

SDAU

Djibouti

Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

République de Djibouti

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

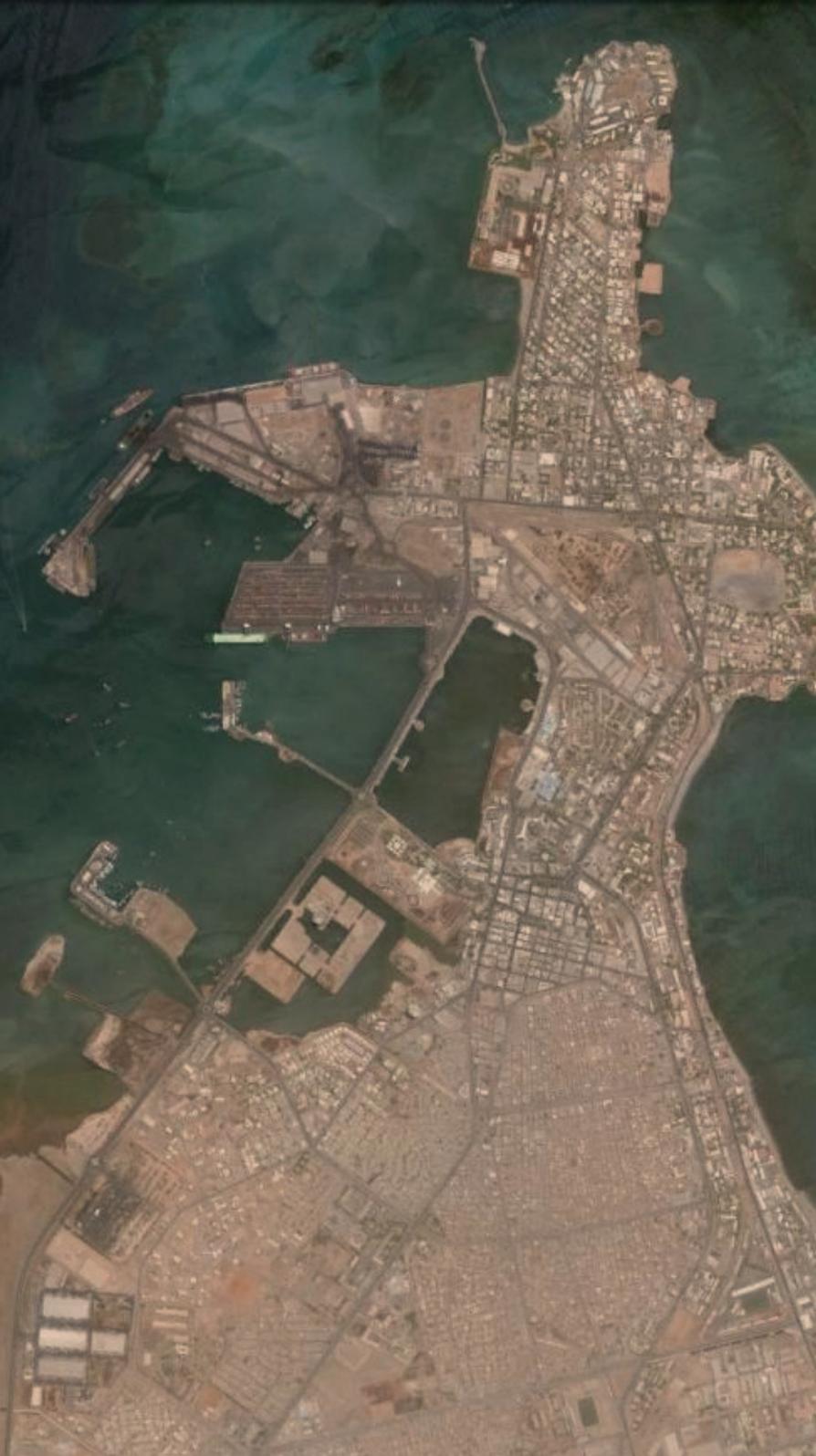
Secrétariat d'État auprès du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement chargé du Logement

Direction de l'Aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat

Décembre 2014

Sommaire

La vision stratégique	5
Les nouveaux axes du développement futur	6
La structure urbaine	8
La mobilité	10
L'habitat et les services urbains de proximité	12
L'environnement	14
Les secteurs urbains	17
Ras-dika et Boulaos	18
Balbala	20
Le secteur Est	22
Le secteur Ouest	24
Le SDAU en chiffres	26





Mot du Président de la République

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

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

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

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

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

ISMAIL OMAR GUELLEH

**Président de la République, Chef du
Gouvernement**



Mot du
Premier Ministre

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

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

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

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

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

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

ABDOULAKDER KAMIL MOHAMED

Premier Ministre



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

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

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

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

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

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

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

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

MOHAMED MOUSSA IBRAHIM BALALA

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

La vision stratégique

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

Objectif économique

Demeurer la porte d'entrée de l'Afrique de l'Est

- Accroître les activités portuaires et industrielles tournées vers les pays de l'hinterland notamment l'Éthiopie et/ou Sud Soudan : zones franches, port de marchandises, port pétrolier, raffinerie, nouveau tracé du chemin-de-fer Djibouto – Éthiopien.
- Développer de nouveaux pôles économiques et d'échanges commerciaux.
- Mieux implanter les zones de logistique et de transport multimodal.
- Offrir des opportunités d'emplois modernes à la population.

Objectif social

Vivre mieux dans une ville inclusive et mieux équipée

- Améliorer le cadre de vie des populations par un meilleur accès aux équipements et services de base.
- Produire des logements sociaux en quantité et en qualité pour faciliter l'accès des populations à bas revenu à des habitations décentes.
- Permettre une mobilité accrue des personnes.
- Promouvoir la mixité sociale et des fonctions urbaines.

Objectif environnemental

Protéger l'environnement pour les générations futures

- Minimiser la dégradation de l'environnement et lutter contre toute sorte de pollution.
- Préserver les zones de production agricole et les zones naturelles.
- Augmenter la résilience de la ville face aux risques naturelles.
- Créer une nouvelle trame verte (coulée verte) dans le bassin versant de l'Oued Ambouli.



Les nouveaux axes du développement futur

S'inscrire dans les orientations stratégiques nationales

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

Être conforme avec les options stratégiques sectorielles

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

Assurer la cohérence des grands projets d'infrastructures

Le Gouvernement Djiboutien qui ambitionne de faire de la ville de Djibouti une plaque tournante entre l'Afrique et l'Asie ainsi qu'une grande cité maritime et d'échanges internationaux, a mis en place toutes les conditions nécessaires pour favoriser un afflux massif d'investisseurs étrangers.

Le SDAU intègre également tous les projets identifiés par la Vision 2035 en précisant surtout la cohérence de leur répartition spatiale.

Maîtriser la croissance démographique

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



Maîtriser la croissance spatiale

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

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

Promouvoir un développement économique intégrateur

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

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

Créer un cadre de vie urbain harmonieux et cohérent

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

- améliorer l'accès aux logements décentes à la population à faibles revenus à travers l'extension de l'habitat sur de nouveaux terrains urbains et l'amélioration de l'habitat existant ;
- faciliter l'accès des populations à faibles revenus aux équipements urbains de base : éducation, santé, sport, culture, espace vert, assainissement, eau potable, électricité et télécommunication .



La structure urbaine

Développer une ville polycentrique

La Presqu'île demeurera la centralité primaire par excellence de Djibouti, en raison de la concentration en ce lieu des hautes fonctions politiques de l'État, administratives et économiques ainsi que sa caractérisation de centre historique.

Une deuxième centralité primaire est prévue à Balbala Sud, qui sera caractérisée par la création d'un pôle universitaire et technologique destiné à accueillir également des activités à forte intensité technologique.

Des centralités urbaines de quartier seront établies dans chacune des trois zones d'extension, à savoir Khor Ambado, Balbala Sud et Nagad pour polariser le tissu urbain autour des lieux du rassemblement social, du commerce, des services, des loisirs et des noyaux de transport.

Le SDAU prévoit également des

pôles spécifiques qui contribueront à la multi-polarité de la ville, à savoir :

- la transformation d'une partie du site actuel du port de Djibouti (PAID) en un pôle de services financiers internationaux et de conférences ;
- l'aménagement de la Corniche Est en zone de loisir et de tourisme ;
- sur la côte Ouest, à proximité de Khor Ambado, la création d'un pôle de développement touristique.

Maîtriser les grands équipements, les activités économiques, les infrastructures de transport et les zones militaires

Toutes ces activités, existantes ou projetées, ont été organisées et intégrées aux centralités urbaines

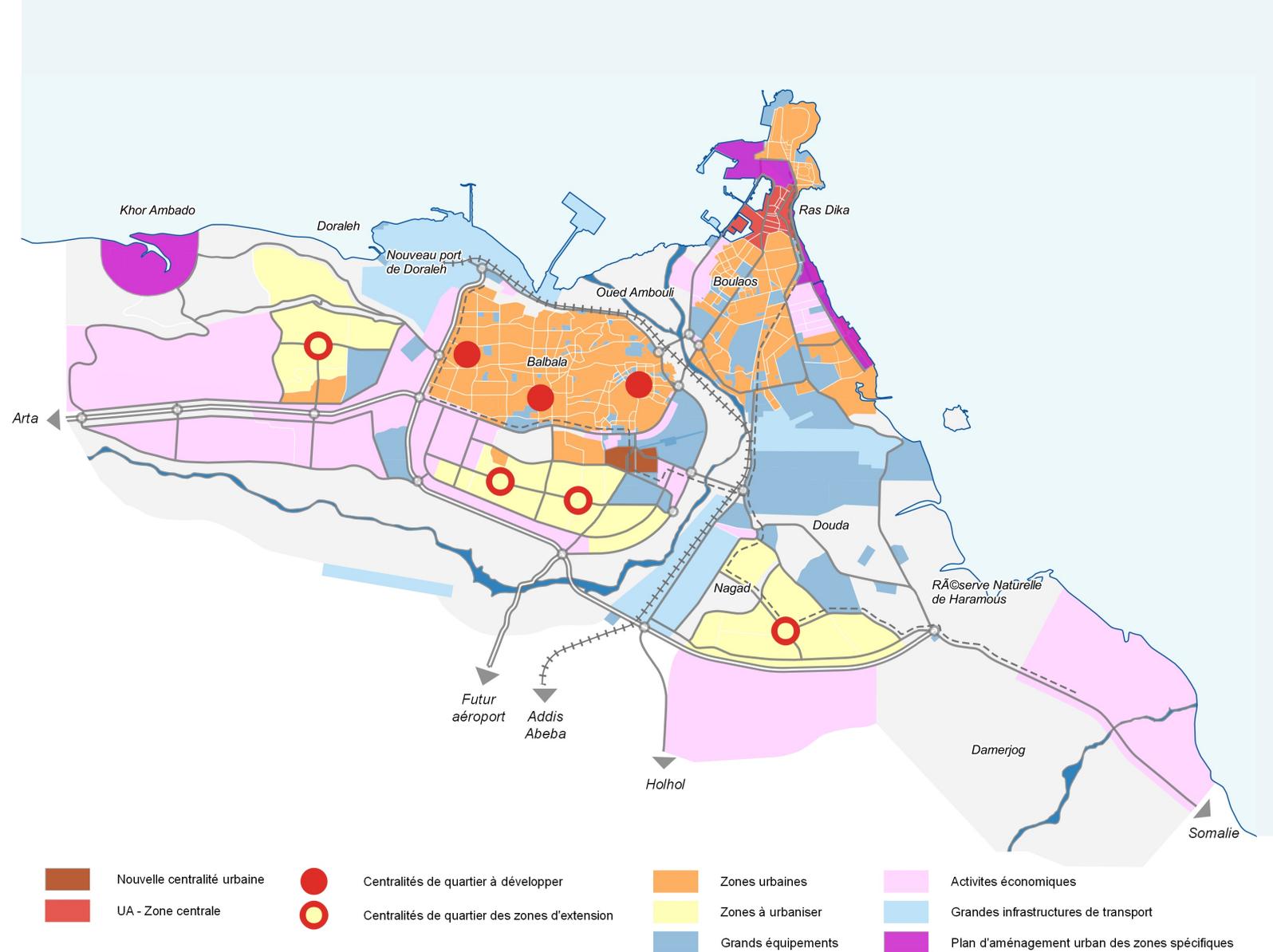
et à la mobilité pour renforcer l'ossature urbaine et atteindre un meilleur développement durable de la ville.

Les infrastructures technologiques

Le SDAU a prévu d'une part le renforcement des équipements existants et d'autre part, l'intégration de nouvelles infrastructures technologiques pour l'énergie, l'adduction d'eau, l'assainissement et le traitement des déchets solides urbains.

Les activités économiques

En plus de la zone industrielle existante à Boulaos, qui est maintenue avec sa destination d'usage, des grands terrains pour la plupart à l'Ouest et à l'Est de la ville sont affectés aux activités économiques et aux grandes infrastructures économiques.





La mobilité

Maîtriser les grandes axes de la mobilité

Les grandes infrastructures économiques ont des rayons d'influence qui vont au-delà de la ville. Il s'agit pour la majorité d'infrastructures de niveau national voire sous-régional qui occupent de vastes espaces urbains et imposent des servitudes importantes.

Comme la croissance urbaine future de Djibouti se fera autour de ces grandes infrastructures localisées pour la plupart sur les côtes Ouest et Est, des liaisons routières rapides entre ces deux côtes doivent être réalisées pour faciliter les échanges et les déplacements des biens et des personnes. Pour ce faire, le SDAU propose la construction d'une nouvelle Rcade et une reconfiguration des grands axes routiers nationaux (RN1, RN2 et RN3). La rocade reliera la RN1 (vers Éthiopie) et la RN2 (vers Somalie), pour faciliter les connexions Est-Ouest .

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

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

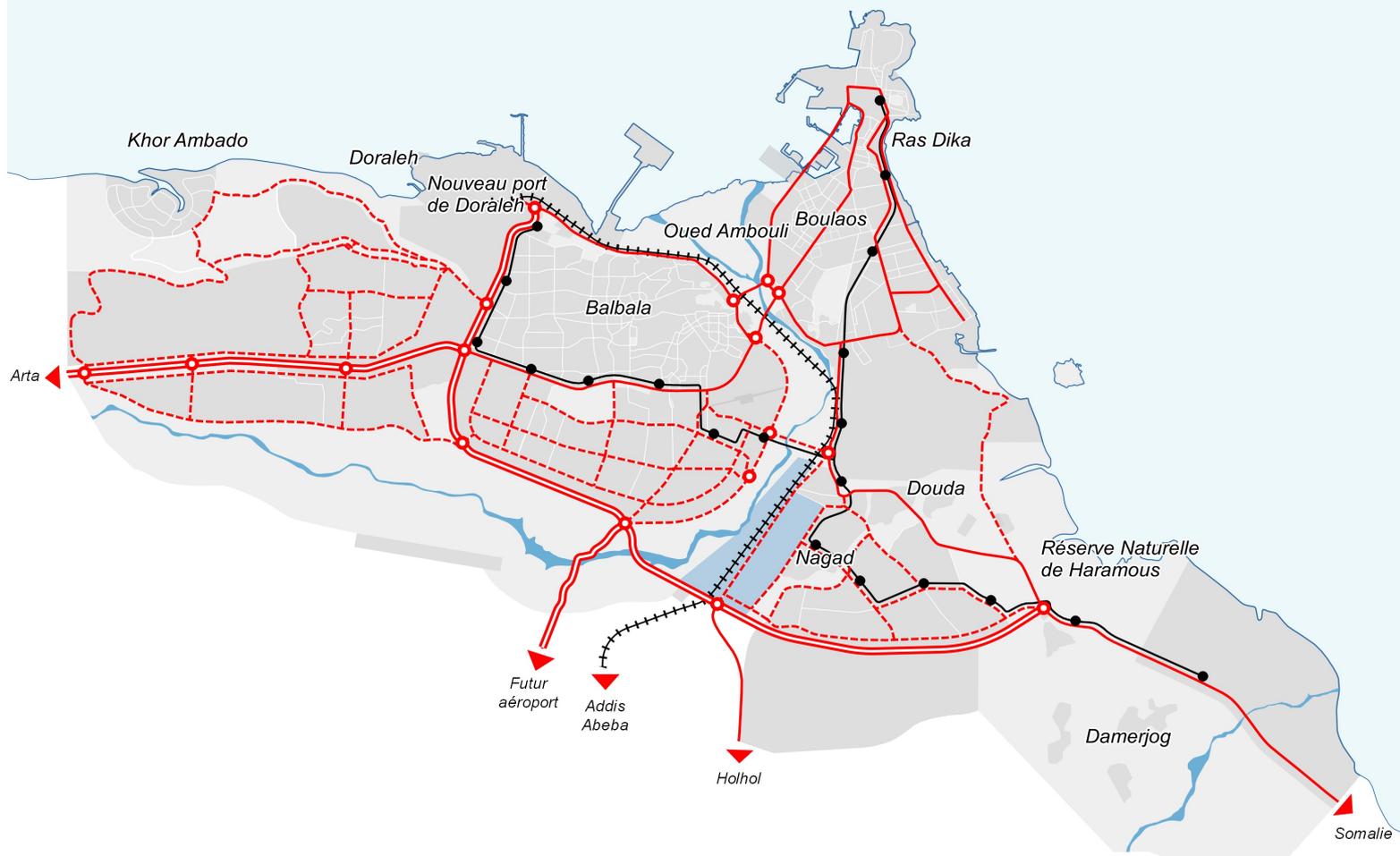
Le réseau routier urbain sera consolidé avec la création de grandes voies, l'élargissement des voies existantes et la création de voies de désenclavement pour les zones difficilement accessibles et qui seront ouvertes à l'urbanisation.

Pour assurer la continuité et faciliter le trafic commercial, les principales voies qui se connectent à la rocade, la RN1, la Voie 19 (vers Doraleh), la RN2, et la route qui dessert le futur aéroport de Chebelley seront progressivement transformées en autoroutes.

Dans la perspective d'un développement économique soutenu et durable, il est primordial d'anticiper sur les questions de mobilité qui vont inéluctablement se poser. Un renforcement du réseau actuel de transport en commun par le développement de nouveaux modes de déplacement s'impose.

Le SDAU prévoit la mise en œuvre d'un système de transport léger sur rail (TLR) sur une longueur maximale de 42 km, qui utilisera, en zone urbaine, l'emprise de l'ancien chemin de fer.

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



- Voirie primaire (existante)
- - - Voirie primaire (projeté)
- = = = Rocade, autoroute (projeté)
- Rondpoint primaire
- Chemin de fer
- Transport léger sur rail
- Arrêt du TLR
- Pôle d'interconnexion de Nagad



L'habitat et les services urbains de proximité

Conduire une politique de l'habitat

La question de l'habitat en général et du logement en particulier reste une préoccupation pour le développement futur de la ville. Avec le développement des grands projets économiques, la ville sera confrontée à une forte pression foncière et à un accroissement de la demande de logement.

En matière d'habitat, le SDAU propose la densification et/ou la réhabilitation de l'habitat existant, la résorption de l'habitat insalubre et le passage de l'habitat individuel à l'habitat collectif. Les mesures de ces prévisions sont :

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

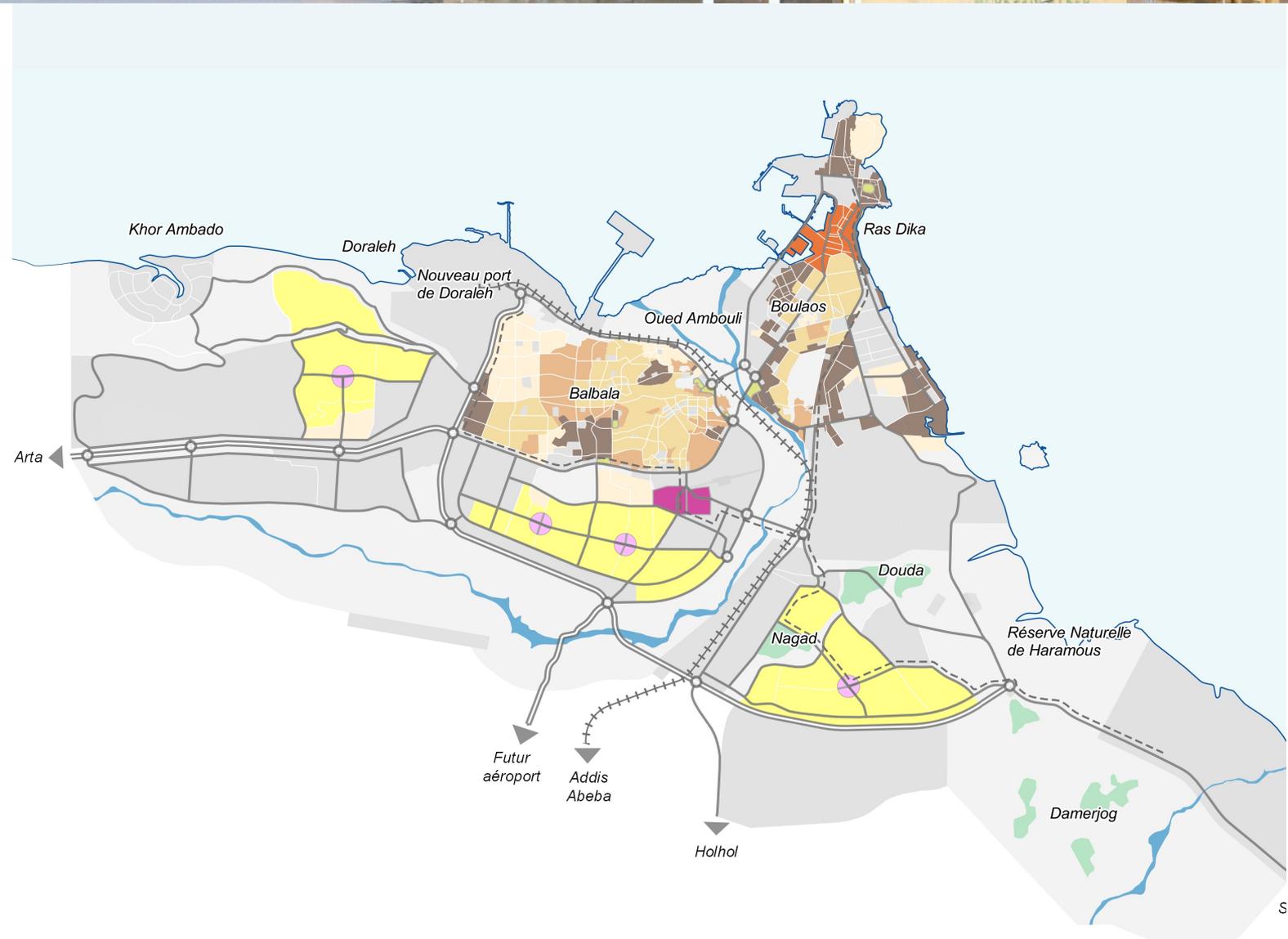
Prévoir des équipements de proximité

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

Dans les quartiers anciens, la mise à niveau des équipements de proximité devra nécessairement se faire soit à travers l'utilisation espaces interstitiels non bâtis, soit dans le cadre d'opérations d'ensemble capables de dégager les réserves foncières nécessaires.

Les parcs publics et espaces paysagers seront disposés dans les nouvelles zones d'urbanisation. Ceux déjà existants seront conservés. En

général, dans les zones urbanisées, il s'agit de préserver les jardins existantes, de réhabiliter les anciens espaces paysagers laissés à l'abandon et d'en créer d'autres à l'intérieur des quartiers sur les espaces interstitiels non bâtis ou inconstructibles.



- | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|---|---|---|---------------------------------|---|---------------|
|  | Zone centrale |  | Zones d'habitat insalubre à résorber |  | Zone de centralité urbaine |  | Villages (EV) |
|  | Zones urbaines à consolider |  | Zones de habitat en cours de réalisation (UU) |  | Zones de centralité de quartier | | |
|  | Zones urbaines de requalification |  | Espaces ouverts en milieu urbain |  | Zones d'extension de l'habitat | | |



L'environnement

Protéger l'environnement

Pour mieux atteindre ses objectifs de durabilité, l'étude du SDAU a été accompagnée par une évaluation environnementale stratégique, ce qui a permis l'intégration d'un ensemble coordonné de mesures de protection et de sauvegarde afin de pallier les effets négatifs du SDAU et d'augmenter ses impacts positifs. La question fondamentale était de maîtriser tous les enjeux environnementaux posés par les grands projets.

Pour ce faire, le SDAU a préconisé la création de grandes zones écologiques, pour assurer une préservation du milieu urbain. Particulièrement le lit major et

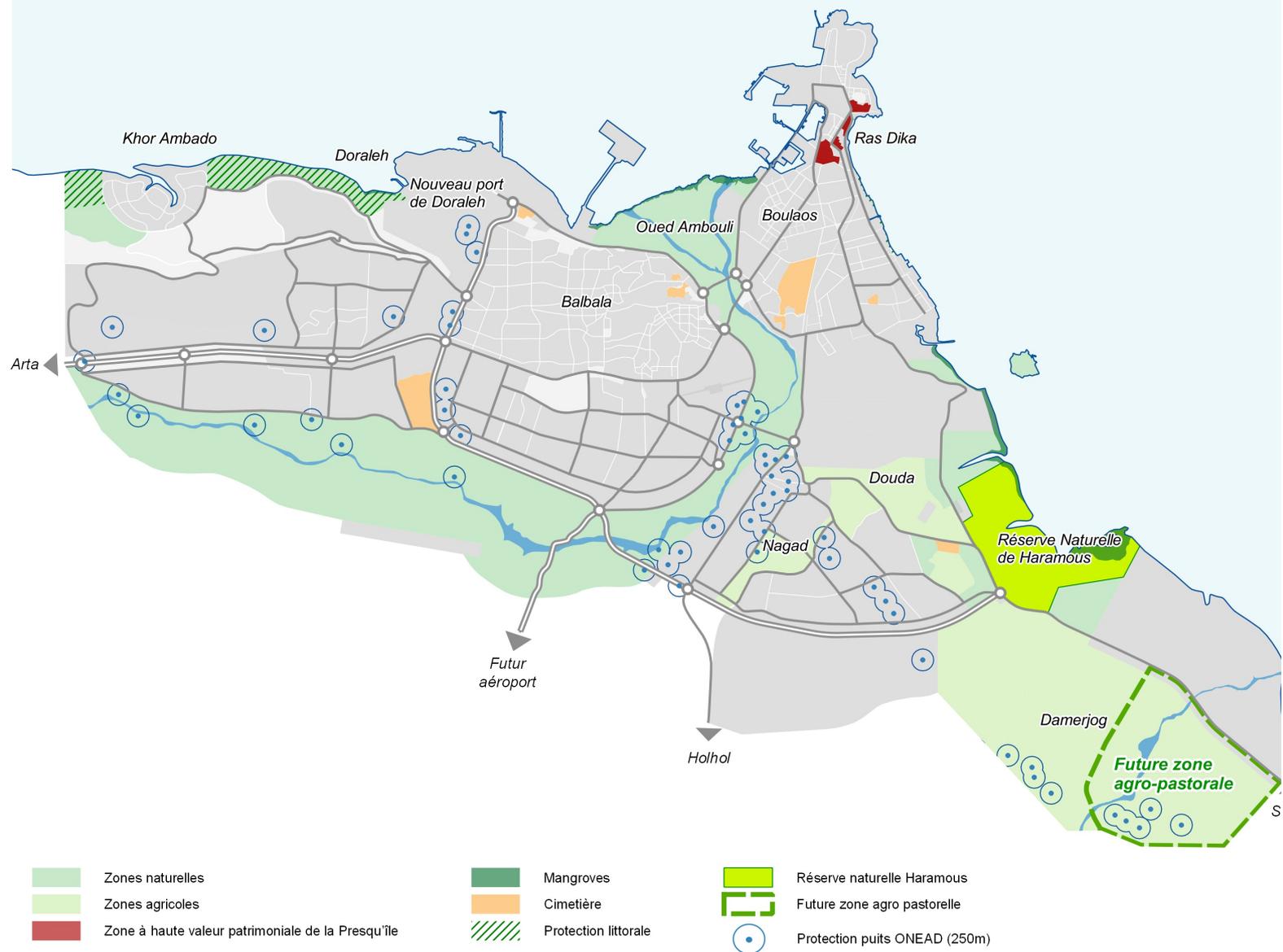
mineur de l'Oued Ambouli, en tant que zones inconstructibles, garantissent une vaste zone naturelle entre l'Est et l'Ouest de la ville.

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

Dans l'optique de préserver l'environnement le SDAU a prévu des espaces de protections

spécifiques, qui ont pris en compte, entre autres, les risques naturels, le sol, l'eau, les milieux naturels, la biodiversité et le patrimoine bâti.

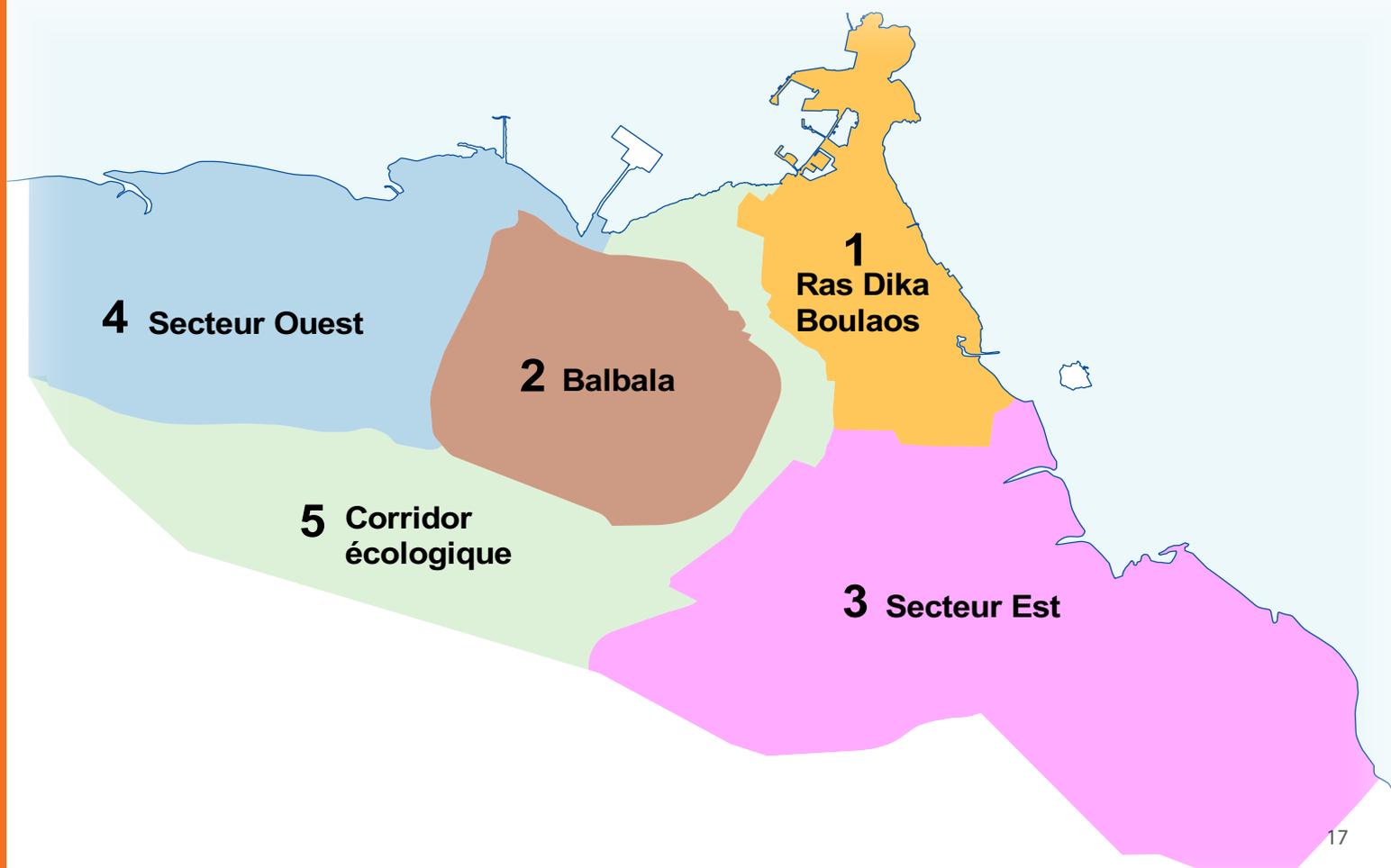
La zone à haute valeur patrimoniale de la presqu'île est un espace historique sensible ; dans cette zone, toute démolition de bâtiments existants est interdite. Les travaux de restauration du patrimoine ancien répertorié et des bâtiments d'intérêt architectural ou patrimonial devront reprendre les matériaux et les aspects d'origine desdits bâtiments au contemporain de sa datation, dans le respect de leur architecture.





Les secteurs urbains

Pour une meilleure organisation du schéma directeur, le territoire urbain a été découpé en cinq secteurs urbains desquels quatre ont un caractère homogènes ayant chacun des objectifs de développement spatial. Le cinquième est de protection environnementale.



Ras-Dika et Boulaos

Ce secteur comprend les plateaux du Héron, du Serpent et du Marabout, les Anciens Quartiers (1 à 7 bis), Ambouli et Djebel, jusqu'à l'aéroport international d'Ambouli inclus. Le secteur urbain couvre une aire de 2 670 ha environ.

Vocations du secteur

Consolider et renforcer l'existant.

Création de nouveaux centres d'échanges et de rencontres économiques.

Préservation du patrimoine historique.

Orientations spécifiques du SDAU

Pôle économique, administratif et port de plaisance sur l'actuel site du PAID et sur les friches des chemins de fer : ce pôle, qui s'étend sur 100 ha environ, devra comprendre un petit parc d'exposition, des salles de conférences, des hôtels de luxe, des immeubles de bureau, des habitations de standing. Les ouvrages du port seront réaménagés pour en faire un port de plaisance.

Pôle touristique et de loisirs sur la Corniche Est : réaffectation des terrains, occupés actuellement par les camps militaires et la prison civile ainsi que quelques administrations sur la côte Est pour en faire des zones d'implantation d'hôtels et d'activités de loisirs ainsi que des activités économiques à forte valeur ajoutée (centres commerciaux, restaurants, etc.).

Préservation et modernisation du centre historique : préserver le patrimoine historique et y implanter des activités tertiaires modernes (bureaux, commerce, banques, assurances, etc.).

Utilisation de l'emprise de l'ancien tracé du chemin de fer Djibouto - Éthiopien à abandonner pour développer un réseau de transport léger sur rail (TLR).

Élargissement du tronçon de la corniche qui contourne l'aéroport d'Ambouli pour se connecter à la route de Somalie.

Zones urbaines (U)

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

Zones à urbaniser (AU)

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

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine
- SES - Équipements spéciaux
- SEC - Cimetières

Zones d'activités économiques (SA)

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

Zones des grands infrastructures de transport

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport

Zones militaires (SM)

- SMF - Zones militaires FAD
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnementale (E)

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

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles



Balbala

Il comprend la Commune de Balbala au Nord de la RN1 et la zone de croissance de la ville, au Sud de Balbala, entre la RN1 et la nouvelle rocade. Le secteur urbain couvre une aire de 3 500 ha environ

Vocation du secteur

Deuxième centralité urbaine de la ville.

Rénovation urbaine.

Principale zone destinée à l'urbanisation future (habitat, équipements et petites activités économiques non polluantes).

Campus universitaire et pôle culturel.

Orientations spécifiques du SDAU

Développement d'une nouvelle centralité urbaine primaire autour d'un pôle universitaire et technologique (centre administratif, commercial, intellectuel, habitat et activités tertiaires).

Densification urbaine (zones UR) et résorption de l'habitat précaire (zones UI) de la commune de Balbala.

Zone de croissance urbaine vers Sud comprenant des zones d'habitat intégrant des espaces verts urbains et des équipements de proximité (zones AUH).

Création de nouvelles centralités urbaines de quartier, qui accueilleront des services ad-administratifs, de l'habitat de haut et moyen standing, des bureaux, des commerces et des équipements secondaires (zones AUQ).

Création de artisanales et de petites industries non polluantes à haute densité d'emploi (zones SAP).

L'accessibilité par le TLR et la rocade Est-Ouest.

La nouvelle station d'épuration des eaux usées (STEP) à Doraleh.

L'extension de la zone militaire de Camp Cheikh Osman.

Zones urbaines (U)

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

Zones à urbaniser (AU)

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

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine
- SES - Équipements spéciaux
- SEC - Cimetières

Zones d'activités économiques (SA)

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

Zones des grands infrastructures de transport

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport

Zones militaires (SM)

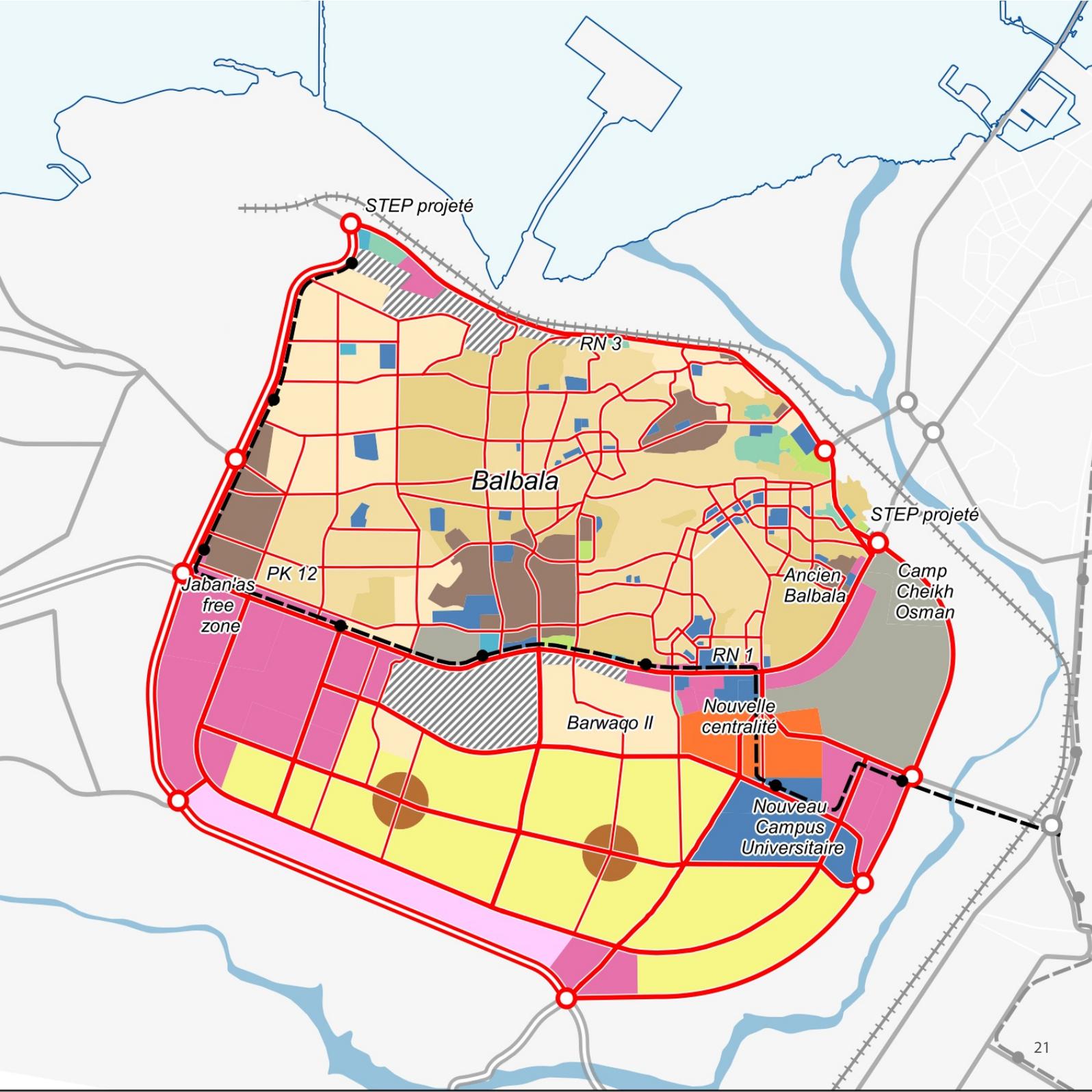
- SMF - Zones militaires FAD
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnementale (E)

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

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles



STEP projeté

RN 3

Balbala

STEP projeté

Jabani'as
free
zone

PK 12

Ancien
Balbala

Camp
Cheikh
Osman

RN 1

Barwaqo II

Nouvelle
centralité

Nouveau
Campus
Universitaire

Le secteur Est

Il comprend toute la partie au Sud de l'aéroport d'Ambouli limitée à l'Ouest par le nouveau tracé du chemin de fer en intégrant les zones de Douda – Damerjog – Loyada. Le secteur urbain couvre une aire de 7 800 ha environ.

Vocation du secteur

Extension d'activités de grands projets structurants (grandes industries, ports) sur la côte Est.

Emplacement du pôle d'interconnexion des transports terrestres (chemin-de-fer, TLR, rocade, gare ferroviaire, gare routière).

Zone d'urbanisation (habitat, équipements et petites activités économiques non polluantes).

Zone de protection agricole et environnementale (Réserve naturelle d'Haramous, zones agricoles et villages)

Orientations spécifiques du SDAU

Implantation d'activités économiques (zone SAE) sur la côte (Fabtech, raffinerie, port pétrolier, port à bétail) sur une longueur de 6,7 km (1 150 ha environ) et au sud de la Rocade (1 000 ha environ).

Emplacement du pôle d'interconnexion des transports terrestres (transport multimodal) : gare de chemin de fer de Nagad intégrant une grande gare routière et interurbaine.

Zone de croissance urbaine vers Sud sur environ 704 ha comprenant des zones d'habitat intégrant des espaces verts urbains et des équipements de proximité (zones AUH).

Création d'une nouvelle centralité de quartier qui accueillera des services administratifs, l'habitat de haut et moyen standing, des bureaux, des commerces et des équipements secondaires (zone AUQ).

Création de zones d'artisanat et petite industrie non polluantes à haut densité d'emploi (zones SAP).

Zone de villages (zones EV) et d'agriculture périurbaine (zones EA).

Sauvegarde de la Réserve naturelle d'Haramous.

Secteur traversé par la rocade Est-Ouest.

L'accessibilité par le TLR.

Un nouveau cimetière urbain.

Le centre d'enfouissement technique (décharge publique) de Douda,

La station d'épuration des eaux usées (STEP) de Douda

Zones urbaines (U)

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

Zones à urbaniser (AU)

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

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine
- SES - Équipements spéciaux
- SEC - Cimetières

Zones d'activités économiques (SA)

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

Zones des grands infrastructures de transport

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport

Zones militaires (SM)

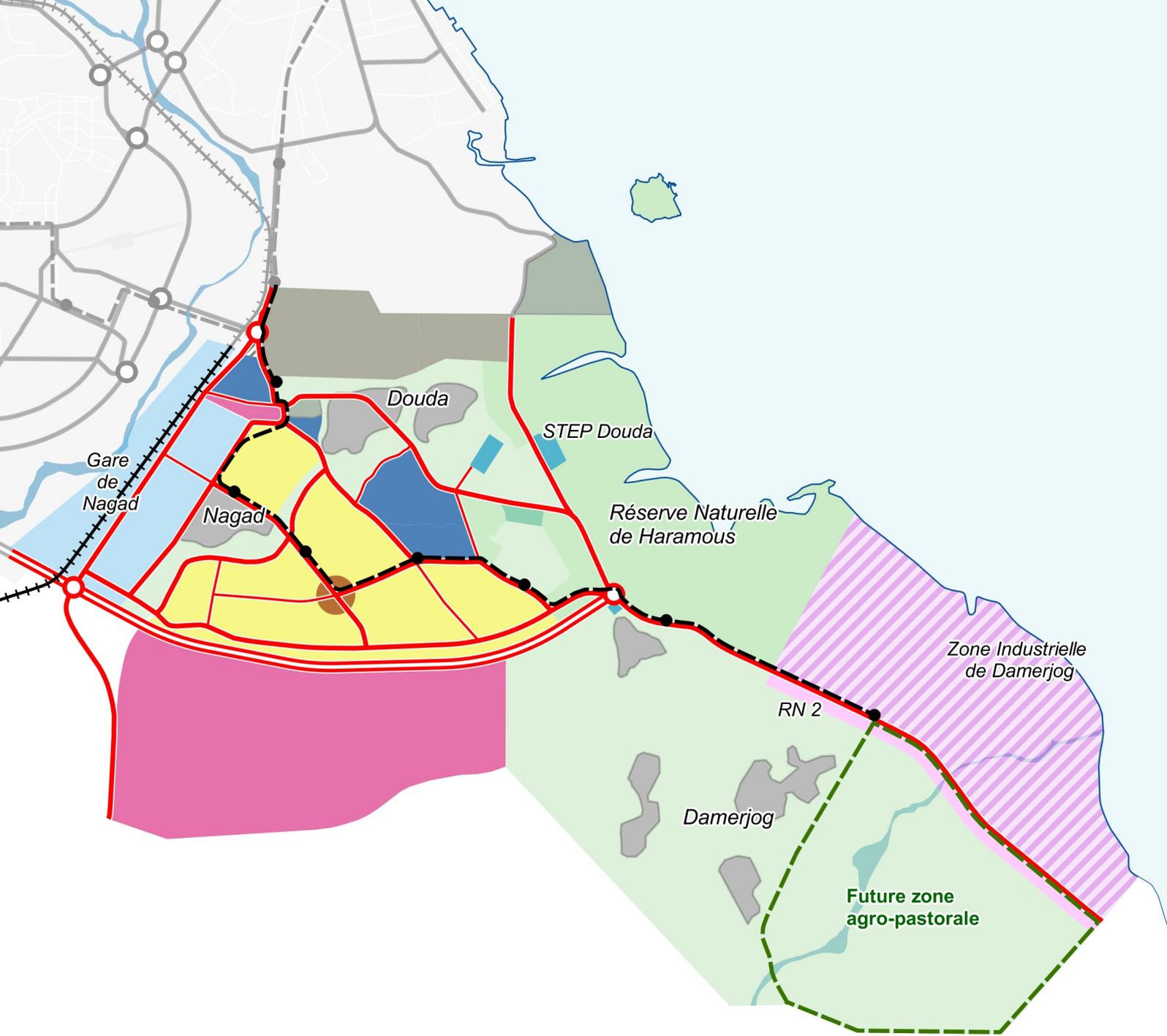
- SMF - Zones militaires FAD
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnementale (E)

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

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles



Le secteur Ouest

Il comprend l'espace de croissance de la ville à l'Ouest de Balbala. Le secteur urbain couvre une aire de 4 800 ha environ.

Vocation du secteur

Développement des activités économiques notamment portuaires et logistiques.

Extension d'activités économiques non polluantes.

Développement des activités touristiques.

Nouvelle zone de développement et d'extension de l'habitat et des activités.

Orientations spécifiques du SDAU

Extension des infrastructures portuaires (zone ST) sur la côte Ouest: terminal pétrolier, port à conteneurs, port à marchandise, usine de dessalement) sur une longueur de 5 km.

Aménagement de zones d'activités économiques (SAE) sur environ 1 500 ha.

Un pôle touristique qui se développera autour de la plage de Khor Ambado sur 245 ha (zone SAT).

Zone de croissance urbaine vers l'Ouest sur environ 575 ha comprenant des zones d'habitat organisées autour d'espaces verts urbains et d'équipements de proximité (zones AUH).

Création d'une nouvelle centralité urbaine de quartier qui accueillera des services administratifs, de l'habitat économique et moyen standing, des bureaux, des commerces et des équipements secondaires (zone AUQ).

Création de zones artisanales et de petites industries non polluantes à haute densité d'emploi (zones SAP).

Secteur traversé par la rocade Est-Ouest.

Une zone de protection environnementale le long de la côte.

Extension du cimetière de PK12.

Implantation des équipements techniques (centrale électrique, usine de dessalement, STEP).

Zones urbaines (U)

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

Zones à urbaniser (AU)

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

Zones d'équipement (SE)

- SEU - Équipements à échelle urbaine
- SES - Équipements spéciaux
- SEC - Cimetières

Zones d'activités économiques (SA)

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

Zones des grands infrastructures de transport

- ST - Zones des grandes infrastructures de transport

Zones militaires (SM)

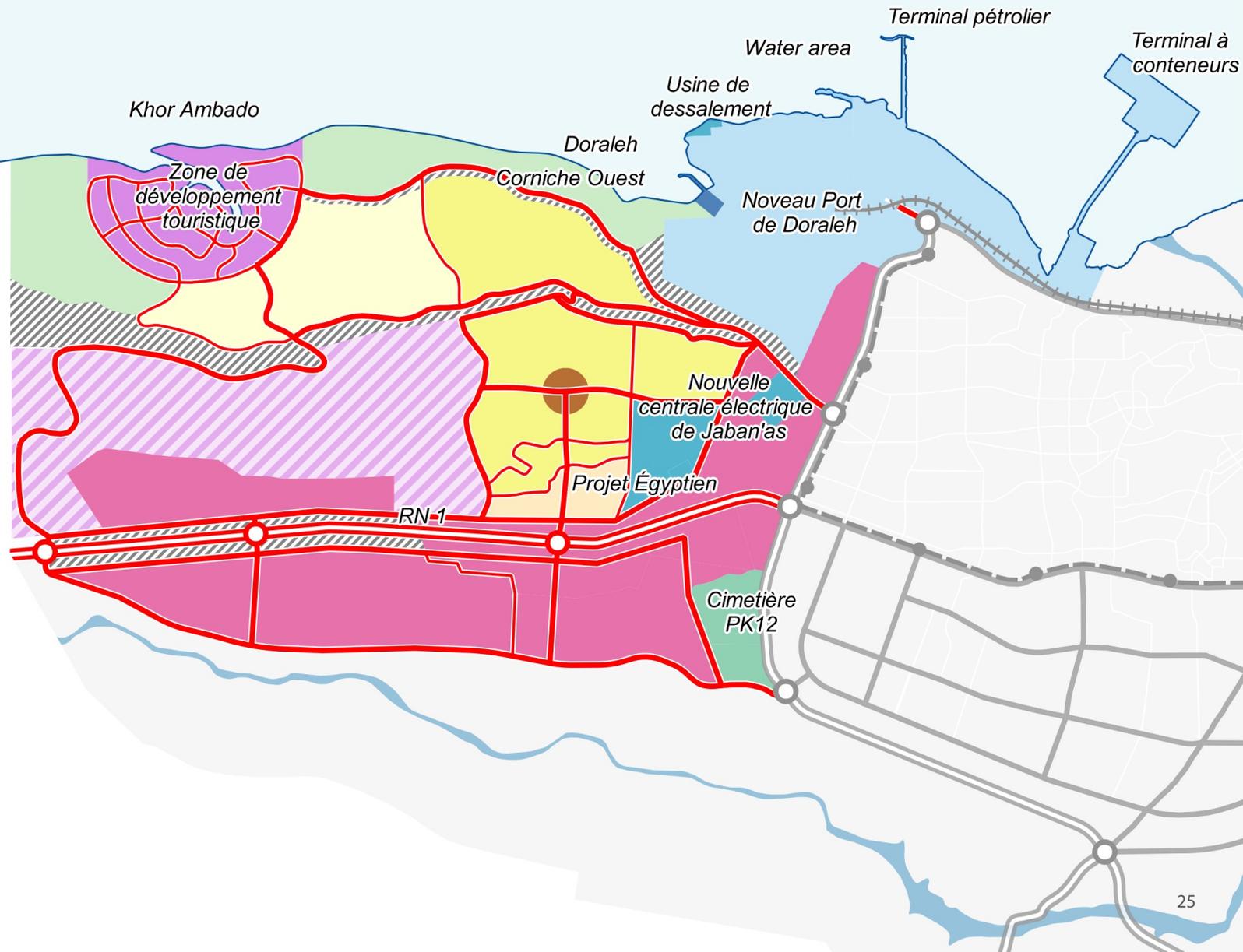
- SMF - Zones militaires FAD
- SMINT - Zones militaires internationales

Zones à caractère environnementale (E)

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

Autres types des zones

- ZRF - Réserves foncières
- ZNA - Zones inconstructibles



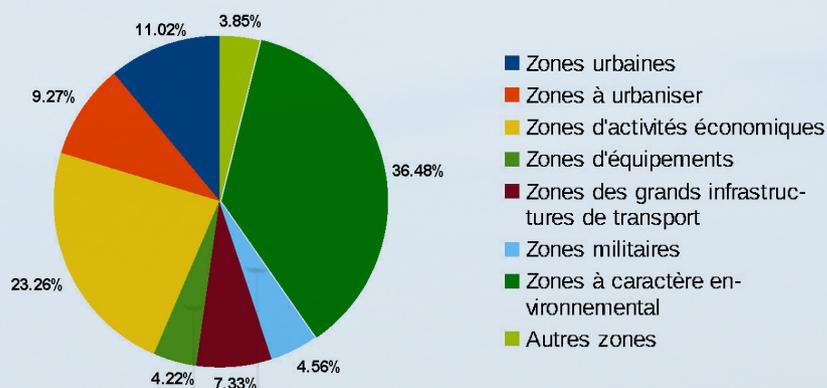
Le SDAU en chiffres

L'utilisation des sols à l'horizon du SDAU

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

- habitat, équipements, usages mixtes 1 993 ha ;
- nouvelles zones d'activités économiques 3 917 ha;
- zones affectées aux grandes infrastructures de transport 877 ha ;
- zones militaires 208 ha ;
- grands équipements 294 ha.

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



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





Décembre 2014 www.keios.it Designed by Giselda Gorjux for Keios design

