, faiblesse de productivité de l'élevage, etc.

La pêche constitue un potentiel majeur pour le développement de la ville. Les ressources halieutiques sont encore très faiblement exploitées par un petit nombre d'embarcations qui de plus ont de grandes difficultés pour vendre leurs produits.

La production agricole est confrontée à des problèmes imposés par la nature et le manque des traditions agricoles des agriculteurs, ce qui a entraîné la dégradation du capital naturel. En outre, le développement du système agricole dans la région fait face à des contraintes réelles plus particulièrement :

- * le manque d'eau et/ou son coût élevé,
- * le tarissement de nombreux points d'eau,
- * des infrastructures hydrauliques défectueuses,
- * des difficultés d'entretien de la fertilité des sols,
- * des producteurs faiblement organisés et ne disposent en général de tradition dans la gestion des activités agricoles,
- * l'élevage garde un caractère extensif à faible valeur ajoutée.

Ce sont en fin de compte les activités informelles (commerce surtout) qui procurent de l'emploi et des revenus.

L'analyse urbaine fait ressortir que des inégalités bien marquées existent entre les différents secteurs de la ville. En matière de répartition de population, il y a un important déséquilibre entre le nord et le sud, et il en est de même pour les densités et pour la répartition des équipements publics. La centralité urbaine principale est focalisée autour du noyau ancien (place du marché). Cette partie de la ville est en train de se densifier et de se dégrader. La centralité urbaine administrative est mieux matérialisée par une succession d'équipements structurants. Concernant les réseaux et les infrastructures, les mêmes déficiences apparaissent. Les tableaux suivants en donnent le détail par infrastructure, par équipement et par quartier de la ville.

PARTIE 1 : Stratégies et orientations du SDAU



La ville d'Obock est située dans une région aride où les ressources naturelles sont limitées. L'agriculture et l'élevage extensif, activités principales de la région ne parviennent pas à créer une dynamique de développement durable.

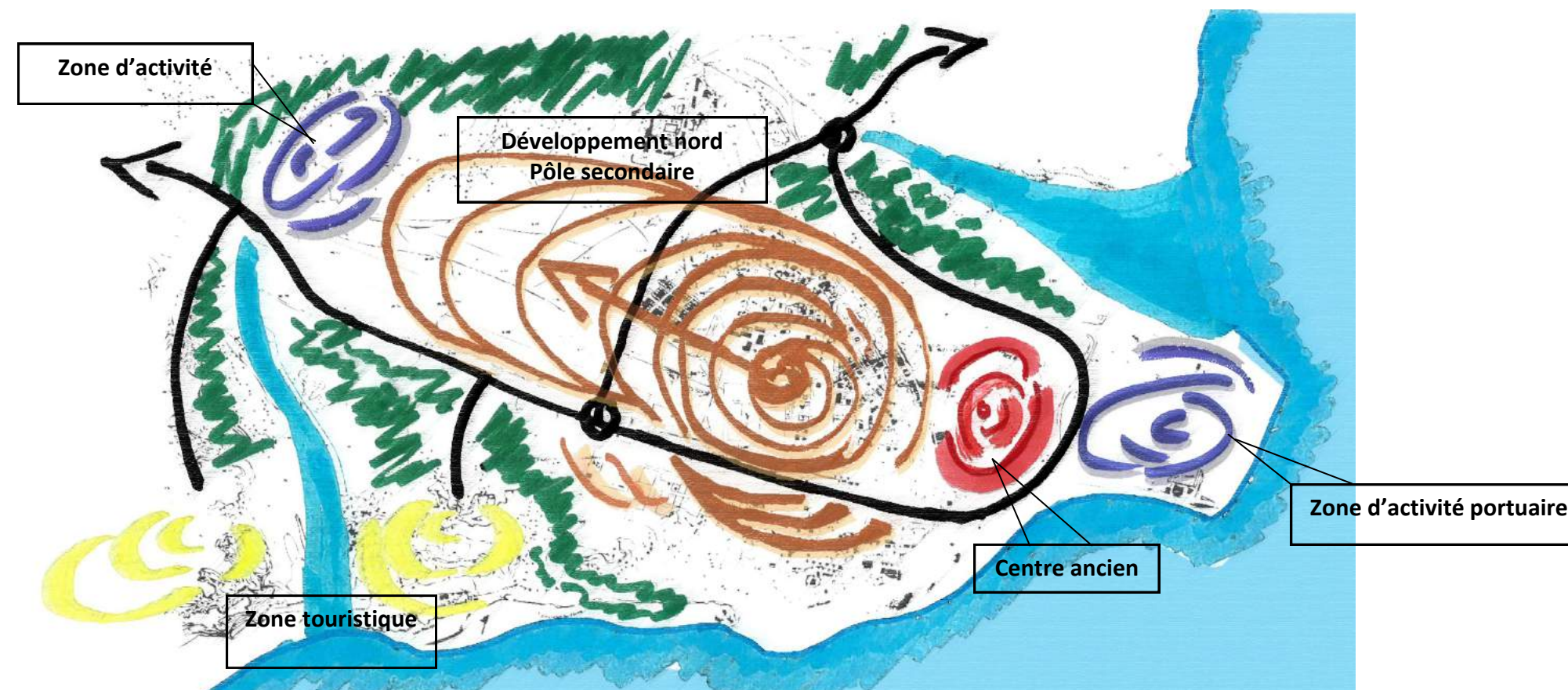
La ville n'a pas bénéficié de projets d'envergure susceptibles d'endiguer le chômage et la pauvreté récurrente, aggravée par une croissance démographique soutenue et des flux migratoires sans cesse renouvelés. Bien que reliée à Djibouti (la Capitale) par des voies routières et maritimes, Obock semble pourtant éloignée des corridors de développement.

Au plan strictement urbain, les déficits sont importants et la demande en logements et en services urbains croît plus vite que les activités économiques

Aborder le futur de cette ville comme catalyseur du développement économique régional revient à créer les facteurs de développement en s'appuyant sur les potentialités réelles de la région en particulier les activités maritimes et touristiques. Obock ne manque pas d'atouts. Elle est ouverte sur la façade maritime, avec un potentiel réel pour le développement de la pêche à haute valeur ajoutée, et du tourisme écologique de découverte (petites îles) et de passion (plongée sous-marine sur la mer Rouge).

La ville est confrontée à des défis nombreux (développement économique, croissance démographique, cohésion sociale, cohérence spatiale, environnement, niveau d'équipement, etc.), mais elle dispose d'importantes potentialités urbanisables sans contraintes. Les esquisses d'aménagement présentées et validées ont cadré les possibilités de redynamiser les leviers économiques et le parti d'aménagement à envisager, en utilisant aux mieux les potentialités foncières disponibles.

De par sa situation, la ville sera traitée comme une véritable interface d'échanges avec les pays voisins, d'où l'intérêt de la doter d'importants projets porteurs



Esquisse du schéma d'orientation et de développement Retenu pour la ville d'Obock

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

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

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

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

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

Le SDAU est appelé ainsi à :

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

Dans le cas de la ville d'Obock, l'objectif global du SDAU sera de parvenir à construire une ville moderne et durable, ouverte sur sa région et sur l'international. Les objectifs spécifiques qui en découleront sont les suivants :

- lutter contre la pauvreté et l'exclusion en favorisant les opportunités de création de richesse tout en respectant l'environnement, en particulier sur la zone littorale ;
- résorber l'habitat précaire dans les quartiers endommagés ;
- favoriser l'accès au logement par le biais de programmes de logements sociaux ;
- assurer plus d'accès aux services urbains ;
- garantir l'alimentation en eau potable et la collecte des déchets ;
- éviter la dualisation de l'espace urbain en assurant les articulations nécessaires.

La réussite de cet instrument reste conditionnée par l'adhésion et l'implication de tous autour d'un projet ambitieux qui ne peut se réaliser que progressivement. Chaque étape du processus est importante et mérite un suivi et une évaluation permanents.

Une démarche consensuelle

La planification s'appuie sur des principes généraux qui visent la réalisation de l'équité territoriale et sociale, le respect de l'environnement, la cohérence urbaine et l'efficacité économique, dans un contexte de décentralisation.

L'encouragement du développement économique

La lutte contre la pauvreté urbaine passe par le développement économique et la création d'emplois. A ce titre, la future structuration de la ville est conçue autour de pôles d'activités susceptibles de créer de réelles opportunités d'investissement (futur port, zone d'activités, pôle touristique, nouvelle armature commerciale, etc.).

L'accessibilité de la ville pour les populations de l'arrière-pays

Le rayonnement de la ville sur son arrière-pays dépend de la qualité des infrastructures de liaisons et des moyens de transport. Les localités les plus importantes de la région sont à désenclaver en leur assurant un accès à la ville. Les liaisons maritimes avec la capitale sont à renforcer.

L'intégration harmonieuse des fonctions urbaines

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

L'impératif de la régularisation foncière

A Obock, l'accès au foncier est compliqué et son occupation opaque. Deux objectifs à réaliser : régulariser les occupations juridiquement problématiques si elles n'entravent pas la cohérence urbaine, et redoubler les efforts dans la manière dont les terres à urbaniser et périurbaines sont gérées, y compris un meilleur accès aux parcelles aménagées sur la base d'un système d'enregistrement des droits et des actes fonciers.

L'optimisation de l'usage du sol

Le parti d'aménagement retenu appuie un type de densification qui aidera à réaliser un équilibre entre la densité et les besoins de la communauté, lequel sera axé sur les critères suivants : densité brute de 25 logements à l'hectare, bâtiments de hauteur moyenne, voies d'accès larges, potentiel de densification des terrains existants à l'intérieur des tissus urbains. Cette optimisation de l'usage du sol doit toutefois respecter le principe d'aération du cadre bâti (places, jardins, terrains de sport, etc.).

Des interventions dans les tissus anciens

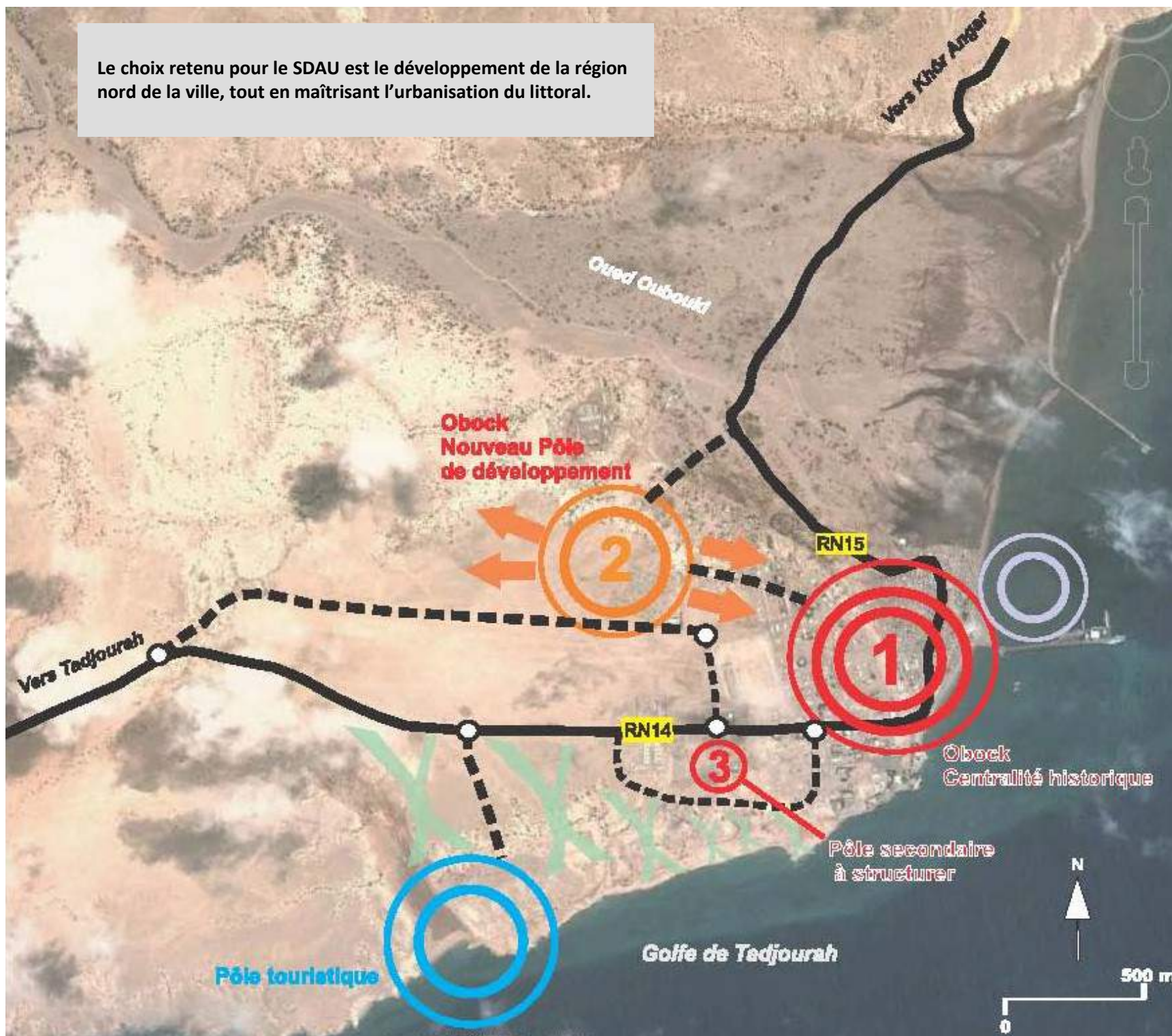
Le but sera d'améliorer la qualité des voies et de réhabiliter les bâtiments dégradés.

La protection de l'environnement

Avec la prise en charge des questions d'assainissement, de pollutions marines, de l'altération des conditions de vie des habitants, et de l'obligation de protéger le littoral, il importera de considérer d'autres aspects pouvant contribuer à l'embellissement urbain : verdissement, façades des édifices publics, création de lieux communautaires, etc.

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

Le choix retenu pour le SDAU est le développement de la région nord de la ville, tout en maîtrisant l'urbanisation du littoral.



La ville doit être structurée en fonction de pôles à vocation répondant aux potentialités à mettre en valeur. Les pôles doivent :

- avoir un impact ou un rayonnement à une échelle qui dépasse la ville en matière d'emploi,
- avoir une capacité à générer d'autres projets,
- constituer un élément de maillage spatial.

Ils peuvent s'articuler autour de :

- un pôle commercial et de services autour de l'ancienne ville réhabilitée et d'équipements marchands fonctionnels ;
- un pôle de nouvelle centralité urbaine mixte autour du plateau et des nouveaux sites à urbaniser. Cette nouvelle centralité comportera, outre les programmes de logements, une plateforme logistique pour les échanges commerciaux des produits de l'élevage et de l'agriculture, une centrale d'achat et des galeries marchandes ;
- une zone d'activité à la périphérie de la ville pour accueillir des activités industrielles et de transformation ;
- une nouvelle plate-forme adossée au port pouvant accueillir des PME, PMI liées au froid, au conditionnement et au stockage du poisson, à la réparation des bateaux, et au transport maritime ;
- un pôle touristique à l'ouest de la ville autour des plages, en continuité avec le village touristique existant.

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

PARTIE 2 : Fondements économiques du développement d'Obock



2.1 - Obock : capitale régionale à fort potentiel économique

La région d'Obock se relève lentement et les activités économiques tardent à retrouver leur niveau d'avant le conflit armé. Elle est encore dans un état de léthargie et surtout d'attente d'un sursaut national par une politique de développement local offrant des meilleures opportunités de fixation des populations. Cette région, dont 90 % des habitants vivent en dessous du seuil de la pauvreté, tire ses revenus essentiellement de l'élevage extensif, de la pêche artisanale et d'activités informelles dans le chef-lieu. La grande majorité de la population vit du commerce de survie.

Pourtant, Obock ne manque pas d'atouts, car elle est ouverte sur la façade maritime, avec un potentiel réel pour le développement de la pêche à haute valeur ajoutée et du tourisme de découverte (petites îles) et de passion (plongée sous-marine sur la Mer Rouge).

L'emploi : priorité de la région

l'accroissement de la pauvreté et de la pauvreté extrême est fortement lié au développement du chômage. Les données de l'emploi dévoilent que le taux de chômage est particulièrement élevé chez les pauvres extrêmes (73 %) et les pauvres (67 %). Le chômage concerne d'abord les jeunes de moins de 30 ans (76 %), qui représentent 61 % de l'ensemble des chômeurs. Le développement des activités prévues pour la région devraient permettre de réduire considérablement le taux de chômage.

La ville importante la plus au Nord du pays, Obock peut ambitionner à devenir un pôle de développement pour la région et une plateforme internationale d'échanges.

En dépit des difficultés que la ville a subies et des entraves qui empêchent son développement, la ville d'Obock peut être réaménagée et réorientée pour optimiser ses potentialités afin qu'elle puisse devenir une ville capable de se renouveler, de garder une identité et un dynamisme à long terme. Aujourd'hui, plus que jamais, Obock doit se battre pour confirmer sa vocation de pôle économique régional en présentant des conditions très attractives. Pour ce faire, Elle doit lever au moins trois contraintes :

- la première a trait à l'exiguïté du marché local, comme obstacle au développement des activités productives nécessaire à la réalisation d'un taux de croissance permettant d'atteindre les objectifs souhaités. Ce qui nécessite le réflexe de l'ouverture sur les débouchés extérieurs, c'est-à-dire une politique de développement économique régional ;
- la seconde est celle de l'inexistence d'un système financier (public et privé) et la nécessité d'un apport de capitaux extérieurs pour accroître la capacité d'investissement des agents économiques ;
- la troisième concerne la pénurie (et par là la cherté) des ressources, comme goulot d'étranglement entravant le développement de petites activités économiques.

Pour atténuer ces contraintes, Obock est enclin de s'engager dans un processus de restructuration de son économie articulée principalement autour d'**axes stratégiques** de développement qui s'appuient sur ses avantages compétitifs.

2.2 - Agriculture, élevage et pêche : des secteurs à soutenir

Les enjeux de l'eau et de l'agriculture

Obock est la région où l'on enregistre la plus faible pluviométrie du pays (moins de 80 mm/an) et où les périodes de sécheresse sont récurrentes, et quand il pleut ce sont les inondations qui deviennent de véritables menaces pour les bâtiments, les infrastructures, les équipements et pour les milieux naturels, en aggravant l'érosion.

Plusieurs projets sont initiés dans la région pour améliorer l'accès des populations locales à l'eau. L'effort de mobilisation des eaux de surface et de gestion durable des terres dans cette région doit être maintenu afin de permettre la régénération des nappes phréatiques qui alimentent la ville en eau potable, et l'irrigation des terres arables dans la région.

Obock est une région d'élevage et qui dispose de terres arables dont la mise en valeur ne peut être efficace qu'une fois certains obstacles levés, en particulier :

- le désenclavement ;
- la facilité d'écoulement des produits dans la ville (transport en particulier) ;
- l'implication de l'activité d'élevage dans la gestion raisonnée des milieux fragiles à vocation en partie pastorale (mangroves) ;
- la réhabilitation des équipements publics marchands : abattoir, marché, etc...
- la valorisation des produits de l'élevage ;
- la formation dans le domaine agricole et pastorale.



Potentiel agro-pastoral important dans la Région d'Obock

L'intensification de l'exploitation des ressources halieutiques

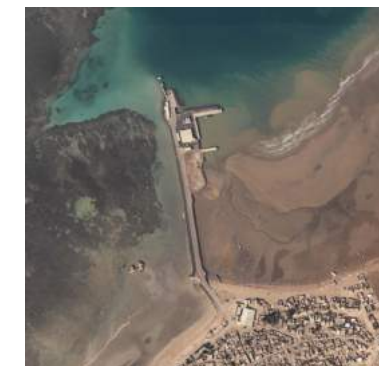
La pêche est une vieille tradition à Obock, mais n'a pas encore dépassé le stade artisanal. Or c'est un enjeu spécifiquement urbain qui concerne la consommation et la commercialisation locales, voire nationales ou régionales.

Son développement est lié aux actions suivantes :

- la connaissance des potentialités halieutiques ;
- le renforcement du savoir-faire local et la modernisation de l'école de formation en pêche ;
- la mise à niveau de l'infrastructure portuaire et de la flotte de pêche ;
- la construction d'un marché spécifique aux produits de la mer ;
- la sécurisation des conditions de l'exploitation halieutique (système de surveillance des pêches) ;
- le développement des circuits de commercialisation.

La ville doit assurer la promotion du secteur de la pêche en offrant crédits, marché, assistance et logistique technique et technologique.

Au plan de l'aménagement, la création de terre-pleins derrière la zone de débarquement permettra l'installation des opérateurs de la filière pêche (mareyeurs, stockage, transformation, ...).



Quartier des pêcheurs et zone portuaire

2.3 - Promotion du tourisme à l'échelle de la région

La ville d'Obock, ex-capitale, conserve de ses anciennes splendeurs la résidence du premier gouverneur du territoire, ainsi que celle du fameux aventurier et écrivain Henri de Monfreid qui valent le détour.

La ville possède les plus belles plages du pays, la plus importante abrite un centre touristique agréable dénommé « le village de la Mer Rouge ». Pour les plongeurs, le tombant d'Obock est sans aucun doute le plus beau du golfe.

Des sources thermales et des émanations de vapeurs sulfureuses, réputées dans la région pour leurs propriétés thérapeutiques, font actuellement l'objet d'études spécialisées en vue d'une utilisation rationnelle.

Au nord-est d'Obock se trouve le massif montagneux des Mablal, site magnifique où la vie animale est abondante : cynocéphales en grand nombre, autruches, léopards et panthères. Les Mablal présentent les mêmes espèces végétales que la forêt du Day, de même qu'une chute d'eau et plusieurs sources qui coulent à leurs pieds.

Obock est ainsi célèbre pour ses sites touristiques et ses nombreuses opportunités de développement d'un tourisme écologique.

La mise en valeur des activités touristiques peut s'appuyer sur le tourisme nautique, de découverte.

Le district d'Obock est encore vierge d'exploitation touristique. A l'exception du centre Hougueif à proximité de la ville d'Obock, les infrastructures sont très rudimentaires. A noter également que les îles des Sept Frères sont fréquentées mais sous forme de croisières accompagnées d'activités de plongée sous-marine.

Quant à l'artisanat local, il sera redynamisé en rapport avec le tourisme avec la création d'une maison de l'artisanat (exposition et commercialisation) et d'un centre de formation. Une bonne organisation des artisans est nécessaire de même que leur approvisionnement régulier en matière première, et un contrôle de la qualité de leurs productions.

Le renforcement et le développement du secteur touristique est un des leviers du développement d'Obock. Les actions à mettre en œuvre devront concerner :

- L'aménagement d'infrastructures de tourisme et de loisir de qualité
- La revalorisation du patrimoine historique de la ville
- La mise en valeur des sites attractifs de la région
- La mise en œuvre de mesures d'accompagnements qui concerneront en particulier : la formation des professionnels du secteur, la mise en place d'une stratégie de communication sur le produit touristique de la région d'Obock



Ile des sept frères



Campement touristique de Godoria



Lagune de Godoria



Plage Campement de la mer rouge

Une grande variété de sites et de produits d'attraction de la région d'Obock

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



3.1 - Le SDAU de 1998 et sa mise en œuvre

Le SDAU de 1998 faiblement pris en compte

Les options d'aménagement du SDAU de 1998 n'ont pas pu être mises en œuvre à cause de l'apparition de nouvelles logiques socio-économiques et politiques dans le pays. Dans ce contexte, la ville d'Obock a évolué sans trop tenir compte de la plupart des recommandations du SDAU. C'est au gré des potentialités foncières que quelques lotissements se sont créés et que des occupations spontanées se sont produites.

Le SDAU de 1998 a construit les orientations d'aménagement selon quatre principes :
reconstruction de la ville : il s'agit d'une opération de rénovation du centre-ville (Sole Hafat), vétuste et détérioré par la guerre, avec un nouveau schéma de structure et la reconstitution de la trame viaire ;
reprise économique avec acquisition de nouveaux moyens et matériels pour la pêche (activité importante pour la ville, susceptible de lutter contre la sous-alimentation) ;
extension de la ville vers le nord sur une profondeur de 1 km jusqu'à la limite de la piste de l'aérodrome ;
amélioration des infrastructures (AEP, assainissement, énergie).

En comparant le plan d'aménagement du SDAU de 1998 et l'état actuel de l'occupation du sol, on constate :

- que les surfaces (6,5 ha) dégagés pour l'extension de la ville sont insuffisantes. La ville s'est étendue sur de nouveaux sites (lotissement de 140 logements sociaux, lotissements de part et d'autre de la route vers Tadjourah, au nord de la prison) ;
- la prolifération des constructions « sommaires » dans le lit de l'oued Oubouki, en direction du camp militaire et de l'école de pêche ;
- la réalisation de nouveaux équipements qui empiètent sur les servitudes de la piste de l'aérodrome (complexe sportif) ;
- que les quartiers anciens à restructurer ou à reconstruire n'ont pas fait l'objet d'intervention, alors qu'ils sont de nouveau occupés.

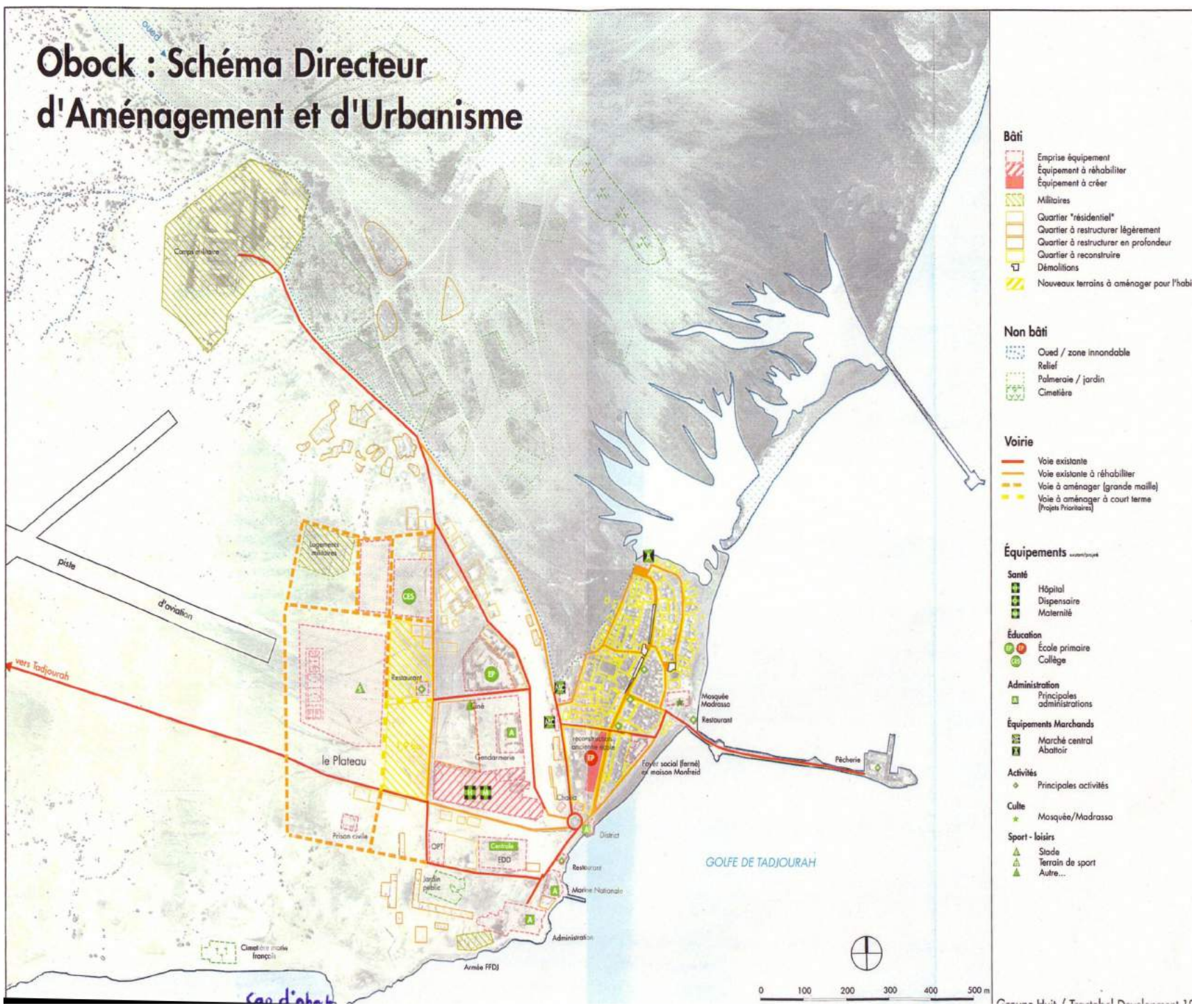
La trame et l'alignement dans les extensions prévues par le SDAU de 1998 ont été globalement respectés avec la création d'un axe central, allant de la route nationale RN14 jusqu'au collège, limitant le rebord du plateau.

Le manque de moyens financiers explique la non-réalisation des projets prioritaires, comme :

- le reprofilage de l'axe central et des voies adjacentes dans le centre-ville ancien (non réalisé) ;
- la réalisation de la voie de ceinture (encore à l'état de piste, dégradée) ;
- les VRD pour les zones d'extension (non complètement réalisés) ;
- la reconstruction de l'école (non réalisée) ;
- la reconstruction de l'hôpital (réhabilitation et construction d'un local de radiologie).

La pression sur la ville a conduit les autorités à prioriser autrement les projets. Au lieu de la réhabilitation (exception faite de l'abattoir), on construit du neuf (habitat sur 140 lots et 50 lots, lotissements en cours). L'Etat accorde plus d'importance aux nouveaux équipements (lycée, école, complexe sportif, centre communautaire, etc.) qu'à la réhabilitation d'anciennes structures.

Au plan économique, la pêche n'a repris que timidement, et l'on est encore loin d'une activité locomotive pour l'économie régionale. L'activité commerciale est en léthargie et ne peut être créatrice d'emplois. Il n'y a en fait que l'administration qui a contribué à créer quelques postes supplémentaires.



Le SDAU de 1998 (Groupe Huit -Tractebel)

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

Une démographie à croissance soutenue : depuis 1998, Obock n’a connu qu’une faible croissance spatiale (moins de 4 ha) liée essentiellement à la réalisation d’importants équipements. Au plan démographique, la population résidante dans les limites actuelles de la ville a été estimée à 11 700 habitants. Par rapport à 2009, le taux d’accroissement annuel serait de 2,8 %.

Cette population se répartit de manière inégale à travers les secteurs de la ville. Le noyau initial apparaît le plus faiblement dense, à cause des destructions subies ces dernières années. La zone du plateau est celle qui abrite le plus de population, marquant un glissement de l’habitat vers ce secteur.

Le diagnostic a révélé certains contrastes entre les deux parties de la ville sur le plan de la répartition des densités :

- les densités du logement à l’hectare sont généralement faibles, voire très faibles, à l’exception du secteur du centre ancien ;
- le taux d’occupation par logement (TOL) diffère d’un secteur à l’autre, allant de 6,1 personnes par logement dans le centre ancien à 8,3 dans l’habitat du plateau.

La population actuelle est estimée à 11700 habitants. Par rapport à 2009, le taux d’accroissement annuel serait de 2,8 %. En posant que l’exode et les flux migratoires soient maintenus, ce taux élevé devra se maintenir pour quelques années encore sous l’effet de la dynamique créée par le retour de la paix et les perspectives de développement de la région.

Répartition de la population par secteur

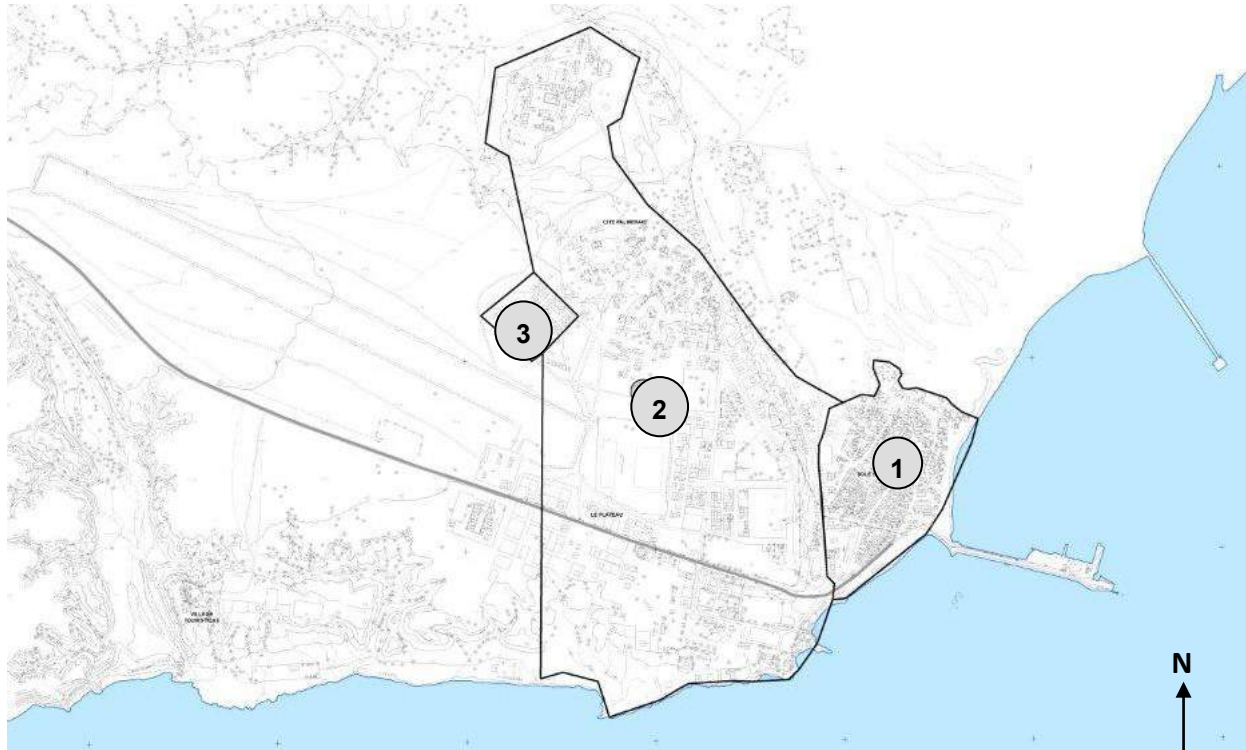
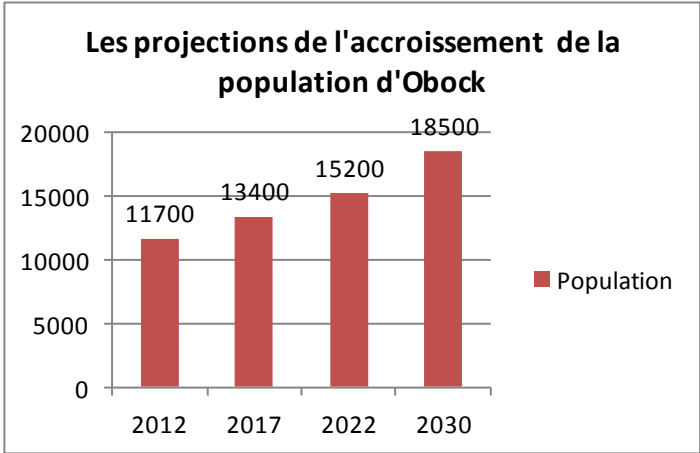
Secteur	Population	Logements	Densité habitants / ha	Densité logements / ha
Secteur 1 (Solehafat)	2 520	420	157,50	26,25
Secteur 2 (Plateau)	2 871	347	30,54	3,69
Secteur 3 (nouveau lotissement)	1 200	200	400,00	66,67
Total	6 591	967	58,33	8,55

Sources: enquête du Consultant (Déc.. 2011)

Les densités d’occupation sont également encore plus significatives au niveau du logement lui-même. Le taux d’occupation par logement (TOL) varie entre 6,1 personnes par logement dans le centre ancien à 8,3 dans l’habitat du Plateau.

Le sous-emploi est chronique. L’accroissement de la pauvreté semble fortement lié au développement du chômage. Les données sur l’emploi dévoilent un taux de chômage particulièrement élevé chez les pauvres extrêmes (73 %) et les pauvres (67 %). Il concerne d’abord les jeunes de moins de 30 ans (76 %) qui représentent 61 % de l’ensemble des chômeurs.

En posant comme hypothèse le maintien des flux migratoires (exode rural et impacts des projets structurants retenus) dans des proportions raisonnables, la population évoluera probablement avec un taux dégressif allant de 2,8 % à 2,5 %. Nous retenons cette hypothèse pour anticiper les besoins futurs de la population. Le développement économique résultant de la mise en œuvre de grands projets structurants créera en effet des possibilités d’emploi qui permettront d’accroître l’attrait de la ville et attirer les migrations internes et externes.



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

Une occupation du sol très éparpillée

L'occupation du sol dans l'espace bâti montre que :

- les équipements fonctionnels se concentrent dans la partie nord de la ville alors que les commerces et les activités de pêche se limitent à l'ancien noyau topologique ;
- peu d'activités économiques sont repérées dans le tissu urbain ou dans les environs, en dehors de quelques commerces de détail et de services autour du port ;
- un confinement de l'espace naturel et agricole dans l'oued, en proie à des grignotages réguliers ;
- de vastes espaces interstitiels en voie d'occupation ;
- d'importantes parcelles occupées par les équipements publics.

Une trame viaire à améliorer

La ville dispose d'un réseau de voirie assez dense laissant apparaître une trame urbaine plus ou moins cohérente. Ce réseau compte 25 % de voies revêtues et en bon état. Le reste du réseau est composé de voies en terre généralement carrossables. Cette trame viaire ne fait pas apparaître d'aménagements particuliers au niveau des trottoirs ni des espaces réservés au stationnement des taxis et minibus. La ville ne dispose pas encore de gare routière équipée.

L'éclairage public a connu ces derniers temps une amélioration sensible, mais certains secteurs restent sans éclairage.

L'optimisation de l'usage du sol :

Le parti d'aménagement retenu appuie le type de densification qui aidera à réaliser un équilibre entre la densité et les besoins de la communauté, lequel sera axé sur les critères suivants : densité brute de 25 logements à l'hectare, bâtiments de hauteur moyenne, trottoir large et planté, potentiel de densification des terrains existants à l'intérieur des tissus urbains.

Cette optimisation de l'usage du sol doit toutefois respecter le principe d'aération du cadre bâti (places, jardins, terrains de sport, etc.)

Les besoins en habitat

Sur la base d'une taille moyenne 6 personnes par logement, les besoins en logements s'élèveraient à 1137 logements. La densité brute moyenne de logement à l'hectare devra atteindre 25 logements/ha, soit un besoin en surface de 45 hectares.

Equipement de santé

- 1 HOPITAL

Sport et Education

- 2 COLLEGE
3 ECOLE PRIMAIRE
4 LYCEE
5 CENTRE D'APPRENTISSAGE PROFESSIONNEL
6 CENTRE DE DEVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE
7 CENTRE DE RESSOURCE PEDAGOGIQUE
8 ECOLE DE PECHE
9 COMPLEXE SPORTIF

Espaces plantés de la zone urbaine

- VEGETATION

Zones d'écoulement

- ECOULEMENT
MARAIS MARITIMES

Voirie

- VOIRIE URBAINE
ROUTE NATIONALE

Equipements Administratifs

- 10 CONSEIL VILLAGE
11 GENDARMERIE
12 PREFECTURE
13 TELECOM
14 TRESORERIE

Equipements Culturels

- 15 MOSQUEE
16 CIMETIERE
17 CIMETIERE CHRETIEN

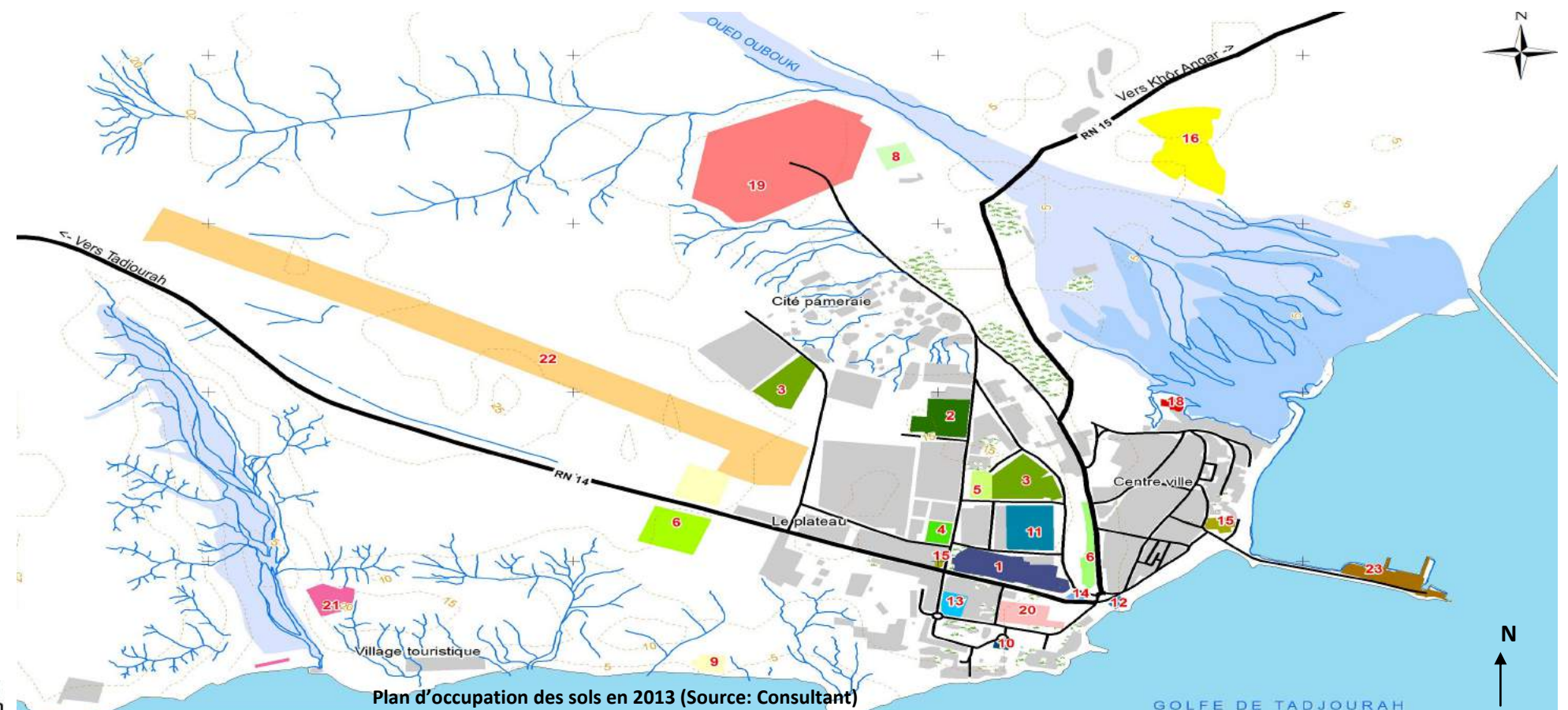
Infrastructures diverses

- 18 ABATTOIR
19 CASERNE
20 CENTRALE THERMIQUE
21 HOTEL
22 AERODROME
23 PORT OBOCK

- ZONE D'HABITATION ET DE COMMERCE

- 20 COURBE DE NIVEAU

0 100 200 400 m



3.3 - Stratégies de gestion de l'espace urbain

Intégration et rénovation du bâti ancien : l'ancien centre ville est quasiment en ruine malgré les efforts ponctuels de reconstruction de certaines parcelles. Les planches dominant toujours parmi les matériaux hétéroclites utilisés pour les constructions. Une action en profondeur est nécessaire pour la rénovation du bâti : sur la base d'un nouveau plan de lotissement, des aides en matériaux pourront être accordées aux populations éligibles assorties d'une assistance technique (plans et suivi). Cela contribuera à développer un savoir faire en matière de construction, procurer des emplois et redonner à la ville un centre urbain durable..

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

Division parcellaire et distribution du foncier : la diversité urbaine va de pair avec la diversité de la demande foncière. La ville d'Obock se caractérise par l'éparpillement de son tissu sur plusieurs entités distantes : il s'agit d'œuvrer à recoller les morceaux et à donner à la ville une forme globale compacte. De nombreuses emprises sur le plateau seraient actuellement « affectées » alors que le plan de lotissement n'est pas disponible. Le SDAU considère que ces emprises non utilisées à ce jour sont à comptabiliser au titre des réserves foncières urbanisables. Il faudra également veiller à diviser les îlots et les secteurs à urbaniser en parcelles de petite taille, accessibles à des investisseurs modestes (particuliers, petites activités...), et en parcelles de grande taille pour les couches sociales les plus aisées, à condition d'œuvrer pour la mixité fonctionnelle et sociale.

L'aménagement cohérent de la ville d'Obock repose sur des principes fondamentaux à mettre en œuvre.

Ces principes constituent un cadre de mise en œuvre des stratégies de gestion des espaces urbains.

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

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

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

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

Les actions de rattrapage urbain

Le rattrapage urbain constitue un des volets importants de la mise en œuvre du SDAU. Il s'agit d'un projet d'envergure et de longue haleine, mais des priorités peuvent être ciblées. L'expérience a montré que les améliorations ponctuelles ne pourront être efficaces que si elles s'inscrivent dans le cadre de schémas globaux, quitte à les réaliser par étape selon les moyens financiers disponibles. La remise en état des réseaux prioritaires et le maintien d'un niveau de service minimum sont nécessaires pour améliorer la compétitivité de l'économie, désenclaver les secteurs urbains et mener une véritable politique d'aménagement de la ville.

Qu'il s'agisse d'alimentation en eau potable, d'assainissement, d'équipements ou de voirie, l'objectif principal est de faire en sorte que l'accès soit possible à la majorité de la population particulièrement dans les secteurs démunis. Or, pour que cet objectif soit atteint, il y a lieu de favoriser d'abord la pénétration de réseaux de voirie, support des autres réseaux et commodités et moyen de structurer les secteurs, en délimitant des emprises acceptables permettant d'accéder plus facilement aux autres commodités et services publics.

Secteurs de la ville	Les actions
Secteur n°1 « Vieille ville »	- Réhabilitation du secteur - Rénovation de la partie basse - Remaillage viaire - Réhabilitation du front de mer - revêtement des voies - Restauration des anciens monuments
Secteur n°2 « Plateau »	- Réhabilitation de l'hôpital - Matérialisation des voies - Réalisation des espaces verts - Réhabilitation des locaux de l'EDD - Déplacement de la décharge
Les secteurs péri- phériques	- Eradication de l'habitat spontané et précaires dans le lit de l'oued - Préparation des trames d'accueil pour les nouveaux migrants

Il importe ensuite de cadrer un maillage suivant des dimensions raisonnables de la voirie tertiaire en fonction de la topologie et de la densité de telle sorte que chaque ménage se retrouve à une distance raisonnable d'une voie revêtue et bénéficie ainsi des branchements aux divers réseaux. La distance d'accès aux équipements reste tributaire de l'emplacement de ceux-ci, s'ils existent ou de la possibilité de libérer du foncier à proximité.

Les actions de rattrapage urbain concernent aussi bien l'amélioration du fonctionnement de quelques équipements publics que les divers réseaux. L'étape de définition de ces actions émane du diagnostic et s'inscrit dans la vision future de l'aménagement. L'objet est de faire en sorte que les retards et déficits soient résorbés dans le cadre de la mise en œuvre du SDAU.



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

Modalités d'intervention sur le tissu urbain existant

D'une façon générale, l'intervention sur le tissu urbain existant peut prendre plusieurs formes :



La rénovation urbaine : elle constitue une intervention profonde sur le tissu urbain, avec destruction d'immeubles vétustes, suivie de reconstruction sur le même site d'immeubles, de mêmes fonctions ou de fonctions différentes. L'objectif de ces opérations est d'accorder les tissus avec les normes minimales d'hygiène, ou de concrétiser la nouvelle conception de la ville, telle qu'elle a été retenue.

La restructuration : elle consiste en une intervention sur les voiries et réseaux divers et en une implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'îlots et une modification des caractéristiques d'un quartier par le transfert d'activités de toute nature et la désaffectation des bâtiments en vue d'une autre utilisation. Les destructions sont limitées soit aux bâtiments vétustes ou ceux situés sur le passage obligé de réseaux et ce, dans l'objectif d'une implantation d'équipements collectifs, de la restructuration et l'amélioration du fonctionnement de l'agglomération.



La réhabilitation : elle consiste en une revalorisation de bâtiments ou de tissus qui conservent leurs caractéristiques originales. Ces opérations impliquent :

- une dédensification,
- la régularisation des statuts juridiques en vue d'un apurement foncier,
- l'amélioration des conditions d'habitat,
- la restauration des bâtiments de valeur historique,
- la mise en place des équipements collectifs et des infrastructures nécessaires.

L'objectif de la réhabilitation est de relever la valeur d'usage d'un tissu ancien ou d'un cadre bâti qui doit être conservé.



Quelques exemples sur l'état de délabrement du bâti à Obock ; (Photos du Consultant - 2013)

Dans le cas d'Obock, le principe d'intervention dans les tissus urbains existants consiste à trouver des solutions d'adaptation à envisager avec la population pour organiser la ville et améliorer son fonctionnement. L'intervention urbanistique peut prendre plusieurs formes qui constituent autant d'hypothèses d'intervention :

- la réorganisation urbaine : elle consiste en l'aménagement d'espaces résiduels insérés dans le cadre bâti existant aussi bien dans la vieille ville que dans les extensions du plateau où il y a encore des terrains libres (création d'une aire de jeux, construction d'un équipement de proximité) et la récupération de locaux abandonnés (ancienne école de la vieille ville) ;
- la rénovation urbaine est une intervention radicale et ne peut concerner que les constructions menacées par les inondations ;
- la modernisation urbaine consiste à remettre aux normes l'axe central du vieux centre-ville afin de faciliter la mutation progressive de tout le quartier ;
- la restauration urbaine est une opération qui concernera les monuments historiques de la ville.

Il va de soi que des priorités issues des orientations stratégiques sont à définir en commun accord avec tous les acteurs et en fonction des ressources mobilisables.

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

- Tissu urbain à consolider : 28 ha
- Tissu urbain à réhabiliter : 15 ha
- Tissu urbain à restructurer : 29 ha

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

Ce schéma de développement oriente la structuration urbaine comme suit :

- Obock ville : centralité principale et centralité historique ;
- la création d'un pôle de développement directement en liaison avec Obock ville. Ce pôle constituera à la fois le prolongement de l'urbanisation d'Obock ainsi qu'un site d'implantation de zones d'activités et de commerces ;
- le renforcement du pôle urbain situé au sud du centre-ville d'Obock par des actions de structuration ;
- les espaces vierges situés au sud de la piste d'atterrissage sont mis en réserves foncières pour un développement urbain à moyen/long terme pour l'agglomération ; cette affectation des sols est importante à formaliser, et ce afin de préserver ces espaces de tout développement de constructions non planifié ;
- le pôle touristique sur le littoral sud-ouest est à développer et à structurer autour du noyau touristique existant. Une zone naturelle à préserver est délimitée afin de conserver le caractère du site et d'anticiper les risques d'un grignotage urbain incontrôlé de l'arrière zone du pôle touristique ;
- le port de pêche et la zone d'activité qui lui est adossée contribueront à redynamiser la commercialisation et la transformation des produits de la mer ;
- le chantier naval pour lequel trois sites potentiels sont proposés. Le projet est actuellement au stade des études de faisabilité et il semble que techniquement des difficultés pourraient entraver sa réalisation.

La réalisation de nouveaux axes de connexion routière est aussi à intégrer en priorité dans les actions de mise en œuvre, et ce, afin de poser les jalons de la future structuration de l'agglomération.

La concertation menée dans le cadre du choix de la stratégie de développement de la ville que le SDAU décline spatialement, a conduit à expliciter les choix proposés et à apporter de nouveaux éclairages.

Le choix retenu pour l'extension de l'urbanisation combine plusieurs options proposées en s'appuyant sur le développement de la zone nord, la maîtrise de l'urbanisation coté littoral, et le déplacement de l'aérodrome. En termes d'espaces urbanisables, le schéma d'aménagement dégage d'importantes réserves foncières. Les zones d'extension à court et moyen termes, situées sur le plateau et le long de la route nationale, se développent sur près de 34 hectares. Alors que la zone du plateau, qui prendra place de l'aérodrome à long terme, dégage une zone d'urbanisation de près de 40 hectares et une zone d'activité de 6,5 hectares.

Le parti d'aménagement

Dans le parti d'aménagement proposé, quatre types de lieux sont identifiés comme support de la future configuration de la ville :

- les espaces de requalification de la centralité urbaine autour de deux principaux pôles existants (noyau historique et plateau). La requalification de ces quartiers où l'habitat social est important et leur mise en valeur constituent un principe d'une nouvelle perception des qualités urbaines et résidentielles de la ville ;
- les espaces de la nouvelle centralité urbaine (urbanisation prioritaire) créée autour de l'habitat collectif et d'équipements tels que place, école, services de proximité, marché ;
- les espaces d'investissement (port, zone d'activités et pôle touristique) ;
- les espaces d'embellissement végétal.

Le parti d'aménagement retient l'idée d'une urbanisation continue et compacte en profitant du déplacement de la piste de l'aérodrome. Le schéma de structure proposé repose sur le remaillage des tissus existants en renforçant les principales artères de liaison, et sur la continuité de la trame dans les secteurs à urbaniser.

Le site de la ville actuelle est aujourd'hui bloqué :

- au Nord, par des terres cultivées en bordure de l'oued Oubouki
- à l'Est, par la mer et l'embouchure de l'oued Oubouki
- au Sud, par des falaises et la mer.

Le parti d'aménagement est axé par conséquent sur ces potentialités foncières et souligne la nécessité de sauvegarder et même de valoriser les jardins maraîchers au Nord et au Nord Est de la ville. L'évolution de l'urbanisation se fera par avancée progressive vers l'Ouest, articulée par les voiries structurantes projetées.

Une trame simple et fonctionnelle

S'appuyant sur la route RN14, comme axe primaire, trois nouveaux axes parallèles amorcent le maillage des secteurs d'urbanisation. Les voies transversales qui les coupent suivent le balisage d'anciennes pistes et participent ainsi à la formation des îlots. Ces voies permettent une meilleure lisibilité de la forme urbaine et une répartition hiérarchisée des fonctions urbaines. Ainsi, plus la voie est importante (axe principal de liaison et /ou et transit, grand boulevard, boucle), plus la concentration des équipements est élevée. La voie périphérique est un élément structurant qui relie tous les quartiers.

Les équipements structurants à créer ne sont plus essaimés au hasard des potentialités foncières : ils se regroupent dans les nouvelles centralités ou le long des axes importants. A court terme, il est prévu d'implanter un collège, une école primaire et des terrains de sport. L'école primaire des 140 logements et l'école des pêches bénéficient de terrains adjacents pour leurs besoins en extension.

Sur le plan de la composition urbaine, on renoue avec un modèle urbain qui favorise des options telles que les façades sur rue, la structuration des axes de circulation par le bâti, une échelle piétonne et une animation induite par la présence de nombreux équipements.

La trame viaire existante d'Obock est assez hétérogène. Dans le plateau, les îlots sont relativement bien dessinés dans certains quartiers (cas des lotissements). Ces îlots disparaissent dans la Cité Palmeraie où de nombreux terrains sont encore non construits. Dans le noyau initial, les nombreux morcellements et les constructions illicites affectent la structure de base. Le plan de réhabilitation déterminera les possibilités de réaménagement de la trame.

Plusieurs voies secondaires, en particulier la voie centrale au nord de la gendarmerie, nécessitent la matérialisation de leurs emprises (voir plan d'aménagement) car dans l'ensemble la trame est régulière.

Dans les nouvelles extensions, le réseau de voiries sera essentiellement composé, en dehors des voies centrales, de rues de moindre gabarit pour éviter de subir le passage de grandes voies qui n'auraient pu s'intégrer au tissu urbain. Cette échelle de la rue est en harmonie avec les constructions qui la bordent, en général de petit ou moyen gabarit, et se répartit de façon équilibrée sur l'ensemble des secteurs.

La typologie des parcelles retient des dimensions variables pouvant aller de 100 à 600 m². **Les îlots sont de petite et moyenne taille.** Certains sont réservés exclusivement à des équipements, d'autres ont une vocation mixte (activité et habitat).

Les fonctions urbaines

La ville sera structurée autour de pôles de centralité résidentielle ou d'équipements. L'ancien noyau profitera du réaménagement de la zone du port pour renforcer son armature commerciale, ses activités de logistiques et sa façade de front de mer. Les fonctions administratives régionales et de services seront implantées dans une nouvelle cité administrative sur les zones d'extension de moyen et long termes.

Les disponibilités foncières seront affectées prioritairement à des équipements publics de proximité, de type maison de jeunes, centre culturel, maison des associations et de l'environnement.

A moyen terme, un nouveau centre urbain devra être mis progressivement en place. Le noyau de centralité projeté remplira cet office : il comprendrait dans une première étape un marché couvert, une école primaire, un collège, un centre de santé, une gare routière, la grande mosquée, une maison de jeunes, des commerces, des services et des administrations régionales. Cette programmation est recommandée à ce stade de l'avancement des instruments de planification urbaine. Rien n'exclut dans une dizaine d'années de l'amener dans le sens d'une adaptation aux nouveaux besoins qui s'exprimeront, et aux moyens qui seront disponibles à cette date.

Les activités touristiques seront réparties autour de deux sites séparés de la ville par un grand espace naturel à aménager en parc urbain.

Ainsi, on assistera à une configuration de l'occupation du sol qui va de pair avec une concentration de l'habitat pour améliorer les relations habitat/travail. Cette concentration est à la fois encouragée par la nouvelle offre foncière pour la réalisation de logements, et par l'amélioration des liaisons routières.

Dans les études de détail, en vue de conserver l'unité de la ville et son aspect multipolaire, il serait souhaitable de veiller à la mixité des fonctions urbaines (résidentielles, commerciales, services) dans chaque quartier.

Les espaces à occupation spécifique sont des espaces où la fonction résidentielle est absente. Il s'agit des zones portuaires et d'activités, zones touristiques, parcs naturels et/ou urbain, zones agricoles, zones militaires, etc. Le droit de construire y est réglementé de manière à respecter leurs vocations. Il importe de distinguer les espaces privés et les espaces publics et de procéder rapidement à leur délimitation cadastrale.

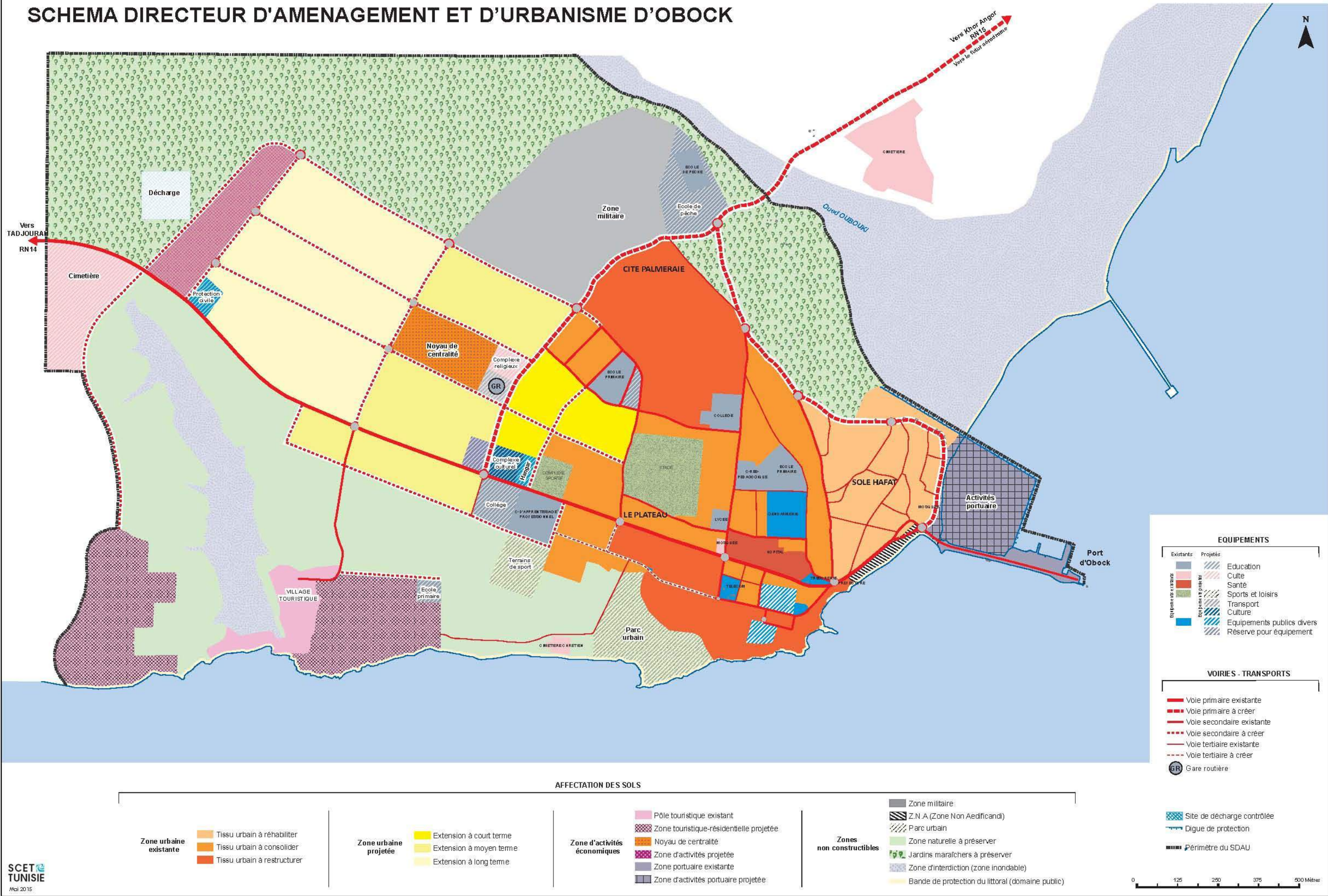
Mettre à jour les informations sur les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont des dispositions issues de législations particulières ayant une incidence restrictive sur les possibilités d'utilisation des sols. Dans la dynamique d'assainissement qui s'engage pour le développement de la ville, il serait utile de mettre à jour les informations relatives à la description des servitudes d'utilité publique.

Les servitudes usuelles dans la ville d'Obock sont les suivantes :

- Les servitudes d'utilité publique se rapportant aux différents réseaux d'infrastructures (eau, électricité, télécommunication) ;
- Les servitudes relatives à l'utilisation de ressources ou d'équipements (domaines publics routier, hydraulique, maritime, portuaire) ;
- Les servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publique.
- Les servitudes relatives à la défense nationale.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME D'OBOCK



Dispositions réglementaires

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

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

Dispositions générales

Article 1 : Champ d'application

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

Article 2 : Division du territoire en zones homogènes

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

Article 3 : Définition des secteurs

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

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

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

Les zones d'occupation spécifique :

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

Article 4 : Le plan d'aménagement urbain

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

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

Dispositions particulières

Article 5 : dispositions applicables aux secteurs urbains (UA)

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

Conditions de densification en R+2 pour les tissus existants

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

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

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

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

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

Article 8 : dispositions applicables aux secteurs d'occupation spécifique

- **Pole touristique**

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

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

- **Zone d'activité**

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

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

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

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

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

- **Zone de protection particulière** (zone côtière, zones inondables, fortes pentes instables)
Toute intervention devra se conformer à la réglementation régissant les servitudes à respecter, en particulier le Domaine Public Maritime (DPM) et la protection de l'Environnement.

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

- **Zones vertes aménagées** (Etude préalable)

- **Equipements structurants**

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

Article 9 : Les zones de servitudes

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

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

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

2) Les servitudes relatives aux domaines publics :

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

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

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

Le Ministère est notamment chargé de :

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE 4 : Infrastructures et équipements :

supports du développement économique et social



4.1 - Structurer et mettre à niveau le réseau de voirie

Le réseau de voirie à Obock compte environ 10 km de voies, dont 25 % est revêtu et en bon état. Dans l'ensemble, le réseau viaire de la ville d'Obock est convenable. La voie principale et principale de ce réseau est constituée de la route nationale RN 14 qui relie Obock à Tadjourah, la route desservant le port et une maille au sud de la RN 14 dans le secteur des principaux bâtiments administratifs (la préfecture, le Conseil Régional, etc.), la centrale électrique et la Place du 27 juin.

Le reste du réseau est composé de voies en terre, généralement carrossables. Toutefois, certaines voies dans le tissu existant, plus particulièrement dans le secteur de l'ancienne ville (centre ville) présentent de faibles largeurs à cause des constructions non contrôlées et sans alignement.

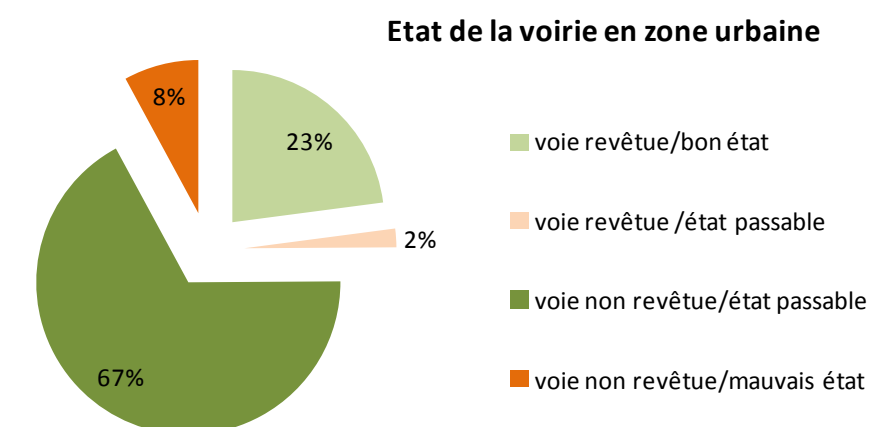
Concernant l'éclairage public, moins de 30% des voies sont éclairées. Plus préoccupant, la route RN14 qui est la principale artère de la ville, ainsi que « le lotissement des 140 logements » ne sont pas éclairés.

Les principales recommandations à court terme sont :

- de libérer l'emprise des voies dans le secteur du centre ville ;
- d'améliorer et éclairer la voie contournant la zone du « lotissement des 140 logements » ;
- de bitumer et d'éclairer la voie d'accès au « lotissement des 140 logements », à partir de la route RN14.



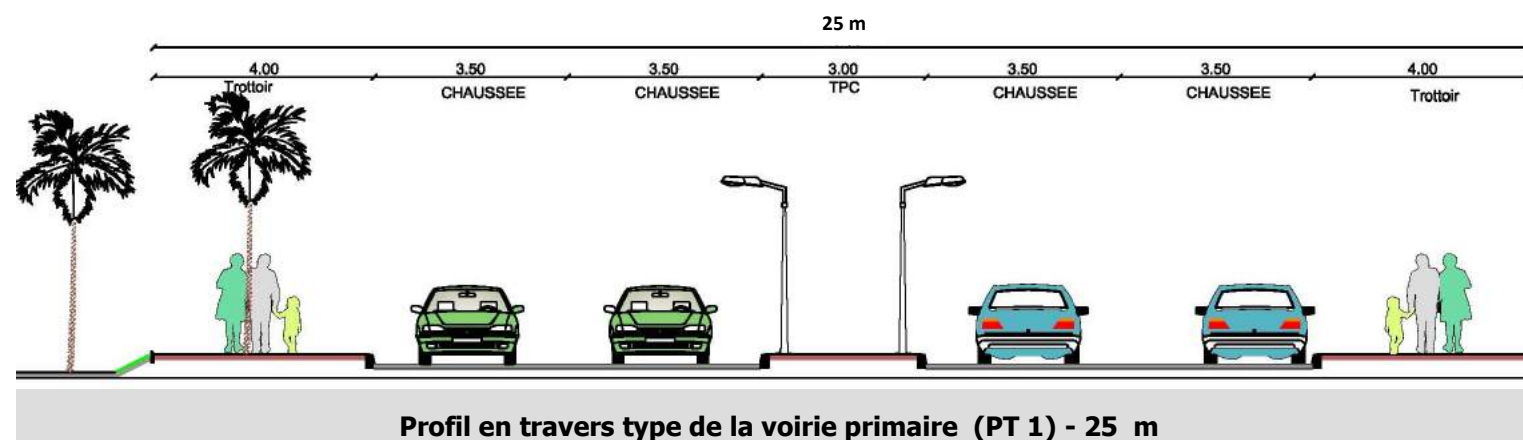
Obock : voies non revêtues et problèmes de structuration urbaine



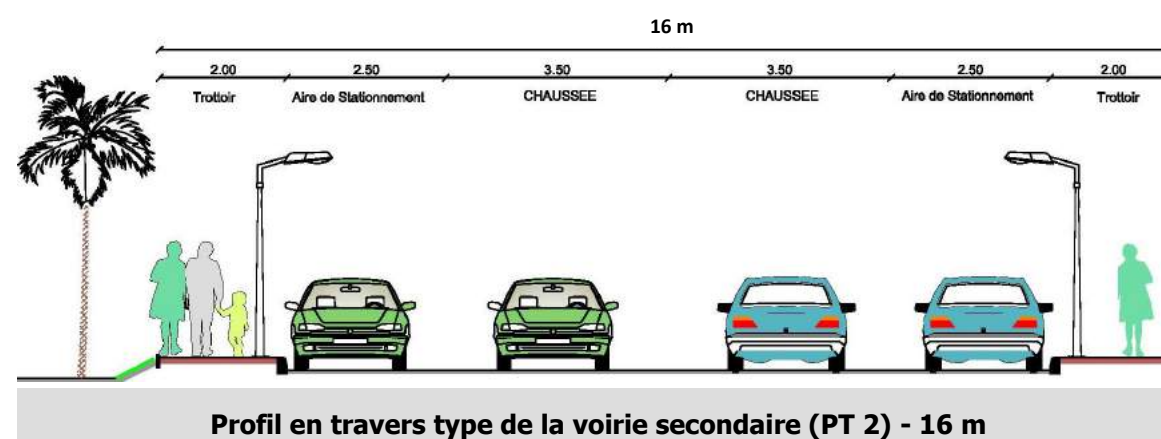
Source : Enquêtes du Consultant – Déc. 2011

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

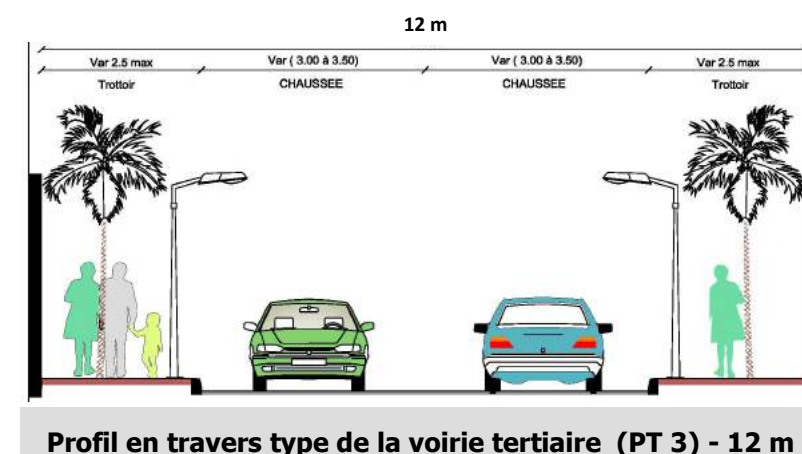
- la voirie primaire (axes structurants)
- la voirie secondaire
- la voirie tertiaire



La voirie primaire



La voirie secondaire



La voirie tertiaire

La voirie primaire est constituée de la route nationale RN14 (Tadjourah - Obock) dans sa partie urbaine qui traverse la ville d'Obock, de la route nationale RN15 qui part de la ville d'Obock (au nord) en direction de Khor Angor, de la liaison entre ces deux routes nationales en bordure nord de la l'ancienne ville et de l'axe nord-sud (à créer) de liaison entre les routes RN14 et RN15, qui prend son origine sur la RN14 au niveau du complexe sportif et rejoint la RN15 au nord de la cité des Palmeraies.

L'emprise totale des axes existants présente une largeur d'environ 25m, suffisante pour une route à chaussées séparées (schéma ci-contre).

Cette largeur permet de recevoir l'éclairage public sur le terre-plein central, des trottoirs suffisamment larges pour la circulation piétonne, ainsi que les emprises nécessaires pour le stationnement et pour le dispositif de drainage.

La réhabilitation et le revêtement de la liaison entre les routes nationales RN14 et RN15, en bordure de l'ancienne ville constitue une action prioritaire.

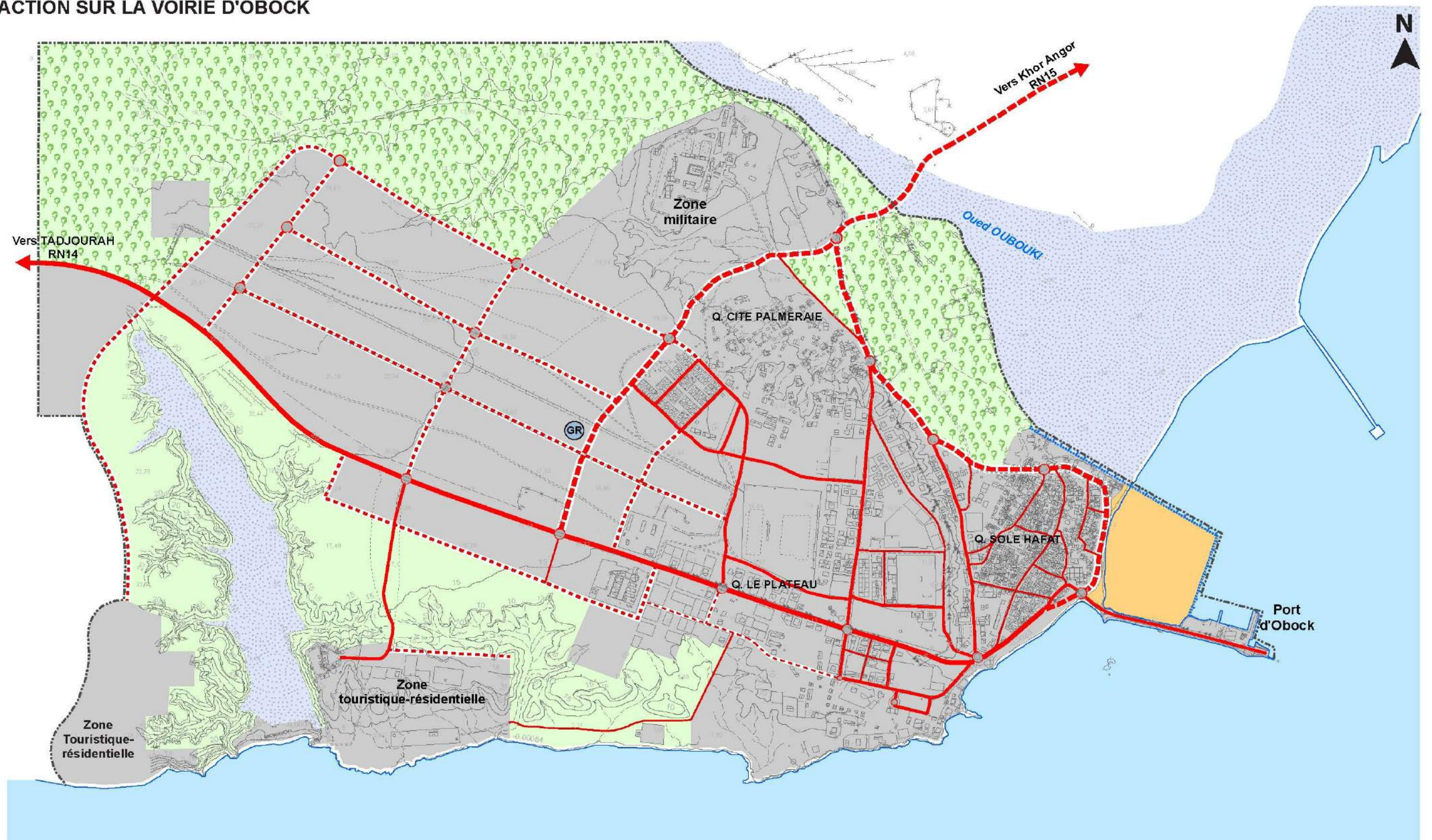
Pour l'axe nord-sud de liaison RN14-RN15, sa réalisation peut être évolutive, avec en première étape une chaussée à deux voies, à doubler en relation avec l'état de développement du tissu urbain.

La voirie secondaire est constituée des voies suivantes :

- La route sur digue desservant le port : route revêtue et en bon état ;
- les voies constituant les boucles entre la RN15 et la Place du 27 juin autour de la centrale électrique et le quartier adjacent. Ces voies sont revêtues et sont en bon état général. Toutefois, des travaux de mise à niveau sous forme d'un profil urbain comprenant, outre la chaussée, des trottoirs pour la circulation des piétons, devraient être entrepris ;
- Trois axes existants orientés nord-sud qui desservent le tissu urbain existant de la ville à partir de la route RN14. Ces axes sont actuellement à l'état de piste, et devront donc être revêtus et munis de trottoirs ;
- une trame d'axes structurants (de directions est-ouest et nord-sud) à créer dans la zone nouvelle d'urbanisation à l'ouest de la ville.

La voirie tertiaire constitue le reste du réseau pour la desserte des quartiers et des équipements. Dans le tissu existant, le réseau tertiaire actuellement à l'état de piste sera revêtu avec un profil en travers adapté selon les emprises disponibles, sans pour autant engager de démolitions importantes sur le bâti. Tandis que dans les zones d'extension urbaine, les nouvelles voies constituant le réseau tertiaire seront aménagées selon le profil en travers type ci-contre.

ACTION SUR LA VOIRIE D'OBOCK



La gare routière

Actuellement, la ville d'Obock ne dispose pas d'une gare routière pour le transport interurbain des voyageurs. Le développement attendu de la ville, conduit à proposer un espace dédié à une gare routière. L'idéal est de créer cette gare dans la nouvelle centralité urbaine mixte autour du plateau et des nouveaux sites à urbaniser. Elle serait accessible par une voie primaire à partir de la route RN14.

La relocalisation de l'aérodrome

Le scénario retenu pour le SDAU est le développement de la zone nord avec le déplacement de l'aérodrome. La recherche d'un site potentiel pour une nouvelle piste a été faite en tenant compte des critères suivants :

- un site proche de la ville et des installations militaires implantées en ville,
- un site suffisamment dégagé pour pouvoir implanter une piste d'une longueur au moins égale à celle de la piste actuelle (1500 m), sans obstacles majeurs (relief et écoulements importants),
- un site qui permet de conserver la même direction que la piste actuelle,
- un site facile d'accès à partir du réseau routier existant.

Tenant compte de ces critères, le site proposé est situé dans le prolongement de la piste actuelle (à environ 1,5 km), sans obstacles et présentant une topographie assez plane pour éviter des travaux de terrassements excessifs. Ce site, accessible à partir de la route RN 14 (par la RN 16), offre la possibilité de réaliser une piste de plus de 2000 mètres



Plan d'implantation d'un nouveau site pour l'aérodrome d'Obock

La ville est alimentée à partir d'un réservoir semi-enterré de 450 m³ collectant l'eau au moyen de deux conduites, l'une en fonte de diamètre 150 mm et l'autre en amiante ciment de 100 mm de diamètre à partir de deux forages, situés au nord-est de la ville (Soublali 7 : 28 m³/h et Soublali 8 : 35 m³/h). Ces deux forages débitent 63 m³/h. Dans les conditions normales, le pompage se fait pendant 13 heures par jour. Malgré ce débit, la ville se trouve souvent en manque d'eau, surtout en saison sèche, à cause de la faible capacité du réservoir et du manque d'entretien des groupes alimentant les pompes de refoulement.

Les branchements au réseau ONEAD sont au nombre de 466, alimentant près de 2500 habitants (soit près de près de 45% de la population).

Le réseau de distribution actuel s'étend sur 8 140 mètres et ne couvre que le secteur du centre ville (Sole Hafat) et les secteurs du plateau et de la cité des palmeraies. Ce réseau est vétuste en raison des fréquentes fuites constatées dans les conduites et sur le réservoir.

Les recommandations

Pour améliorer l'alimentation en eau potable de la ville, il est recommandé de construire un nouveau château d'eau de 1000 m³ et de réhabiliter le réservoir existant (réparation et/ou remplacement du groupe défaillant, et ajout d'un groupe de secours).

Le réseau actuel de distribution doit faire l'objet de travaux de réhabilitation pour éliminer, sinon réduire, les fuites et autres pertes de charge. Ces travaux passent d'abord par une expertise approfondie de l'état du réseau pour définir les travaux de rénovation des tronçons vétustes.

Ainsi, les recommandations principales se résument en:

- la reconstruction et l'agrandissement du réservoir ;
- la réparation ou le remplacement du groupe défaillant ;
- l'ajout d'un groupe de secours ;
- la rénovation des tronçons vétustes.

Pour les zones non desservies par le réseau d'eau potable, il est recommandé d'étendre le réseau d'alimentation et d'appuyer le programme de réalisation des branchements sociaux individuels, en particulier dans le « secteur des 140 logements » et dans la cité des palmeraies.



Plan du réseau d'eau potable existant

4.4 - Le réseau électrique et d'éclairage public

L'alimentation électrique de la ville d'Obock est assurée à partir de la centrale électrique, située au sud de la ville en face du Conseil Régional, qui a été récemment renforcée pour porter sa puissance à 3000 KVA. Cette production satisfait actuellement les besoins de la ville, notamment à cause du faible taux de raccordement domestique (518 abonnés actuellement), et de l'absence d'activités industrielles consommatrices d'énergie.

Le réseau comprend 2 lignes MT (20 Kv) partant de la centrale, d'une longueur totale de 8 km :

- la première ligne MT qui alimente la ville, part de la centrale et se divise en deux branches : la première branche se termine sur la jetée (à la pêche) et la seconde se termine à l'école de pêche. ces deux branches alimentent la ville à travers 6 postes de transformation aériens MT/BT ;
- la seconde ligne MT, nouvellement installée, longe la route RN14 vers l'ouest et se termine au niveau du lycée de formation professionnelle et le complexe sportif.

Le réseau BT, d'une longueur totale de 5 km couvre la plupart des secteurs dans le tissu urbain existant, sauf la cité PNUD (secteur 3) non encore connectée.

L'éclairage des voies se limite à quelques axes de la ville (plateau et ancienne ville) se limitant à un linéaire de 2 800 ml de voirie, 900 ml dans le secteur de l'ancienne ville et 1900 ml dans le plateau et sur les boucles de voirie aux environs de la centrale et de la place du 27 juin.

Les recommandations

L'action la plus urgente consiste à généraliser le raccordement (réseau BT) dans le tissu urbain existant, plus particulièrement dans le quartier PNUD (secteur 3), à renforcer le réseau du Plateau par l'installation d'un nouveau transformateur MT/BT afin d'alléger la pression sur le transformateur actuel, et à prévoir à moyen-long termes l'extension du réseau MT aux nouvelles zones d'urbanisation.

L'éclairage public devra être généralisé sur l'ensemble de la voirie structurante. Il sera en priorité réalisé sur les voies primaires et secondaires, et sur toutes les voies du réseau tertiaire menant vers les équipements publics importants.

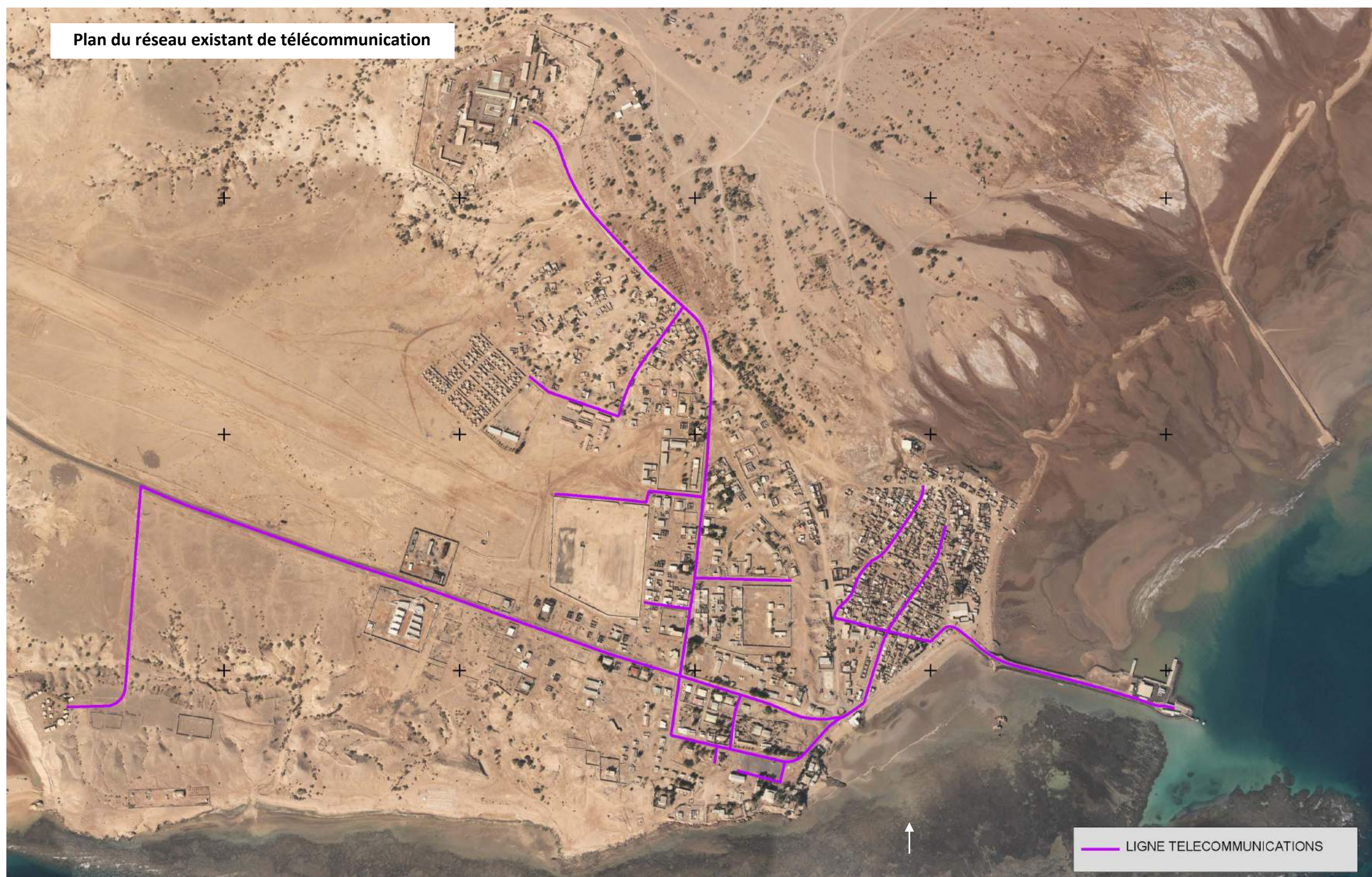
Plan du réseau électrique et d'éclairage public existant



4.5 - Le réseau des télécommunications

A Obock, le réseau des télécommunications est bien développé. La plupart des secteurs de la ville sont raccordés au réseau. La ville compte un poste de télécommunications et deux antennes dont une antenne GSM. Actuellement, la ville comprend environ 1325 abonnés, dont 125 lignes fixes et 1200 lignes CDMA. Ce qui témoigne d'une bonne connectivité.

Djibouti Télécom prévoit l'extension du réseau télécom au fur et à mesure du développement de l'urbanisation. Un projet d'installation de la fibre optique est en cours.



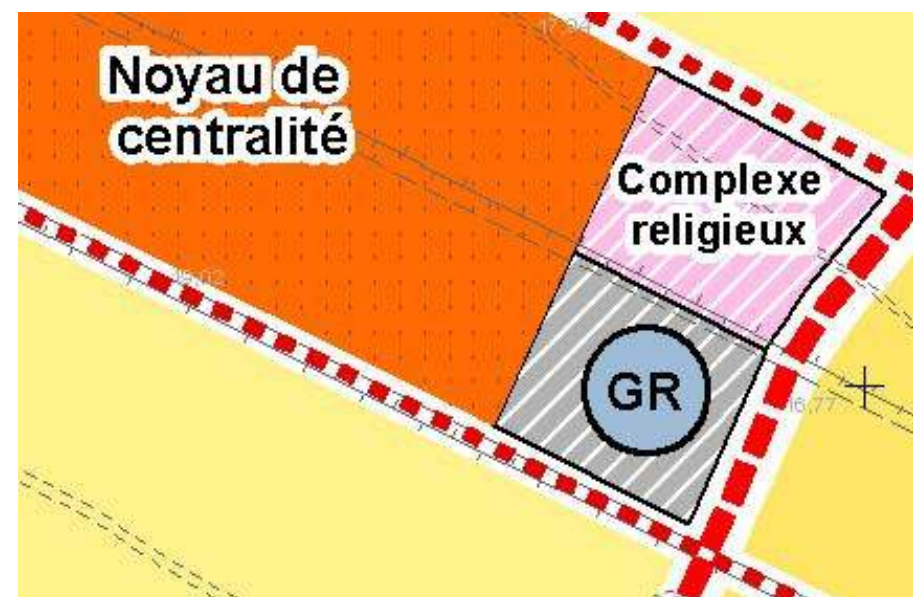
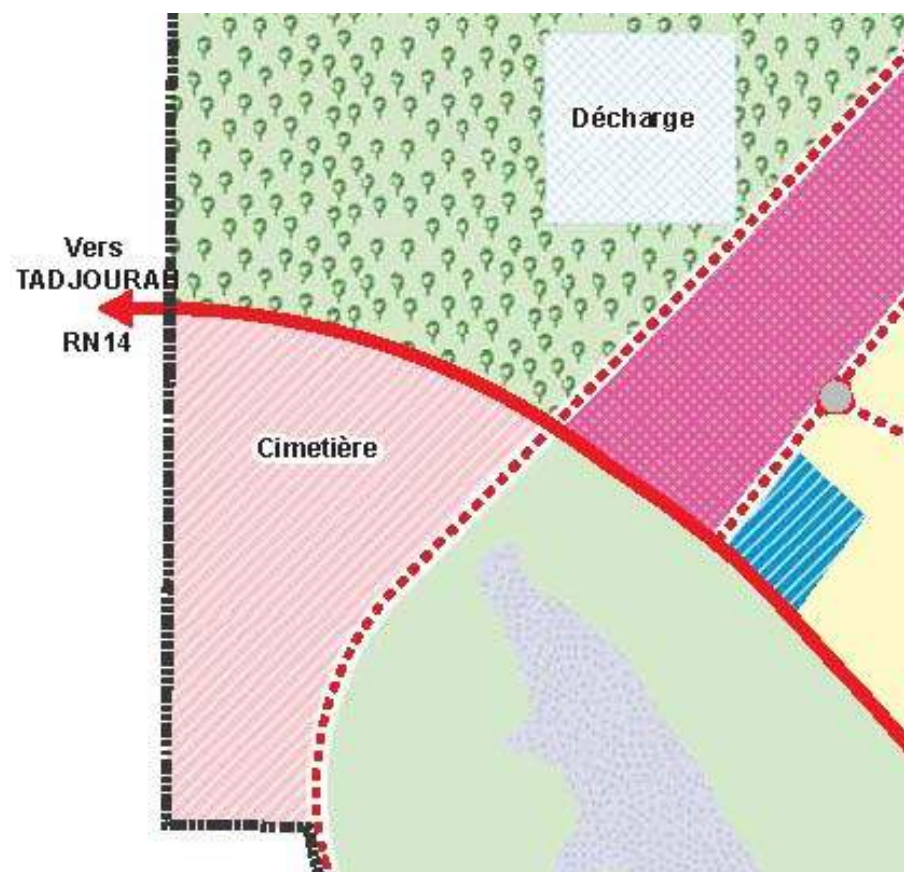
4.6 - Les équipements socio-collectifs

Pour répondre aux besoins en termes d'équipements socio-collectifs, le Schéma Directeur d'Aménagement a dégagé des espaces pour l'implantation d'équipements considérés comme importants pour le développement socio-économique et l'amélioration des conditions de vie des populations à l'échelle du SDAU. Il faut souligner que c'est dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'Aménagement Urbain d'Obock que les équipements de quartiers et communaux seront à programmer.

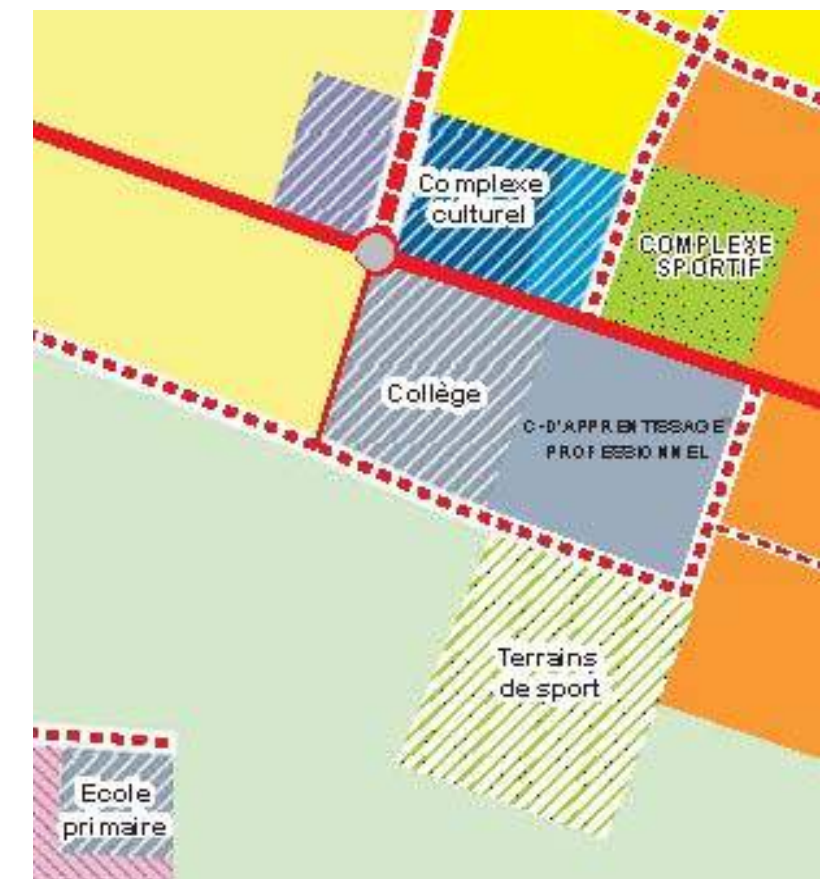
Les équipements prévus par le SDAU sont présentés sur le plan donné en page suivante qui présente l'ensemble des équipements existants et projetés pour Obock et concernent :

- pour l'équipement du Plateau : un emplacement pour une nouvelle école primaire et une zone d'équipement autour de l'école de pêche ;
- dans la nouvelle zone d'extension du littoral : un terrain pour un complexe sportif, un collège et une école primaire ;
- la création dans le futur noyau de centralité du plateau de plusieurs équipements importants : zone administrative, marché couvert, maison de jeunes, gare routière, etc ...
- un complexe religieux sur le même site composé d'une grande mosquée, d'une administration régionale des affaires religieuses et d'un logement de fonction. Les mesjeds et les salles de prière seront pris en charge par les projets de lotissement au fur et à mesure des besoins ;
- un complexe culturel (sur plus de 1 ha de surface) pouvant accueillir un théâtre, une salle de projection, des ateliers pour diverses activités culturelles, une bibliothèque et un centre de lecture et d'animation culturel (CLAC) ;
- un parc urbain ;
- un cimetière.

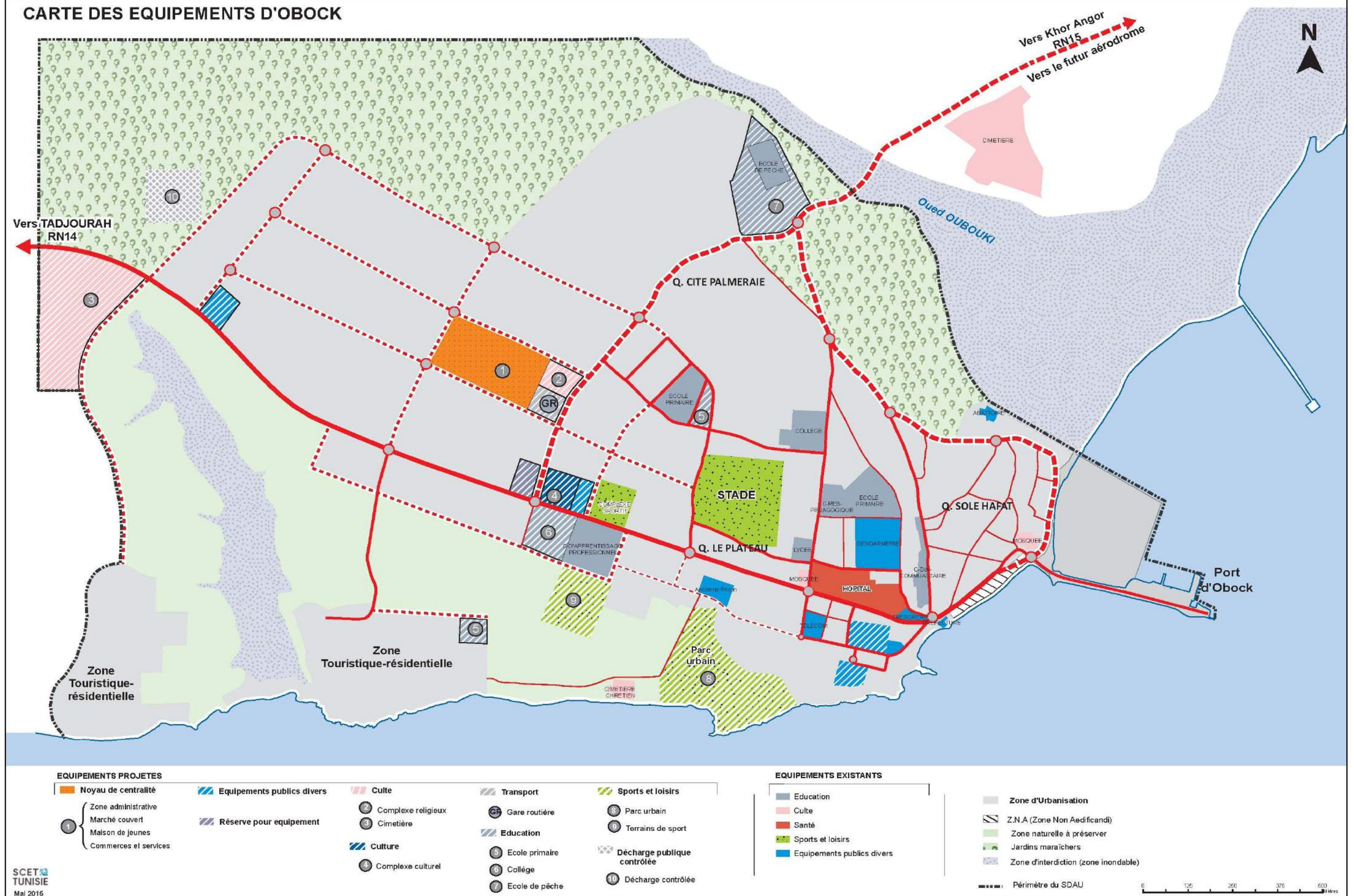
Il importe de noter que des besoins en équipements non identifiables aujourd'hui pourront apparaître au gré des besoins et des financements et que des réserves foncières sont d'ores et déjà prévues à cet effet pour éviter tout blocage ultérieur. Cette souplesse dans l'affectation des sols ne devra pas être contournée par des attributions de terrains pour d'autres fonctions que les équipements publics.



Emplacements des équipements socio-collectifs
Extraits du SDAU de la ville d'Obock



CARTE DES EQUIPEMENTS D'OBOCK



PARTIE 5 : Développement durable :

Environnement et protection du milieu



Village de la mer rouge, Oct. 2012
Source : epousesemia.Canalblog.com



Maison du préfet, juillet 2013
Source: Photo SCET-TUNISIE

L'enjeu du développement durable

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

En effet, un ensemble de grands projets de développement sont programmés à différentes échéances à l'échelle du pays, dont un site de réparation navale dans la région d'Obock. Ces grands projets de développement induisent des changements importants d'ordre économique, social et environnemental qu'il y a lieu d'accompagner pour les inscrire dans la durabilité.

Le développement durable est un processus de développement qui cherche à concilier l'efficacité économique, la justice sociale et la prudence environnementale. Cet objectif s'impose à l'échelle mondiale depuis 1992 et la Conférence de Rio, pour faire face aux déséquilibres qui menacent l'ensemble de la planète : effet de serre et dérèglements climatiques, épuisement des ressources énergétiques et naturelles non renouvelables, diminution de la biodiversité, accroissement des inégalités sociales, aggravation des tensions entre les Pays du Nord et du Sud...

Il implique d'agir à toutes les échelles, du global au local, pour satisfaire les besoins des générations présentes sans mettre en cause la possibilité des générations futures de satisfaire les leurs. Il a fait l'objet d'engagements internationaux, comme le protocole de Kyoto sur la réduction de l'émission de gaz à effet de serre.

A décliner dans les projets de développement d'Obock

Le développement d'Obock se doit de prendre en considération les richesses naturelles de son littoral en le préservant et le mettant en valeur. L'ouverture au Tourisme doit donc privilégier un éco-tourisme et un développement intégré qui repose sur la préservation du capital naturel du site tel qu'initié par l'Etat Djiboutien avec la programmation d'Aire Marine protégée.



Les projets de développement de Djibouti,

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



Plage du « Village de la mer rouge », Oct. 2012
Source : Photo epousesemia.Canalblog.com



Photo sous-marine des récifs d'Obock, Mars 2012
Source : djibouti-life.blogspot.com

5.2 - Les facteurs de sensibilité environnementale



Un capital environnemental sensible

Haut-fond de l'Anse Duret – 2012 ,
Source : extrait de l'orthophoto établi par
SCET-TUNISIE



Photos sous marines du récif d'Obock,
Source: photo Blog magaymdjibouti,
Janv. 2010



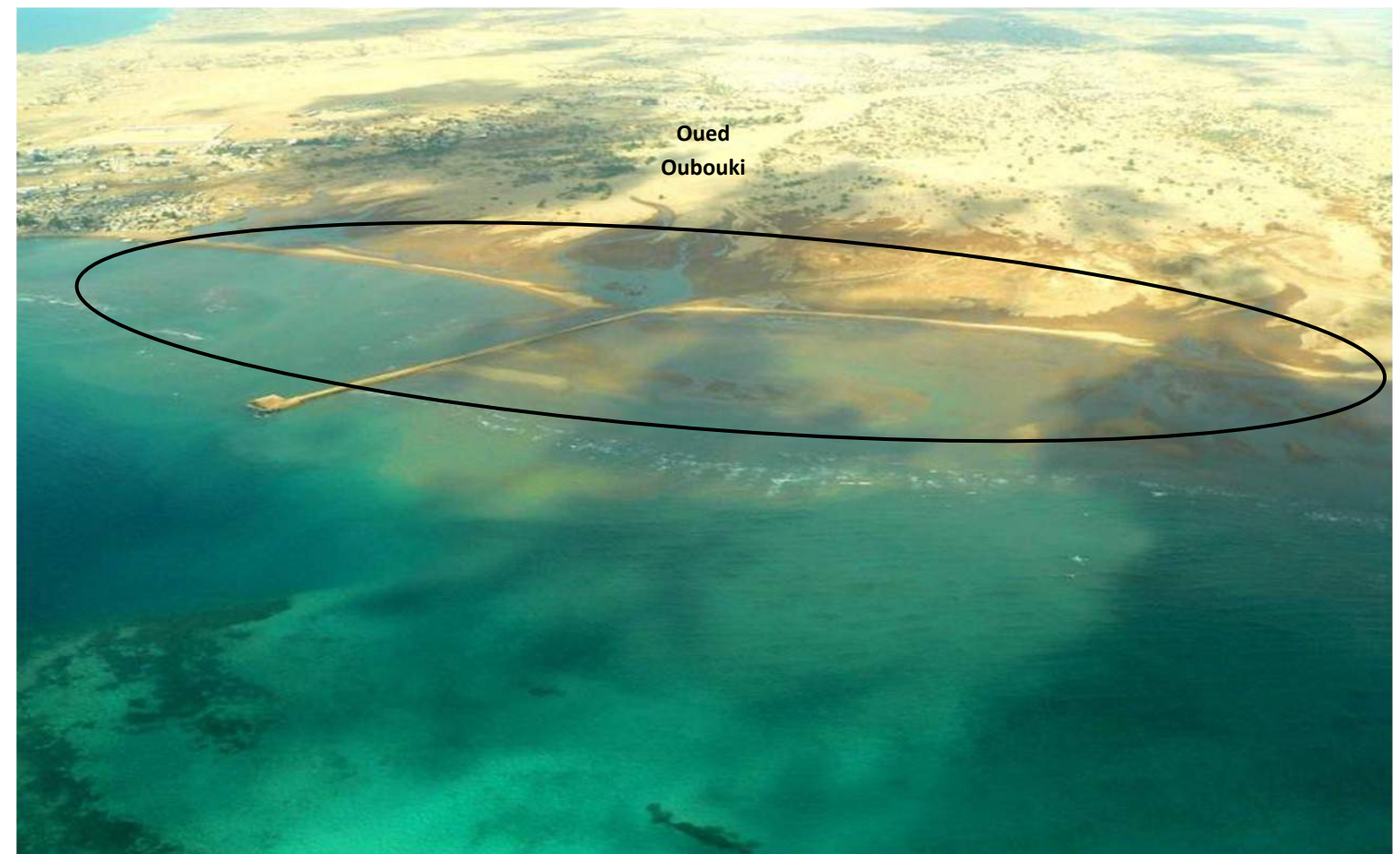
La ville d'Obock est fortement influencée par le site auquel elle appartient, avec deux façades maritimes l'une sur le Golfe de Tadjourah et l'autre sur le détroit de Bab EL Mendeb, son littoral est à la fois sa principale richesse et sa principale contrainte.

Une richesse de part la grande diversité biologique de ses fonds qui constitue un attrait pour le développement touristique de la région. En effet, les tombants de la fosse d'Obock qui atteint 1300 m de profondeur constitue un défi pour les plongeurs confirmés et le massif corallien de l'anse Duret une aire d'initiation à la plongée pour les novices.

Une contrainte car le littoral sableux qui encadre la ville est soumis à une érosion marquée par une intrusion marine au niveau du lit de l'Oued Oubouki (Cf.photo ci-après). Ce littoral naturellement sensible se trouve soumis au risque de submersion liées à l'Elévation Accélérée du Niveau de la Mer (EANM).

Par ailleurs, l'oued Oubouki qui marque la limite Nord-Est de la ville est aussi un facteur de contrainte, car ces crues peuvent induire des dégâts au niveau des quartiers qui longent son lit.

Littoral nord-est d'Obock soumis à l'intrusion marine (Vue aérienne) - Crédit image Frédéric Lancereau





Vue aérienne d'Obock au nord de la jetée - 2006,
Source : Crédit image Frédéric Lancereau

Les risques d'inondation

Quartier des pêcheurs
soumis à l'intrusion
marine

Zone d'érosion active du trait de côte
induite par la jetée du port qui bloque
les apports sédimentaires



Plage au sud de la jetée d'Obock
Source : Image Google Earth - août 2013, traitée par le consultant



Quartier des pêcheurs , 2012 - extrait de l'orthophoto SCET-TUNISIE

Zone habitée soumise
à des inondations ré-
pétitives inhérentes à
l'intrusion marine

Muret de protec-
tion en front de
mer

Gruau significatif
du sens d'écoule-
ment des eaux de
la mer vers le
continent



Plage d'Obock ville -
Source: panoramio google map, by alex080270,
oct.2012

Les pluies exceptionnelles

La dernière inondation date de septembre 2011 avec des pluies exceptionnelles qui ont provoqué d'importants dégâts en particulier dans les quartiers d'habitations précaires ainsi que les locaux publics déjà vétuste comme le siège de la préfecture. Les crues de l'oued Oubouki et les inondations qui en résultent représentent une menace permanente pour la ville et pour la population d'éleveurs de « Fantihéro » qui se sont implantés dans le lit de l'oued.

L'intrusion marine au niveau de la ville

L'extension du quartier des pêcheurs dans le lit de l'oued Oubouki en front de mer contribue à déstabiliser le littoral. La morphologie du littoral sableux avec une faible pente et une intrusion marine marquée contribue à la stagnation des eaux et à l'insalubrité des quartiers limitrophes qui se retrouvent de plus en plus menacée par les eaux marines.



Quartier défavorisé en front de mer,
Crédit photo Alain Felix/Hoa Qui

Les murets de protection mis en œuvre par la population pour protéger les habitations en front de mer montrent l'ampleur de la pression de la remontée du niveau marin, au nord avec l'intrusion marine et au sud par l'érosion du trait de côte amplifiée par la jetée du port.

Le front littoral de la ville d'Obock est donc soumis à une forte pression qui nécessite une intervention urgente pour protéger autant que faire se peut les habitations existantes et anticiper les évolutions à venir. En effet, avec le changement climatique, les phénomènes de remontée du niveau marin vont s'amplifier et si aucune mesure n'est prise c'est l'ensemble de la ville basse qui sera affectée par le phénomène induisant un déplacement de la population la plus défavorisée.



Plage du village de la mer rouge au niveau de la passe d'intrusion marine,
Source : panoramio google map, by Idylle et Thomas , Fév. 2009

La création d'aire marine protégée

En Octobre 2013, l'Etat de Djibouti par l'intermédiaire du Ministre de l'Environnement a présenté la mise en place un programme d'aires maritimes protégées, financé à travers le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) par les ressources du Fonds Mondial de l'Environnement à hauteur de 180 millions fdj (un million USD).

Le programme implique les communautés de Khor Angar, de Godoria, de Ras Sian, des Iles Sept Frères, de Douda-Haramous, des Iles Moucha-Maskali et d'Arta dans la préservation de la biodiversité marine.

Parmi les sept projets, quatre se trouvent dans le district d'Obock. Il s'agit d'un objectif ambitieux de préserver la biodiversité et l'équilibre naturel de la zone littorale de Djibouti et en particulier du district d'Obock dont la richesse a été mise en exergue. La protection du milieu naturel est un facteur de développement pour le district d'Obock sur le plan de la promotion d'un tourisme écologique de découverte qu'il s'agit de développer et d'accompagner au niveau d'Obock.

Les risques de dégradation du patrimoine naturel

L'intrusion marine au niveau la zone touristique

L'intrusion marine concerne aussi la plage au niveau de l'infrastructure hôtelière existante du « village de la mer rouge ». L'exploitation actuelle du site prend en considération la fragilité du cordon de plage avec l'installation de bungalows en structure légère sur la plage et la fixation du sable par des ganivelles. De plus la circulation des eaux de mer reste ouverte permettant à la fois le reflux des marais et l'écoulement des eaux pluviales.

Les équipements touristiques en dur sont implantés au niveau du plateau pour les préserver des écoulements lors des épisodes de crues de l'oued et pour protéger le cordon de plage existant en conservant un cachet d'éco-tourisme qui valorise un site sans le perturber.



Bungalows du front du mer du « village de la mer rouge » avec l'intrusion marine en arrière plan -
Source : panoramio google map, by Idylle et Thomas , Fév. 2009



Implantation des activités existantes : « village de la mer rouge » avec les construction en dur sur le plateau et les construction légère sur la plage -
Source: extrait de l'ortho photo SCET-TUNISIE - 2012

Le développement touristique de cette zone doit prendre en considération l'équilibre actuel et prévoir un aménagement des lieux qui conserve l'équilibre naturel qui s'est établi entre intrusion marine et écoulement pluvial.

Les zones d'aménagements touristiques programmées se trouvent sur le plateau surplombant la zone d'écoulement et la plage. Elles devront s'intégrer au site sans le défigurer ni perturber son équilibre pour préserver le capital environnemental du site.

Un aménagement intégré répondant au critère de l'éco-tourisme est fortement recommandé pour développer ce site de manière Durable.

Les risques de pollution

Le front de mer constitue la grande richesse du district d'Obock, avec des sites exceptionnels comme la mangrove de Godoria ainsi que l'archipel des sept frères qui entre dans le programme du PNUD de création d'aires maritimes protégées, qu'il s'agit de préserver notamment du facteur pollution.

En effet sa localisation géographique sur les routes maritimes internationales de la Mer Rouge et la proximité avec le Yémen, induisent un rejet, sur un littoral préservé, de déchets et autres pollutions résultants des rejets en mer du trafic maritime qui longe les côtes au niveau du passage de Bab el Mendeb.



Littoral au Nord d'Obock, pollué par les déversements en mer des navires,
Source: panoramio google map, by Ediszi, Avril 2011



Mangrove de Godoria



Ile de l'archipel
des sept Frères

Photos des zones naturelles protégées à Obock, (Source: crédit photo djibouti-life.blogspot.com)

La pollution a aussi une origine terrestre avec les déchets solides et les eaux usées de la ville qui sont rejetés dans le milieu naturel sans traitement préalable constituant des facteurs de risques sanitaires pour la population et une pollution du milieu naturel.

Cette pollution augmente avec le développement de la ville et la dégradation du littoral tend vers une affectation du milieu côtier dans son ensemble :

- dégradation de la qualité des eaux de baignade
- affectation de la biodiversité

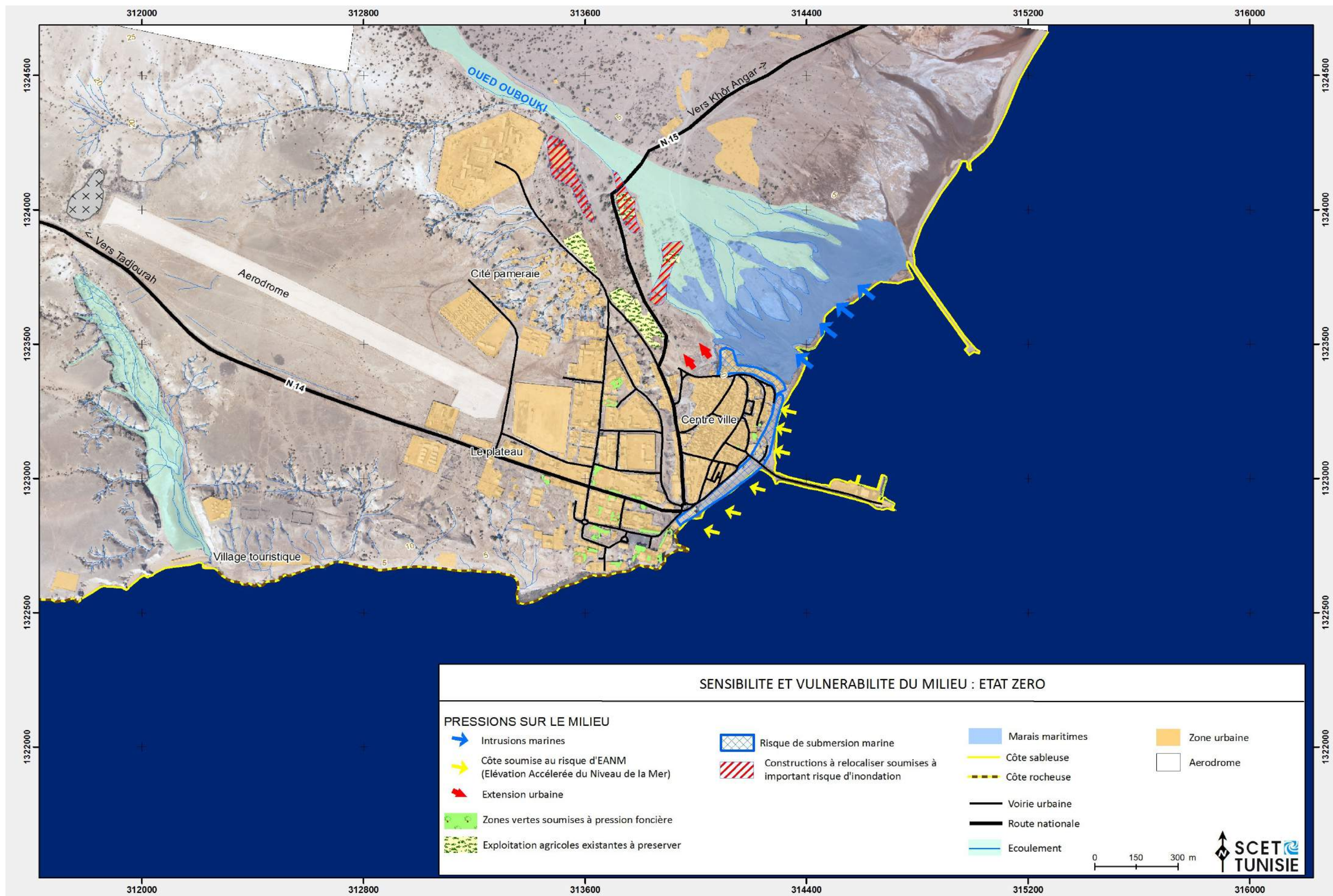


Dépotoir sauvage à l'entrée d'Obock



Zone de Dépotoir en ville

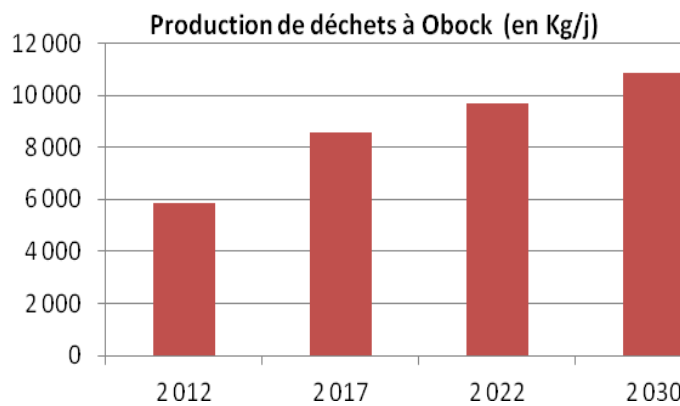
Photos de zones de dépotoirs à Obock, (Source: photos juil. 2013 - SCET-TUNISIE)



5.3 - Promouvoir une bonne gestion de l'environnement urbain

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

La gestion des déchets

Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre										
Mettre en œuvre une véritable gestion locale des déchets solides  Dépotoir sauvage à la sortie de la ville le long de la RN14, photo juil. 2013 - SCET-TUNISIE	La mise à niveau des aménagements urbains ainsi que la création d’une activité économique pérenne dans la région d’Obock vont contribuer à augmenter la production de déchet au niveau local.  <table><caption>Production de déchets à Obock (en Kg/j)</caption><tr><th>Année</th><th>Production (Kg/j)</th></tr><tr><td>2012</td><td>~5800</td></tr><tr><td>2017</td><td>~8500</td></tr><tr><td>2022</td><td>~9800</td></tr><tr><td>2030</td><td>~10800</td></tr></table> Source : Esquisses du schéma d’orientation et de développement d’Obock , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Il faut anticiper l’évolution de la ville en proposant une infrastructure de gestion de déchet qui contribue à une amélioration des conditions de vie.	Année	Production (Kg/j)	2012	~5800	2017	~8500	2022	~9800	2030	~10800	Initié un plan de gestion des déchets qui comprend : • La mise à niveau de la collecte municipale avec l’implantation de conteneur par quartier ; • Le développement du transport des déchets avec le renforcement du parc roulant, au moyen d’engins adaptés aux petites ruelles de la vieille ville et des vieux quartiers ; • La création d’un centre d’enfouissement technique ; • La réhabilitation du dépotoir sauvage à la sortie de la ville le long de la RN14.
Année	Production (Kg/j)											
2012	~5800											
2017	~8500											
2022	~9800											
2030	~10800											

La gestion des déchets de la ville d'Obock nécessite la programmation d'une décharge contrôlée pour protéger le milieu récepteur et garantir à la population un cadre de vie sain. Avec une production annuelle de l'ordre de **3000T/an de déchet**, la décharge contrôlée proposée aura les caractéristiques suivantes :

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

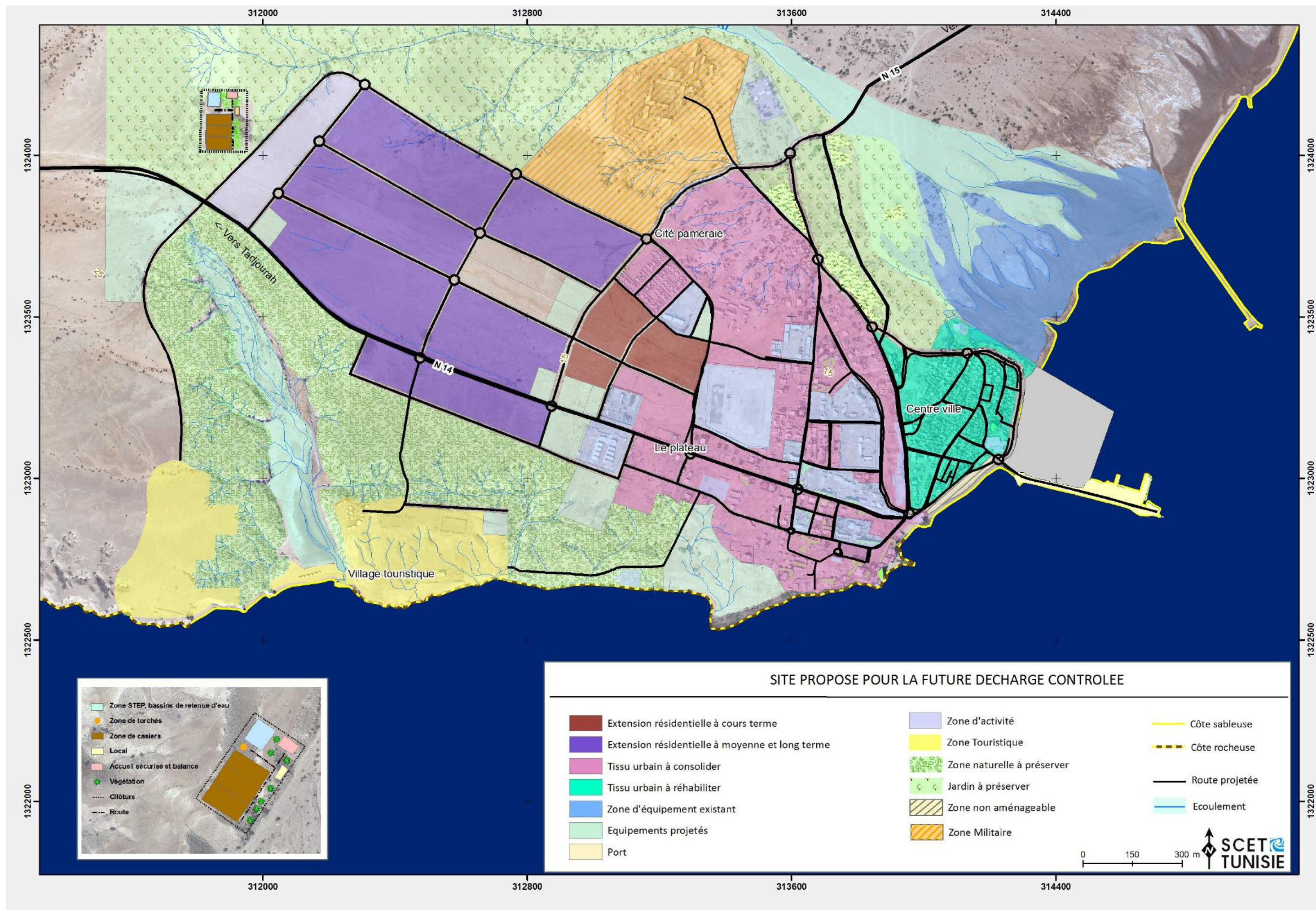
Le choix d'un site pour l'implantation d'une décharge contrôlée doit prendre en considération à la fois les critères de disponibilité de terrain et de proximité pour limiter les transports dans un souci d'économie pour la commune en matière de gestion. Le choix de site doit aussi prendre en considération les impacts environnementaux et sanitaires inhérents à la présence d'une décharge :

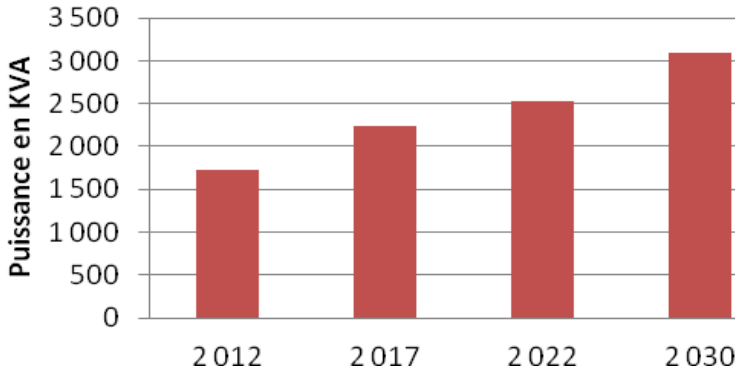
- La dégradation du paysage
- La génération d'odeurs
- L'envol de matières plastique et emballages
- Les nuisances sonores
- L'infiltration des lixiviats
- La prolifération d'animaux
- Les risques sanitaires pour la population

Pour répondre à ces critères, le site proposé pour l'implantation de la future décharge se trouve à la sortie de la ville d'Obock, au nord de l'actuel dépotoir sauvage qui sera réhabilité suite à la création de la décharge .



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

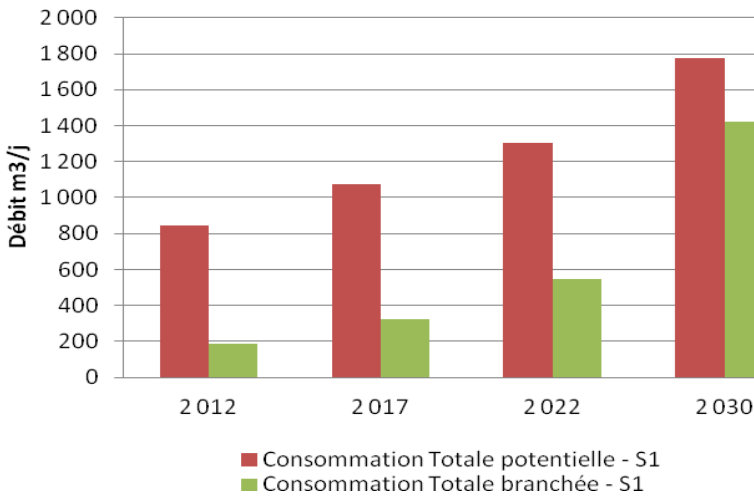


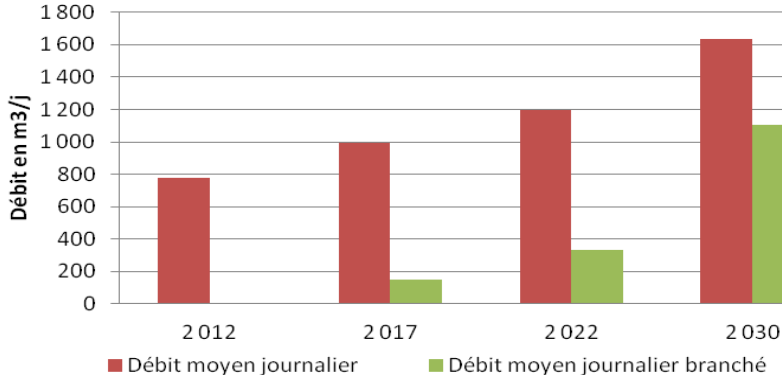
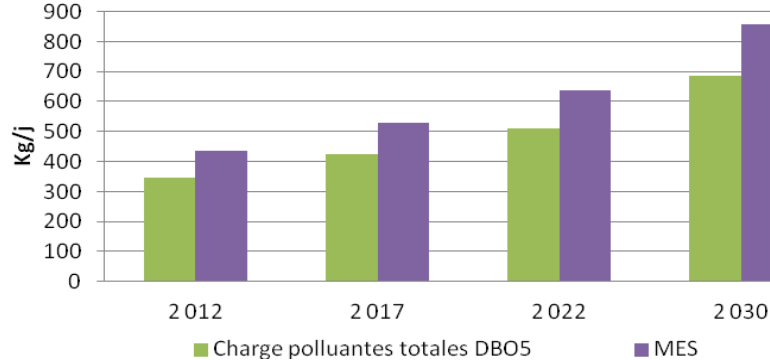
Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre										
Permettre à chacun un accès à l'électricité  Photo de la centrale d'Obock, Source : photo juil.2013, SCET-TUNISIE Promouvoir les énergies renouvelables   Photos de panneaux solaires et d'éolienne, Source: site greenetvert.fr	La mise à niveau des aménagements urbains ainsi que la création d'une activité économique pérenne dans la région d'Obock vont contribuer à une augmentation des besoins en énergie que la centrale existante et vétuste ne pourra pas garantir. Projection de l'estimation des besoins en énergie électrique domestique  <table><caption>Projection de l'estimation des besoins en énergie électrique domestique (KVA)</caption><thead><tr><th>Année</th><th>Puissance en KVA</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>1750</td></tr><tr><td>2017</td><td>2250</td></tr><tr><td>2022</td><td>2550</td></tr><tr><td>2030</td><td>3100</td></tr></tbody></table> Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Obock , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE La production actuelle d'électricité couvre les besoins d'éclairage public existant sur le périmètre de la ville, qui représente 30% de l'éclairage des secteurs concernés.	Année	Puissance en KVA	2012	1750	2017	2250	2022	2550	2030	3100	Développer le réseau de distribution en BT pour promouvoir l'accès à tous à l'électricité. La mise à niveau des infrastructures de desserte doit être accompagnée d'actions de sensibilisation à l'intérêt de l'énergie électrique pour les ménages mais aussi de facilité de paiement pour les factures. Entreprendre des actions prioritaires pour la mise à niveau de l'éclairage public de l'ensemble des secteurs formant le tissu urbain existant. Définir une politique régionale de l'Energie intégrant les bâtiments publics, les opérations d'aménagement et les projets de développement touristique favorisant l'utilisation des énergies renouvelables. Etudier la possibilité d'une centrale électrique à énergie renouvelable pour la desserte de la région d'Obock qui inclura la ville existante, les projets touristiques et urbains. Les études techniques détaillées doivent permettre de proposer la meilleure ressource en énergie renouvelable au meilleur prix en termes d'investissement et d'exploitation.
Année	Puissance en KVA											
2012	1750											
2017	2250											
2022	2550											
2030	3100											

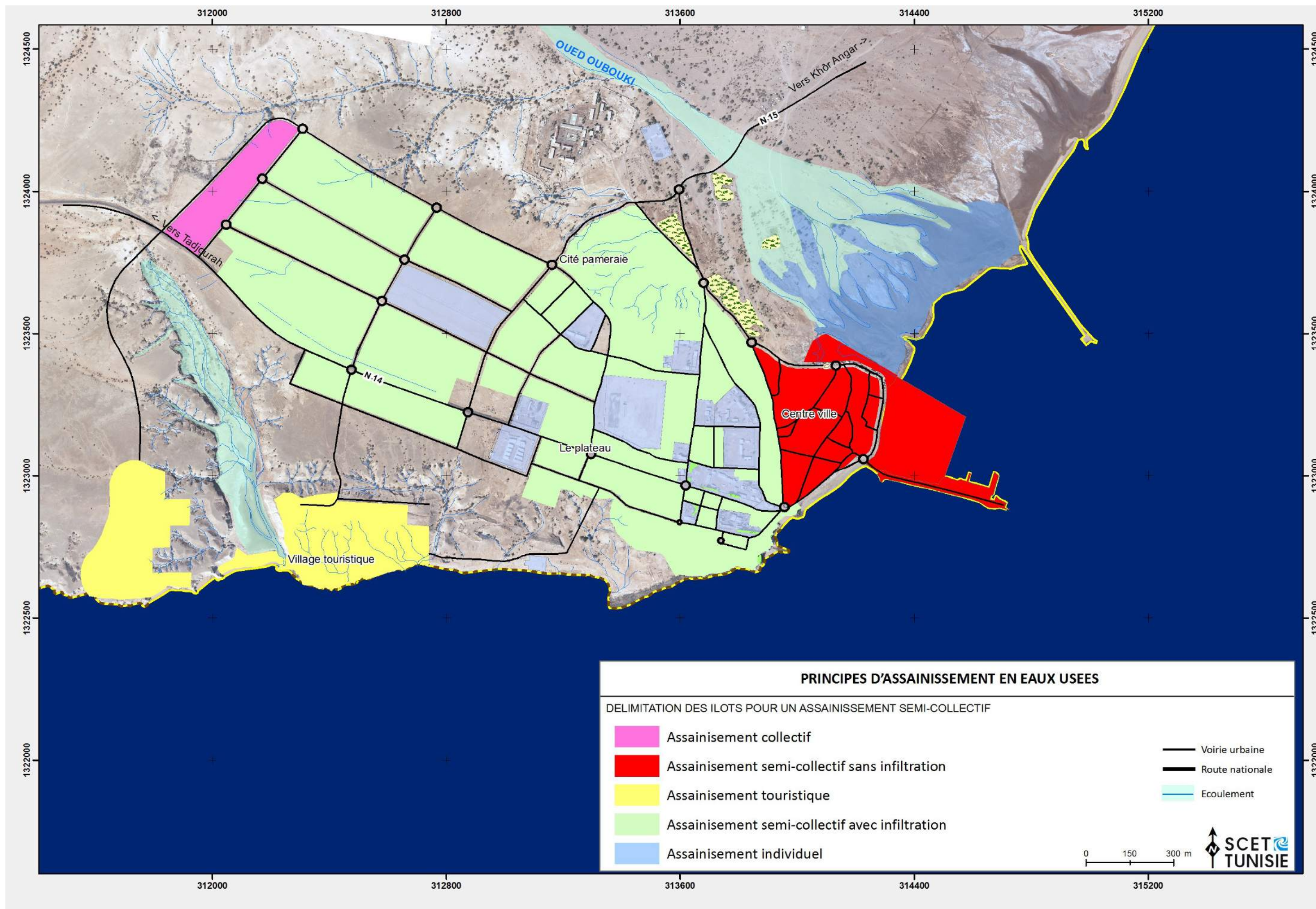
5.4 - Intégrer la gestion de l'eau dans les choix d'aménagement

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

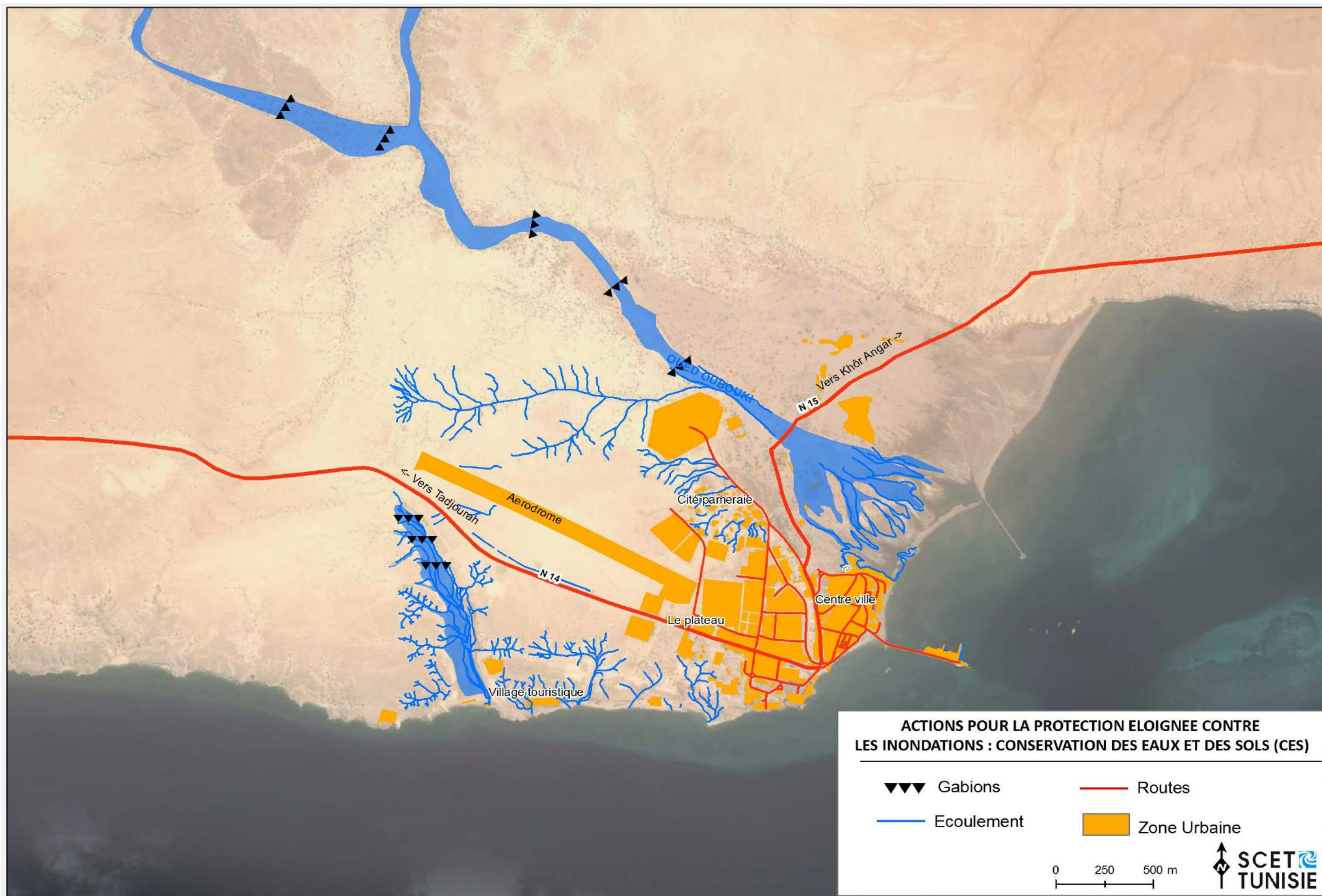
L'eau potable

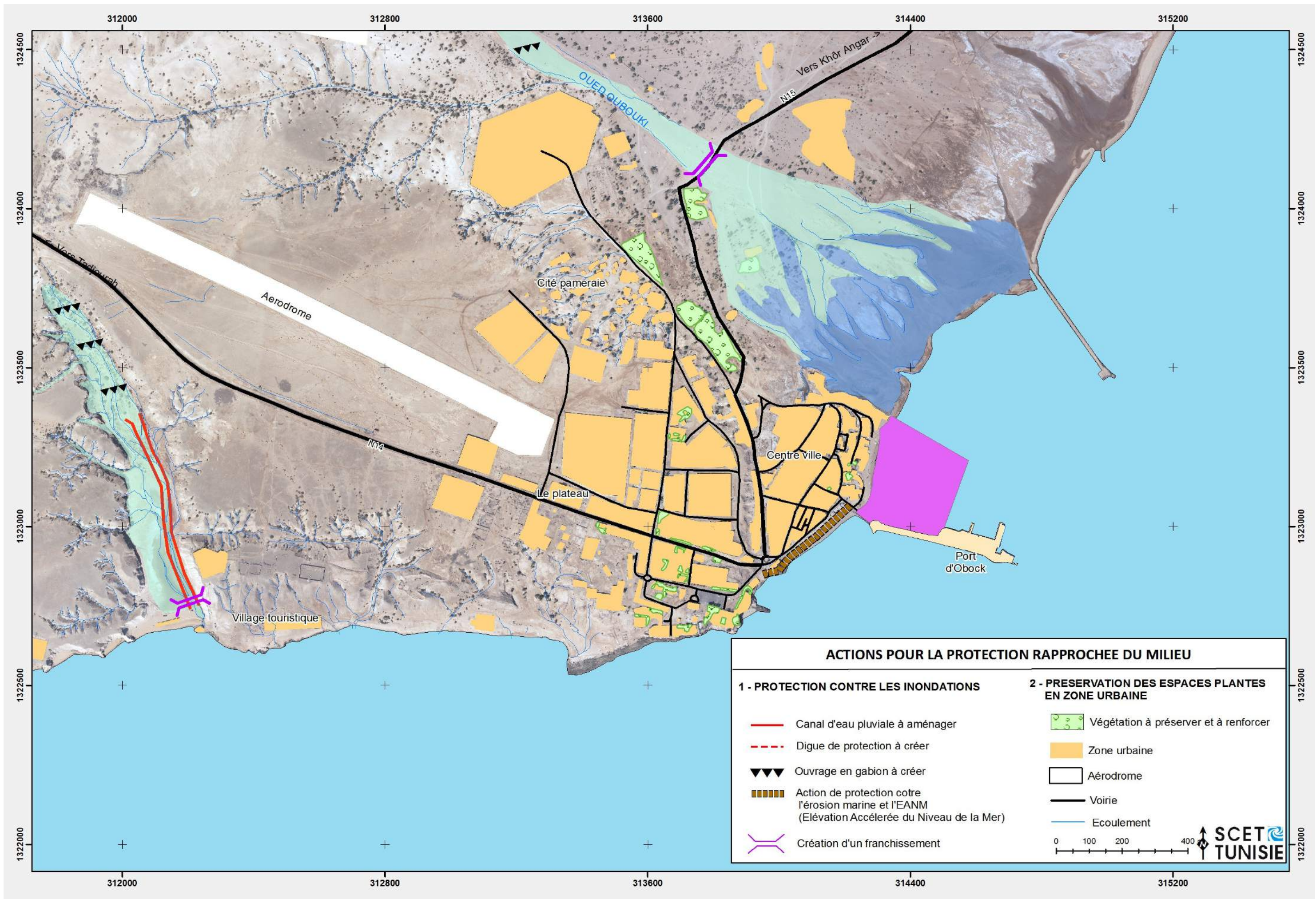
Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre
Garantir la disponibilité et la qualité en eau potable pour tous  Réservoir principal existant  Réservoir sur tour existant Source : photo SCET-TUNISIE, juil..2013	La ressource en eau de la nappe souterraine alimentant la ville permet de répondre au besoin de la population, c'est la vétusté et le manque d'entretien du réseau existant qui sont à l'origine des pénuries récurrentes. Projection des besoins en eau potable de la ville d'Obock  Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Obock , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Avec 22% de la population actuellement branchée au réseau, des actions urgentes de mise à niveau de la desserte ainsi que de réhabilitation du réseau sont nécessaires pour permettre un accès de la population à l'eau potable. Les travaux programmés sur les versants de Saday et de Weïma avec la réalisation d'un barrage de 2 millions de mètre-cubes par le Ministère de l'Agriculture vont permettre la mobilisation d'eau de surface et la recharge des nappes souterraines de la ville d'Obock. Ainsi ce n'est pas la ressource qu'il s'agit de développer mais la desserte qu'il est impératif d'améliorer et de renforcer.	<u>Permettre la desserte de la population en eau potable :</u> - Améliorer la desserte en eau potable domestique à l'échelle de la ville est une priorité. Des actions doivent être planifiées avant 2017 pour réhabiliter les ouvrages existants et développer la desserte dans les secteurs aujourd'hui sous équipés. - Protéger les périmètres de captage selon les recommandations de l'OMS (retrait de 50 m du forage et clôture de la zone pour interdire l'accès aux hommes et aux animaux). - Entamer la mise à niveau du secteur de l'AEP dès 2017 pour anticiper les besoins en eau des projets de développement touristique et urbain. Cette mise à niveau nécessite l'établissement d'un plan directeur d'AEP qui fournira un outil de planification des actions prioritaires à mettre en œuvre ainsi que les moyens à prévoir.

Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre																														
Préservation du milieu naturel et humain par la mise en œuvre d'une gestion efficace des eaux usées  Photo de fosses septique semi-collective Source: technique assainissement  Exemple de mini-station d'épuration Source: syndicat-territoire-Chaloronne.com	Le volume des rejets actuels et leur mode de gestion (latrine sèche ou fosse individuel) n'ont pas entamé le pouvoir auto-épurateur du sol. Mais l'amélioration de la desserte en eau potable, associée au développement de la ville, vont augmenter les rejets et les risques de pollution du milieu. Projection du volume d'eau usée produit en fonction de la consommation en eau  <table border="1"><caption>Projection du volume d'eau usée produit en fonction de la consommation en eau</caption><thead><tr><th>Année</th><th>Débit moyen journalier (m³/j)</th><th>Débit moyen journalier branché (m³/j)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>780</td><td>0</td></tr><tr><td>2017</td><td>1000</td><td>150</td></tr><tr><td>2022</td><td>1200</td><td>350</td></tr><tr><td>2030</td><td>1650</td><td>1100</td></tr></tbody></table> Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Obock , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Pour les nouveaux aménagements (urbains, touristiques) les travaux de VRD incluant les réseaux d'assainissement seront une obligation. Pour la ville existante, une importante mise à niveau en termes de raccordement à l'égout devra être amorcée avec des actions par îlot d'habitation pour la mise en place d'un assainissement semi-collectif. Projection de la pollution organique produite par les eaux usées  <table border="1"><caption>Projection de la pollution organique produite par les eaux usées</caption><thead><tr><th>Année</th><th>Charge polluantes totales DBO5 (kg/j)</th><th>MES (kg/j)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>350</td><td>450</td></tr><tr><td>2017</td><td>430</td><td>530</td></tr><tr><td>2022</td><td>510</td><td>640</td></tr><tr><td>2030</td><td>680</td><td>850</td></tr></tbody></table> Source : Esquisses du schéma d'orientation et de développement d'Obock , Juin 2013, Graphique établi par SCET-TUNISIE Les risques de pollution pour le milieu demeurent importants car les rejets bruts ne seront pas entièrement raccordés à l'horizon 2030.	Année	Débit moyen journalier (m³/j)	Débit moyen journalier branché (m³/j)	2012	780	0	2017	1000	150	2022	1200	350	2030	1650	1100	Année	Charge polluantes totales DBO5 (kg/j)	MES (kg/j)	2012	350	450	2017	430	530	2022	510	640	2030	680	850	<u>Intervenir à l'échelle des projections d'aménagement du SDAU :</u> Mettre en place un zonage d'assainissement communal qui comprend 4 zones distinctes : - La zone touristique qui devra être autonome en matière d'assainissement avec la création d'un pôle de traitement in-situ. Le traitement à mettre en place devra permettre la réutilisation des eaux usées traitées pour l'irrigation et la recharge de la nappe au niveau du lit de l'oued existant. Dans cette zone, le rejet en mer devra autant que faire se peut être limité pour préserver les zones de baignade et la biodiversité marine. - La zone de lotissement programmé pour l'extension de la ville comprendra un système d'assainissement semi-collectif avec un traitement biologique suivi d'une infiltration dans le sol. Ce type d'assainissement convient aux zones de faible densité d'habitation et permet de protéger le milieu tout en utilisant des techniques de traitement efficace et écologique valorisant le pouvoir auto-épurateur du sol. - La zone d'activité devra être assainie de manière collective avec une unité de traitement approprié à la nature des effluents produits dans la zone. Les eaux traitées doivent permettre une réutilisation pour l'irrigation des espaces verts. - La zone urbaine existante constituera un pôle d'assainissement semi-collectif et individuel suivant la densité des habitations existantes par secteur. Pour la zone sur le plateau il est préconisé un assainissement à la parcelle suivi d'une infiltration dans le sol. Pour la zone basse de la ville, il est préconisé un assainissement semi-collectif. <u>Orienter les interventions locales au niveau du tissu urbain existant selon des principes d'assainissement en fonction des activités existantes :</u> - Les équipements d'infrastructures communales (école, lycée, hôpital, caserne) qui seront assainis individuellement avec la mise en œuvre de traitement spécifique à l'activité et pour lesquels la réutilisation des eaux usées traitées sera recommandée (irrigation des espaces verts communaux). - Les bâtiments administratifs et lieux de cultes seront aussi assainis individuellement mais les eaux usées traitées seront infiltrées pour la recharge de la nappe (ne pas heurter la sensibilité des populations). - Les zones d'habitation feront l'objet d'un découpage qui dépendra de la densité d'occupation des sols, des conditions topographiques ainsi que de la disponibilité de terrain pour implanter une fosse septique collective et le système d'infiltration des eaux usées traitées y afférent. - Les zones d'habitation en front de mer et en bordure de l'oued Oubouki sont une source de pollution diffuse pour le littoral et nécessite d'être assaini en priorité. La difficulté de l'assainissement pour la zone basse de la ville est la présence d'eaux stagnantes inhérentes à l'intrusion marine et la remontée du niveau de la nappe. Il est recommandé de collecter les eaux usées au niveau de fosses étanches qui assure un prétraitement des eaux puis de vider ces fosses pour alimenter un système d'infiltration des eaux dans le sol qui assurera la continuité du traitement. La zone d'infiltration sera implantée en périphérie du lit de l'oued dans une zone non soumise au risque d'inondation.
Année	Débit moyen journalier (m³/j)	Débit moyen journalier branché (m³/j)																														
2012	780	0																														
2017	1000	150																														
2022	1200	350																														
2030	1650	1100																														
Année	Charge polluantes totales DBO5 (kg/j)	MES (kg/j)																														
2012	350	450																														
2017	430	530																														
2022	510	640																														
2030	680	850																														

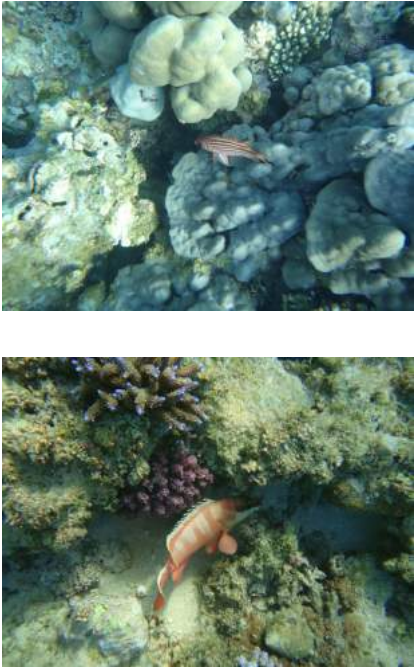


Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre
Prévenir les risques d'inondation et en limiter les dégâts  Exemple d' Ouvrage de protection contre les crues d'un torrent Ri di Cavanna / Villa Commune de Bedretto TI - Août 1997 Source : Office fédéral de la statistique, Neuchâtel, Suisse	Les risques de crue constituent une menace latente pour les biens et les personnes. Ce risque est d'autant plus amplifié que l'urbanisation grignote le lit des oueds et que le changement climatique amplifie les phénomènes extrêmes. A Obock les risques d'inondation constituent une menace pour les riverains de l'Oued Oubouki ainsi que pour les infrastructures touristiques du front de plage du village de la mer rouge. L'extension de l'urbanisation dans le lit de l'Oued au niveau du quartier des pêcheurs ainsi que l'installation des populations d'éleveurs de «Fantihéro» dans le lit de l'oued au nord ouest de la ville sont les zones les plus sensibles au risque d'inondation. Les pluies au niveau de la ville d'Obock provoquent des écoulements à caractère torrentiel avec des apports solides relativement importants qui ont tendance à se déposer dans le cône de déjection de l'Oued Oubouki.	La protection contre les inondations nécessite des interventions à deux échelles : <u>Des actions pour la protection éloignée :</u> Il s'agit de procéder à des travaux de Conservation des Eaux et des Sols (CES) au niveau du bassin versant de l'oued Oubouki, en amont de la ville et au niveau de l'oued en amont de la zone touristique. Les travaux de CES pourraient consister en l'édification de mur en gabions au niveau du cours de l'oued, afin de ralentir les vitesses des eaux et de retenir les apports solides charriés.  Exemple d'aménagement de protection contre les crues Source : gabions .fr <u>Des actions pour la protection rapprochée de la ville :</u> Il est proposé au niveau de la ville : • de libérer l'exutoire de l'oued Oubouki en démolissant l'endiguement existant ; • de libérer l'exutoire de l'oued Oubouki en aménageant le grau ; • déplacer les familles installées sur le lit de l'oued ; • d'interdire la construction de maisons près de l'oued ; • de construire une digue abordant l'oued du côté Ouest pour protéger le quartier des pêcheurs ; • de drainer ou de remblayer les zones basses pour éviter les accumulations des eaux et faciliter la circulation. Il est proposé au niveau de la zone touristique : • de canaliser le lit de l'Oued pour orienter son exutoire au niveau du grau existant afin de limiter les risques d'érosion du cordon de plage existant. La réalisation de ces actions est subordonnée à l'élaboration d'études détaillées de protection contre les inondations (PCI) afin de proposer des solutions durables au risque d'inondabilité de la ville d'Obock.





Une grande variété de milieux littoraux et continentaux riches d’une biodiversité particulière a été créé par la nature et constitue le socle de l’équilibre écologique de la région d’Obock. Avec les grands projets de développement d’aires marines protégée dans la région, la protection du capital environnemental s’inscrit à la croisée d’enjeux sociaux, économiques et environnementaux et nécessite de les intégrer dans toutes les réflexions et décisions sur l’urbanisation.

Objectifs	Enjeux et contraintes	Mise en œuvre
Valoriser la richesse du littoral tout en la protégeant  Photos plongée de sur le récif corallien d’Obock (Village de la mer rouge) Source : crédit photo djibouti-life.blogspot.com - Mars 2012	Dès 2005, le Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme, de l’Environnement et de l’Aménagement du Territoire a établi un Plan de Gestion Côtière intégrée (PGCI) de Djibouti qui met en exergue la richesse du littoral d’Obock et propose un plan d’action pour développer l’écotourisme dans la région. Dans le cadre de ce projet, c’est la mise en valeur de la mangrove de Godoria qui est proposé comme projet pilote qui sera suivi d’autres projets de développement éco touristique. Les facteurs de dégradation du couvert végétal de la mangrove sont le surpâturage et l’exploitation pour le bois de construction. La promotion de l’écotourisme dans cette région pourrait contribuer à la fois à augmenter les ressources des communautés locales, et aider à la conservation des mangroves. A ce diagnostic établi en 2005 s’ajoute : - la programmation de zones touristiques à Obock et le développement économique et urbain qui va en découler et augmenter ainsi les facteurs de pression sur le littoral ; - l’accélération des phénomènes de changement climatique et leur corollaire d’augmentation du niveau de la mer dont les signes sont visibles sur le littoral d’Obock avec une intrusion marine de plus en plus marquée.  Intrusion marine au niveau des quartiers défavorisés d’Obock Source : Crédit image Frédéric Lancereau	Les orientations du PGCI pour la gestion intégrée de la zone côtière d’Obock correspond à la mise en place d’un projet pilote d’écotourisme comprenant : - L’élaboration du projet d’écotourisme ; - La Validation du projet d’écotourisme par les communautés locales; - La Publicité du projet auprès des opérateurs de tourisme ; - L’Organisation d’ateliers à destination des différents départements ministériels et des partenaires au développement. Résultats attendus : - La population locale est sensibilisée à la préservation des mangroves ; - Le projet d’écotourisme est élaboré et adopté par la population locale ; Contraintes/Risques : - Difficultés de la mobilisation communautaire dans un contexte de pauvreté extrême. Pour accompagner cette orientation de développement vers l’écotourisme les orientations suivantes ont été intégrées dans la conception du SDAU et sont formalisés en matière d’aménagement par : <u>la préservation du littoral avec :</u> - la planification de pôle touristique intégré pour maîtriser la consommation d’espace et éviter le grignotage du littoral. - la définition d’une bande de 10 m de large au niveau du front de mer de la ville d’Obock qui sera non constructible et interdite à la circulation ; - l’interdiction du rejet en mer des eaux usées traitées au niveau des zones touristiques pour préserver le récif. <u>L’amélioration de la gestion des déchets</u> avec la programmation : - D’un plan de gestion des déchets fonctionnel (sensibilisation de la population, équipement de collecte, matériel roulant) ; - d’une nouvelle décharge contrôlée répondant aux normes de gestion des déchets ; - l’abandon et la réhabilitation du dépotoir sauvage à l’entrée de la ville. <u>La mise en place d’une collecte et d’un traitement efficient des eaux usées</u>

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



6.1 - Présentation du Plan programme

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

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

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

1. Mise en œuvre et suivi du SDAU

Objectif : suivi annuel de l’avancement du SDAU

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

Mesures d’accompagnement :

Création d’un service technique au niveau du Conseil Régional

2. Habitat, logement

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

Actions	Responsable	Echéance
Endiguement de l’oued Oubouki pour protéger le quartier des pêcheurs	Ministère de l’Equipement et de l’Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court et moyen terme
Dégagement d’une réserve foncière sur le Plateau par le déplacement du site de l’aérodrome	Secrétariat d’Etat chargé du Logement , Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement, Conseil Régional et Préfecture	Court et moyen terme
Mise à niveau du « lotissement 140 logements »	Conseil régional, Préfecture	Court et moyen terme
Déplacement des deux poches d’habitat précaire	Secrétariat d’Etat chargé de la Solidarité nationale, Conseil Régional, Préfecture	Court terme

Mesures d’accompagnement et actions préalables :

- Elaboration des études pour l’endiguement de l’oued oubouki
- Elaboration des études de viabilisation du « lotissement 140 logements »,
- Programmation des équipements publics d’accompagnement dans les zones d’extension,
- Recherche de terrains pour le relogement des occupants de l’habitat précaire,
- Appui aux ménages pour la reconstruction.

3. Patrimoine historique

Objectif : sauvegarde et mise en valeur du centre historique d’Obock

Actions	Responsable	Echéance
Identification et réhabilitation des îlots les plus dégradés de la ville ancienne d’Obock, et mise en valeur des bâtiments et patrimoine à valeur historique	Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement , Secrétariat d’Etat chargé du Logement, Ministère de la Culture , Conseil Régional, Préfecture	Moyen terme

- Mesures d’accompagnement :**
- Actions complémentaires de viabilisation

4. Industrie - Artisanat

Objectif : Développement de zones d’activité pour PME-PMI

Actions	Responsable	Echéance
Création d’une zone d’activité adossée au port	Autorité portuaire, Conseil régional, Préfecture	Court terme
Création d’une zone d’activité à l’ouest de la ville, pour services et industries légères	Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de l’Environnement ,Secrétariat d’Etat chargé du Logement, Conseil Régional, Préfecture	Moyen terme

- Préalables :**
- Etude d’aménagement, de lotissement et de viabilisation des deux sites

5. Tourisme

Objectif : Renforcement de l’activité touristique à l’échelle régionale

Actions	Responsable	Echéance
Création d’une zone touristique	Ministère chargé du Tourisme, Conseil Régional, Préfecture	Moyen terme

- Préalable :**
- Etude de lotissement et de viabilisation de la zone touristique

6. Infrastructures

6.1- Les réseaux d'échange

Objectif : Améliorer l'accessibilité et la circulation à travers les quartiers de la ville

Actions	Responsable	Echéance
Routes existantes à revêtir	Ministère de l'Équipement et des Transports, Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court à moyen terme
Routes nouvelles à créer dans les zones d'extension	Ministère de l'Équipement et des Transports, Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court à moyen terme
Liaison entre la RN14 et la RN15 sur front de mer (pour le nouveau Port)	Ministère de l'Équipement et des Transports, Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Autorité portuaire, Préfecture	Court terme

Action préalable :

Identification et étude des routes pouvant faire l'objet de mise au gabarit et de revêtement

6.2- Autres réseaux

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

Actions	Responsable	Echéance
Déplacement de la piste de l'aérodrome	Ministère de la défense, Ministère de l'Équipement et des Transports	Court terme
Réhabilitation du réseau de distribution de l'eau potable	ONEAD, Conseil Régional, Préfecture	Court terme
Extension du réseau par la réalisation du programme des branchements sociaux individuels		Court terme
Etude et réalisation d'un réseau d'alimentation d'eau la zone d'extension urbaine		Court terme
Extension du réseau BT à l'ensemble du tissu urbain existant	EDD, Conseil Régional, Préfecture	Court et moyen terme
Raccordement et alimentation électrique des nouvelles zones d'aménagement		Court et moyen terme
Renforcement du réseau BT dans le plateau par l'installation d'un nouveau poste de transformation MT/BT		Moyen terme
Extension de l'éclairage public		Court terme
Création de la plateforme logistique adossée au port de pêche (Activités portuaires)	Ministère de l'Équipement et des Transports, Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Autorité Portuaire, Conseil Régional et Préfecture	Court terme
Réalisation de la digue de protection des habitations dans la zone en bordure de l'oued Oubouki	Ministère de l'Équipement et des Transports, Conseil Régional, Préfecture	Court terme

Mesures d'accompagnement et actions préalables:

- Etude d'identification des tronçons vétustes du réseau de distribution d'eau
- Etude des raccordements des zones d'extension
- Confirmation de la zone identifiée pour le déplacement de l'aéroport

7. Equipements publics

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

Actions	Responsable	Echéance
Réhabilitation de l'Hôpital	Ministère de la Santé, Préfecture	Court terme
Construction d'une école primaire dans le tissu existant	Ministère de l'Education et de la Formation, Préfecture	Court terme
Construction d'un collège et d'une école primaire dans la zone d'extension littorale		Moyen terme
Aménagement d'une gare routière dans la zone d'extension du Plateau	Ministère de l'Equipement et des Transports, Préfecture	Court terme
Construction d'un complexe culturel	Ministère des Affaires Musulmanes, de la Culture et des Waqfs, Préfecture	Moyen à long terme
Construction d'un complexe religieux		Moyen à long terme
Aménagement d'un parc urbain		Moyen à long terme
Création d'une zone d'équipements sportif et récréatif	Secrétariat d'Etat chargé du Sport, Préfecture	Court et moyen terme

8. Mesures environnementales

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

Actions	Responsable	Echéance
Equipement de la commune avec un camion pour la vidange des fosses septiques	ONEAD, Conseil Régional, Préfecture	Court terme
Construction de murs en gabions dans le lit de l'oued Oubouki	Ministère de l'Equipement et des Transports, Préfecture	Court terme
Aménagement d'une décharge publique	Ministère chargé de l'Environnement, Conseil Régional, Préfecture	Court terme
Plantations sur les rues principales	Conseil régional, Préfecture	Court terme

Mesures d'accompagnement :

- Equipement de la commune avec au moins 1 camion vidangeur
- Installation d'un conteneur de collecte des ordures par quartier

Fiche de projet n° 1

TITRE DU PROJET : Appui institutionnel pour le suivi du SDAU

Catégorie d'investissement : appui technique et financier

Localisation: A déterminer par le Conseil Régional

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

Eligibilité

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

Impact social

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

Bénéficiaires

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

Description des actions

La réalisation de ce projet impliquera :

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

Cout global :

Dépenses sur concours définitif : 8 000 000 Fdj

Coûts récurrents de fonctionnement : 5 000 000 Fdj

Echéancier : court terme

Mesures d'accompagnement

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

Responsabilité

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

Fiche de projet n° 2

TITRE DU PROJET : Mise à niveau du Lotissement 140 logements

Catégorie d'investissement : amélioration urbaine

Localisation: voir plan de situation

Justification du projet :

Le projet de réhabilitation du lotissement social « 140 logements » s'insère dans la stratégie de rattrapage urbain préconisée par le SDAU. La dégradation prématurée du bâti et le manque de réseau fonctionnel justifient la réalisation de ce projet dont les objectifs sont largement partagés par les habitants et les collectivités locales..

Impact social

Le projet répond à un besoin réel de salubrité publique et à une demande pressente formulée par les résidents en vue de disposer d'un logement salubre et sécurisé. Situés dans les secteurs d'urbanisation future de la ville, le site a besoin d'une amélioration qui impacte positivement les projets programmés dans cette partie de la ville.

Bénéficiaires

La population bénéficiaire est évaluée sur la base d'un TOL de 6 personnes par logement à 840 habitants. Les ménages sont dans leur majorité dans une situation de précarité

Description des travaux

La réalisation de ce projet impliquera les travaux suivants :

- Aides en matériaux pour la consolidation de la structure du bâti
- Travaux de VRD
- Aménagement extérieur

Cout global : Base de calcul : 1 500 000 Fdj. par logement, soit un cout global de 210 000 000 Fdj

Echéancier : court terme

Mesures d'accompagnement

- Elaboration des études de viabilisation du « lotissement 140 logements »,
- Programmation des équipements publics d'accompagnement dans les zones d'extension,

Responsabilité

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

Fiche de projet n° 3

TITRE DU PROJET : DEPLACEMENT DES DEUX POCHES D'HABITAT PRECAIRE

Catégorie d'investissement : réhabilitation urbaine

Localisation: voir plan de situation

Justification du projet :

Les 130 logements formant les deux poches d'habitat précaire sont situés dans une zone exposée aux risques d'inondation. Leur déplacement est rendu ainsi nécessaire à cause de la configuration du lit de l'oued et les difficultés de protéger ces habitations. Eradiquer ce type d'habitat revient à mettre fin aux occupations illicites susceptibles de venir se greffer sur ces deux poches. Un terrain d'accueil peut être facilement dégagé dans les secteurs d'urbanisation.

Impact social

Le déplacement de ces deux poches est dicté par la volonté des pouvoirs publics d'interdire toute construction dans les zones à risques ou dans les emprises des servitudes. Une telle opération revêt aussi un caractère social, puisqu'elle est destinée prioritairement à résorber l'habitat informel.

Bénéficiaires

La population bénéficiaire est évaluée sur la base d'un TOL de 6 personnes par logement à 780 habitants regroupés dans 130 ménages. Les ménages sont dans leur majorité dans une situation de précarité

Description des travaux

La réalisation de ce projet impliquera les travaux suivants :

- réalisation de 130 logements sociaux
- Travaux de VRD
- Aménagement extérieur

Cout global : Les deux poches comptent environ 130 constructions. Base de calcul pour un nouveau logement social de relogement : 50 000 Fdj. le m² bâti (hors couts de terrain et de viabilisation) avec un noyau comprenant une pièce, des toilettes et une cuisine avec 40 m² bâtis pour un terrain de 80 à 120 m². le cout global estimé sur la base de 2000 000 Fdj/logement s'élèverait à 260 000 000 Fdj.

Echéancier : court terme

Mesures d'accompagnement

- Elaboration des études pour l'endiguement de l'oued oubouki
- Elaboration des études du nouveau lotissement,
- Programmation des équipements publics d'accompagnement dans les zones d'extension,
- Recherche de terrains pour le relogement des occupants de l'habitat précaire,

Responsabilité

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Secrétariat d'Etat chargé du Logement, et Conseil Régional, ONAED, EDD, Domaine

Fiche de projet n° 4

TITRE DU PROJET : Réhabilitation de l'hôpital

Catégorie d'investissement : réhabilitation d'un équipement sanitaire

Localisation: voir plan de situation

Justification du projet :

Eligibilité

L'hôpital d'Obock prend en charge les besoins de toute la région et secondairement les besoins des populations migrantes de passage dans la ville. Les blocs sanitaires montrent un état de délabrement relativement prononcé et ne permet plus de fonctionner normalement. Il manque également certains équipements techniques

Impact social

Satisfaction des besoins actuels et futurs de la région

Bénéficiaires

Toute la population de la région, soit près de 40 000 Habitants

Description des travaux

La réalisation de ce projet impliquera les travaux suivants :

- réhabilitation des bâtiments existants et de la clôture
- extension
- Aménagement extérieur

Cout global :

- **Cout hors études : 130 000 000 Fdj**
- **Charges récurrentes : 6 000 000 Fdj**

Echéancier : court terme

Mesures d'accompagnement

- Evaluation des besoins
- Elaboration des études,
- Acquisition de matériel

Responsabilité

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, Secrétariat d'Etat chargé du Logement, et Conseil Régional, ONAED, EDD, Djibouti Telecom, Ministère de la santé

Fiche de projet n° 5

TITRE DU PROJET : Travaux de revêtement des routes existantes

Descriptif du projet :

Les travaux de réhabilitation et de revêtement des routes dans le tissu urbain existant consistent à réaliser un reprofilage général des voies moyennant une couche en matériaux d'apport, la mise en œuvre d'une couche de corps de chaussée en grave concassée 0/31,5, la création des ouvrages de drainage longitudinaux selon les besoins et la réalisation d'une couche de revêtement en enduit superficiel bicouche.



Le linéaire des voies à revêtir est estimé à (graphique ci-dessus) :

- Voirie secondaire : 5800 ml
- Voirie tertiaire : 5140 ml

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Voirie secondaire	ml	5800	100 000	580 000 000
Voirie tertiaire	ml	5140	75 000	385 500 000
Montant global estimé				965 500 000

Mesures d'accompagnement :

Réalisation d'une étude technique détaillée et préparation des DAO

Priorité du projet : Court à moyen terme

Responsable : Ministère de l'Equipement et des Transports

Fiche de projet n° 6

TITRE DU PROJET : Réalisation des routes nouvelles dans les zones d'extension

Descriptif du projet :



La voirie à créer (primaire et secondaire) consiste à réaliser des travaux de légers terrassements de mise à niveau, les travaux de mise en œuvre du corps de chaussée et des trottoirs, les travaux de réalisation des bordures de trottoir et les travaux de revêtement des chaussées et de trottoirs. Les linéaires des voies projetées sont :

- Voies primaires : 1100 ml
- Voies secondaires : 7700 ml

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

- pour la voirie primaire, une plateforme de 25 m pour une chaussée en 2x2 voies avec terre-plein central ;
- pour la voirie secondaire, une plateforme de 16 m pour une chaussée bidirectionnelle en 2x2 voies

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Voirie primaire à créer	ml	1 100	240 000	264 000 000
Voirie secondaire à créer	ml	7 700	145 000	1 116 500 000
Montant global estimé				1 380 500 000

Mesures d'accompagnement :

Réalisation d'une étude technique détaillée et préparation des DAO

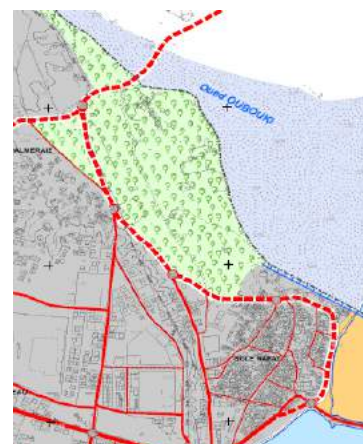
Priorité du projet : Court à moyen terme

Responsable : Ministère de l'Équipement et des Transports

Fiche de projet n° 7

TITRE DU PROJET : Travaux de réalisation de la liaison entre la RN 14 et la RN 15 sur front de mer (pour le nouveau port)

Descriptif du projet :



Le linéaire de cette route de liaison entre la RN 14 et la RN 15 sur front de mer est d'environ 2000 ml. Le profil en travers proposé est composé de deux chaussées séparées par un terre-plein central et doté de trottoirs de part et d'autre des chaussées. Les travaux consistent à réaliser de légers terrassements de mise à niveau, les travaux de mise en œuvre du corps de chaussée et des trottoirs, les travaux de réalisation des bordures de trottoir et les travaux de revêtement des chaussées et de trottoirs

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Voirie primaire à créer	ml	2 000	240 000	480 000 000
Montant global estimé				480 000 000

Mesures d'accompagnement :

Réalisation d'une étude technique détaillée et préparation des DAO

Priorité du projet : Court terme

Responsable : Ministère de l'Équipement et des Transports

Fiche de projet n° 8

TITRE DU PROJET : Construction d'une nouvelle piste d'aérodrome (Déplacement de la piste de l'aérodrome existant)

Descriptif du projet :

Le scénario retenu pour le SDAU est le déplacement de l'aérodrome.



La recherche d'un site potentiel pour une nouvelle piste a été faite en tenant compte des critères suivants:

- un site proche de la ville et des installations militaires implantées en ville,
- un site suffisamment dégagé pour pouvoir implanter une piste d'une longueur au moins égale à celle de la piste actuelle (1500 m), sans obstacles majeurs (relief et écoulements importants),
- un site qui permet de conserver la même direction que la piste actuelle,
- un site facile d'accès à partir du réseau routier existant.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Dégagement d'emprise 2000 x 150 m	m ²	300 000	500	150 000 000
Terrassements	m ³	360 000	1 800	648 000 000
Matériaux pour corps de chaussée de la piste	m ³	22 500	6 000	135 000 000
Montant global estimé				933 000 000

Mesures d'accompagnement :

Etude technique détaillée, comprenant vérification de l'orientation de la piste, dimensionnement du corps de chaussée de la piste en fonction de l'avion de référence et nombre de mouvement par semaine.

Priorité du projet : Court terme

Responsable : Ministère de la défense / Ministère de l'Equipement et des Transports

Fiche de projet n° 9

TITRE DU PROJET : Réhabilitation du réseau de distribution de l'eau potable

Descriptif du projet :

Pour améliorer l'alimentation en eau potable de la ville, il est recommandé de réhabiliter le réservoir existant et de l'agrandir afin de permettre le stockage des quantités d'eau nécessaires pour les périodes de pointe. En outre, le système de pompage doit être amélioré : réparation et/ou emplacement du groupe défaillant, et ajout d'un groupe de secours.

Le réseau actuel de distribution doit faire l'objet de travaux de réhabilitation pour éliminer, sinon réduire, les fuites et autres pertes de charge. Ces travaux passent d'abord par une expertise approfondie de l'état du réseau pour définir les travaux de rénovation des tronçons vétustes.

Ainsi, les recommandations principales se résument en:

- la reconstruction et l'agrandissement du réservoir ;
- la réparation ou le remplacement du groupe défaillant ;
- l'ajout d'un groupe de secours ;
- la rénovation des tronçons vétustes.

Quantitatif / Estimation du Coût :

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

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Reconstruction et agrandissement du réservoir	Ens	1	36 000 000	36 000 000
Remplacement du groupe défaillant	Ens	1	12 000 000	12 000 000
Groupe de secours	Ens	1	12 000 000	12 000 000
Rénovation des tronçons vétustes (30% du réseau)	Ens	3 000	50 000	150 000 000
Montant global estimé				210 000 000

Mesures d'accompagnement :

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

Priorité du projet : Court terme

Responsable : ONEAD

Fiche de projet n° 10

TITRE DU PROJET : Renforcement du réseau d'alimentation en eau potable

Descriptif du projet :

Cette action concerne :

- * la construction d'un château d'eau de 1000 m³ pour augmenter la capacité de stockage et de mobilisation de la ressource,
- * L'extension du réseau d'alimentation aux zones non encore desservies, en particulier dans le « secteur des 140 logements » et dans la cité des palmeraies. Cette mesure s'appuiera sur le vaste programme lancé par l'ONEAD concernant la réalisation des branchements sociaux individuels.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Construction d'un réservoir	Ens	1	220 000 000	220 000 000
Extension du réseau d'alimentation	ml	2 000	80 000	160 000 000
Montant global estimé				380 000 000

Mesures d'accompagnement :

Etude technique détaillée et appui à la mise en œuvre du programme des branchements sociaux individuels.

Priorité du projet : Court terme

Responsable : ONEAD

Fiche de projet n° 11

TITRE DU PROJET : Travaux d'extension de l'éclairage public dans les quartiers non éclairés

Descriptif du projet :

La voirie non éclairée du tissu urbain de la ville totalise un linéaire d'environ 9000 ml. Les travaux d'extension de l'éclairage de cette voirie nécessitent l'installation de candélabres tout au long des ces voies, espacé de 30 à 40 m, selon la largeur de la voie à éclairer, l'alimentation à partir des transformateurs sources de ces candélabres par des câbles enterrés et la mise en place de nouveaux transformateurs

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Tranchée fourreau et câbles électrique	MI	9 000	18 000	162 000 000
Regards de tirage	U	225	26 000	5 850 000
Candélabre de 9 à 12 m de longueur, cross et luminaire, y compris massif	U	257	240 000	61 680 000
Montant global estimé				229 530 000

Mesures d'accompagnement :

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

Priorité du projet : Court terme

Responsable : EDD—Commune

Fiche de projet n° 12

TITRE DU PROJET : Travaux de création d'une plateforme logistique adossée au port de pêche

Descriptif du projet :



La plate-forme à créer pour l'activité portuaire couvre environ 8 ha. Les travaux consistent à remblayer cette surface sur environ 2 à 2,5 m de hauteur par des matériaux terrestres (éventuellement par des matériaux maritimes) et de protéger ses berges (environ 500 ml) par un cavalier en enrochements de 50 à 200 Kg.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Désignation	Unité	Quantité	P.U	Montant
Remblaiement de la plate-forme	m ³	200 000	5 000	1 000 000 000
Construction du cavalier en enrochements	MI	500	72 000	36 000 000
Montant global estimé				1 036 000 000

Mesures d'accompagnement :

Etudes technique détaillée

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

Ministère de l'Équipement et des Transports – Autorité portuaire

Fiche de projet n° 13

TITRE DU PROJET : Travaux de réalisation de la digue de protection des habitations dans la zone en bordure de l'Oued Oubouki

Descriptif du projet :

La longueur de cette digue est de 285 ml environ. Elle aura une forme trapézoïdale et sera constituée d'un noyau en matériaux légèrement argileux recouvert par une couche granulaire constituant le filtre et protégée par une carapace en enrochement de 50/100 kg.

Quantitatif / Estimation du Coût :

28 500 000 FDJ (100 000 FDJ/ml)

Mesures d'accompagnement :

Etude technique détaillée pour dimensionner la hauteur de la digue et sa largeur de crête.

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

Ministère de l'Équipement et des Transports

Fiche de projet n° 14

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

Descriptif du projet :

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

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

Quantitatif / Estimation du Coût :

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

Mesures d'accompagnement :

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

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- ONEAD
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 15

TITRE DU PROJET : Aménagement d'une décharge publique

Descriptif du projet :

Aménagement d'une décharge contrôlée de type « Centre d'enfouissement technique » avec plusieurs casiers, permettant une durée d'exploitation de plus de 25 ans.

Pour les caractéristiques techniques du centre, voir chapitre 5.3

Quantitatif / Estimation du Coût :

Capacité : 3 000 T / an

Durée d'exploitation : 25 ans

Capacité de traitement : 75 000 T

Coût à la tonne stockée : 3 600 FDJ / T

Coût total : 270 000 000 FDJ

Mesures d'accompagnement :

Etude technique détaillée (choix du site, étude des sols, impact environnemental).

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 16

TITRE DU PROJET : Canaux d'évacuation des eaux pluviales

Descriptif du projet :

Aménagement de canaux d'évacuation dans l'exutoire des oueds en traversée des zones urbanisées, faisant protection rapprochée de la ville contre les inondations.

La localisation des canaux est schématisée dans la page 68.

Quantitatif / Estimation du Coût :

Longueur approximative : 1 300 ml

Coût de construction : 22 000 FDJ le ml

Montant total : 28 600 000 FDJ.

Mesures d'accompagnement :

Etude technique détaillée et préparation du DAO

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- Ministère de l'Agriculture
- ONEAD
- Conseil Régional
- Préfecture

Fiche de projet n° 17

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

Descriptif du projet :

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

Quantitatif / Estimation du Coût :

Longueur approximative : 2 500 ml

Coût de construction : 7 500 FDJ le km

Montant total : 18 750 000 FDJ.

Mesures d'accompagnement :

Choix des espèces appropriées

Priorité du projet : Court terme

Responsable :

- Conseil Régional
- Préfecture

ANNEXES

Résumé des termes de référence

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le détail des prestations se décomposent en plusieurs volets:

Etudes préliminaires et diagnostic

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

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

Esquisses du Schéma de Développement et d'Orientation

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

Avant-projet sommaire

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

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

Projet définitif

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La démarche adoptée conjugue ainsi :

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

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

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

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