

République de Côte d'Ivoire

Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)

sduga



SCHEMA
DIRECTEUR
d'URBANISME
du GRAND
ABIDJAN

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
LE PROJET DE DEVELOPPEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR
D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN (SDUGA)
RAPPORT FINAL



VOLUME II
SCHEMA DIRECTEUR D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN
ET AUTRES TRAVAUX DU PROJET

MARS 2015

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.

Japan Development Institute

International Development Center of Japan

Asia Air Survey Co., Ltd.

EI

JR

15-073

République de Côte d'Ivoire

Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
LE PROJET DE DEVELOPPEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR
D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN (SDUGA)
RAPPORT FINAL

VOLUME II
SCHEMA DIRECTEUR D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN
ET AUTRES TRAVAUX DU PROJET

MARS 2015

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.

Japan Development Institute

International Development Center of Japan

Asia Air Survey Co., Ltd.

Taux de Change

EUR 1,00 = FCFA 655,957 = USD 1,31 = JPY 139,42

Septembre 2014

Table des
Matières

VOLUME II SCHEMA DIRECTEUR D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN ET
AUTRES TRAVAUX DU PROJET

Abréviations vii

Introduction xv

**Partie 1 Situation Actuelle et Conditions Préalables au Schéma
Directeur d'Urbanisme**

1.0	Conditions Naturelles et Socio-économiques	1
1.1	Profil naturel et socio-économique	1
1.2	Occupation actuelle des sols.....	11
1.3	Institution de planification et de gestion de l'occupation des sols	17
1.4	Conditions Actuelles de Chaque Unité Urbaine	31
2.0	Conditions Environnementales pour le Schéma Directeur d'Urbanisme	67
2.1	Conditions Environnementales Actuelles	67
2.2	Cadre légal des considérations environnementales et sociales.....	77
3.0	Cartographie Topographique Numérique	101
3.1	Introduction	101
3.2	Procédure et méthodologie de la cartographie	104
3.3	Conclusion et recommandations	119

Partie 2 Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

1.0	Introduction	1
1.1	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030.....	1
1.2	Contexte.....	2
1.3	Documents de Planification Stratégique	4
1.4	Objectif du Plan Cadre de Développement Urbain du Grand Abidjan.....	5

Table des Matières

2.0	Cadre Socio-économique du Grand Abidjan.....	7
2.1	Introduction	7
2.2	Perspectives de développement du Grand Abidjan	8
2.3	Futur Cadre Socio-économique	12
3.0	Evaluation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000	29
3.1	Contexte	29
3.2	Evaluation du Schéma Directeur d'Urbanisme 2000	31
3.3	Les Composantes du Schéma Directeur d'Urbanisme 2000 à prendre en compte	38
3.4	Résumé de l'Analyse SWOT	45
3.5	Les Questions Clés.....	46
3.6	Conclusion et Recommandations	72
4.0	Développement Durable.....	75
4.1	Stratégie pour le Développement Durable	75
4.2	Contexte de la Planification	76
4.3	Résumé des Composantes Principales du Schéma d'Urbanisme 2000	78
4.4	Défis Actuels de la Planification.....	80
4.5	Possibilités de Croissance Durable	84
4.6	Principes d'Orientation.....	87
4.7	Bases de la Croissance	89
5.0	Vision et Objectifs.....	95
5.1	Vision	95
5.2	Buts.....	96
5.3	Objectifs de la Planification Stratégique	96
6.0	Stratégie d'Aménagement Spatial	99
6.1	Scénarios de Croissance Spatiale	99
6.2	EES pour Scénarios de Croissance Spatiale.....	119
6.3	Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030	131
6.4	Plan Cadre de l'Occupation des Sols	144
6.5	Aménagement des Unités Urbaines	146
6.6	UNITÉ 1 - Zone Urbaine Centrale (Adjamé, Attécoubé, Plateau).....	147

Table des
Matières

6.7	UNITÉ 2 - Zone Côtière Urbaine du Sud Est (Port-Bouët, Grand-Bassam).....	151
6.8	UNITÉ 3 - Zone Urbaine Nord (Abobo, Anyama).....	156
6.9	UNITÉ 4 – Zone Urbaine Est (Cocody, Bingerville).....	161
6.10	UNITÉ 5 – Zone Urbaine Ouest (Songon, Yopougon).....	167
6.11	UNITÉ 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam (Marcory, Koumassi, Treichville).....	171
6.12	UNITÉ 7 – Zone Spéciale (Port d'Abidjan).....	175
6.13	UNITÉ 8 – Grand Abidjan du Nord (Azaguié).....	177
6.14	UNITÉ 9 – Grand Abidjan de l'Est (Alépé, Bonoua).....	180
6.15	UNITÉ 10 – Grand Abidjan de l'Ouest (Dabou, Jacquerville).....	183
7.0	Politiques d'Occupation des Sols pour le Grand Abidjan.....	189
7.1	Politiques d'Occupation des Sols par Secteur.....	189
7.2	Politiques Relatives à l'Occupation des Sols et à la Croissance.....	190
7.3	Politiques Relatives à l'Etablissement.....	193
7.4	Politiques Relatives à l'Aménagement Urbain.....	195
7.5	Politiques Relatives au Transport Urbain.....	198
7.6	Politiques Relatives aux Infrastructures Sociales.....	202
7.7	Politiques Relatives au Commerce.....	204
7.8	Politiques Relatives à l'Industrie.....	206
7.9	Politiques Relatives à l'Urbanisme et l'Aménagement.....	208
7.10	Politiques Relatives aux Espaces Ouverts et Paysages.....	211
7.11	Politiques Relatives aux Services Publics.....	214
7.12	Politiques Relatives au Tourisme.....	219
7.13	Politiques Relatives à l'Environnement.....	222
7.14	Politiques Relatives au Développement Durable.....	225
8.0	Mise en œuvre.....	227
8.1	Contexte.....	227
8.2	Statut du SDUGA 2030.....	229
8.3	Processus de Mise en œuvre de la Planification Urbaine.....	231
8.4	Organismes d'Urbanisme.....	233
8.5	Mise en œuvre du Schéma Directeur.....	237
8.6	Programme de la Mise en œuvre.....	242
8.7	Suivi et Mise à Jour.....	246

Table des
 Matières

9.0	Recommandations.....	249
-----	----------------------	-----

Partie 3 Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE)

1.0	Introduction.....	1
1.1	Introduction.....	1
1.2	Les Zones d'Étude.....	1
1.3	Etendue du PDZE.....	2
1.4	Méthodologie.....	3
2.0	Zone d'Extension de Bonoua.....	7
2.1	État Actuel de la Commune de Bonoua.....	7
2.2	Analyse.....	19
2.3	Plan Directeur de la Zone de Planification Urbaine de Bonoua.....	26
3.0	Zone d'Extension d'Attinguié.....	43
3.1	État Actuel de la Zone d'Étude.....	43
3.2	Analyse.....	51
3.3	Plan Directeur de la Zone de Planification d'Attinguié.....	55
4.0	Recommandations.....	65

Partie 4 Autres Travaux du Projet

1.0	Coordination au Niveau des Parties Prenantes.....	1
1.1	Informations Générales.....	1
1.2	Coordination au niveau des parties prenantes majeures.....	1
1.3	Réunion des parties prenantes.....	9
2.0	Programme de Transfert de Connaissances Techniques.....	15
2.1	Atelier de Partage de Connaissances.....	15
2.2	Formation des Homologues au Japon.....	16
2.3	Atelier de Formation aux SIG et à la Base de Données du SDUGA.....	20
2.4	Atelier de Modélisation des Transports.....	28
3.0	Préparation de la Base de Données du SDUGA.....	33

Table des
Matières

3.1	Introduction	33
3.2	Approche et Méthodologie	33
3.3	Répertoire des Données de la Base de Données du SDUGA	37
3.4	Conclusion / Recommandations de Travaux Futurs.....	42

Annexes

A	Carte des Modes d'Occupation du Sol Actuelle pour le Projet de Développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (Échelle 1:100.000)
B	Carte des Modes d'Occupation du Sol Actuelle pour le Projet de Développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (Cartes Elargies)
C	Spécifications cartographiques et informations marginales approuvées par le MCLAU en date du 29 août 2013
D	Confirmation finale et adoption des cartes en output par le MCLAU en date du 4 septembre 2013
E	Obtention des résultats de la cartographie topographique
F	Liste des installations communautaires requises pour les unités urbaines
G	Agenda des Responsabilités liées à la Mise en œuvre
H	Grandes Lignes des Rencontres des Parties Prenantes

Abréviations

Français		anglais	
AA	Asie et Afrique	AA	Asia and Africa
ACD	Arrêté de Concession Définitive	ACD	Order of Final Concession
AERIA	Aéroport International Felix Houphouet Boigny d'Abidjan	AERIA	Felix Houphouet Boigny International Airport in Abidjan
AFD	Agence Française de Développement	AFD	French Agency for Development
AGEF	Agence de Gestion Foncière	AGEF	Land Management Agency
AGEPE	Agence d'Etudes et de Promotion de l'Emploi	AGEPE	Agency for Studies and Employment Promotion
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes	AGEROUTE	Road Management Agency
AGETU	Agence des Transports Urbains	AGETU	Urban Transport Agency
ANASUR	Agence Nationale de la Salubrité Urbaine	ANASUR	National Agency for Urban Sanitation
ANDE	Agence Nationale de l'Environnement	ANDE	National Environmental Agency
APU	Accord Préalable d'Urbanisme	APU	Preliminary Agreement for Urban Development
ATC	Système de Contrôle de la Circulation	ATC	Area Traffic Control
ATCI	Agence des Télécommunications de Côte d'Ivoire	ATCI	Telecommunications Agency of Cote d'Ivoire
AUA	Agence d'Urbanisme d'Abidjan	AUA	Agency of Urban Planning of Abidjan
AUPA	Agence d'Urbanisme et de Prospection d'Abidjan	AUPA	Agency of Urban Planning and Exploration in Abidjan
AUT	Agence d'Urbanisme et de Topographie	AUT	Agency of Urban Planning and Topography
AWI	Africa West Industries	AWI	Africa West Industries
BAD	Banque Africaine de Développement	AfDB	African Development Bank
BASD	Banque Asiatique de Développement	ADB	Asian Development Bank
BEIE	Bureau d'Etudes d'Impact Environnemental	BEIE	Office of Environmental Impact Assessment
BID	Banque Islamique de Développement	IDB	Islamic Development Bank
BM	Banque Mondiale	WB	World Bank
BNETD	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement	BNETD	National Bureau of Technical Studies and Development
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement	WADB	West African Development Bank
BOT	Bâtir Opérer Transférer	BOT	Build - Operate - Transfer
BRT	Transit Rapide par Bus	BRT	Bus Rapid Transit
CAD	Comité d'Aide au Développement	DAC	Development Assistance Committee
CAFOP	Centre d'Animation et de FORMation Pédagogique		(No Abbreviations)
CAS	Stratégie d'Aide-Pays	CAS	Country Assistance Strategy
CBC	Continental Beverage Company	CBC	Continental Beverage Company
CA	Centre d'Affaires	CBD	Central Business District
CCI	Chambre du Commerce et d'Industrie	CCI	Chamber of Commerce and Industry
CCM	Comité de Coordination Mixte	JCC	Joint Coordination Committee

Abréviations

Français		anglais	
CCT	Centre de Cartographie et de Télédétection	CCT	Centre of Cartography and Remote Sensing
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	ECOWAS	Economic Community of West African States
CEPICI	Centre de Promotion des Investissements en Côte d'Ivoire	CEPICI	Investment Promotion Centre in Cote d'Ivoire
CHR	Centre Hospitalier Régional	CHR	Regional Hospital
CHU	Centre Hospitalier Universitaire	CHU	University Hospital
CI	Côte d'Ivoire	CI	Côte d'Ivoire
CI	Déclaration d'Impact	IS	Impact Statement
CIAPOL	Centre Ivoirien Antipollution	CIAPOL	Ivorian Antipollution Centre
CIE	Déclaration d'Impact Environnemental	EIS	Environmental Impact Statement
CIPREM CI	Compagnie Ivoirienne de Production d'Eau Minérale en Côte d'Ivoire	CIPREM CI	Ivorian Production Company of Mineral Water in Côte d'Ivoire
CNOA	Conseil National de l'Ordre des Architectes	CNOA	National Council of the Order of Architects
CNRA	Centre National de Recherche Agronomique	CNRA	National Agricultural Research Centre
COS	Coefficient d'Occupation des Sols	FAR	Floor Area Ratio
CRRAE	Caisse de Retraite par Répartition Avec Epargne	CRRAE	Pension Fund for Distribution with Savings
CSDR	Centre de Santé de Référence	CSDR	Health Reference Centre
CSU	Centre de Santé Urbain	CSU	Urban Health Centre
CSUS	Centre de Santé Urbain Spécialisé	CSUS	Specialized Urban Health Centre
CU	Certificat d'Urbanisme	CU	Planning Certificate
DAA	District Autonome d'Abidjan	AAD	Abidjan Autonomous District
DAUDL	Département de l'Aménagement Urbain et du Développement Local, BNETD	DAUDL	Department of Urban Planning and Local Development, BNETD
DC	Direction des Cultes	DC	Directorate of Religious Affairs
DEM	Modèle Numérique de Terrain	DEM	Digital Elevation Model
DGAMP	Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires	DGAMP	Directorate General for Maritime and Port Affairs
DOE	Direction de l'Environnement	DOE	Department of Environment
DSP	Documents de Stratégie Pays	CSP	Country Strategy Papers
DTC	Direction de la Topographie et de la Cartographie, MCLAU	DTC	Directorate of Topographic Survey and Mapping, MCLAU
DVD	Vidéodisque Numérique	DVD	Digital Video Disc
EI	Examen Environnemental Initial	IEE	Initial Environmental Examination
EEMCI	Enquête Nationale sur l'Emploi Auprès des Ménages en Côte d'Ivoire	EEMCI	National Survey on Employment among households in Côte d'Ivoire
EES	Evaluation Environnementale Stratégique	SEA	Strategic Environmental Assessment
EESI	Evaluation Environnementale Stratégique Intégré	ISEA	Integrated Strategic Environmental Assessment

Abréviations

Français		anglais	
EEUT	Effluents d'Eaux Usées Traitées	TSE	Treated Sewage Effluent
EIE	Etude d'Impact Environnemental	EIA	Environmental Impact Assessment
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social	ESIA	Environmental and Social Impact Assessment
EIT	Etude Impact sur le Trafic	TIA/ TIS	Traffic Impact Assessment/ Traffic Impact Study
EP	Eaux Pluviales	EP	Rainwater
EPA	Etablissement Public à Caractère Administratif	EPA	Public Administrative Institution
EU	Eaux Usées	EU	Wastewater
EVP	Equivalent Vingt Pieds	TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture	FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FCFA	Francs de la Communauté Financière Africaine	FCFA	African Financial Community Franc
FED	Fonds Européen de Développement	EDF	European Development Fund
FEM	Fonds pour l'Environnement Mondial	GEF	Global Environment Facility
FHB	Félix Houphouët-Boigny	FHB	Félix Houphouët-Boigny
FMI	Fonds Monétaire International	IMF	International Monetary Fund
FSU	Formation Sanitaire Urbaine	FSU	Urban Health Formation
GCP	Point de Contrôle au Sol	GCP	Ground Control Point
GMT	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	TMG	Tokyo Metropolitan Government
GPS	Système de Positionnement Global	GPS	Global Positioning System
GSPM	Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires	GSPM	Group of Military Firefighters
HG	Hôpital Général	HG	General Hospital
HIS	Enquête Ménages Déplacements	HIS	Household Interview Survey
HKB	Henri Konan Bédié	HKB	Henri Konan Bédié
HT	Haute Tension	HT	High Tension
ICP	Indicateurs Clés de Performance	KPI	Key Performance Indicator
IDE	Investissements Directs Etrangers	FDI	Foreign Direct Investment
IGT	Institut de Géographie Tropicale	IGT	Institute of Tropical Geography
INS	Institut National de la Statistique	INS	National Statistic Office
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale	JICA	Japan International Cooperation Agency
JST	Mission d'Etude de la JICA	JST	JICA Study Team
JT	Jours de Travail Requis pour Examen	WD	Working Days Required for Review
K-Economie	Economie Basée sur le Savoir	K-Economy	Knowledge Economy
MCAPPME	Ministère du Commerce, de l'Artisanat et de la Promotion des PME	MCAPPME	Ministry of Commerce, Handicrafts and Promotion of SMCs
MCF	Ministère de la Culture et de la Francophonie	MCF	Ministry of Culture and Francophonie
MCLAU	Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de	MCLAU	Ministry of Construction, Housing, Sanitation and Urban Development

Abréviations

Français		anglais	
	l'Urbanisme		
MDP	Mécanisme pour un Développement Propre	CDM	Clean Development Mechanism
MEMEASFP	Ministère d'Etat, Ministère de l'Emploi, des Affaires Sociales et de la Formation Professionnelle	MEMEASFP	Ministry of State, Ministry of Labour, Social Affairs and Vocational Training
MEMIS	Ministère d'Etat, Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité	MEMIS	Ministry of State, Ministry of Interior and Security
MEMPD	Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement	MEMPD	Ministry of State, Ministry of Planning and Development
MENET	Ministère de l'Education Nationale et de l'Enseignement Technique	MENET	Ministry of National Education and Technical Education
MESRS	Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique	MESRS	Ministry of Higher Education and Scientific Research
MICE	Réunions, Incentives, Conférences / Conventions et Expositions / Evénements	MICE	Meetings, Incentives, Conferences/Conventions and Exhibitions/Events
MIE	Ministère des Infrastructures Economiques	MIE	Ministry of Economic Infrastructure
MIMI	Ministère de l'Industrie et des Mines	MIMI	Ministry of Industries and Mines
MINAGRA	Ministère de l'Agriculture et des Ressources Animales	MINAGRA	Ministry of Agriculture and Animal Resources
MINEF	Ministère des Eaux et Forêts	MINEF	Ministry of Water and Forestry
MINEME	Ministère d'Etat, Ministère de l'Environnement	MINEME	Ministry of State, Ministry of Environment
MINESUDD	Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable	MINESUDD	Ministry of Environment, Urban Safety and Sustainable Development
MJSL	Ministère de la Jeunesse, du Sport et des Loisirs	MJSL	Ministry of Youth, Sports and Recreation
MLIT	Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme	MLIT	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
MNPD	Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement	MNPD	Ministry of National Planning and Development
MOI	Ministère de l'Industries	MOI	Ministry of Industry
MOS	Modes d'Occupation des Sols	MOS	Land Use Patterns
MRT	Réseau Express Régional	MRT	Mass Rapid Transit
MSLS	Ministère de la Santé et de la Lutte Contre le SIDA	MSLS	Ministry of Health and the Fight against AIDS
MT	Ministère des Transports	MT	Ministry of Transport
MT	Ligne Electrique de Moyenne Tension	MV	Medium-Voltage Electricity Line
MTPCPT	Ministère des Travaux Publics, Construction, Postes et	MTPCPT	Ministry of Public Works, Construction, Post and Telecommunication

Abréviations

Français		anglais	
	Télécommunication		
MW	Mégawatt	MW	Megawatt
NASA	Administration Nationale de l'Aéronautique et de l'Espace	NASA	National Aeronautics and Space Administration
NW	Nord-Ouest	NW	Northwest
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économiques	OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OIC	Office Ivoirien des Chargeurs	OIC	Ivorian Shippers Office
OIPR	Office Ivoirien des Parcs et Réserves	OIPR	Ivorian Office of Parks and Reserves
ONAD	Office National de l'Assainissement et du Drainage	ONAD	National Sanitation and Drainage Agency
ONEP	Office National de l'Eau Potable	ONEP	National Office of Potable Water
ONG	Organisation Non Gouvernementale	NGO	Non-governmental Organization
ONPC	Office National de la Protection Civile	ONPC	National Office for Civil Protection
ONU	Organisation des Nations Unies	UN	United Nations
ONUCI	Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire	UNOCI	United Nations Operation in Côte d'Ivoire
ONU-DAES	Département des Affaires Economiques et Sociales, Organisation des Nations Unies	UN-DESA	Department of Economic and Social Affairs, United Nations
OPRC	Préparation, Lutte et Coopération en Matière de Pollution par les Hydrocarbures	OPRC	Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
OS	Occupation du Sol	LU	Land Use
PAA	Port Autonome d'Abidjan	AAP	Abidjan Autonomous Port
PAP	Périmètre d'Actions Prioritaires	PAP	Priority Actions Perimeters
PATA	Association de Voyage Asie-Pacifique	PATA	Pacific Asia Travel Association
PC	Permis de Construire	PC	Building Permit
PDCC	Projet de Développement des Communes Côtières	PDCC	Project of Coastal Commune Development
PDF	Portable Document Format	PDF	Portable Document Format
PDZE	Plan Directeur des Zones d'Extensions	MPEA	Master Plan of Extended Areas
PE	Permis Environnemental d'Exploitation	EP	Environmental Permit to Operate
PIB	Produit Intérieur Brut	GDP	Gross Domestic Product
PIB Régional	Produits Intérieurs Bruts Régionaux	GRDP	Gross Regional Domestic Product
PIDA	Programme de Développement des Infrastructures en Afrique	PIDA	Programme for Infrastructure Development in Africa
PL	Poids Lourds	HGV	Heavy Goods Vehicles
PME	Petites et Moyennes Entreprises	SME	Small and Medium Sized Enterprises
PND	Plan National de Développement	NDP	National Development Plan
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement	UNEP	United Nations Environment Program
POP	Polluants Organiques Persistants	POP	Persistent Organic Pollutants
PPP	Partenariat Public-Privé	PPP	Public-Private Partnership

Abréviations

Français		anglais	
PPTTE	Pays Pauvres Très Endettés	HIPC	Heavily Indebted Poor Countries
PPU	Programme Présidentiel d'Urgence	PPU	Presidential Emergency Program
PRI	Projet de Renaissance des Infrastructures	PRI	Infrastructure Renaissance Project
PUD	Plan d'Urbanisme Directeur	PUD	Urban Master Plan
PUD	Plan d'Urbanisme de détail	PUd	Detailed Urban Plan
PUIUR	Programme d'Urgence d'Infrastructures Urbaines	PUIUR	Emergency Program for Urban Infrastructure
PURSSAB	Programme d'Urgence pour le Rétablissement des Services Sociaux et Administratifs Essentiels	PURSSAB	Emergency Programme to Restore Basic Social and Administrative Services
RCI	République de Côte d'Ivoire	RCI	Republic of Cote d'Ivoire
RDC	République Démocratique du Congo	DRC	Democratic Republic of the Congo
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat	RGPH	General Census of Population and Housing
RISP	Programme d'Appui à l'Intégration Régionale pour l'Afrique de l'Ouest	RISP	Regional Integration Strategy Paper for West Africa
RNB	Revenu National Brut	GNI	Gross National Income
ROW	Emprise de Voie	ROW	Right of Way
Royaume Uni	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	UK	The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
RPU	Règlement Particulier d'Urbanisme	RPU	Special Planning Regulation
SD	Schéma Directeur	MP	Master Plan
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme	SDU	Urban Master Plan
SDUGA	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan	SDUGA	Urban Master Plan for Greater Abidjan
SHP	Shapefile	SHP	Shapefile
SIACA	Société Ivoirio-Allemande de Conserve d'Ananas	SIACA	Company Ivorian Pineapple and Canned Food (New SIACA)
SICOGI	Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière	SICOGI	Ivorian Company of Construction and Real Estate Management
SIG	Système d'Information Géographique	GIS	Geographic Information System
SIIC	Service d'Inspection des Installations Classées	SIIC	Service Classified Installations Inspectorate
SITARAIL	Société Internationale de Transport Africain par Rail	SITARAIL	International Company of African Rail Transport
SOCABO	Société Coopérative Agricole de Bonoua	SOCABO	Agricultural Cooperative Society Bonoua
SODECI	Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire	SODECI	Water Distribution Company of Cote d'Ivoire
SODEFOR	Société pour le Développement des Forêts	SODEFOR	Association for the Development of Forests
SOTRA	Société des Transports Abidjanais	SOTRA	Abidjan Transport Company
SP	Sous-Préfecture	SP	Sub-Prefecture

Abréviations

Français		anglais	
SRTM	Mission de Topographie Radar Shuttle	SRTM	Shuttle Radar Topography Mission
SSAUGA	Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan	GAUDSS	Greater Abidjan Urban Development Spatial Strategy
STB	Société de Transport de Bonoua	STB	Transport Association of Bonoua
STEP	Station d'Épuration des Eaux Usées	STP	Sewage Treatment Plant
STI	Systèmes de Transport Intelligents	ITS	Intelligent Transportation Systems
SW	Sud-Ouest	SW	Southwest
SWOT	Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces	SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
TAZ	Zones d'Analyse du Trafic	TAZ	Traffic Analysis Zone
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen	AAGR	Average Annual Growth Rate
TDR	Termes de Référence	TOR	Terms of Reference
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication	ICT	Information and Communications Technology
TOD	Développement Orienté sur le Transit	TOD	Transit-Oriented Development
UE	Union Européenne	EU	European Union
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine	UEMOA/WA EMU	West African Economic and Monetary Union
UTM	Transverse Universelle de Mercator	UTM	Universal Transverse Mercator
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
US/USA	États-Unis d'Amérique	US/USA	United States of America
USAID	Agence des États-Unis pour le Développement International	USAID	United States Agency for International Development
US\$/USD	Dollar US	US\$/USD	United States Dollar
UU	Unité Urbaine	UU	Urban Unit
UVICOCI	Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire	UVICOCI	Union of Cities and Communes in Côte d'Ivoire
VITIB	Village des Technologies de l'Information et de la Biotechnologie	VITIB	Village of Information Technology and Biotechnology
VOM	Véhicules à Occupation Multiple	HOV	High-Occupancy Vehicle
VRD	Voiries et Réseaux Divers	VRD	Roads and Utility Networks
WGS	Système Géodésique Mondial	WGS	World Geodetic System

0.0 Introduction

0.1 Contexte

Après son indépendance en 1960, la République de Côte d'Ivoire (ci-après dénommée la Côte d'Ivoire) a enregistré une croissance économique annuelle de 8%, qui a été appelée le « miracle ivoirien », grâce au soutien d'Abidjan qui s'est développée comme centre politique et économique de la Côte d'Ivoire. Toutefois, à partir de la fin des années 1990, Abidjan n'a pas été capable de maîtriser la population, les investissements et les fonctions d'une capitale en raison de la crise politique et socio-militaire qui a aggravé les problèmes spécifiques auxquels sont confrontées les grandes villes modernes, tels que l'utilisation désordonnée des sols, le manque d'infrastructures de base et l'insuffisance d'investissement public. A l'heure actuelle, Abidjan a engendré des obstacles à la reconstruction de la Côte d'Ivoire et la stabilité de la région.

Le plan de la ville moderne d'Abidjan a une longue histoire. Entre 1928 et jusqu'à juste avant l'indépendance, quatre plans urbains ont été formulés au fur et à mesure de la croissance de la ville. Dans les années 2000, toutefois, sa population a pratiquement doublé. En résultat, le groupe des populations urbaines défavorisées a connu une augmentation considérable et la zone urbaine s'est agrandie de manière désorganisée (de 500 km² à 750 km²). Le dernier plan de développement urbain (formulé en 1994 et approuvé en 2000, pour l'année cible de 2015) fait face à d'énormes difficultés dans le développement d'un milieu urbain de la ville conforme au plan établi.

Après les élections de 2010, le gouvernement Ouattara est venu au pouvoir et s'est attelé à la reconstruction du pays conformément au Plan National de Développement (PND). Il est nécessaire, pour le futur développement de la Côte d'Ivoire, d'analyser et d'évaluer le plan de développement urbain formulé en 2000 et d'en tirer les leçons afin de résoudre les problèmes relevés. Il est également indispensable de formuler de toute urgence un plan de développement urbain convenant aux conditions actuelles et de mener une étude de faisabilité dans les plus brefs délais.

0.2 Objectifs du Projet

Le présent projet a pour objectif de formuler, pour la Zone du Grand Abidjan, un plan de développement urbain durable et conforme au Plan National de Développement. Ces objectifs peuvent être atteints par:

- (1) L'analyse et l'évaluation du Schéma directeur approuvé en 2000,
- (2) La formulation d'une nouvelle édition, le Schéma Directeur d'Urbanisme pour le Grand Abidjan (SDUGA), dont le Schéma Directeur des Transports Urbains, avec pour date limite l'année 2030,

- (3) L'identification de projets de haute priorité dans le secteur du transport,
- (4) La préparation de cartes topographiques pour fournir les informations géographiques de base nécessaires pour le Schéma Directeur d'Urbanisme et le Schéma Directeur des Transports Urbains pour le Grand Abidjan,
- (5) Renforcement des capacités des homologues au travers du Projet.

L'année cible pour les plans directeurs est 2030 et les échelons de planification intermédiaires sont fixés à 2020 et 2025. L'année cible pour les Plan d'Urbanisme de détail de la zone étendue a été fixée à 2025, comme décidé avec le MCLAU et approuvé par le JCC (Comité Conjoint de Coordination).

0.3 Étendue des Travaux et Programme de Mise en Œuvre du Projet

L'étendue des travaux est généralement conforme au Procès-verbal des Discussions (PV/D) signé par la JICA et le Ministère de la Construction, de l'Assainissement et de l'Urbanisme de la Côte d'Ivoire (MCLAU) en octobre 2012. Les éléments principaux compris dans l'étendue des travaux, ainsi que leur mise en œuvre sont listés dans le tableau suivant :

Etendue des Travaux et Aperçu du Programme du Projet

Phase	Activité
Phase 1 (Mars 2013 ~ Décembre-2013)	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation et discussion du rapport initial (avril 2013) • Analyse et évaluation du Schéma Directeur de 2000 • Cartographie topographique de données numériques pour la planification urbaine • Analyse des conditions actuelles • Les enquêtes liées au secteur du Transport Urbain • Formulation du Schéma Directeur de développement urbain du Grand Abidjan <ul style="list-style-type: none"> Analyse et identification des problèmes Définition du cadre socio-économique Définition de la Vision de développement Formulation du Plan d'Occupation du sol (Plans Urbains de Détails exclus) • Formulation du Schéma Directeur du Transports Urbains <ul style="list-style-type: none"> Définir les Orientations du Développement du Transport du Grand Abidjan pour l'élaboration du Schéma Directeur des Transports Urbains • 1^{ère} Réunion des Parties Prenantes (octobre 2013)
	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation et discussion du rapport d'avancement (décembre 2013)
Phase 2 (Décembre 2013 ~ Juin 2014)	<ul style="list-style-type: none"> • Compilation de tous les résultats de l'étude à ce jour • Formulation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan <ul style="list-style-type: none"> Formulation du plan cadre de l'utilisation des sols Formulation du schéma directeur des zones d'extension • Formulation du Schéma Directeur du Transports Urbains <ul style="list-style-type: none"> Modélisation du Transport et prévision de la demande future Structure des transports stratégiques Formulation du « Schéma Directeur pour le Secteur du Transport Urbain » Planification de la mise en œuvre

Phase	Activité
	Sélection (finale) des projets d'étude de faisabilité <ul style="list-style-type: none"> • Formation au Japon (Formation des homologues) (1) (janvier 2014)
	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation et discussion du rapport intermédiaire (juin 2014) • 2^{ème} Réunion des Parties Prenantes (juin 2014)
Phase 3 (Juin 2014 ~ Mars 2015)	<ul style="list-style-type: none"> • *Elaboration et modification des projets du schéma directeur et des projets prioritaires dans le secteur du transport • 2^{ème} Formation au Japon (2) (juillet 2014) • Préparation du projet de Rapport Final et Rapport Final
	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation et discussion de l'ébauche du rapport final (octobre 2014)
	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation du rapport final (mars 2015)

0.4 Zone d'Étude et Zone de Planification du Grand Abidjan

La « zone d'étude » pour le présent projet est la Zone du Grand Abidjan qui comprend des unités administratives comme le District Autonome d'Abidjan (Commune Spéciale d'Abidjan n°13) et 6 communes environnantes, soit un total de 19 communes et sous-préfectures non-urbanisées comme indiqué dans le tableau suivant (superficie totale : 431 063 ha).

Au sein de la zone d'étude du Grand Abidjan, la « zone de planification » est définie comme la zone délimitée par des caractéristiques géographiques comme les rivières, les montagnes et les routes qui sont considérées comme les limites les plus probables de la zone de planification d'urbanisme. Cette zone de planification est représentée par la ligne pointillée rouge sur la Figure ci-dessous (superficie totale : 349 202 ha).

Noms des communes dans la Zone de l'Étude

District Autonome d'Abidjan (DAA)	10 communes centrales	Abidjan Nord	II. Quartiers de la zone périphérique	Abobo Attecoube Yopougon
			I. Quartiers centraux existants	Adjame Plateau Cocody
		Abidjan Sud		Koumassi Marcory Treichville
			II. Quartiers de la zone périphérique	Port-Bouet
	3 communes intégrées dans le DAA après 2001	III. Nouveaux quartiers	Bingerville Anyama Songon	
6 communes environnantes	IV. Quartiers dans les 6 communes environnantes	Alepe Dabou Jacquville Bonoua Grand-Bassam Azaguie		
Zones intervenant parmi les 6 communes environnantes	V. Zone non urbanisée	* Pas de ville spécifique considérée à présent.		



Source: Mission d'Etude de la JICA

Zone d'Etude et Zone de Planification du Projet

0.5 Organisation de la Mise en Œuvre du Projet

Le projet est mis en œuvre sous la responsabilité de MCLAU et suivant la structure indiquée dans le tableau et la figure ci-dessous.

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)
Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme
(MCLAU)

Projet de Développement du Schéma Directeur
d'Urbanisme du Grand Abidjan en République
de Côte d'Ivoire (SDUGA)

Rapport Final

mars 2015

Volume II

Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand
Abidjan et Autres Travaux du Projet

Partie 1

Situation Actuelle et Conditions Préalables au
Schéma Directeur d'Urbanisme

Table des
matières

1.0	Conditions Naturelles et Socio-économiques	1
1.1	Profil naturel et socio-économique	1
1.2	Occupation actuelle des sols.....	11
1.3	Institution de planification et de gestion de l'occupation des sols	17
1.4	Conditions Actuelles de Chaque Unité Urbaine	31
2.0	Conditions Environnementales pour le Schéma Directeur d'Urbanisme	67
2.1	Conditions Environnementales Actuelles	67
2.2	Cadre légal des considérations environnementales et sociales.....	77
3.0	Cartographie Topographique Numérique	101
3.1	Introduction	101
3.2	Procédure et méthodologie de la cartographie	104
3.3	Conclusion et recommandations	119

Table des
figures

Figure 1.1	Végétation de la Côte d'Ivoire.....	1
Figure 1.2	Taux Actuel du Produit Intérieur Brut de la Côte d'Ivoire.....	4
Figure 1.3	Changement de secteur confondu du PIB de la Côte d'Ivoire.....	4
Figure 1.4	Marché d'Exportation de la Côte d'Ivoire, 2011.....	6
Figure 1.5	les Origines des Importations de la Côte d'Ivoire, 2011.....	6
Figure 1.6	proportion relative des terre cultivables en Côte d'Ivoire.....	8
Figure 1.7	Proportion relative des terres arables en Côte d'Ivoire.....	9
Figure 1.8	Ratio du commerce au PIB de la Côte d'Ivoire et ses voisins.....	10
Figure 1.9	Les cargaisons de conteneurs manutentionnés dans les ports africains majeurs: 2005/2006.....	11
Figure 1.10	Carte d'occupation actuelle des sols.....	15
Figure 1.11	PUD de Port-Bouët.....	37
Figure 1.12	Grand-Bassam, site du patrimoine mondial de l'UNESCO.....	38
Figure 1.13	Plan d'implantation proposé pour l'Aérocité.....	40
Figure 1.14	Plan d'implantation de l'expansion du port d'Abidjan.....	58
Figure 2.1	Emplacement de Quelques Puits à Abidjan.....	69
Figure 2.2	Carte de localisation de la ville historique de Grand-Bassam.....	72
Figure 2.3	Grand-Bassam : Ville Historique et Zone Proposée pour Inscription à l'UNESCO.....	73
Figure 2.4	Carte de localisation de la ville de Grand-Bassam comme site Ramsar.....	73
Figure 2.5	Procédure d'EIES en Côte d'Ivoire.....	83
Figure 2.6	Procédure d'EES en Côte d'Ivoire.....	88
Figure 2.7	Organigramme structurel de l'ANDE.....	92
Figure 2.8	Carte de localisation des Parcs nationaux et Réserves naturelles gérés par l'OIPR.....	96
Figure 2.9	Carte des Forêts Classées et du Parc National de Banco.....	99
Figure 2.10	Forêts Classées, Parc National, et Utilisation Actuelle du Territoire.....	100
Figure 3.1	Cartographie de la zone totale d'étude.....	102
Figure 3.2	Index de quadrillage des cartes topographiques.....	104
Figure 3.3	Déroulement global des opérations de cartographie topographique.....	106
Figure 3.4	Index de quadrillage des cartes topographiques au 1/5 000e.....	107
Figure 3.5	Zones de couverture des cartes topographiques à l'échelle 1/50.000e.....	109

Table des
figures

Figure 3.6	Limites des images satellitaires et dates d'observation	111
Figure 3.7	Exemple d'informations marginales définitives	113
Figure 3.8	Les emplacements GCP	114

Table des
tableaux

Tableau 1.1	Les six plus grandes villes en Afrique et leur primauté urbaine.....	3
Tableau 1.2	L'Emploi par secteur en Côte d'Ivoire: 2012.....	5
Tableau 1.3	Principales exportations de la Côte d'Ivoire: Moyenne annuelle 2010-2013	7
Tableau 1.4	Principales importations de la Côte d'Ivoire: Moyenne annuelle 2010-2013	7
Tableau 1.5	Les échanges commerciaux entre la Cote d'Ivoire et les pays voisins: la moyenne en 2010-2011	10
Tableau 1.6	Volume de vrac et de cargaisons générales manutentionnés au port d'Abidjan: 2010-2012	11
Tableau 1.7	Catégories d'occupation des sols.....	14
Tableau 1.8	Méthode d'identification des catégories d'occupation des sols	15
Tableau 1.9	Superficies de terrain par catégorie d'occupation des sols	16
Tableau 1.10	Changement dans l'occupation des sols	17
Tableau 1.11	Liste des lois, décrets et arrêtés relatifs au plan d'urbanisme	18
Tableau 1.12	Articles d'urbanismes spécifiés dans la loi No 62-253.....	20
Tableau 1.13	Fonctions et tâches des organisations administratives en matière d'urbanisme	22
Tableau 1.14	Population des Communes et des Sous-Préfectures	32
Tableau 1.15	Occupation des sols pour l'Unité 1	33
Tableau 1.16	Principaux projets stratégiques	34
Tableau 1.17	Occupation des sols pour l'Unité 2	36
Tableau 1.18	Principaux projets stratégiques	39
Tableau 1.19	Occupation des sols pour l'Unité 3	42
Tableau 1.20	Principaux projets stratégiques	44
Tableau 1.21	Occupation des sols pour l'Unité 4	46
Tableau 1.22	Principaux projets stratégiques	48
Tableau 1.23	Occupation des sols pour l'Unité 5	50
Tableau 1.24	Principaux projets stratégiques	52
Tableau 1.25	Occupation des sols pour l'Unité 6	54
Tableau 1.26	Principaux projets stratégiques	56
Tableau 1.27	Principaux projets stratégiques	59
Tableau 1.28	Occupation des sols pour l'Unité 8	60
Tableau 1.29	Occupation des sols pour l'Unité 9	62
Tableau 1.30	Occupation des sols pour l'Unité 10	64

Table des tableaux

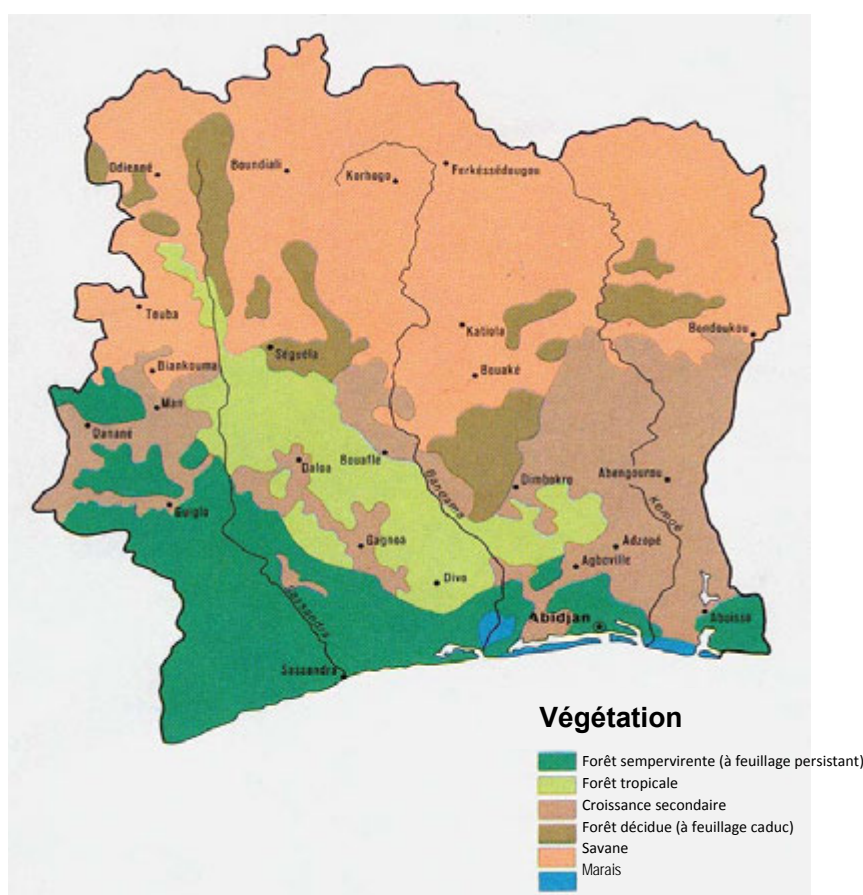
Tableau 2.1	Catastrophes climatiques et géologiques dans le Grand Abidjan (1996–2010)	70
Tableau 2.2	Habitations sensibles d'Abidjan en 2010	71
Tableau 2.3	les considérations sociales et environnementales dans la constitution	77
Tableau 2.4	Lois majeures et réglementations pertinentes applicables aux considérations environnementales et sociales	79
Tableau 2.5	Contenu du décret No. 96-766	81
Tableau 2.6	Activités spécifiques requérant une EIES.....	82
Tableau 2.7	Contenus préconisés du CIE.....	84
Tableau 2.8	Différences entre le système EES de la Côte d'Ivoire et les directives de la JICA.....	86
Tableau 2.9	Les activités typiques nécessitant une EES et les cas exceptionnels	86
Tableau 2.10	Contenu préconisé de l'EES.....	87
Tableau 2.11	Conventions et accords internationaux	88
Tableau 2.12	Fonctions du MINESUDD.....	91
Tableau 2.13	Liste des parcs nationaux.....	95
Tableau 2.14	Liste des réserves naturelles.....	96
Tableau 2.15	Liste des Forêts Classées	98
Tableau 3.1	Comparaison des caractéristiques des tâches et des zones.....	102
Tableau 3.2	Ensemble de données à l'échelle 1/5 000e.....	108
Tableau 3.3	Ensemble de données à l'échelle 1/50 000e.....	110
Tableau 3.4	Un exemple d'éléments relatifs aux routes.....	113
Tableau 3.5	Précision des GCP par analyse des mesures repères	115
Tableau 3.6	Ecart géométriques dans les images satellitaires ortho-rectifiées.....	116
Tableau 3.7	Éléments des données acquis grâce à l'enquête finale sur le terrain	117
Tableau 3.8	Exemple de fiche de contrôle qualité.....	118

1.0 Conditions Naturelles et Socio-économiques

1.1 Profil naturel et socio-économique

1.1.1 La géographie

La Côte d'Ivoire a une superficie de 322 462 km². Elle a une ligne côtière est-ouest de 515 km avec de nombreuses lagunes, surtout dans sa partie Est. Abidjan a toujours été une ville portuaire bordée par l'une des lagunes. Le pays est entouré par le Ghana, le Burkina Faso, le Mali, la Guinée et le Libéria. La distance par la route d'Abidjan est de 560 km d'Accra au Ghana, 1114 km de Ouagadougou au Burkina Faso, 1113 km de Bamako au Mali, 1589 km de Conakry en Guinée et 993 km de Monrovia au Libéria.



Source: Université du Texas (FAO)

Figure 1.1 Végétation de la Côte d'Ivoire

Les terres sont essentiellement plates à l'échelle nationale. La végétation varie des forêts tropicales dans le sud à la savane au nord. Avec beaucoup de précipitation, la partie sud est caractérisée par l'agriculture d'exportation tropicale, la production alimentaire et forestière, tandis que les cultures de terres arides telles que le coton et la noix de cajou, ainsi que l'élevage sont les principales activités de production dans la partie nord. Il y a quatre grands fleuves, du nord au sud, comprenant les fleuves Comoé, Bandama, Cavally et Sassandra. Le fleuve Comoé se jette dans la mer au niveau de Grand-Bassam, comme indiqué sur la Figure 1.1 de la page précédente.

Les terres nationales comprennent les terres agricoles représentant environ 20%, les prairies et pâturages permanents qui sont d'environ 40%, et les terres forestières d'environ 33%. La Côte d'Ivoire avait autrefois la plus grande superficie forestière parmi les pays d'Afrique occidentale, mais cette forêt estimée à environ 12,2 millions d'hectares a rapidement diminué pour atteindre 9,5 millions d'hectares au cours de la période 1990-2000, selon le rapport de la FAO.

1.1.2 La Population

La population nationale est de 22,671 millions en 2014 d'après le recensement de la même année. Son taux de croissance moyenne a été de 2,6% par an pendant la période 1998-2014 entre les deux recensements. Par le passé, la croissance de la population a été très rapide à 4,2% par an au cours de la période de 30 ans allant de 1955 à 1985. À l'heure actuelle, le taux de croissance connaît une constante baisse et est d'environ 2,6%, ce qui est juste supérieur au taux de croissance moyen en Afrique estimé à 2,3% au cours de la période 2000-2010.

Une augmentation rapide de la population dans le passé a été causée par un flux de migration en provenance des pays voisins. Environ une moitié des migrants ont été absorbés par l'agriculture et l'autre moitié par le secteur informel urbain particulièrement à Abidjan (Organisation internationale des migrations, les migrations en Côte d'Ivoire: Profil National 2009). Depuis le début des années 1990 jusque récemment, cependant, la rapide immigration a ralenti en raison de la fluctuation de l'économie nationale et la baisse du revenu différentiel entre la Côte d'Ivoire et ses pays voisins. Les administrations publiques pouvaient accueillir l'immigration sans contrainte pendant la période allant des années 1960 aux années 1980. Toutefois, le Programme présidentiel d'urgence lancé en Avril 2011 prévoit une surveillance de l'immigration par l'administration actuelle conformément au cadre de la politique d'immigration de la CEDEAO.

Selon le recensement de 2014, la population urbaine en Côte d'Ivoire s'avère représenter 50% de la population totale, contre 28% en 1970 et 46% en 1998. Au cours de la période 1965-1970 à 2005-2010, le taux de croissance annuel de la population urbaine est estimé avoir diminué fortement, passant de 7,2% à 3,6% en Côte d'Ivoire, tandis qu'en Afrique subsaharienne, il a diminué de 4,8% à 3,7%. Ainsi, la vitesse de l'urbanisation a ralenti en Côte d'Ivoire et cette tendance semble être encore plus évidente par rapport à l'Afrique sub-saharienne.

Malgré la décélération de la croissance de la population urbaine, Abidjan est de loin la plus grande ville de Côte d'Ivoire. Selon le recensement de 2014, Abidjan possède 4 707 000 personnes, soit 42% de la population totale urbaine en Côte d'Ivoire. Elle est suivie par Bouaké avec 540 000 personnes, Daloa avec 260 000 personnes, Korhogo avec 240 000 personnes, Yamoussoukro avec 200 000 personnes, et San Pedro avec 170 000 personnes.

La primauté urbaine de Côte d'Ivoire en termes de pourcentage de la population dans la plus grande ville en ce qui concerne la population nationale a également augmenté pour atteindre l'une des plus élevées parmi les six plus grandes villes d'Afrique (voir le Tableau 1.1).

Tableau 1.1 Les six plus grandes villes en Afrique et leur primauté urbaine

Pays	Ville	Primauté Urbaine (%)				Population en 2010 (en milliers de personnes)
		1980	1990	2000	2010	
Egypte	Caire	16,3	15,9	15,0	13,6	11.031
Nigéria	Lagos	3,4	4,9	5,6	6,8	10.788
RDC	Kinshasa	7,6	9,7	10,9	12,8	8.415
Angola	Luanda	12,6	15,2	18,6	25,1	4.749
Soudan	Khartoum	15,4	23,1	25,4	26,9	4.516
Cote d'Ivoire	Abidjan	16,3	16,8	18,3	21,0 (20.8)	4.151 (4.707)

Source: Nations Unies, Mission d'étude de la JICA, Perspectives de l'urbanisation mondiale , Révision de 2011 , Division de la population des Nations unies , ONU-DAES

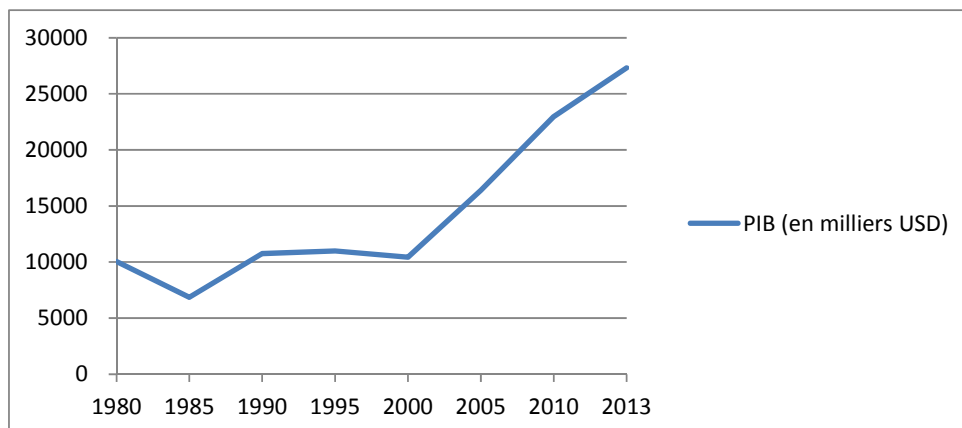
Note : () indique le résultat du recensement de 2014.

1.1.3 Economie Nationale

(1) Production

Selon les données de la Banque Mondiale, le PIB national s'élève à 24.680 millions de dollars US et le RNB par habitant s'élève à 1.220 dollars US en 2012 (méthode de l'Atlas et basé sur le PPP). Le RNB par habitant est comparable à la moyenne de l'Afrique Sub-saharienne qui est de 1.345 dollars US pour la même année.

Malgré les fluctuations liées aux conflits socio-militaires connues dans le passé, l'économie nationale a continué de connaître une croissance à long terme, mesurée en dollars américains aux prix courants, comme le montre la Figure 1.2. Dans les années 2000, l'économie nationale a apparemment commencé à croître régulièrement. La croissance a chuté en 2011 en grande partie en raison du conflit socio-militaire. Dès le fonctionnement effectif de l'administration actuelle, la croissance s'est accélérée principalement à la reprise des IDE, les investissements publics, la production de pétrole ainsi que la réforme institutionnelle de la filière cacao.



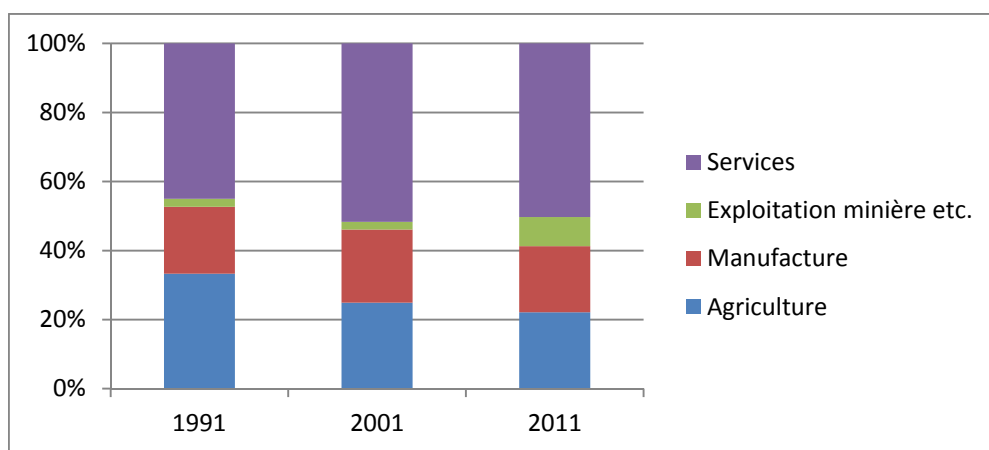
Source: FMI

Note: le PIB 2013 est une estimation du FMI

Figure 1.2 Taux Actuel du Produit Intérieur Brut de la Côte d'Ivoire

Selon les données de la Banque mondiale, la répartition sectorielle du PIB a évolué comme suit:

La plus grande source de PIB repose sur l'agriculture, l'industrie manufacturière et l'exploitation minière comme le montre la Figure 1.3. Le secteur le plus dynamique est l'exploitation minière, celle du pétrole en particulier. La proportion des services n'a cessé d'augmenter. La Côte d'Ivoire se classe septième dans le PIB des services par habitant parmi les pays de l'Afrique subsaharienne, après l'Afrique du Sud, la Namibie, l'Angola, le Cap-Vert. Ce sont tous des pays dont le PIB est basé sur l'exploitation minière ou le commerce.



Source: Banque Mondiale

Figure 1.3 Changement de secteur confondu du PIB de la Cote d'Ivoire

(2) L'Emploi

L'Emploi-mix est tout à fait différent du PIB-mix. Les secteurs primaires, secondaires et tertiaires absorbent respectivement 48%, 7% et 45%, de l'emploi total soit 9.492.000 personnes en 2012, selon les statistiques de l'INS indiquées dans le Tableau 1.2.

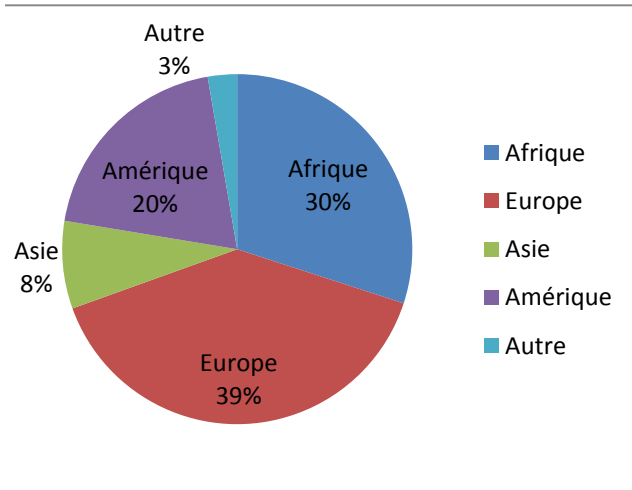
Tableau 1.2 L'Emploi par secteur en Côte d'Ivoire: 2012

	Emploi (personnes)	%
Agriculture	4 337 760	45,7
Sylviculture	114 162	1,2
Élevage, chasse et pêche	79 961	0,8
L'agro-industrie	53 208	0,6
industrie manufacturière	154 778	1,6
Construction	151 213	1,6
Autres industries	281 400	3,0
Vente de détail	1 953 090	20,6
Vente de gros	256 814	2,7
Réparation	172 800	1,8
Hôtels et restaurants	200 583	2,1
Transport et communications	351 721	3,7
Services ménagers	677 793	7,1
Autres services	706 867	7,4
Total	9 492 150	100,0

Source : AGEPE, à partir des données de l'EEMCI 2012

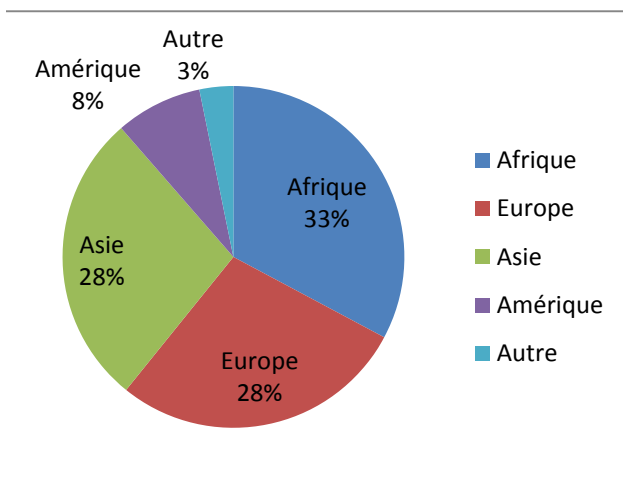
(3) Commerce

La Côte d'Ivoire a exporté 9.046 millions de dollars et en a importé 5.664 millions de dollars US en 2012. Pendant la période entre 2010 et 2012, elle a exporté 10.126 millions de dollars et en a importé 6.744 millions de dollars US par an en moyenne. La Côte d'Ivoire a des échanges commerciaux avec de nombreuses régions dans le monde. Elle traite non seulement avec l'Europe, qui est un partenaire commercial majeur pour l'Afrique, mais aussi avec d'autres pays d'Afrique. Les Figure 1.4 et Figure 1.5 montrent les destinations des exportations et les origines des importations sur le marché mondial.



Source: Centre du Commerce International

Figure 1.4 Marché d'Exportation de la Côte d'Ivoire, 2011



Source: Centre du Commerce International

Figure 1.5 les Origines des Importations de la Côte d'Ivoire, 2011

Le Tableau 1.3 et le Tableau 1.4 montrent les principaux produits d'exportation et d'importation. Les combustibles et le cacao sont remarquablement les grands produits d'exportation. Une grande partie du pétrole brut est importé du Nigeria et exporté principalement vers le Nigeria après être raffiné à Abidjan. La Côte d'Ivoire est le premier exportateur de cacao sur le marché mondial, avec une part constante d'environ 10% dans la dernière décennie, en dépit de l'instabilité socio-économique.

Tableau 1.3 Principales exportations de la Côte d'Ivoire: Moyenne annuelle 2010-2013

groupes de produits	Montant 000 US\$	% en Exportation Totale	Les 3 premières destinations
Combustibles	4.119	40,7	Nigéria, Allemagne et Canada
Cacao	4.085	40,0	Pays-Bas, USA et France
Hévéa, etc.	918	9,1	Afrique du Sud, Allemagne et Malaisie
Fruits, noix, etc.	511	5,0	Inde, Vietnam et France
Bois, produits du bois, etc.	236	2,3	Italie, Inde et Sénégal

Source: Centre International du Commerce

Tableau 1.4 Principales importations de la Côte d'Ivoire: Moyenne annuelle 2010-2013

Groupes de produits	Montant 000 US\$	% en Importation Totale	Les 3 premières origines
Combustibles	4.071	20,1	Nigéria, Colombie et Guinée Equatoriale
Céréales	2.093	10,3	Thaïlande, France et Vietnam
Machinerie	1.782	8,8	France, Chine et Allemagne
équipements électriques et électroniques	1.112	5,3	Chine, France, Royaume Uni
Véhicules	1.076	5,3	Japon, France et Allemagne

Source: Centre International du Commerce

La Côte d'Ivoire est actuellement le deuxième plus grand producteur de noix de cajou dans le monde, après une expansion rapide de la production dans les trois dernières décennies. Cette exportation se fait à une échelle mondiale. Le café demeure toujours le produit principal, mais sa production a stagné. L'huile de palme et le caoutchouc font partie des principaux produits, mais ceux-ci sont principalement exportés sur le marché régional en Afrique. La Côte d'Ivoire est le premier producteur de fruits de mer en conserve en Afrique. La production et l'exportation dans ce domaine sont également en pleine expansion. Les principaux produits importés sont les céréales, le riz en provenance des pays d'Asie du Sud, en particulier, et des produits manufacturés, y compris les machines, les produits électriques et les véhicules.

(4) L'Investissement

Les investissements directs étrangers (IDE) dans les flux n'ont cessé de croître sur le long terme. Le montant annuel de l'IDE a augmenté de 49,5 millions de dollars US aux prix courants dans les années 1980, 189 millions de dollars US dans les années 1990. Et de 318 millions de dollars US dans les années 2000, selon l'indice Mundi.¹

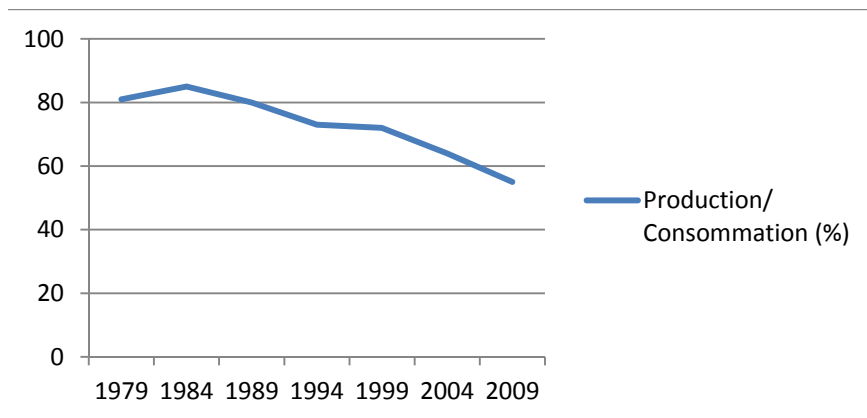
Sur cette tendance, les investissements ont connu une croissance après un relâchement en 2011; 377 millions en 2009, 339 millions en 2010, 286 millions en 2011 et 478 millions en 2012.

¹ <http://www.indexmundi.com/facts/c%C3%B4te-d'ivoire/foreign-direct-investment>

Selon le Centre de promotion des investissements de Côte d'Ivoire (CEPICI), la composition des investissements étrangers et nationaux est d'environ 50 à 50 en 2011. En 2011, les principales sources d'investissements étrangers sont le Liban, la Suisse, Singapour et la France. En 2012, la Chine et l'Inde se sont ajoutées à la liste des grands investisseurs. Les domaines d'investissement importants sont l'agro-industrie, le pétrole et le gaz, la pêche, le transport, l'hôtellerie et le tourisme et les produits chimiques en 2011. En 2012, les investissements dans le pétrole et le gaz ont été accélérés. D'autres domaines émergents incluent l'exploitation minière, la construction, l'énergie et les télécommunications.

(5) La production alimentaire

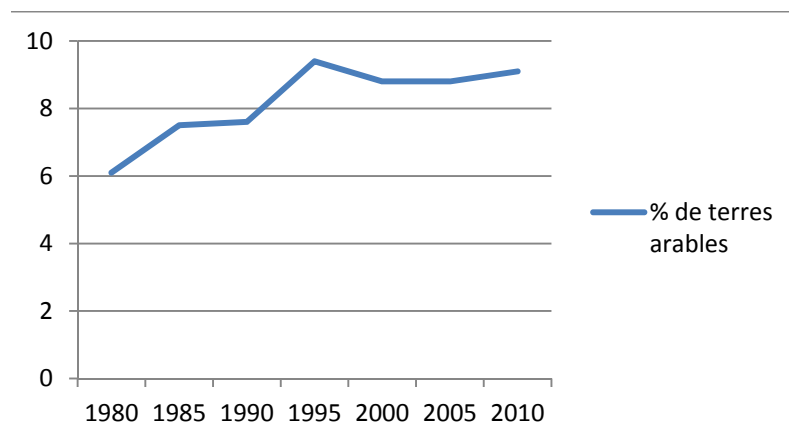
Il est largement reconnu que la Côte d'Ivoire est un pays qui présente un déficit alimentaire tout en présentant une suffisance alimentaire globale estimée à environ 70%. La Figure 1.6 présente la production, l'importation et la consommation alimentaire des céréales qui sont l'un des plus grands groupes de cultures dans la production et l'importation. Il est clair que la consommation de céréales a été de plus en plus dépendante de l'importation. L'importation n'a cessé d'augmenter depuis le début des années 1980 et a dépassé la production nationale depuis 2004. La pénurie chronique et l'intensification des denrées alimentaires mêlées parfois aux hausses des prix des denrées sont dans la plupart des cas des justificatifs de l'instabilité sociale potentielle connue par le passé.



Source: FAO

Figure 1.6 proportion relative des terre cultivables en Côte d'Ivoire

L'extension des terres arables a presque cessé à partir du milieu des années 1990 (voir la Figure 1.7). La BAD souligne l'importance de la protection de l'agriculture vivrière ainsi que celle de la foresterie dans sa Note de Stratégie Nationale 2009-2010 de février 2008. Malheureusement, les terres urbaines ont été étendu où les terres arables sont plus avantageuses que d'autres endroits aussi bien en terme d'avantage de pluie que d'accès au marché.



Source: FAO

Figure 1.7 Proportion relative des terres arables en Côte d'Ivoire

1.1.4 La Côte d'Ivoire et Abidjan dans un contexte international

La Côte d'Ivoire est compétitive à l'échelle mondiale, mais seulement dans un nombre limité de produits tels que les combustibles minéraux, le cacao et la noix de cajou. En ce qui concerne d'autres produits agricoles tels que le caoutchouc, l'huile de palme et le café, la Côte d'Ivoire a été compétitive dans une mesure limitée en raison d'un niveau limité de la transformation et de la qualité.

Les combustibles minéraux font partie des secteurs émergents avec des réserves considérables de pétrole d'environ un million de barils et de gaz naturel estimé à environ un milliard de mètres cubes. Le pétrole et le gaz naturel existent principalement au large de Dabou. Avec une raffinerie à Abidjan, qui est la troisième en importance après Lagos et Port Soudan, la Côte d'Ivoire exporte de l'énergie vers les pays européens, les États-Unis et de nombreux pays africains, dont le Nigeria, le Ghana, le Mali, le Burkina Faso, le Bénin et le Togo.

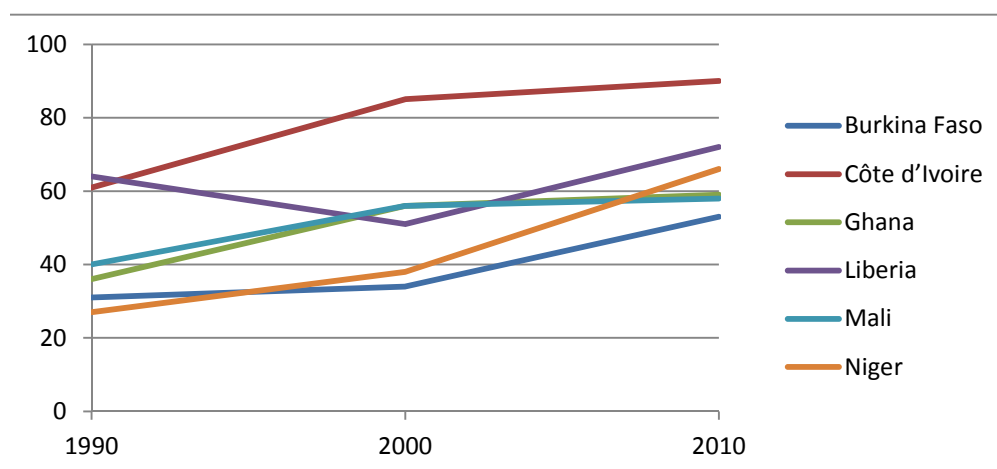
La Côte d'Ivoire est compétitive non seulement dans le secteur du pétrole en Afrique, mais aussi dans une variété de produits dans la région de l'Afrique de l'Ouest. La Côte d'Ivoire présente un grand excédent d'exportation avec l'ensemble de ses pays voisins. Elle constitue un pôle régional dans cette zone. Fondamentalement, elle exporte beaucoup de produits industriels et importe des produits agricoles et des matières premières en provenance des pays voisins (Tableau 1.5). La Côte d'Ivoire compterait une structure industrielle plus diversifiée dans la région de la CEDEAO. Avec tous ces facteurs, la Côte d'Ivoire occupe le deuxième rang après le Nigeria parmi les pays membres de la CEDEAO; Au nombre des entreprises figurant parmi les 500 grandes entreprises en Afrique, la plus part sont concentrées à Abidjan.

Tableau 1.5 Les échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et les pays voisins: la moyenne en 2010-2011

	Montant (000US\$)		Les trois premiers groupes de produits	
	Exportation	Importation	Exportation	Importation
Burkina Faso	352	4	Combustibles, savons et plastiques	Véhicules, céréales, sel
Ghana	545	28	navires, machineries, les préparations comestibles	Machinerie, cacao, produits chimiques
Guinée	57	16	Plastiques, les préparations comestibles, combustible	Poisson
Liberia	120	25	Electricité, électronique, combustible, huiles essentielles	Caoutchouc, électricité, électronique,
Mali	234	1	Combustibles, les graisses et les préparations combustibles	Engrais, céréales

Source: Centre International du Commerce

L'économie de la Côte d'Ivoire et celles des pays voisins ont été de plus en plus interactives, comme le montre l'augmentation des ratios des échanges commerciaux au PIB de chacun d'eux (Figure 1.8). Le ratio des échanges commerciaux au PIB de la Côte d'Ivoire est particulièrement le plus élevé parmi ces pays.

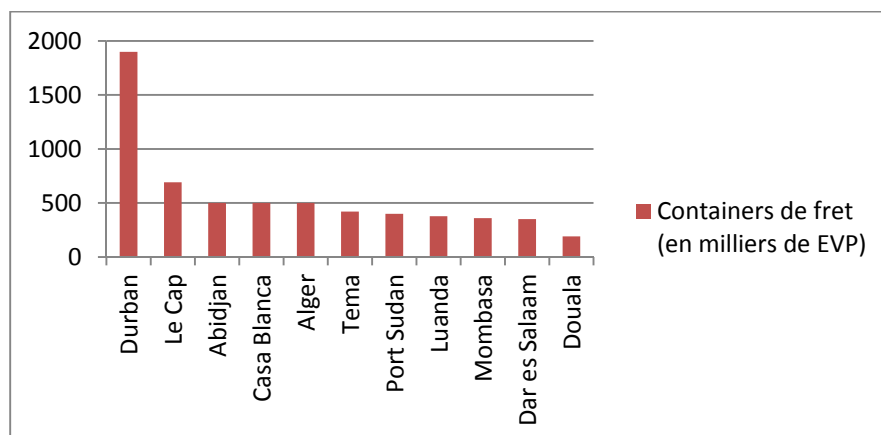


Source: Banque Mondiale Source: FAO

Figure 1.8 Ratio du commerce au PIB de la Côte d'Ivoire et ses voisins

Le port d'Abidjan joue un rôle central dans la liaison économique international entre la Côte d'Ivoire et le reste du monde. Le port gère le plus grand volume de vrac et de marchandises générales en Afrique et le troisième en EVP de fret conteneurisé, comme le montre la Figure 1.9. Le Tableau 1.6 indique le volume des cargaisons manutentionnées au port d'Abidjan.

En termes de trafic logistique, selon l'Enquête sur le transport cargo du SDUGA, le plus grand générateur de trafic de camion est le port d'Abidjan, suivi des parcs industriels de Vridi et de Yopougon. Environ 90% des origines et des destinations de camions sont à l'intérieur du Grand Abidjan, environ 5% sont à l'intérieur du pays, et les 5% restants sont de ou vers les pays voisins.



Source: Ocean Shipping Consultants/Banque Mondiale, Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique: Document 8, Août, 2009

Figure 1.9 Les cargaisons de conteneurs manutentionnés dans les ports africains majeurs: 2005/2006

Tableau 1.6 Volume de vrac et de cargaisons générales manutentionnés au port d'Abidjan: 2010-2012

		Total (000t)	Entrant (000t)	Sortant (000t)
Importation et Exportation	Total	66.240	36.041	30.199
	hydrocarbures	24.427	12.792	11.635
	Cargaisons générales	39.980	21.784	18.196
	Poisson	1.833	1.465	368
Transit	Total	3.263	2.891	372
	Burkina Faso	1.695	1.411	264
	Mali	1.560	1.452	108
	Niger	10	10	0
	Autres pays	18	18	0

Source: Port Autonome D'Abidjan

1.2 Occupation actuelle des sols

1.2.1 Création de cartes d'occupation actuelle des sols

Les cartes d'occupation actuelle des sols ont été créées au moyen de cartes numériques de base simplifiées, tel que décrit dans le Chapitre 3 intitulé « –Cartographie Topographique Numérique » du présent rapport, et selon les spécifications et méthodes ci-dessous.

(1) Échelle

1/10 000

(2) Zone cible

La zone cible est essentiellement identique à celle des cartes numériques de base simplifiées ; la superficie totale est d'environ 2 150 km².

(3) Catégories d'occupation des sols

Quatorze catégories d'occupation des sols pour la planification urbaine ont été prévues dans le rapport initial, comme indiqué ci-dessous;

- 1) Terrain d'habitation à faible densité,
- 2) Terrain d'habitation de moyenne / haute densité,
- 3) Terrain industriel,
- 4) Terrains à usage Commercial / Business (y compris d'autres usages/ terrains mixtes),
- 5) Terrains pour construction d'installations éducatives
- 6) Terrains pour construction d'installations et équipements publics majeurs,
- 7) Infrastructures de transport,
- 8) Infrastructures d'approvisionnement et de traitement,
- 9) Parcs, places, cimetières, etc.,
- 10) Autre espace ouvert,
- 11) Forêt,
- 12) Prairies,
- 13) Terres agricoles,
- 14) Rivières et canaux.

Ces catégories ont été identifiées par la JICA pour l'adoption de ce projet. Une réunion a été tenue avec le Département Aménagement Urbain et Développement Local (DAUDL), une section du BNETD, qui établit les cartes d'occupation des sols permettant au gouvernement de clarifier la situation actuelle.

Les catégories d'occupation des sols actuellement utilisées pour la cartographie sont celles qui figurent sur les plans du MOS de 1989 élaboré par un consultant français pour la ville d'Abidjan. La carte a été mise à jour en 1992, la version du MOS actuelle disponible. Une révision ultérieure de certaines occupations des sols, principalement les « Installations » (établissements publics et sociaux) a été entreprise pour l'Atlas Des Villes, publiée par le Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement en 2007.

La Mission d'Etude de la JICA a définitivement établi vingt catégories d'occupation du sol pour la planification urbaine en tenant compte des catégories du MOS (1993) qui sont les catégories standard utilisés à Abidjan. Voir le Tableau 1.7.

- 1) Occupations informelles, nouvellement établies (1)
- 2) Terrain d'habitation à faible densité, aucun changement (2)
- 3) Terrain d'habitation à moyenne/haute densité, divisé en terrain d'occupation résidentielle à moyenne densité (3) et terrain d'occupation résidentielle à haute densité (4)
- 4) Terrain industriel, aucun changement (5)

- 5) Terrains à usage Commercial / Business (y compris d'autres usages/ terrains mixtes), aucun changement (6)
- 6) Terrains pour construction d'installations éducatives, aucun changement (7)
- 7) Terrains pour construction d'installations et équipements publics majeurs, divisé en terrains d'installations de santé (8), bureaux administratifs d'Etat (9) terrains pour infrastructures de sport et tourisme (10) terrains pour installations de sécurité (11) et les terrains pour installations culturelles (12)
- 8) Les infrastructures de transport, aucun changement (13)
- 9) Les infrastructures d'approvisionnement et de traitement (terrains pour équipements publics), aucun changement (14)
- 10) Les parcs, places, cimetières, etc., transformés en « Autres » qui a été nouvellement établis
- 11) Autre espace ouvert, transformé en « Autres » qui a été nouvellement établis à l'exception des cimetières (15)
- 12) Forêt, aucun changement (16)
- 13) Prairies, aucun changement (17)
- 14) Les terres agricoles, aucun changement (18)
- 15) Les rivières et les canaux, exclus de la catégorie de l'occupation du sol
- 16) Les terres riveraines, nouvellement établies (19)
- 17) Autres, nouvellement établies (20)

(4) Méthode d'identification de l'occupation des sols

Les catégories d'occupation des sols ont été identifiées tel que décrit au Tableau 1.8. Le jugement n'est pas effectué par unité de site, mais pour chaque zone recouvrant les sites de même catégorie ou chaque zone couverte par une catégorie principale. L'unité cartographique minimale est établie à 3 mm × 3 mm sur la carte.

Les résultats de l'étude de terrain ont été compilés numériquement, puis on a créé les cartes d'occupation actuelle des sols (Figure 1.10 et Annexes A et B).

Tableau 1.7 Catégories d'occupation des sols

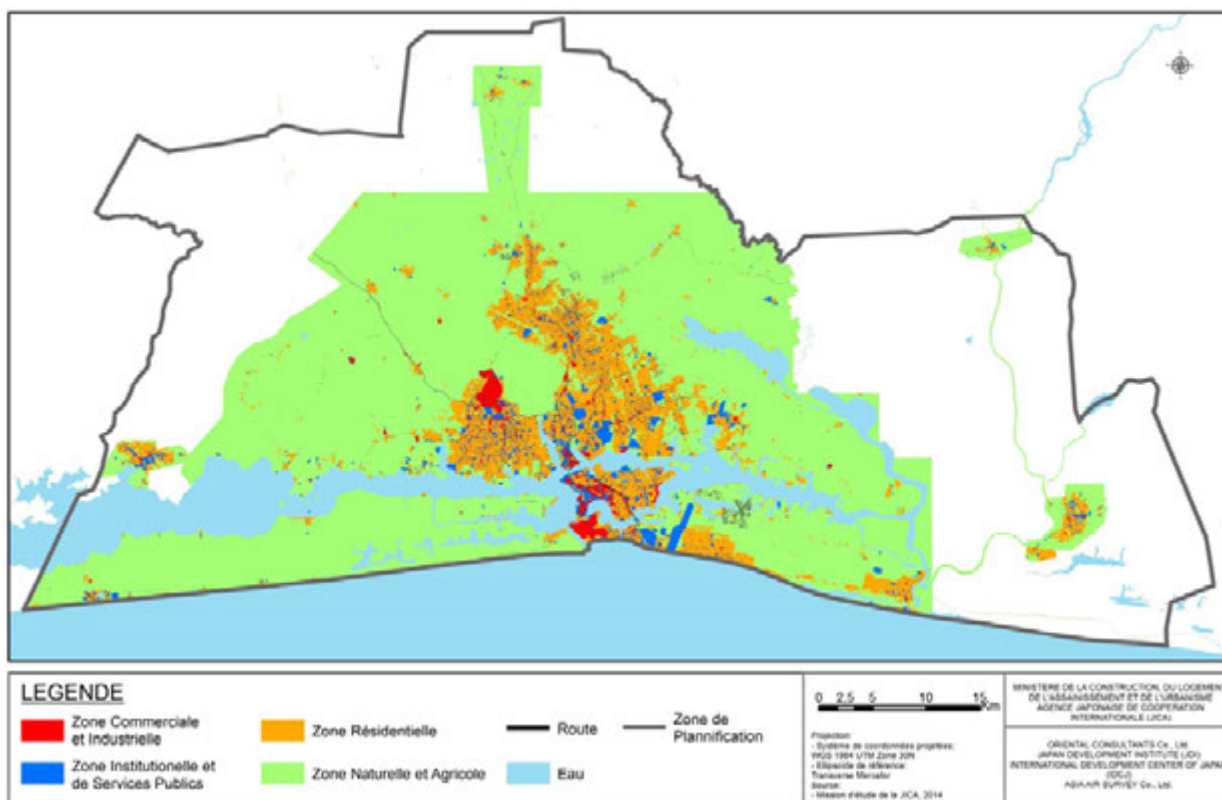
Catégories d'occupation des sols	Définition
1) Quartiers précaires	Zones de lotissement dont le terrain n'a pas de statut juridique
2) Zones à faible densité d'habitation	Zones résidentielles dont la densité de population est estimée à moins de 70 personnes/ha
3) Zones à moyenne densité d'habitation	Zones résidentielles dont la densité de population est estimée entre 70 et 260 personnes/ha
4) Zones à forte densité d'habitation	Zones résidentielles dont la densité de population est estimée à plus de 260 personnes/ha
5) Zones d'activités industrielles	Zones de terrains utilisées pour l'industrie chimique lourde ou pour l'industrie légère : usines, ateliers, laboratoires, ateliers de réparation automobile, réservoirs de stockage, etc.
6) Zones d'activités commerciales / à usage de bureau	Zones de terrains utilisées pour des activités commerciales ou de services : bureaux, marchés, marchés de gros, centre commerciaux, hypermarchés, supermarchés, boutiques, hôtels, pensions, installations de divertissement, banques, stations d'essence et autres services privés.
7) Equipements sanitaires	Zones de terrains utilisées pour les soins médicaux ou de santé, tels que les hôpitaux et cliniques
8) Equipements éducatifs	Zones de terrains utilisées pour l'éducation : écoles primaires, collèges, lycées, universités, instituts, centres de formation professionnelle et autres écoles.
9) Locaux administratifs de l'Etat et des Collectivités locales	Zones de terrains utilisées pour les bureaux gouvernementaux (administration locale, régionale ou nationale) et d'autres organisations publiques : bureaux gouvernementaux, hôtels de ville, bureaux de poste, palais de justice, bureau d'administration fiscale, bureau de recettes, etc.
10) Equipements sportifs, de loisirs et touristiques	Zones de terrains utilisées pour les sports, l'athlétisme et la récréation : stades, terrains de jeux/sports, gymnases, piscines, terrains de golf, parcs, jardins, terrains de jeux pour enfants, zones vertes, installations touristiques, sites historiques, etc.
11) Infrastructures de transport	Zones de terrains utilisées pour le transport et le stockage : gares, terminaux d'autobus, terminaux de bateaux-omnibus, terminaux routiers, installations portuaires, installations aériennes, parcs de stationnement, dépôts, entrepôts, etc.
12) Equipements sécuritaires	Zones de terrains utilisées pour des installations de sécurité : postes/commissariats de police, bureaux de gendarmerie, sites militaires, prisons, casernes de pompiers, etc.
13) Equipements administratifs	Zones de terrains utilisées pour des services publics : usines de traitement d'eau, réservoirs d'eau, installations sanitaires, sites d'élimination des déchets, sites d'enfouissement, postes, abattoirs, stations de radio/télévision, télécommunications, etc.
14) Equipements culturels et socio-culturels	Zones de terrains utilisées pour des activités culturelles et religieuses : musées, galeries d'art, jardins botaniques, bibliothèques, églises, mosquées, temples, etc.
15) Cimetières	Cimetières de grandes tailles et importants (ne comprend pas les petits cimetières d'église)
16) Forêts	Zone forestière avec arbres indigènes, comprenant les forêts vierges et forêts secondaires
17) Prairies	Pâturage avec peu d'arbres
18) Plantations agricoles	Terrain pour culture saisonnière de légumes et graines, et zone de plantation pour production de masse (ananas, huile de palme, bananes, etc.)
19) zones marécageuses	Zone de marécages et marais
20) Autres	Éléments non classés, zones non utilisées, zones de glissement de terrain et d'érosion, falaises

Source : Mission d'étude de la JICA

Tableau 1.8 Méthode d'identification des catégories d'occupation des sols

Catégories d'occupation des sols	Méthode d'identification
1) Occupation informelle	- Représentation monographique des habitats informels (2009, AUT) et cartes topographiques à l'échelle 1/5 000 - Exclut les zones de projet de restructuration
2 à 4) Terrain résidentiel à densité faible / moyenne / élevée	Densité de population dérivée de la population par quartier (2013) et de la superficie de terrain (ha) par quartier
5) terrain industriel, 6) terrain de commerces/bureaux, 7) terrain d'installations médicales, 8) terrain d'installations d'enseignement, 9) terrain de bureaux gouvernementaux, 10) terrain d'installations sportives et touristiques, 11) terrain d'installations de transport, 12) terrain d'installations de sécurité, 13) terrain de commodités, 14) terrain culturel, 15) cimetières	Étude de terrain pour identifier les occupations du sol pour les catégories 5 à 15, au moyen de cartes de données intermédiaires
16) forêt, 17) prairie, 18) terrain agricole, 19) terrain riverain, 20) Autres	Sur la base de cartes topographiques à l'échelle 1/5 000 à 1/50 000 et d'images satellite, les cartes de données intermédiaires pour cartes numériques de base simplifiées à l'échelle 1/10 000 ont été créées. Les occupations des zones urbanisées et des terrains naturels des catégories 16 à 19 ont été identifiées sur les cartes de données intermédiaires.

Source : Mission d'étude de la JICA



Source : Mission d'étude de la JICA

Figure 1.10 Carte d'occupation actuelle des sols

1.2.2 Occupation actuelle des sols

La superficie totale des sols dont l'occupation actuelle a été spécifiée est d'environ 189 000 hectares ; elle occupe environ 54% de l'ensemble du Grand Abidjan (environ 349 000 hectares). La superficie de chaque catégorie d'occupation des sols est indiquée au Tableau 1.9.

Le rapport des zones aménagées zones non aménagées dans le Grand Abidjan est de 1 à 3. La zone développée se divise en 60% de zones résidentielles, 16% de zones d'institutions et commodités, 6% de zones commerciales/industrielles, et 18% d'autres zones.

Tableau 1.9 Superficies de terrain par catégorie d'occupation des sols

	Ancien DAA (10 communes)		3 communes/sous- préfectures qui ont rejoint le DAA plus tard		6 communes/sous- préfectures hors du présent DAA		Grand Abidjan (Total)	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Terres aménagées	29 827	60,73%	8 335	8,29%	6 224	15,95%	44,386	23,52%
Zones résidentielles	18 956	38,59%	4 034	4,01%	3 435	8,80%	26 425	14,01%
Occupation informelle	2 819	5,74%	37	0,04%	0	0,00%	2 856	1,51%
Zone résidentielle à densité faible	8 552	17,41%	3 538	3,52%	2 868	7,35%	14 957	7,93%
Zone résidentielle à densité moyenne	3 068	6,25%	358	0,36%	476	1,22%	3 901	2,07%
Zone résidentielle à densité élevée	4 517	9,20%	102	0,10%	91	0,23%	4 710	2,50%
Zones commerciales et industrielles	2 366	4,82%	206	0,20%	137	0,35%	2 708	1,44%
Industrie	1 433	2,92%	152	0,15%	46	0,12%	1 631	0,86%
Commerces/Bureaux	933	1,90%	54	0,05%	91	0,23%	1 077	0,57%
Zones d'institutions et de commodités	5 370	10,93%	941	0,94%	797	2,04%	7 108	3,77%
Santé	265	0,54%	38	0,04%	62	0,16%	365	0,19%
Éducation	1 217	2,48%	250	0,25%	334	0,86%	1 801	0,95%
Bureaux gouvernementaux	349	0,71%	50	0,05%	60	0,15%	459	0,24%
Sports et tourisme	301	0,61%	55	0,05%	23	0,06%	378	0,20%
Transport	625	1,27%	13	0,01%	5	0,01%	644	0,34%
Sécurité	769	1,57%	63	0,06%	28	0,07%	860	0,46%
Commodités	102	0,21%	35	0,04%	21	0,05%	158	0,08%
Culture	506	1,03%	107	0,11%	144	0,37%	757	0,40%
Cimetières	207	0,42%	62	0,06%	78	0,20%	347	0,18%
Routes	1 030	2,10%	267	0,27%	42	0,11%	1 339	0,71%
Autres zones d'occupation des sols	3 135	6,38%	3 155	3,14%	1 855	4,75%	8 145	4,32%
Autres	3 135	6,38%	3 155	3,14%	1 855	4,75%	8 145	4,32%
Terres non aménagées	19 290	39,27%	92 204	91,71%	32,798	84,05%	144 292	76,48%
Zones naturelles et agricoles	19 290	39,27%	92 204	91,71%	32,798	84,05%	144 292	76,48%
Agriculture	10 258	20,89%	46 613	46,36%	17 389	44,56%	74 260	39,36%
Forêt	4 624	9,41%	27 823	27,67%	10 019	25,68%	42,466	22,51%
Prairie	3 669	7,47%	16 995	16,90%	4 153	10,64%	24,817	13,15%
Terrain riverain	738	1,50%	769	0,76%	1 230	3,15%	2 737	1,45%
Autres zones naturelles et agricoles	1	0,00%	5	0,00%	7	0,02%	12	0,01%
Total	49 117	100,00%	100 539	100,00%	39 022	100,00%	188 678	100,00%

Source: Mission d'étude de la JICA

Tableau 1.10 Changement dans l'occupation des sols

(Unité : ha)

	Zones résidentielles	Zones d'institutions et de commodités	Zones commerciales et industrielles	Autres zones urbaines	Zones naturelles et agricoles	total
Treichville	106	1	20	126	0	253
Plateau	79	-57	55	111	17	205
Adjamé	67	14	73	470	118	743
Attécoubé	143	31	63	3,618	3,309	7,164
Marcory	101	44	-21	130	22	276
Koumassi	119	-49	-157	317	114	344
Port-Bouët	659	67	840	8,128	5,260	14,955
Cocody	520	195	-576	7,287	3,212	10,639
Yopougon	793	403	546	8,358	4,849	14,950
Abobo	552	-9	-250	4,603	2,389	7,286
Anyama	214	20	728	14,941	12,868	28,770
Bassam	-1	-24	749	1,193	-498	1,419
Bingerville	63	5	618	4,287	2,364	7,338
Songon	152	39	570	-9,005	-9,807	-18,052
Total	3,568	681	3,260	44,563	24,217	76,288

Source: Mission d'étude de la JICA

1.3 Institution de planification et de gestion de l'occupation des sols

1.3.1 Législation relative au plan d'urbanisme

Les lois, décrets et arrêtés présentés dans cette liste font partie de la législation relative au plan d'urbanisme. Les 3 réglementations suivantes sont liées étroitement au plan urbanisme, à l'occupation et la gestion des terres.

- Loi No 62-253, 31 juillet 1962 relative aux plans d'urbanisme
- Décret No 2005-261, 21 juillet 2005 fixant les modalités d'application en matière d'urbanisme et d'habitat, selon le transfert de compétence de l'Etat.
- Arrêté No 2151, 19 août 1985 fixant la procédure d'approbation d'un Schéma Directeur d'urbanisme.

Tableau 1.11 Liste des lois, décrets et arrêtés relatifs au plan d'urbanisme

Lois	<ul style="list-style-type: none"> • Loi No 62-253 du 31 Juillet 1962 relative aux plans d'urbanisme • Loi No 84-1244 du 8 novembre 1984 portant régime domanial des communes et de la Ville d'Abidjan • Loi No 94-619 du novembre 1994 relative à la création d'un Ordre national des Urbanistes de Côte d'Ivoire
Décrets	<ul style="list-style-type: none"> • Décret No 68-77 du février 1968 portant création d'une zone d'aménagement différée au pourtour de l'agglomération d'Abidjan • Décret No 72-636 du 5 octobre 1972 fixant les formes et conditions de l'enquête publique prévue par l'article 10 de la loi No 62-253 • Décret No 96-884 du 25 octobre 1996 règlementant la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général • Décret No 2000-80 du 9 février 2000 portant organisation du ministère de la construction et de l'Environnement • Décret No 2000-380 du 10 mai 2000 portant nomination des membres du Gouvernement de transition, tel que modifié par le décret No 2000-382 du mai 2000 • Décret No 2005-261 du 21 juillet 2005 fixant les modalités d'application en matière d'urbanisme et d'habitat, de la loi no 2003-308 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales
Arrêtés	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêté No 2151 du 19 août 1985 fixant la procédure d'approbation des Plans d'Urbanisme Directeur • Arrêté No 0672 du 28 juin 1993 portant actualisation du Schéma Directeur du Grand Abidjan • Procès-verbal de la réunion du Comité Consultatif du 21 octobre 1999

Source: Décret 2000-669 du 06 septembre 2000 portant approbation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, Mission d'Etude de la JICA

1.3.2 Les Plans

1.3.2.1 Plans et procédures relatifs définis dans le système légal

Le plan d'urbanisme directeur (PUD) et le Plan d'urbanisme de détail (PUd) sont définis par la loi No 62-253 avec leur contenu de planification (réf: Tableau 1.12). Ces plans consistent en plans locaux d'urbanisme et des textes, qui incluent les règlements d'aménagement applicables dans leur zone d'urbanisme.

Les éléments suivants seront approuvés ou décidés en fonction de ces plans.

- Transaction immobilière
- Construction immobilière
- Préparation du terrain naturel
- Création et développement de quartiers résidentiels
- Établissement dangereux, insalubres et incommodes des 1^{ère} et 2^{ème} catégories

Les éléments planifiés dans ces documents sont supposés être menés à bien au travers des mesures mentionnées ci-dessous et les acquisitions de terres selon les plans directeurs d'urbanisme.

Le plan d'urbanisme directeur est mis en œuvre en tant que décret ministériel, après approbation du ministère de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme. L'approbation plan

d'urbanisme directeur nécessite des consultations avec les organismes administratifs concernés ainsi que des auditions publiques.

L'obtention de l'approbation pour le plan d'urbanisme de détail nécessite des consultations avec les organismes administratifs concernés ainsi que des auditions publiques.

Après approbation du plan d'urbanisme de détail une ordonnance ministérielle est prise par le Ministre de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme.

Un schéma directeur d'urbanisme est préparé indépendamment du cadre législatif mentionné précédemment. Il n'y a pas de législation définissant le contenu de planification devant être inclus dans le SDU (schéma directeur d'urbanisme), à l'exception de sa procédure d'approbation par l'arrêté No 2151/MTPCPT, du 19 août 1985. Le schéma directeur d'urbanisme entre ensuite en vigueur en tant que décret. En ce qui concerne cette étude, le Ministre de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme et la Mission d'Etude de la JICA ont convenu que le schéma directeur d'urbanisme inclurait des contenus de planification identiques à ceux du plan directeur d'urbanisme.

Tableau 1.12 Articles d'urbanismes spécifiés dans la loi No 62-253

Articles	Plan d'urbanisme directeur (PUD)	Plan d'urbanisme de détail (PUd)
[Plans]		
Zonage d'occupation des sols	Utilisations générales des sols	Utilisation particulière des sols
Ville, zone	(N/A)	Indiqué avec sa densité de population
Route, voies, réseau	Routes, voies principales	Voies principales et secondaires
Terrains réservés	Zones principales d'intérêt général et espaces ouverts	Fonctions dédiées au service public et espaces ouverts
Zones forestières	Zones possédant une caractéristique à protéger	Zones possédant une caractéristique à protéger
Indications de zones spécifiques	Indication des zones d'urbanisme détaillées	
Infrastructures	Plan de base pour l'approvisionnement en eau, en électricité et les équipements sanitaires.	Plan de base pour l'approvisionnement en eau, en électricité et les équipements sanitaires.
[Textes]		
Règlements	Règlements liés à l'utilisation des terrains	Règlements de construction liés à l'état du terrain
Programmes	Proposition d'étapes d'Aménagement Estimation du coût. Définition des rôles et attribution des organismes concernés.	Programme de développement avec solutions pour zones nécessitant un traitement urgent. Estimation du coût Définition des rôles et attribution des organismes concernés.
[Common planning items]		
<ul style="list-style-type: none"> - Zones à urbaniser et leurs capacités de développement - Zones de développement - Zones d'expropriation prévues en tant que : <ul style="list-style-type: none"> - zone d'extension ou de nouveau développement à usage résidentiel ou industriel - zone de développement résidentiel ou industriel en fonction de son évolution 		

Source : Loi No62-253 du 31 Juillet 1962 relative aux plans d'urbanisme

1.3.2.2 Plans et procédures relatifs non définis dans le système légal

Le «Plan Stratégique d'Abidjan» a été élaboré en octobre 2007 par la ville d'Abidjan sous le contrôle du Ministère de l'Intérieur. Le plan concerne le traitement de problèmes liés à l'urbanisme dont la réalisation est prévue de 2008 à 2018, tels que les infrastructures urbaines, les transports, les parcs et jardins publics, etc. Dans ce plan sont aussi étudiées les questions d'un plus grand développement des ressources humaines et les questions financières pour une mise en œuvre du plan, et sont définies les priorités de plusieurs programmes d'investissement.

Le plan n'est pas l'équivalent absolu des plans directeurs d'urbanisme mais il mérite considération en tant que plan directeur de réalisation en matière d'urbanisme.

1.3.3 Les Organisations concernées et leurs rôles

1.3.3.1 Observations générales

En matière d'urbanisme et de sa mise en œuvre à Abidjan, le Ministère de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme ainsi que le District Autonome d'Abidjan et les communes sont principalement impliquées. Leurs fonctions et leur domaine d'action sont définis par le décret No 2005-261. Après les changements opérés dans la structure administrative en 2011, le District autonome d'Abidjan s'est chargé des tâches décrites comme étant propres à la région, au département et au district.

En rapport avec ce transfert de compétences administratives, le décret mentionne également les sujets suivants :

- Relativement aux ressources humaines, du personnel sera transféré du gouvernement national aux organisations administratives locales en fonction des besoins.
- Les ressources financières seront transférées aux collectivités territoriales en fonction de leurs tâches administratives.

Tableau 1.13 Fonctions et tâches des organisations administratives en matière d'urbanisme

Sujets d'urbanisme/organisations correspondantes	Commune	Département	District	Région	Gouvernement, ministère
Coordination des organisations administratives concernées		-Coordination des communes concernées au sujet du schéma directeur d'urbanisme et le plan d'urbanisme de détail	-Coordination des communes concernées au sujet du plan d'urbanisme, du logement et des travaux de préparation des terrains	-Coordination des communes concernées au sujet du plan d'urbanisme, du logement et des travaux de préparation des terrains	
Plan directeur (schéma directeur)			-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6) -Approbation du plan (*2)		
"Plan directeur d'urbanisme"	-Élaboration -Mise en œuvre (*1)	-Expertise-conseil -Soutien à sa réalisation	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6) -Approbation du plan (*2)	-Expertise-conseil	
Plan d'urbanisme directeur	-Approbation (*2)				
"Plan d'urbanisme de détail"	-Élaboration -Mise en œuvre (*1) -Approbation (*3)	-Expertise-conseil -Soutien à sa réalisation	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6,7)		
Plan directeur d'assainissement		-Mise en œuvre du plan (*5, 6)	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*5, 6)	-Harmonisation des plans prouvés par district (*5)	-Approbation du plan de mise en œuvre
Plan de développement urbain		-Implemente le plan (*5,6)	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6,7)		-Approbation du plan de mise en œuvre
Terrains réservés à l'administration et terrains communaux	-Propositions de modifications du plan				
Zone résidentielle			-Etude de la zone d'habitat (*8)		
Projets de lotissement	-Exécution de travaux de développement (*1)		-Développement du plan et construction (*5, 6)		
Document d'attribution des terrains dans les zones à destination résidentielle	-Remise des documents d'attribution de terrains -Enregistrement des documents de demande.				-Mise en forme de documents de demande
Permis de construire	-Etude préliminaire des immeubles d'habitation et des immeubles de moins de 3 niveaux au-dessus du sol. -Attribue la licence -Enregistrement des documents de demande.t				-Attribution de licences pour les constructions suivantes (*4) : -Autres que les immeubles d'habitation -Immeubles de plus de 4 niveaux au-dessus du sol. -Équipements classés -Constructions publiques -Programme de développement immobilier -Mise en forme de documents de demande
Certificat d'urbanisme					-Délivrance du certificat (*4)
Certificat de conformité					-Délivrance du certificat (*4)
Activités de développement			-Ordres arrêtant les travaux de développements inadaptés		
Logements sociaux	-Préparation and réalisation (*5)	-Prise de l'initiative et réalisation (*5)	-Prise de l'initiative et réalisation (*7)	-Prise de l'initiative et réalisation (*5)	-Approbation du programme de travail des communes et du département
Espaces verts	-Mise en œuvre et entretien		-Mise en œuvre et entretien		
Patrimoine			-Constitution et gestion		

*1: Selon le jugement de la «ville», du «département», et du «district»

*2: Selon les conseils du Ministre de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme

*3: Selon l'ordonnance (arrêté) concernant le Ministre de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme

*4: par le représentant du bureau communal.

*5: Sur approbation du représentant du bureau local du Ministère de la Construction, du logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme

*6: Après jugement des communes concernées

*7: Selon l'ordonnance ministérielle

*8: définie par décret

Source: Décret No 2005-261 du 21 juillet 2005 fixant les modalités d'application en matière d'urbanisme et d'habitat, de la loi no 2003-308 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales

1.3.3.2 Les Organisations concernées

(1) Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)

Après la décentralisation administrative en 2003, le District d'Abidjan et les communes ont pris en main toutes les initiatives concernant l'urbanisme. Le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme prend part en conseillant en matière de plan directeur d'urbanisme pour ces zones. En outre, le Ministre examine les demandes concernant les projets de développement et les constructions d'immeubles et il joue un rôle dans l'examen des demandes privées concernant les projets de développement et les constructions d'immeubles.

(2) District Autonome d'Abidjan

Après les modifications de la structure administrative apportées en 2011, le District d'Abidjan fut renommé District Autonome d'Abidjan, et fut promu au même niveau que les ministères. Il organise les réunions de coordination entre les ministères liés et les organisations administratives pour les sujets d'urbanisme et la mise en œuvre de ceux-ci. Correspondant à l'extension de ses fonctions en matière d'urbanisme, il recrute des ingénieurs des ministères pour d'autres organisations telles que le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD).

En ce qui concerne le schéma directeur d'urbanisme. Il est nécessaire de considérer le moyen d'une coordination avec d'autres autorités locales situées hors du District Autonome d'Abidjan.

(3) Communes

La commune en Côte d'Ivoire est la plus petite entité municipale décentralisée. Elle se charge de la mise en œuvre des plans d'urbanisme et des projets de développement dans sa zone municipale.

En outre, elle se charge du contrôle de l'adéquation des constructions d'immeubles et des travaux de développement. Cependant, cette fonction n'est pas complètement assurée à cause de l'insuffisance de son budget et des ressources humaines.

Selon la définition légale, une partie de l'exécution des travaux de construction est sous la responsabilité de la commune, cependant la situation réelle n'est pas claire et son action est supposée insuffisante.

(4) BNETD

Le BNETD est une institution technique de recherche et d'urbanisme pour le développement qui a été créée par le gouvernement dans les années 1960.

Il a conduit les études et la planification du schéma directeur d'urbanisme 2000. Quelques plans directeurs d'urbanismes et plans d'urbanisme de détail, plans de lotissement ont été élaborés par le BNETD. Même s'il a été créé par le gouvernement, il fonctionne indépendamment des organisations administratives et participe à des travaux d'urbanisme, non seulement pour des ministères de la Côte d'Ivoire, des organisations administratives et des municipalités locales, mais aussi pour des organisations étrangères. En ce sens, l'activité du BNETD est identique à celle d'une société privée de consultation.

Il maintient des relations étroites avec le gouvernement et les administrations locales et les organisations municipales. De ce fait, des échanges d'ingénieurs sont organisés entre le BNETD et ces organisations. Le BNETD possède ses propres informations concernant l'urbanisme et une banque de données de

recherche, mais il est relativement difficile de les obtenir en tant que structure extérieure, même si elle représente le gouvernement.

(5) Autres ministères

Les ministères suivants se chargent de l'élaboration de plans liés à l'urbanisme :

- Ministère du Plan et du Développement : Le Ministère se charge de l'élaboration du plan de développement national y compris les plans sur la voirie et le transport
- Ministère des Infrastructures Économiques : Le Ministère se charge de l'élaboration des plans d'infrastructure.
- Ministère des Transports: le Ministère se charge de la formulation des plans de transport public

1.3.4 Conditions actuelles de la gestion des plans d'urbanisme

1.3.4.1 Élaboration de plans

(1) Plan directeur d'urbanisme (PUD)

Dans la zone du District d'Abidjan, des plans directeurs d'urbanisme sont élaborés pour chaque commune.

En règle générale, les plans et les textes d'urbanisme sont élaborés selon les exigences de la loi No 62-253. Leur volume diffère par commune et le besoin de révision diffère selon la situation de développement dans la commune.

Dans le cas de la commune d'Azaguié, les plans et textes suivants ont été élaborés :

[Plans]

- Plan d'occupation des sols actuel (1/20.000)
 - L'occupation des sols est classée en 5 catégories (zone urbanisée, zone d'urbanisation future, zone urbanisée à réhabiliter, zone inondable, zone agricole)
 - Localisation des grandes artères de circulation, du chemin de fer et des lignes de haute tension.
- Plan directeur général (schéma directeur d'urbanisme, 1/10.000)
 - Actuelle et future occupation des sols répartie en 8 catégories regroupées en zones résidentielle, industrielle et verte.
 - Localisation des installations publiques actuelles et futures
 - Plan général par bloc (futur, bloc de plus de 50m de côté)
- - Plan de développement quinquennal (1/5.000)
 - Plan issu de l'élargissement partiel du plan directeur général

[Textes]

- Description des textes du plan requis par la loi No. 62-253

(2) Plan d'Urbanisme de détail (PUd)

Dans la zone du District d'Abidjan, 5 plans d'urbanisme de détail seulement ont été élaborés, qui couvrent une zone limitée du District d'Abidjan et aucun d'entre eux n'a été approuvé.

(3) Plan de lotissement

Il existe 3 différents types de plans de lotissement comme suit :

- Plan de lotissement administratif
- Plan de lotissement d'habitation
- Plan de lotissement villageois

Pour chaque plan, différents éléments d'urbanisme et procédures d'approbations sont spécifiés par décrets et arrêtés. Pour obtenir l'approbation, un plan doit être soumis au Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme pour être examiné, mais les exigences techniques le concernant, non pas encore été confirmées.

Dans beaucoup de cas, les plans font face à des difficultés lors de leur mise en œuvre, spécialement en matière de construction d'installations publiques telles que les routes ou les écoles. Ce problème est dû à une planification financière inappropriée à sa réalisation. Par conséquent, la construction et l'achèvement des infrastructures ont tendance à être retardées et mises en œuvre plus lentement que le développement pour lequel elles ont été construites. Cette tendance est devenue notable entre 1985 et 1990, quand les conditions économiques se sont dégradées.

Pour ce problème, un système de développement immobilier agréé a été introduit pour sa planification et sa gestion. Ce système consiste à demander au promoteur agréé de la construction de se charger de la planification et de la réalisation en confirmant la faisabilité économique et la provision d'infrastructures publiques dans sa construction.

(4) Règlements d'urbanisme

1) Règlements généraux

Dans une zone ordinaire, l'occupation des sols est classée en 6 catégories suivantes :

- Zone résidentielle
- Zone de logements (Habitat collectif, opérations immobilières)
- Zone d'habitat évolutif
- Zone Industrielle et Portuaire
- Zone artisanale
- Autres zones

En fonction de la catégorie d'occupation des sols, les exigences d'urbanisme suivantes doivent être satisfaites.

- Surface minimum d'un lot de construction, surface maximum d'un bloc d'habitation.
- Retrait par rapport à la route, emplacements attenants voisins

- Hauteur maximale de construction
- Coefficient d'occupation des sols (COS) maximum
- Clôture (mur)
- Distance avec les autres immeubles
- Longueur de l'avant-toit

2) Règlements appliqués aux communes spécifiques

Pour quelques communes du district d'Abidjan, des exigences plus spécifiques ont été définies. Un ensemble d'exigences sont appliquées à une zone d'urbanisme, de façon unitaire. Le nombre de zones diffère selon les communes. Il y en a plus de 10 dans les communes de Cocody et de Yopougon, mais moins de 5 dans les communes de Macory et Koumassi.

1.3.4.2 Permis et licences

(1) Permis de construire

Avant de construire un bâtiment, il est nécessaire d'obtenir un permis de construire. Le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme est chargé d'examiner les plans et documents accompagnant la demande. Une étude de conformité avec les règlements, mentionnée en 2.3.4.1.4, est réalisée.

(2) Certificats d'urbanisme

Un certificat d'urbanisme est demandé avant le lotissement et le début des travaux de construction. Il décrit les règlements devant être appliqués dans la construction et les bâtiments dans la zone d'urbanisme qui fait l'objet de la demande. Ceci signifie que la construction d'immeubles et les travaux d'urbanisme ne sont permis que dans les zones ayant un plan directeur d'urbanisme.

(3) Certificats de conformité

Un certificat de conformité est délivré par le bureau communal représentant le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme. Le certificat sanctionne la conformité à la loi, de l'immeuble après achèvement, qui a fait l'objet de la demande.

(4) Permis et licences

La conformité aux permis et aux licences, des activités de construction et d'urbanisme est confirmée par l'agent représentant le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme.

Les agents délégués sont affectés aux communes mais ceux-ci sont en sous-effectif. La commune de Yopougon a seulement deux agents délégués en poste pour 1,1 million de résidents, ce qui traduit de façon flagrante l'insuffisance du personnel face au nombre de projets de construction. L'équipement insuffisant (ex. : véhicules de patrouille) est également un problème à résoudre.

1.3.5 Problèmes relatifs à l'urbanisme et sa gestion

1.3.5.1 Catégories de tâches administratives relatives à l'urbanisme et au développement.

Les 6 catégories suivantes sont considérées comme liées aux travaux d'urbanisme et de développement pour les organisations administratives depuis le stade initial jusqu'au stade final de la construction. L'étude examine les problèmes de l'urbanisme et de sa gestion de la zone d'Abidjan en fonction de ces catégories de tâches.

(1) Coordination

Avant de réaliser un plan d'urbanisme et de développement, il est nécessaire d'identifier les parties prenantes concernées, et de partager avec elles les vues sur le développement futur, les objectifs et les éléments à prendre en considération pour cela. Il est également nécessaire d'établir les rôles et les responsabilités de chaque organisation compétente.

Pour atteindre le but mentionné ci-dessus, Il est nécessaire de spécifier l'organisation responsable qui effectuera la coordination des projets et des différents rôles.

Par exemple,

- Coordination des discussions entre les organisations administratives compétentes.
- Coordination des préparatifs nécessaires aux activités de développement.
- Élaboration d'une politique d'urbanisme et de développement à portée inter-régionale ou interurbaine.
- Établissement d'un consensus entre les parties prenantes compétentes

(2) Études, Recherche

Pour prendre des décisions et établir une politique de développement et d'amélioration urbains, il convient de comprendre la situation spatiale actuelle et les problèmes. Dans ce but, il est indispensable de collecter des informations s'y rapportant, d'effectuer des mises à jour continuellement et de les partager.

Les exemples suivants concernent des activités liées :

- Collecte d'informations nécessaires à l'aménagement
- Enquêtes réalisées pour collecter des données et corriger les données existantes.
- Gestion et entretien des systèmes d'information et de leurs données
- Conseils techniques et de suggestions concernant des éléments d'urbanisme.

(3) Planification

La procédure de planification urbaine ne consiste pas seulement à faire des propositions de concepts spatiaux, mais elle doit résulter d'une étude, d'une expertise, d'une décision et d'un accord entre les différentes parties prenantes, susceptibles d'entretenir des rapports avec la zone cible.

De ce point de vue, les cas suivants sont considérés comme des exemples d'activités liées

- Préparation d'un plan directeur global d'urbanisme

- Encadrement de travaux par des consultants
- Agrément concernant le plan parmi les organisations compétentes (Ministères de tutelle, autorité régionale, district/communes)

(4) Établissement d'un système légal

Pour la mise en œuvre d'un plan défini au travers d'un document d'urbanisme, il est nécessaire d'établir un système légal de lois, de règlements et d'arrêtés. De façon à mettre en application des règles de formulation spatiale, les procédures légales suivantes doivent être prises par les organisations administratives responsables.

- Élaboration de plans dans le cadre fourni par les règlements légaux.
- Élaboration d'un système légal destiné à la mise en œuvre des plans.
- Élaboration de lois liées.
- Élaboration d'arrêtés, de règlements, et de conditions techniques.

(5) Contrôle

En correspondance au système légal, un système de contrôle spatial demande également doit être créé. Pour le contrôle de l'espace urbain et du développement il est nécessaire de décider quelle sera l'organisation responsable de même que les procédures de contrôle. Les éléments suivants sont des exemples d'activités liées.

- Évaluation des dossiers de requête soumis par les promoteurs
- Octroi de permis pour la construction d'immeubles et pour le développement de la ville et du district.
- Conseils concernant les plans de développement
- Surveillance de la construction des immeubles et du statut de mise en œuvre d'activités de développement.

(6) Réalisation

Pour accélérer le développement urbain, l'établissement d'un partenariat entre les sociétés privées, les résidents et les organisations publiques est une étape importante. De façon à orienter le projet pour une utilité publique, nous attendons des organisations administratives qu'elles fournissent assistance et orientation dans la réalisation de projets.

Les exemples suivants concernent les activités mentionnées ci-dessus :

- Coordination de la mise en œuvre de projets
- Préparation d'un budget de développement
- Coordination entre les agences compétentes et les investisseurs privés.

Promotion d'une progression équilibrée du développement

1.3.5.2 Évaluations des problèmes d'urbanisme actuels

L'étude a permis l'examen de la situation actuelle et a identifié des problèmes en considérant 6 catégories de tâches des organisations administratives, liées à l'urbanisme et au développement. Ces 6

catégories de tâches sont présentées ci-dessous avec des propositions d'actions à réaliser pour les améliorer.

(1) Coordination

Avec la décentralisation administrative et la modification des structures administratives, le District Autonome d'Abidjan a pris l'initiative d'une coordination entre les organisations intéressées en matière urbanisme et de développement. Sa coordination avec les ministères est considérée comme bien organisée mais il y a encore des possibilités d'amélioration dans la coordination avec les communes. Le financement du développement est une question importante pour le fonctionnement des communes et son assistance au niveau de la coordination semble nécessaire. En outre, la coordination entre les promoteurs et les investisseurs privés que l'on peut considérer comme parties prenantes probables, est importante.

Les éléments suivants sont les actions proposées pour l'exécution des activités administratives.

- Mise en application des relations entre le District Autonome d'Abidjan et les communes.
- Assistance concernant les relations entre les ministères concernés et les communes.
- Établissement de systèmes de coordination avec les organisations administratives les encadrant afin d'envisager les problèmes d'urbanisme sur une échelle régionale plus large, entre le District Autonome d'Abidjan et les communes.
- Établissement de systèmes de coordination avec des promoteurs et des investisseurs privés potentiels, pour le développement et la construction.

(2) Études, recherche

Les études conduites pour le Schéma Directeur d'Urbanisme 2000 et le Plan Stratégique d'Abidjan (2008-2018) ont un contenu pertinent, mais leurs descriptions sont trop simples et laissent et ne nous renseigne aucunement si cela est causé par un manque de ressources ou dû à un bilan trop synthétique. Il existe ici une marge d'amélioration dans le partage et la divulgation d'informations liées.

Les actions que nous proposons pour l'amélioration sont les suivantes :

- Établissement de systèmes de partage d'information entre les organisations intéressées.
- Élaboration d'une liste et d'un format pour les éléments de l'étude qui peuvent être mis en œuvre parmi les différentes organisations administratives (format de recherche commune)

(3) Planification

Un processus de planification systématique se caractérise par un cadre légal et doit être géré de façon appropriée. Les plans d'urbanisme et les règlements diffèrent selon les communes et il semble qu'ils ne sont pas fondés sur un système de gestion spatial unifié. Les plans de détail ne furent l'objet d'études que pour 5 zones, alors qu'un grand nombre de plans de lotissement étaient élaborés. Pour les plans de lotissement, l'examen insuffisant en matière de réalisation d'infrastructures publiques a été un sérieux problème pendant plusieurs années. Il est attendu que l'introduction du système de promotion immobilière agréé, résolve ce problème.

Les actions d'amélioration suivantes sont proposées :

- Développement d'une planification pour les schémas directeurs d'urbanisme, et particulièrement les plans d'urbanisme de détail incluant les règlements précis concernant l'espace, correspondants à la situation de la zone d'urbanisme.
- Introduction d'un système de maître-architecte* dans les communes.
(*: Le système de Maître-architecte a été initié en France. Le Maître architecte fait valoir son expertise et prodigue des conseils complémentaires pour les plans directeur d'urbanisation, en matière de construction privée et de travaux de développement).

(4) Etablissement d'un système légal

Il y a très peu d'éléments spécifiques ou urgents à améliorer dans le cadre légal de l'urbanisme en Côte d'Ivoire. Cependant des mesures légales réglementant les zones résidentielles non-conformes devraient être mis à l'étude, ce qui encouragerait les améliorations et favoriserait la transition vers un système de planification urbaine pertinent.

(5) Contrôle

En ce qui concerne le contrôle spatial réalisé en fonction des plans directeurs d'urbanisme, il est nécessaire de résoudre le problème du manque de personnel compétent et du manque de finances pour la gestion. L'Utilisation des organisations communautaires et des résidents à cette fin vaut la peine d'être considérée.

Les actions suivantes proposées sont soumises à examen :

- Amélioration des allocations en ressources humaines aux communes
- Utilisation de communautés de résidents pour l'observation du contrôle spatial.
- Mise en œuvre d'activités communautaires et de l'éducation civique pour les sujets susmentionnés.

(6) Réalisation

Afin d'accélérer le développement urbain, le partenariat entre les sociétés privées, les résidents et les organisations publiques, est une étape primordiale. De façon à orienter le projet vers un profit public, une assistance et une orientation dans la réalisation des projets par les organisations administratives sont souhaitées.

Les tâches suivantes sont des exemples d'activités mentionnées ci-dessus :

- Coordination de projet d'amélioration
- Préparation d'un budget dédié au développement
- Coordination des agences compétentes et des investisseurs privés.

Promotion d'une progression équilibrée du développement

Dans beaucoup de sites de développement de l'habitat, les constructions d'infrastructures et d'installations publiques sont retardées. L'introduction du système de promoteur immobilier agréé et de l'élaboration du Plan Stratégique d'Abidjan, mis en œuvre ces années passées, est attendue pour résoudre le problème de déséquilibre dans l'aménagement. Mais il existe toujours des problèmes de ressources financières pour la mise en œuvre future des installations. L'amélioration des zones développées de façon inadéquate devrait être considérée avec les aspects financiers.

Ci-après figurent des actions proposées afin de résoudre ces problèmes, et particulièrement celui de la situation financière pour le développement :

- Introduction d'un système de partage des coûts de construction d'infrastructures et d'installations publiques avec les promoteurs.
- Prise de mesures afin de promouvoir l'amélioration des zones urbanisées actuelles (*).
(*: Exécution, assistée par la Banque Asiatique de Développement (BAD), d'un projet de redéveloppement urbain intégré à Oulan-Bator, en Mongolie. Dans le programme, un package d'assistance à l'élaboration d'une planification, la construction d'installations publiques et un micro-financement aux résidents fut appliqué au redéveloppement spatial de zones d'habitation illégales.

1.4 Conditions Actuelles de Chaque Unité Urbaine

Cette section décrit les conditions actuelles de chaque unité urbaine, dont le contexte de la planification, le caractère urbain et les projets d'urbanisme.

Notez que les superficies indiquées en hectares (ha) pour chaque unité urbaine, ne concernent que les terres fermes. Elles n'incluent pas les principaux plans d'eau, par exemple les lagunes qui sont sous les limites de gouvernance d'une commune. Pour les communes et sous-préfectures de Jacquville, Dabou, Azaguié, Alépé, Oghlwapo et Bonoua, seule la superficie des terres à l'intérieur des limites du Grand Abidjan, est mesurée.

Concernant les projets, cette section énumère les grands projets au sein de chaque Unité. Ces projets sont les suivants:

- Les projets prévus identifiés dans le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2000, dont beaucoup sont engagés mais n'ont pas été achevés.
- Les projets plus récents engagés et planifiés, qui ont été proposés par les ministères et le secteur privé, ce dont la Mission d'Etude de la JICA a été informée au cours de l'étude.
- Les propositions stratégiques de développement supplémentaires recommandées par la Mission d'Etude de la JICA pour un examen plus détaillé sur la faisabilité soit dans le champ de cette étude, soit aux termes de nouvelles études.

Ces projets proposés et leur calendrier sont des éléments clés de la stratégie globale de développement pour les Unités.

1.4.1 UNITÉ 1 - Zone urbaine centrale (Adjamé, Attécoubé, Plateau)

1.4.1.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 1 couvre le noyau urbain continental d'Abidjan, l'origine de l'établissement de la ville. Cette Unité abrite trois (3) communes : Adjamé, Attécoubé, et Plateau, situées dans la partie continentale de la ville et occupant une superficie de 5 944 ha. Voir le Tableau 1.15.

La population et la densité démographique actuelles, en termes de la superficie totale des communes, sont indiquées dans le Tableau 1.14. La population totale de cette Unité en 2014 est de 641 377 habitants.

- Adjamé est une zone d'habitation à forte densité, et considérant les vastes superficies occupées par l'université et le cimetière de Williamsville, les densités exactes sont bien plus élevées dans les quartiers d'habitation à proprement parler et les quartiers informels ainsi indiqués. Cette commune est en fait la deuxième plus densément peuplée du Grand Abidjan.
- La densité d'Attécoubé indiquée au Tableau 1.14. se situe dans la tranche basse de densité moyenne. Toutefois, ce chiffre est biaisé par l'inclusion de la superficie du Parc du Banco. En réalité, les zones résidentielles d'Attécoubé sont dans la plage de forte densité.
- La très faible densité de Plateau est imputable au fait qu'il s'agit en fait du centre administratif et des affaires de la ville. Et que la vaste surface de son territoire, est consacrée aux infrastructures routières, ferroviaires, et des services de sécurité.

(2) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 1 sont exposées au Tableau 1.15.

Tableau 1.14 Population des Communes et des Sous-Préfectures

Commune/Sous-Préfecture	Area (ha)	Population (persons)		Population Densities (pers/ha)		Growth Rate (%/year) 1998-2013
		1998	2013	1998	2013	
Commune Abobo	7,283	638,227	1,040,420	88	143	3.3%
Commune Adjame	1,215	254,290	337,832	209	278	1.9%
Commune Attécoubé	4,303	207,586	326,445	48	76	3.1%
Commune Cocody	10,982	251,741	413,513	23	38	3.4%
Commune Koumassi	1,187	314,723	457,793	265	386	2.5%
Commune Marcory	1,255	177,748	260,073	142	207	2.6%
Commune Plateau	426	10,365	11,435	24	27	0.7%
Commune Port-Bouet	9,878	211,658	332,933	21	34	3.1%
Commune Trechville	896	120,520	136,079	135	152	0.8%
Commune Yopougon	11,693	688,235	1,143,832	59	98	3.4%
Sous-Préfectures Anyama and Brofodoume	68,433	122,463	214,336	2	3	3.8%
Commune Bingerville	16,748	47,301	87,344	3	5	4.2%
Sous-Préfecture Songon	55,892	54,307	82,589	1	1	2.8%
Commune Grand Bassam	10,234	59,534	90,366	6	9	2.8%
Sous-Préfectures Alepe and Oghlawapo	61,244	60,664	120,546	1	2	4.7%
Sous-Préfectures Azaguie	21,011	21,260	33,111	1	2	3.0%
Sous-Préfectures Bonoua	32,701	56,006	102,537	2	3	4.1%
Sous-Préfectures Dabou	19,136	66,495	131,872	3	7	4.7%
Commune Jacqueville	14,684	22,875	51,986	2	4	5.6%
All Area	349,202	3,385,998	5,375,042	10	15	3.1%
Former AAD	49,117	2,875,093	4,460,355	59	91	3.0%
3 communes/sous-préfectures added to AAD	141,074	224,071	384,269	2	3	3.7%
6 outer communes/sous-préfectures	159,011	286,834	530,418	2	3	4.2%
14 Communes/SP	200,425	3,158,698	4,934,990	16	25	3.0%
AAD	190,191	3,099,164	4,844,624	16	25	3.0%

Source : l'équipe d'étude de la JICA

Tableau 1.15 Occupation des sols pour l'Unité 1

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)		
	Adjamé	Attécoubé	Plateau
Implantations marginales	86	233	0
Zone résidentielle à faible densité	195	13	75
Zone résidentielle à moyenne densité	107	185	6
Zone résidentielle à forte densité	348	246	1
Industrie	29	7	9
Commerces / bureaux	35	23	89
Santé	22	8	10
Éducation	41	35	15
Bureaux du gouvernement	15	3	52
Sport et tourisme	1	9	13
Transport	10	6	13
Sécurité	15	31	10
Services publics	8	0	1
Culturelle	16	30	15
Cimetières	46	6	0
Forêt	9	3 289	0
Herbage	0	5	0
Agriculture	109	7	0
Terrain riverain	0	9	17
Autres	73	133	55
Route revêtue avec voies séparées	6	3	2
Route revêtue (ligne à double voie)	44	22	42
Route non revêtue (ligne à double voie)	0	1	0
TOTAL	1 215	4 303	426

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.1.2 Caractère urbain

L'Unité forme une ligne de crête nord-sud le long de laquelle une forme urbaine linéaire s'est développée. La partie au sud de la crête devient une péninsule bordée par des vallées fluviales et des baies qui se déversent dans la lagune Ébrié. Les transports routiers et ferroviaires sont par conséquent physiquement contraints, à suivre la crête ou les versants de vallée pour relier les deux ponts qui traversent la lagune Ébrié, rejoignant Petit Bassam, ou à être serrés entre le Parc du Banco et la Baie du Banco, pour permettre des connexions d'ouest en est à travers la ville.

Bien que cette Unité soit située sur un promontoire spectaculaire, la qualité de l'environnement urbain est médiocre. Le niveau architectural des bâtiments varie de modeste, dans le cas des bureaux, des bâtiments de l'administration, hôtels et habitations, la plupart dévoilant leur âge, à très médiocre, dans le

cas des habitations plus anciennes, les marchés et les bidonvilles. Il y avait de vastes installations illégales entassées le long des lignes côtières et des vallées fluviales. La qualité du paysage urbain est également inadéquate, pour un quartier central des affaires aussi important d'une ville phare. Il y a quelques parcs et un nombre limité d'arbres d'avenue, bien que des arbres champions améliorent la qualité de quartiers de Plateau.

1.4.1.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Depuis le Schéma Directeur de 2000

- La gare lagunaire de Mossikro (dont l'achèvement est prévu d'ici 2013 et 2014)
- Les quais, appontements et aménagements extracôtiers
- Les travaux de réhabilitation des postes d'accostage aux gares lagunaires d'Abidjan Doumé et d'Ebouindo.
- Les gares lagunaires pour le transport interurbain de passagers et de marchandises, Abidjan

b) Schéma Directeur 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.16 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Gare routière interurbaine	En chantier	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Place des Provinces	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
La voie Triomphale	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont de la route V23 (emprise réservée)	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Percée de l'Avenue Reboul	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Rénovation urbaine du Plateau / Adjamé	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont de la route V6	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030

Source : Mission d'étude de la JICA

Principaux plans de développement à moyen terme

- Identifiés mais pas mis en œuvre : 5 projets routiers, 5 projets d'infrastructures d'utilité publique, initiatives de logements sociaux, initiative de développement commercial
- 1 projet d'alimentation en eau potable et d'assainissement démarré mais pas achevé : pas mis en œuvre.

(2) Projets engagés

- La réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Kaya.
- Les travaux de stabilisation des talus le long de la rive ouest d'Attécoubé.

(3) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport

- Le quatrième Pont (étude d' «extension» des 2 voies actuellement prévues à 4 voies)
- Une section du projet ferroviaire sur l'axe nord-sud
- Une section du projet ferroviaire sur l'axe est-ouest
- Une section du service bateau-bus rapide
- L'Amélioration de l'intersection du Zoo.
- Le Développement / amélioration des gares intermodaux à Adjamé et à Plateau centre / sud.

1.4.2 UNITÉ 2 - Zone Côtière Urbaine du Sud Est (Port-Bouët, Grand-Bassam)

1.4.2.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 2, s'étend le long du «cordon littoral» sur la côte Est d'Abidjan, entre le canal de Vridi et le fleuve Comoé. Les communes de Port-Bouët et de Grand-Bassam, occupent en termes de superficie de terres, 19 896 ha. Voir le Tableau 1.17.

La population et la densité démographique actuelles, en termes de la superficie totale des communes, sont indiquées dans le Tableau 1.17. La population totale de cette Unité en 2014 est de 497 899 habitants.

- Port-Bouët est une commune à faible densité, malgré des densités plus fortes à l'ouest du Boulevard Valéry Giscard d'Estaing.
- Les chiffres pour Grand-Bassam indiquent une densité très faible, ce qui signifie que la commune est essentiellement non développée, tandis que la zone urbaine de Grand-Bassam a un développement résidentiel à moyenne densité.

(2) Occupation des sols

Les Occupation s des sols pour l'Unité 2 sont exposées au Tableau 1.17.

Tableau 1.17 Occupation des sols pour l'Unité 2

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)	
	Port-Bouët	Grand-Bassam
Implantations marginales	1 278	0
Zone résidentielle à faible densité	772	997
Zone résidentielle à moyenne densité	51	168
Zone résidentielle à forte densité	119	54
Industrie	431	2
Commerces / bureaux	71	25
Santé	13	6
Éducation	83	81
Bureaux du gouvernement	44	14
Sport et tourisme	36	2
Transport	377	1
Sécurité	211	6
Services publics	10	2
Culture	39	13
Cimetières	19	32
Forêt	210	2 262
Terre de prairie	1 224	1 104
Agriculture	3 428	3 334
Terrain riverain	399	832
Autres	855	822
Route revêtue avec voies séparées	12	0
Route revêtue (doubles lignes)	33	0
Inconnu	0	478
TOTAL	9 878	10 234

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.2.2 Caractère urbain

C'est un cordon littoral de terres basses et plates, essentiellement une île étirée, accessibles uniquement à partir de certaines parties d'Abidjan par des ponts, et, à l'Est, par un service peu fréquent de bateaux-bus. Le long de la façade Atlantique, il y a une étendue rectiligne de plages, qui au-delà de la zone urbaine d'Abidjan, est bordées de plantations de cocotiers. Inversement, la côte donnant sur la lagune Ébrié, est profondément incisée avec des petites baies. L'extrémité est de l'Unité comprend l'île de Vitré, qui est inhabitée et entièrement recouverte en marée haute. Le développement change d'une zone considérablement industriel à l'ouest, à un environnement plus périurbain / rural de petits villages agricoles après l'Aéroport international Félix Houphouët-Boigny. A l'autre extrémité, se trouve la grande ville de Grand-Bassam s'étendant sur la rive ouest du fleuve Comoé, avec son patrimoine colonial sur un

«cordon littoral» de plus petite envergure qu'est le Quartier France de Grand-Bassam. Les peuplements informels sont généralisés le long de la côte.

Cette Unité est soumise à un rythme croissant de développement, et des projets de grande envergure engagés incluant l'extension de l'Aéroport international Félix Houphouët-Boigny et l'Aérocité. Reconnaissant le besoin urgent de contrôle de développement et d'encadrement des nouvelles initiatives de développement par le secteur privé, le MCLAU a commandé l'élaboration un Plan d'Urbanisme de Détail (PUD) en instance d'approbation statutaire. Voir la Figure 1.11.



Source : MCLAU

Figure 1.11 PUD de Port-Bouët

L'important développement stratégique post-Schéma Directeur de 2000 dans cette unité a été :

- La zone franche (VITIB) dans Grand-Bassam
- Le démarrage de l'autoroute de Port-Bouët à Grand-Bassam
- L'inscription de la ville historique de Grand-Bassam, à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012. Voir la Figure 1.12.



Source : UNESCO

Figure 1.12 Grand-Bassam, site du patrimoine mondial de l'UNESCO

Outre l'importance culturelle et touristique du quartier français, il y a la «forêt sacrée» de Moossou sur la bordure nord-est de la ville de Grand-Bassam qui revêt une importance certaine sur le plan écologique.

1.4.2.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Schéma Directeur 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.18 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Parc d'exposition	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur e 2030
Extension de l'aéroport international	À l'étude / partie du projet de Aérocity	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Développement de l'artisanat	Site réaffecté, zone de développement mixte	Identifier des sites de remplacement dans le DAA
Zone franche (VITIB)	Mise en œuvre	s/o
Autoroute Port-Bouët - Grand-Bassam	En chantier	s/o
Routes à moyen et long terme, et ponts, y compris l'autoroute côtière	Pas mis en œuvre	Tracé évalué pour le Schéma Directeur 2030
Liaison ferroviaire nord - sud	Itinéraire secondaire à l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Extension du port	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont routier et ferroviaire du canal de Vridi	Pas mis en œuvre	Pont routier uniquement - Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030

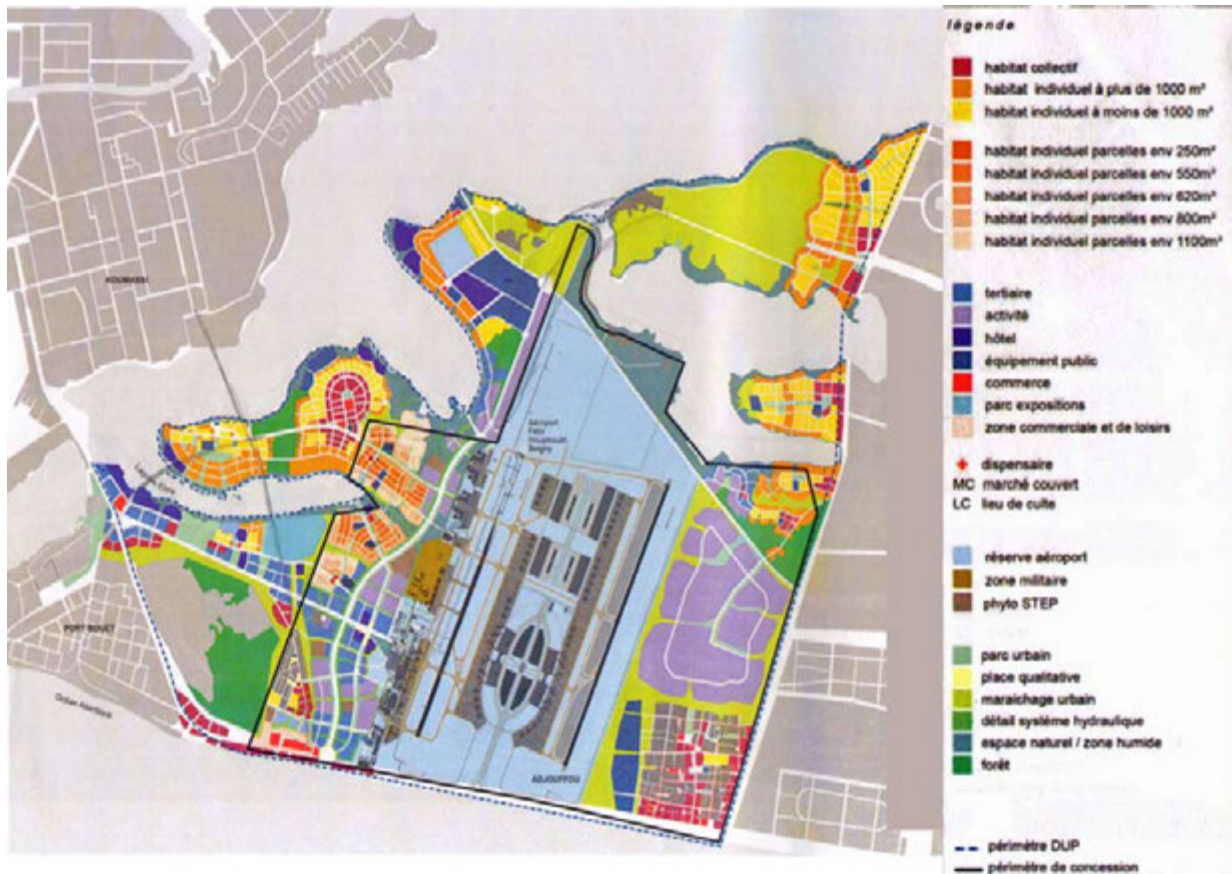
Source : Mission d'étude de la JICA

Principaux plans de développement à moyen terme

Unité 2 - 1 transport public urbain, autoroute Abidjan - Bassam, 2 projets d'alimentation en eau potable et d'assainissement; 6 projets d'infrastructures d'utilité publique (y compris la réhabilitation de l'abattoir ; 4 initiatives de logement ; 3 zones d'activités.

(2) Principaux projets engagés

- La voie rapide Abidjan - Bassam - en chantier, achèvement prévu en 2015.
- L'autoroute internationale Abidjan - Lagos
- Le nouveau projet de l'Aérocity développé sur 3 800 ha à l'étude dans le périmètre de l'aéroport. Voir la Figure 1.13.
- L'extension du port par remblaiement dans la baie Vridi-Bietry. Voir la Figure 1.14.
- La réalisation de logements sociaux
- Les gares lagunaires pour le transport interurbain des biens et des personnes, Grand-Bassam, Abidjan
- Le Parc d'exposition d'Abidjan.



Source : Aeria

Figure 1.13 Plan d'implantation proposé pour l'Aérocité

(3) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport

- Le pont de Vridi
- Le pont de l'île Désirée
- Projet Une section et l'extension des rails sur l'axe nord-sud, projet ferroviaire sur l'axe nord-sud
- Étape 1 Anyama - Aéroport
- Étape 2 Aéroport - Grand-Bassam

1.4.3 UNITÉ 3 - Zone urbaine nord (Abobo, Anyama)

1.4.3.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 3 comprend les communes au Nord d'Abidjan. Abobo et Anyama, occupant une superficie totale de 74 588 ha. Voir le Tableau 1.19.

La population et la densité démographique actuelles, en termes de la superficie totale des communes, sont indiquées dans le Tableau 1.19. La population totale de cette Unité en 2014 est de 1 195 462 habitants.

- La densité à Abobo se situe dans la fourchette basse de densité moyenne. Ceci s'explique par la construction de logements bas et les vastes étendues de terrains non développées, prévues pour l'extension urbaine. Les zones urbaines existantes, qui comprennent des parcelles de terrain à louer et des zones importantes d'habitations précaires, se situent très probablement dans la frange haute de densité moyenne, atteignant sans aucun doute des niveaux de forte densité.
- La densité de la population à Anyama, bien que très faible du fait que la commune compte la sous-préfecture rurale de Brofodoumé, affichent des propriétés de densité de peuplement urbain identiques à celles décrites ci-dessus pour la commune d'Abobo. Cette croissance est concentrée le long de la route A1 qui mène au nord de la ville.

(2) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 3 sont exposées au Tableau 1.19.

Tableau 1.19 Occupation des sols pour l'Unité 3

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)	
	Abobo	Anyama
Implantations marginales	661	35
Zone résidentielle à faible densité	1 293	1 042
Zone résidentielle à moyenne densité	702	231
Zone résidentielle à forte densité	1 159	94
Industrie	33	3
Commerces / bureaux	73	25
Santé	17	8
Éducation	161	54
Bureaux du gouvernement	18	5
Sport et tourisme	11	12
Transport	22	2
Sécurité	55	13
Services publics	30	3
Culture	66	43
Cimetières	58	8
Forêt	196	3 569
Terre de prairie	769	3 632
Agriculture	1 381	7 038
Terrain riverain	42	35
Autres	350	865
Route revêtue avec voies séparées	3	0
Route revêtue (doubles lignes)	42	29
Route non revêtue (doubles lignes)	141	103
Bassin	0	4
Inconnu	0	2 646
TOTAL	7 283	19 497

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.3.2 Caractère urbain

L'Unité est à cheval entre les hautes terres nord-sud et les lignes de crête est-ouest de la partie nord d'Abidjan, généralement à une altitude entre 110m PD et 130m PD. Les principaux développements résidentiels et commerciaux suivent l'autoroute d'Abobo. Les plus anciennes communautés urbaines sont installées entre cette autoroute et la route d'Alepé P2. La caractéristique de cette Unité, réside dans le fait que les deux côtés de la ligne de crête principale nord-sud, qui crée une zone de plateaux immédiatement au nord du Parc du Banco, sont des bassins fluviaux profondément incisées qui séparent les voisinages et quartiers résidentiels. L'eau le long de ces bassins versants s'écoule finalement à l'ouest dans la lagune d'Ébrié à Songon, et à l'ouest directement dans la Lagune Adjin.

Cette Unité est destinée à une vaste extension urbaine. Derrière les zones construites, les terrains ont été nettoyés et loties, dans certains cas avec un raccordement partiel aux réseaux de viabilité. Presque toutes les routes dans ces zones sont des pistes de terre battue, non revêtues. Il y a un développement résidentiel sporadique sous la forme de lots ou complexes individuels. Les particularités perceptibles sont la densification, qui est en cours, par la sous-division des propriétés existantes et le grand nombre d'habitations précaires. Ceci illustre clairement la faiblesse de l'offre en logements face à la forte demande liée à l'explosion démographique dans cette Unité, d'environ un demi-million d'habitants supplémentaires au cours des 15 dernières années.

Le point commun des quartiers à revenu faible d'Abidjan, qu'ils soient anciens ou plus récents, est la médiocrité de la qualité de l'environnement urbain. Le centre-ville de la commune d'Abobo est saturé, les embouteillages et le stationnement sur rue est endémique. Jusqu'au démarrage cette année, des travaux de bitumage, la voie principale d'Anyama était une piste de terre battue truffée de nids de poule, et par conséquent les zones construites sont désagréables d'un point de vue esthétique et environnemental. Des marchés composés de baraques en matériaux précaires bordaient les rues. Derrière les immeubles le long de cette route, s'étalent de vastes quartiers précaires, et quelques habitations formelles partiellement dotés des services de base. Le nombre élevé de commerces informels sur les bas-côtés des routes menant à Anyama, traduit le déficit de possibilités d'emploi local et entraînant une forte migration pendulaire en direction du sud pour rejoindre le centre-ville d'Abidjan.

1.4.3.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Depuis le Schéma Directeur 2000

- Le système de tramway proposé pour Abidjan se prolonge jusqu'à Abobo (prévu mais pas réalisé)
- La réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya
- La ligne de transport ferroviaire à grande capacité Anayama - aéroport international : tracé à l'étude

b) Schéma Directeur 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.20 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Abattoir d'Abidjan dans la commune résidentielle d'Anyama	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Zone industrielle à Akeikoi, commune d'Anyama	Actuellement un site résidentiel	Identifier une nouvelle zone avec le DAA
Chantier de réparation de véhicules transféré à Anonkoua Kouté, commune d'Abobo	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur d 2030. Devrait faire l'objet d'une EIE et EIT.
Village olympique, Ebimpé Anyama	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2000
Route Y4 (emprise réservée)	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2000
Chemin de fer Y4 (est)	Pas mis en œuvre	Omis
Itinéraire ouest de ligne de fret ferroviaire	Pas mis en œuvre	Évaluer le tracé pour le pour le Schéma Directeur 2030
Routes à moyen terme	Partiellement mis en œuvre	Évaluer l'itinéraire des routes qui n'ont pas été mises en œuvres pour le Schéma Directeur 2030
Réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2000
3 zones de logements sociaux	2 achevés SICOGI Concorde PK18 est en chantier	

Source : Mission d'étude de la JICA

(2) Projets engagés

- La réhabilitation et construction de bacs de rétention des eaux pluviales
- Le projet de bitumage de la voie rapide Abobo - Anyama
- Le projet de construction d'un nouveau château d'eau d'une capacité de 5000m³ en chantier par une entreprise chinoise visant l'amélioration de l'alimentation en eau
- La ligne de transport ferroviaire urbain à grande capacité Anyama - aéroport international
- Le projet de construction d'un CAFOP
- L'extension d'un collège existant en lycée : à l'étude par une entreprise chinoise

(3) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport

- Un échangeur de la Mairie d'Abobo, à Abobo
- Un échangeur du Banco à Abobo (pas inclus dans l'étude du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan)
- Amélioration du carrefour de Samake à Abobo

1.4.4 UNITÉ 4 – Zone Urbaine Est (Cocody, Bingerville)

1.4.4.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 4 comprend les communes à l'est d'Abidjan, Cocody et Bingerville, occupant une superficie totale de 27 686 ha. Voir le Tableau 1.21.

La population et la densité démographique actuelles, en termes de la superficie totale des communes, sont indiquées dans le Tableau 1.19. La population totale de cette Unité en 2014 est de 538 574 habitants.

- La densité de Cocody se situe dans la fourchette basse de densité moyenne s'explique par la construction basse et le prix plus élevé des logements.
- La densité démographique très faible de Bingerville provient du faible développement de la commune.

(2) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 4 sont exposées au Tableau 1.21.

Tableau 1.21 Occupation des sols pour l'Unité 4

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)	
	Cocody	Bingerville
Implantations marginales	128	2
Zone résidentielle à faible densité	4 038	1 251
Zone résidentielle à moyenne densité	1412	118
Zone résidentielle à forte densité	63	0
Industrie	6	1
Commerces / bureaux	189	25
Santé	75	11
Éducation	361	115
Bureaux du gouvernement	54	26
Sport et tourisme	157	20
Transport	2	3
Sécurité	295	50
Services publics	18	2
Culture	93	28
Cimetières	23	17
Forêt	547	2 344
Terre de prairie	833	1 473
Agriculture	1 704	4 538
Terrain riverain	128	176
Autres	594	747
Route revêtue avec voies séparées	20	0
Route revêtue (doubles lignes)	151	6
Route non revêtue (doubles lignes)	92	21
Bassin	1	0
TOTAL	10 982	10 974

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.4.2 Caractère urbain

Cocody et Bingerville occupent une péninsule allongée qui s'étend à l'est du centre-ville. La ligne côtière au nord est formée par les lagunes Adjin et Potou, et celle du sud par la Lagune Ébrié. Cocody est une zone bien développée, avec un réseau routier complet. Une crête principale s'étend sur la longueur de la péninsule, chaque versant est incisé de bassins donnant sur les lagunes. Certaines de ces bassins sont occupées par des quartiers informels, sources de pollution et risques de glissements de terrains et d'inondations. Elle abrite de nombreux complexes d'habitations privées, de faible hauteur, appartenant à des personnes à revenus moyens et élevés, ainsi que des résidences d'ambassades et le seul terrain de golf du Grand Abidjan. Il y a également une forte proportion d'appartements de hauteur moyenne et des logements sociaux autour de centres commerciaux locaux. En termes d'identité civique, la zone est une

vaste étendue de banlieues sans centres de services administratifs bien définis. Les embouteillages ont un impact majeur sur toute les artères et routes secondaires. Un nouveau développement se poursuit, et la majorité des terres non bâties est lotie, et des constructions éparpillées sont en cours. La zone est prévue pour de nouvelles routes stratégiques pour :

- relier toute la zone urbaine d'Abidjan, y compris les ponts jusqu'aux communes côtières et de Petit-Bassam,
- améliorer l'accès et la circulation à l'intérieur de Cocody, et
- mettre à niveau la route jusqu'à Bingerville.

Des retards de construction de ces itinéraires ont eu pour effet une occupation illégale à grande échelle par des habitations formelles et des implantations informelles dans l'emprise réservée.

La zone urbaine commence à s'étaler au-delà de Cocody en direction de la ville de Bingerville. Ceci est généralement les premières étapes du développement linéaire le long des routes principales et des complexes d'habitations périphériques. Moins salubres sont les vastes implantations marginales autour de Bingerville et l'épouvantable décharge malsaine en plein milieu des zones d'habitations. À la sortie de la ville commencent les zones rurales et agricoles avec un accès limité par des routes de terre battue. À l'est une importante plantation de palmiers occupe toute la largeur de la péninsule, et, plus loin, se trouvent des petits villages côtiers. Certains d'entre eux ont conservé les structures originales et l'aménagement des routes de leur rôle en tant que peuplement pour les plantations coloniales. Le bord de l'eau de cette zone à l'extrémité de la péninsule à un caractère rural plein de charme.

1.4.4.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Depuis le Schéma Directeur 2000

Bingerville

- Le nouvel hôpital de la mère et de l'enfant, en chantier (privé)
- Le centre d'hémodialyse d'Aghien, en chantier
- La réhabilitation de la route principale
- Le jardin botanique à proximité de la lagune Ébrié

Cocody

- La création des réseaux primaire et secondaire (assainissement à Abidjan / le district d'Abidjan)
- Le périphérique Abobo-Cocody, comme proposé dans le Schéma Directeur d'Urbanisme 2000 et actuellement à l'étude à raison des implantations marginales le long de l'itinéraire proposé.
- La ligne de transport ferroviaire à grande capacité Anyama - aéroport international : tracé à l'étude.
- La ligne de transport ferroviaire à grande capacité Yopougon - Cocody : tracé prochainement à l'étude.
- Le nettoyage et la restauration de la baie des réseaux d'assainissement primaires de Cocody dans le bassin versant de Bonoumin - Riviera Golf.
- La réhabilitation de l'EP primaire et des

- Les égouts collecteurs dans la commune de Yopougon

b) Schéma Directeur 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.22 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Hôpital général, Angré-Bessikoi Cocody	Achevé	so
Cimetière, Cocody Faya	Actuellement un site résidentiel	Identifier une nouvelle à l'intérieur de l'Unité 4
Lycée, Akouédo ATCI Cocody	Actuellement un site résidentiel	Identifier une nouvelle à l'intérieur de l'Unité 4
Zone industrielle, Adjamé Bingerville	Pas mis en œuvre, site réservé	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route Y4 (emprise réservée)	Emprise restreinte de la section sud	Réalisation de la section nord dans le cadre du Schéma Directeur 2030, revoir l'itinéraire pour relier à la route de l'île Désirée
Pont de la route Y4	Emprise restreinte de l'accès sud	Omis
Pont de l'île Désirée	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Boulevard de France (emprise réservée)	Partiellement mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Extension du Boulevard François Mitterrand	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Boulevard Latrille (emprise réservée)	Partiellement mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route Y3 (emprise réservée)	Mise en œuvre partielle / largeur partiellement réduite	Rectification dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Projet de chemin de fer est -ouest	Nouvel itinéraire à l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Deux lignes de chemin de fer nord-sud	Emprise réduite	Omis
Pont Riviera-Marcory	En chantier	so
Gare lagunaire de bateau-bus	Achevé	so
Pont Bingerville - Port-Bouët	Long terme, pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont Bingerville - Grand Bassam	Long terme, pas mis en œuvre	Omis

Source : Mission d'étude de la JICA

(2) Projets engagés

- Les gares lagunaires pour le transport interurbain de passagers et de marchandises, Bingerville, Abidjan

(3) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport

- Le pont de l'île Désirée
- L'extension du Boulevard François Mitterrand
- L'extension du Boulevard de France
- Un échangeur à St. Jean
- Un échangeur au carrefour Palmeraie
- Le service de bateau-bus rapide est-ouest
- Songon - Bingerville (développement de 8 à 20 gares lagunaires)
- Le projet de chemin de fer est -ouest
- Le service BRT de Cocody

1.4.5 UNITÉ 5 – Zone Urbaine ouest (Songon, Yopougon)

1.4.5.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 5 comprend les communes à l'ouest d'Abidjan, Songon et Yopougon, occupant une superficie totale de 67 643ha. Voir le Tableau 1.23. La totalité de cette superficie inclut également l'extension prévue et proposée du port d'Abidjan, qui est décrite plus loin dans l'Unité 7.

La population et la densité démographique actuelles, en termes de la superficie totale des communes, sont indiquées dans le Tableau 1.19. La population totale de cette Unité en 2014 est de 1 127 581 habitants.

- Yopougon est indiquée comme étant de moyenne densité. Cependant, les zones anciennement aménagées de cette commune sont susceptibles d'enregistrer des niveaux de densité record en raison de la sous-division de propriétés et de vastes quartiers précaires.
- La très faible densité démographique de Songon reflète l'important caractère rural de la commune et la concentration du développement urbain dans le sud le long de la route de Dabou.

(2) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 5 sont exposées au Tableau 1.23.

Tableau 1.23 Occupation des sols pour l'Unité 5

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)	
	Yopougon	Songon
Implantations marginales	323	0
Zone résidentielle à faible densité	1,760	606
Zone résidentielle à moyenne densité	339	8
Zone résidentielle à forte densité	1,550	8
Industrie	582	129
Commerces / bureaux	232	2
Santé	64	10
Éducation	361	49
Bureaux du gouvernement	55	18
Sport et tourisme	38	18
Transport	21	9
Sécurité	99	0
Services publics	26	2
Culture	188	28
Cimetières	44	19
Forêt	278	7,477
Terre de prairie	837	4,721
Agriculture	3,606	19,513
Terrain riverain	128	394
Route revêtue avec voies séparées	8	9
Route revêtue (doubles lignes)	79	40
Route non revêtue (doubles lignes)	54	10
Bassin	0	1
autre	1,021	775
Inconnu	0	22,047
TOTAL	11,693	55,892

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.5.2 Caractère urbain

Dans la zone d'étude du Grand Abidjan, cette Unité s'étend bien au-delà de la zone urbanisée à l'est d'Abidjan. En outre, une partie de Yopougon sur le «cordon littoral» s'étend dans l'Unité 7. Les zones rurales et le futur port ne sont pas décrits dans cette section.

La partie continentale de Yopougon est une plaine plate en face à la lagune Ébrié, qui est presque entièrement urbanisée et comprend une importante zone industrielle. C'est un étalement urbain densément développé composé de constructions basses. La qualité urbaine est médiocre, sans espaces verts, une physionomie de rues encombrées d'implantations précaires et de marchés informels, une

prolifération d'unités de voisinage incompatibles- petits sites industriels et aires de réparation de voiture - à l'intérieur des zones d'habitation. L'agglomération compte de nombreuses emprises réservées pour de futurs projets infrastructureux, et elles ont toutes à différents degrés été occupées par des constructions illégales. Elles varient de structures substantielles permanentes, dans certains cas jusqu'à 4 étages, à un large éventail de constructions de taudis, insalubres. La lagune Ébrié est occupée par des villages qui sont graduellement entourés par un mélange de logements permanents et temporaires.

Au-delà de Yopougon se trouve la campagne rurale avec des villages le long de la route de Dabou. Contrairement à la plaine de Yopougon, la forme du relief dans cette zone, est caractérisée par des collines aux crêtes étroites et des bassins escarpés, dont les cours d'eau s'écoulent dans la lagune. La plupart des villages et des développements urbains se trouve au sud de la route de Dabou le long du front d'eau de la lagune Ébrié. La zone est essentiellement composée de constructions basses et occupe la «plaine de banco» à l'ouest du centre urbain d'Abidjan. Le nord de la route de Dabou est recouvert de terres agricoles et des plantations. De nouveaux développements sont également en cours le long de l'autoroute allant à Yamoussoukro. Ceci inclut des petits villages, et des constructions en cours de la nouvelle zone industrielle à proximité de la ville d'Attinguié.

Un nombre de projets de routes et d'infrastructures de services publics importants en cours ou prévus, pour lesquels des terrains ont été réservés, accélère le rythme des nouveaux développements urbains dans cette Unité urbaine. Il s'agit de :

- Le pont Songon - Jacquville qui est en chantier et dont l'achèvement est prévu en 2014.
- L'élargissement de la route de Dabou.
- La centrale thermique de 372MW près de Songon-Dagbe, dont l'achèvement est prévu en 2016.
- Le Parkway : l'extension de l'autoroute Dabou - Songon traversant Yopougon jusqu'au Plateau.
- La voie V 28 : la route principale traversant Yopougon jusqu'au nouveau port sur l'île Boulay.
- La voie V 2 : une artère traversant Yopougon parallèle à la route V 28.
- La voie V 6, un périphérique au sud reliant Yopougon à Plateau par un pont.
- La voie V 9 : la nouvelle route le long de la bordure ouest de la zone industrielle de Yopougon.
- Le pont 4 : le pont reliant Yopougon à la nouvelle extension portuaire sur l'île Boulay.

Il est prévu que la ligne ferroviaire d'Ouest en Est du train urbain proposé, commence à Yopougon, et bien que le tracé n'ait pas encore été finalisé, des terrains ont été réservés le long du Parkway. En outre, le potentiel pour une nouvelle ligne ferroviaire de fret est à l'étude, et des terrains ont été réservés le long des routes V28 et V9.

1.4.5.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Depuis le Schéma Directeur 2000

Songon

- Le projet de logements sociaux sur 400ha à l'étude
- Le projet de création d'une ferme laitière
- Le projet d'amélioration de l'alimentation en eau potable

Yopougon

- La nouvelle opération de logements sociaux à l'étude
- La nouvelle zone industrielle au PK 24 à l'étude
- L'extension sur la centrale thermique d'Azito
- La partie ouest de la voie de contournement du port jusqu'au terminal portuaire à conteneur sur l'île Boulay.
- Le pont en contre-haut jusqu'à Plateau
- La réhabilitation d'EPP et des collecteurs dans la commune de Yopougon
- Le système de tramway
- La ligne de transport ferroviaire à grande capacité Yopougon - Cocody : tracé à l'étude.
- Le centre logistique de L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) 30 km d'Abidjan.

b) Schéma Directeur 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.24 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Parc industriel réinstallé à Attinguié Songon	En chantier	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Zone industrielle de Yopougon (extension nord)	Achèvement partiel	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Extension du port	À l'étude / adjudication de l'appel d'offres préalable	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route V2 (emprise réservée)	Mise en œuvre des canalisations d'eau	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route V9 (emprise réservée)	Structures illégales	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Le Parkway V23 (emprise réservée)	Occupé par des bidonvilles	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route V28 (emprise réservée)	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route V6 (emprise réservée)	Occupé par des structures permanentes illégales	Section est, Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030 Section ouest, à l'étude dans le cadre de l'étude sur la circulation.
Pont Songon – Jacquerville	En chantier	So

Source : Mission d'étude de la JICA

(2) Projets engagés

- Les routes stratégiques en 7.4.2 ci-dessus
- Le développement logistique de l'OIC
- La zone industrielle d'Attinguié
- La centrale à cycle combiné de 372MW près de Songon-Dagbe
- Les gares lagunaires pour le transport interurbain de passagers et de marchandises, Abidjan

- La gare lagunaire de Niangon-Lokoua (dont l'achèvement est prévu d'ici 2013 et 2013)

(3) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport

- Le quatrième Pont (étude d'«expansion» des 2 voies actuellement prévues à 4 voies)
- La voie V 9
- Un échangeur au carrefour de Siporex à Yopougon
- Un échangeur au carrefour de Kenaya à Yopougon (pas inclus dans l'étude du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan)
- Un échangeur au carrefour des Sapeurs-pompiers à Yopougon
- Le service de bateau-bus rapide est-ouest
 - Songon - Bingerville (développement de 8 à 20 gares lagunaires)
- Le projet de chemin de fer Est -Ouest
 - Yopougon - Bingerville (tracé central et tracé de la lagune)

1.4.6 UNITÉ 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam (Marcory, Koumassi, Treichville)

1.4.6.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 6 couvre l'île qui forme le noyau urbain d'Abidjan, communément appelée Petit-Bassam. Marcory, Koumassi et Treichville, occupent une superficie totale de 3, 201ha. Voir le Tableau 1.25. La totalité de cette superficie n'inclut également pas le port d'Abidjan, qui est décrite plus loin dans l'Unité 7. L'île Désirée se situe également dans cette Unité urbaine.

La population et la densité démographique actuelles, en termes de la superficie totale des communes, sont indiquées dans le Tableau 1.19. La population totale de cette Unité en 2014 est de 785 577 habitants.

- La densité de Koumassi est très forte, ce qui non seulement indique l'intensité du développement mais suggère également une population non négligeable du secteur informel. Si la superficie de terrain pour l'île Désirée non développée, était déduite des calculs, la densité pour cette commune serait supérieure aux chiffres indiqués au Tableau 1.14.
- Il est prévu que la densité de Marcory évolue de son niveau moyen actuel à un niveau élevé avant 2030.
- Par contre, la densité pour Treichville indique une plage de densité moyenne constante. En fait, il est fort probable que les densités des zones d'habitations à Treichville se situent dans la plage de forte densité. Cet écart potentiel s'expliquerait par le fait que de vastes zones de la commune sont occupées par des sites portuaires et industriels.

(2) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 6 sont exposées au Tableau 1.25.

Tableau 1.25 Occupation des sols pour l'Unité 6

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)		
	Marcory	Koumassi	Treichville
Implantations marginales	45	63	1
Zone résidentielle à faible densité	290	33	82
Zone résidentielle à moyenne densité	107	136	25
Zone résidentielle à forte densité	333	557	142
Industrie	113	67	155
Commerces / bureaux	81	34	106
Santé	4	5	46
Éducation	65	65	30
Bureaux du gouvernement	65	9	34
Sport et tourisme	10	9	17
Transport	3	12	160
Sécurité	26	17	10
Services publics	5	2	1
Culture	27	27	5
Cimetières	2	10	0
Forêt	0	95	0
Terre de prairie	0	1	0
Agriculture	21	3	0
Autres	19	13	20
Route revêtue avec voies séparées	6	2	3
Route revêtue (doubles lignes)	30	12	60
TOTAL	1 255	1 187	896

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.6.2 Caractère urbain

Petit-Bassam est un important centre d'emploi pour Abidjan. Il comprend le port d'Abidjan et des zones industrielles contiguës, ainsi que la zone industrielle de Koumassi. Le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing est la principale artère traversant Petit-Bassam qui le lie au Plateau et à la zone Est au-delà d'Abidjan. La circulation y est dense et sujette à des embouteillages sur toute sa longueur de l'Unité. Le troisième pont en construction, fournira un lien direct jusqu'à Cocody et allégera la circulation sur le pont Charles de Gaulle. À l'extrémité ouest de Petit-Bassam, le pont F. Houphouët Boigny relie la zone portuaire à la partie continentale par Plateau.

L'île du Petit-Bassam est plate est entièrement développée. Au sud du Boulevard Valéry Giscard d'Estaing, le développement est principalement industriel et commercial, en particulier dans la partie Ouest, où il est autour du port et intégré à celui-ci. La zone Est, au sud du Boulevard Valéry Giscard d'Estaing, est principalement occupée par des aménagements à usage d'habitation, de hauteur moyenne

et à faible densité. Au nord du Boulevard Valéry Giscard d'Estaing s'étendent des ensembles de maisons basses et moyens à forte densité, avec, dans certains endroits, des immeubles d'habitation. Une exception aux mentions ci-dessus concernant l'aménagement industriel / résidentiel, est la zone industrielle à l'Est de Koumassi. Le développement global de Petit-Bassam est compromis par la possibilité d'un raccordement de cette île à la route Y4 par des ponts.

À l'exception de quelques villages et quartiers précaires, l'île Désirée n'est pas développée.

Le caractère urbain général de l'Unité est d'une qualité visuelle et environnementale médiocre. L'impression est celle d'une dense expansion tentaculaire. Il y a peu d'espaces verts, d'arbres de rue, et un manque notoire d'espaces civiques servant à donner un sens d'appartenance et d'identité individuelle de la commune et des quartiers. L'orientation primaire que crée le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing à travers l'Unité, donne un regroupement d'habitation au nord et des activités industrielles au sud avec les édifices importants, telles que le Stade Champroux et les vastes centres commerciaux. Les bords de l'eau de l'île sont privatisés : sites à vocation industrielle, commerciale, et résidentielle au sud, et des résidences privées le long de la côte nord donnant sur la lagune Ébrié. Une exception majeure à ce détournement du visage public de la ville à distance de l'eau est le Palais de la culture. L'intensité du développement a limité le développement informel à quelques poches sur le front d'eau et les réserves des services publics à l'est de l'Unité urbaine.

1.4.6.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Depuis le Schéma Directeur 2000

Koumassi

- Le système de tramway, le long du Boulevard Valéry Giscard d'Estaing.
- Le nouveau City Hotel, en chantier

Marcory

- Le troisième pont arrivera sur la côte nord de Marcory dans le quartier de Gnazoua.
- La réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya.
- Le système de tramway
- La ligne de transport ferroviaire à grande capacité Anyama - aéroport international : tracé à l'étude.

Treichville

- L'expansion portuaire pour améliorer la capacité actuelle des terminaux.
- La réhabilitation du Palais de la culture, actuellement en chantier par une entreprise chinoise.
- La réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya.
- Les travaux d'amélioration du port d'Abidjan, achèvement prévu en juin 2015.

b) Schéma Directeur d'Urbanisme 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.26 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Palais de la Culture	Phase 1 terminée	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Troisième pont	En chantier	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont Y4	Itinéraire complet non disponible	Omis
Pont de l'île Désirée	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Liaison ferroviaire nord - sud	Itinéraire secondaire à l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont Treichville – Port-Bouët	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030

Source : Mission d'étude de la JICA

(2) Projets engagés

- 2 projets d'alimentation en eau potable et d'assainissement ;
- 2 projets d'infrastructures d'utilité publique ;
- l'initiative de logements sociaux ;
- la réhabilitation de la zone industrielle ;
- les gares lagunaires pour le transport interurbain de passagers et de marchandises d'Abidjan.

(3) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport

- L'élargissement du Boulevard de Marseille
- Le pont de Vridi
- Le pont de l'île Désirée
- Un échangeur du carrefour de Solibra à Treichville
- Un échangeur au carrefour de la gare de Bassam à Treichville
- L'amélioration de l'intersection du Boulevard du Port - CHU Treichville
- L'amélioration de l'intersection de la Place Inch Allah
- Le projet ferroviaire nord-sud, Phase 1 Anyama - Aéroport
- Le service de bateau-bus rapide est-ouest
 - Songon - Bingerville (développement de 8 à 20 gares lagunaires)

1.4.7 UNITÉ 7 – Zone Spéciale (Port d'Abidjan)

1.4.7.1 Contexte de la planification urbaine

L'Unité est considérée comme une zone de fonction spéciale du fait qu'elle concerne unique le port d'Abidjan et les zones qui y sont associées. Le port est concentré autour du canal de Vridi et de la zone portuaire de la lagune Ébrié. Voir la Figure 1.14.

- Le port existant et les expansions engagées (20ha) sont situés principalement dans la commune de Treichville. Le port existant occupe une superficie de 130 ha. Il y a également une zone de quai fruitier au port sur la côte de la baie de Banco dans la commune de Plateau.
- L'expansion engagée du port de l'île Boulay est prévue dans la commune de Yopougon et couvrirait une superficie de 679ha².
- Une zone portuaire proposée de 1550ha dédié à l'industrie pétrolière sur le «cordon littoral» à l'ouest du canal de Vridi qui fait partie de la commune de Port-Bouët.
- En outre, des réserves de terrains sont proposées pour des installations portuaires de soutien sur la côte continentale dans la commune de Yopougon.

La Figure 1.14 indique que les terrains adjacents à la zone portuaire existante et à celle proposée pour l'expansion existent ou sont prévus pour des zones industrielles dans les communes de Treichville, Port-Bouët, et Yopougon. Outre une zone proposée pour les logements des ouvriers sur l'île Boulay, une des zones portuaires et industrielles mentionnées ci-dessus incluent des développements résidentiels.

² Port Autonome D'Abidjan – une référence internationale



Source : le Port autonome d'Abidjan

Figure 1.14 Plan d'implantation de l'expansion du port d'Abidjan

1.4.7.2 Caractère urbain

L'île Boulay et l'île Braké ne sont pas développées, et sont principalement occupées par des terres de plantation avec quelques petits villages le long de la côte. La zone continentale est composée de terres non développées à proximité de la centrale thermique d'Azito dans les quartiers de Yopougon Brego et Yopougon Camp Militaire.

1.4.7.3 Projets

(1) Projets prévus

a) Depuis le Schéma Directeur 2000

- L'extension du port d'Abidjan, île de Boulay et Yopougon
- La pétrochimie et raffinerie, île de Braké.
- Le quatrième pont routier
- La partie sud de la voie de contournement portuaire traversant l'île Braké jusqu'à Port-Bouët
- La route côtière et le pont traversant le canal de Vridi
- Les gares lagunaires pour le transport interurbain de passagers et de marchandises, Abidjan

b) Schéma Directeur 2000

Principaux projets stratégiques

Tableau 1.27 Principaux projets stratégiques

Projet	État d'avancement	Recommandation
Extension du port d'Abidjan	À l'étude / adjudication de l'appel d'offres préalable	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Port associé et développement industriel	Terrain réservé	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Quatrième pont (Azito)	Route seulement à l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Extension de la route vers le canal de Vridi	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont du canal de Vridi	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route côtière	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Ligne de fret ferroviaire	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030

Source : Mission d'étude de la JICA

(2) Projets considérés par l'équipe de la JICA

Transport - le Quatrième pont (étude de «l'expansion» des deux voies actuellement prévues à 4 voies)

1.4.8 UNITÉ 8 – Grand Abidjan du Nord (Azaguié)

1.4.8.1 Contexte de la planification urbaine

- Région, population, densité

L'Unité 8 est axée sur les milieux urbains et l'arrière-pays rural d'Azaguié à quelque 35km au nord du centre d'Abidjan, considéré au Plateau. La superficie de cette unité spatiale du Grand Abidjan est de 21 011ha.

La population totale de cette Unité est de 17 915 habitants en 2014.

Le Tableau 1.14 indique un niveau de densité, qui souligne l'important du caractère rural de cette Unité. Dans les villes rurales, les densités d'habitation sont extrêmement faibles.

(1) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 8 sont exposées au Tableau 1.28.

Tableau 1.28 Occupation des sols pour l'Unité 8

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)
	Azagué
Implantations marginales	0
Zone résidentielle à faible densité	168
Industrie	6
Commerces / bureaux	7
Santé	2
Éducation	16
Bureaux du gouvernement	6
Sport et tourisme	1
Sécurité	1
Services publics	2
Culture	8
Cimetières	4
Forêt	1 132
Terre de prairie	439
Agriculture	1 896
Autres	125
Route revêtue (doubles lignes)	19
Bassin	1
Inconnu	10 202
TOTAL	14 036

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.8.2 Caractère urbain

Cette Unité est une zone agricole. La zone urbanisée de cette Unité est restreinte aux villes rurales d'Azagué Gare, la plus grande, et Azagué Ahoua. Les villes sont traversées par deux artères menant à Agboville pour l'une et l'autre à Adzopé. Ce sont les principales routes qui approvisionnent Abidjan en vivres provenant du nord.

Le développement du centre-ville d'Azagué Gare longe la route principale sur la crête qui traverse la ville. Le développement chevauche également la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya qui longe la vallée immédiatement à l'ouest du centre-ville. La ville dispose d'une gare qui est desservie deux fois par semaine par un train de voyageurs. Le vieux bâtiment de la gare a une valeur patrimoniale. Le caractère de la ville est médiocre en général avec un développement principalement linéaire à l'arrière, de zones d'habitations basses à faible densité.

1.4.8.3 Projets

(1) Projets engagés

- La réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya.

1.4.9 UNITÉ 9 – Grand Abidjan de l'Est (Alépé, Bonoua)

1.4.9.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 9 couvre la partie Est, essentiellement rurale du Grand Abidjan, au-delà des lagunes Ébrié et Potou. Ce sont les zones partielles des communes axées sur les zones urbaines d'Alépé et de Bonoua. Leur superficie combinée à l'intérieur de l'agglomération du Grand Abidjan est de 95 040 ha. Voir le Tableau 1.29.

La population totale de cette Unité est de 93 278 habitants en 2014.

Le Tableau 1.14 indique un niveau de densité qui souligne l'important caractère rural de cette Unité. Dans les deux principales villes rurales, les densités d'habitations se trouvent dans les tranches de faible et moyenne densité.

(2) Occupation des sols

Les Occupations des sols pour l'Unité 9 sont exposées au Tableau 1.29.

Tableau 1.29 Occupation des sols pour l'Unité 9

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)	
	Alépé	Bonoua
Zone résidentielle à faible densité	80	830
Zone résidentielle à moyenne densité	18	80
Industrie	0	24
Commerces / bureaux	3	15
Santé	2	27
Éducation	7	56
Bureaux du gouvernement	7	9
Sport et tourisme	1	3
Transport	1	2
Sécurité	1	2
Services publics	1	5
Culture	16	41
Cimetières	0	13
Forêt	497	354
Terre de prairie	253	255
Agriculture	348	1 225
Autres	13	94
Route revêtue (doubles lignes)	7	0
Inconnu	5 084	4 317
TOTAL	6 341	7 349

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.9.2 Caractère urbain

La superficie de cette Unité est la plus importante du Grand Abidjan et inclut un éventail varié de paysages naturels et agricoles. C'est essentiellement une région agricole, bien que certaines zones, telles que les marais en aval du fleuve Comoé, ne soient pas adaptées à la culture. Il y a également de vastes arbusteraies, le plus souvent des vestiges de déforestation. Les villes rurales d'Alépé et de Bonoua se trouvent sur les deux seules routes principales reliant Abidjan à l'Est du pays : au Sud, la route A1 jusqu'à Grand-Bassam, et au Nord, la route d'Alépé jusqu'à Abobo. Plus à l'est, les deux routes se croisent à N'zikro, puis elles continuent par Aboisso jusqu'à la frontière ghanéenne à Noé. À l'avenir, cet itinéraire formera l'autoroute Abidjan - Lagos. Il n'y a pas de route directe reliant les deux villes.

La plus importante des deux voies est celle traversant Bonoua, et celle-ci connaît actuellement un nouveau développement résidentiel sur des terres agricoles environnantes et le long de la route A1. Le développement urbain est principalement de faible densité, et composé de constructions basses. Le centre de la ville est de densité moyenne d'habitation et de commerces. La région est connue pour sa production d'ananas. Des usines de transformation alimentaire de produits agricoles et d'embouteillage

d'eau sont installées dans les alentours. Cependant, un nombre important de personnes se déplacent quotidiennement jusqu'à Abidjan.

La ville d'Alépé, occupe les terrains au-dessus de la rive ouest du fleuve Comoé. Les constructions sont basses, et à faible densité, et la ville s'étend de part et d'autre de la route principale. Les principaux employeurs sont les vastes plantations de palmiers à huile. L'extraction de sable fluvial pour la construction est pratiquée dans la région.

1.4.9.3 Projets

(1) Projets engagés

Alépé

- 560 unités de logements sociaux qui seront construites et 180 terrains urbains développés sur 20 ha.
- La politique du ministère de l'Industrie est de développer l'agroalimentaire
- Mise à niveau de la route l'Alépé par l'AGEROUTE

Bonoua

- Le projet de la zone industrielle de Bonoua
- Le projet d'alimentation en eau par tuyau de Bonoua à Abidjan, en chantier
- Mise à niveau de la route de Bonoua par l'AGEROUTE

1.4.10 UNITÉ 10 – Grand Abidjan de l'Ouest (Dabou, Jacquville)

1.4.10.1 Contexte de la planification urbaine

(1) Région, population, densité

L'Unité 10 couvre la partie ouest, essentiellement rurale du Grand Abidjan. Ce sont des zones partielles de la superficie des communes, focalisés sur les zones urbaines séparées par la lagune Ébrié, de la grande ville de Dabou sur la partie continentale et de la petite ville de Jacquville sur le «cordon littoral» dans le périmètre du Grand Abidjan. Leur superficie combinée totale est de 95 040 ha. Voir le Tableau 1.30.

La population totale estimée de cette Unité est de 70 081 habitants en 2014.

Le Tableau 1.14 indique un niveau de densité qui souligne l'important caractère rural de cette Unité. Dans les deux principales villes rurales, les densités d'habitation se trouvent dans la plage faible densité.

(2) Occupation des sols

Les Occupation s des sols pour l'Unité 10 sont exposées au Tableau 1.30.

Tableau 1.30 Occupation des sols pour l'Unité 10

OCCUPATION DES SOLS	Superficie de l'occupation des sols (ha)	
	Dabou	Jacqueville
Zone résidentielle à faible densité	492	295
Zone résidentielle à forte densité	38	0
Industrie	7	7
Commerces / bureaux	28	13
Santé	16	8
Éducation	101	73
Bureaux du gouvernement	14	6
Sport et tourisme	6	10
Transport	1	0
Sécurité	18	0
Services publics	9	3
Culture	40	27
Cimetières	6	23
Forêt	305	2 856
Terre de prairie	78	1 818
Route revêtue (doubles lignes)	0	11
Route non revêtue (doubles lignes)	0	4
Îles dans les lagunes	3	0
Inconnu	4 329	0
TOTAL	6 734	14 684

Source : Mission d'étude de la JICA

1.4.10.2 Caractère urbain

Le facteur commun des principaux centres urbains important de cette Unité est la distance d'environ 40km qui les sépare du centre d'Abidjan. La ville de Dabou est le principal centre de l'agriculture continentale à l'Est d'Abidjan. Jacqueville est une ville bien plus petite, autrefois une destination touristique, et aujourd'hui un centre pour les vastes plantations de coco le long du «cordon littoral». Géographiquement, elles sont à 10km l'une de l'autre, séparées par la lagune Ébrié. Par la route, avec l'ouverture du nouveau pont, la distance sera d'environ 45km. Elles opèrent comme des centres urbains indépendants.

Il y a un contraste choquant entre les deux villes. Dabou est un centre rural prospère avec une population grandissante, avec un important mouvement pendulaire quotidien de sa population vers Abidjan. L'impression que donne Jacqueville est celle d'une ville dont les meilleurs jours sont derrière elle, conséquence d'une crise socio-militaire. Bien que blottie dans des paysages exotiques de cocotiers et de plages de sable blanche à perte de vue, le front d'eau et le centre-ville principal comptent de nombreux bâtiments abandonnés, comprenant d'anciens hôtels, et des terrains vides. Les deux villes sont dotées d'une solide forme urbaine avec des centres administratifs et commerciaux de moyenne densité, et les

principales zones résidentielles sont à faible densité. Les bâtiments sont essentiellement des constructions basses avec occasionnellement des immeubles de 3 ou 4 étages. En général, la qualité d'ensemble de l'environnement, avec des améliorations futures de zones publiques, est considérée bonne. Ce sont des villes qui bénéficieront d'un aménagement pour impulser la promotion de revitalisation commercial, social et économique plutôt que d'une rénovation urbaine.

Deux facteurs devraient stimuler la croissance future à Jacquville, l'ouverture du pont franchissant la lagune Ébrié à N'djem en 2014, et le fait que cette région a traditionnellement été reconnue comme une zone touristique avec sa plage.

1.4.10.3 Projets

(1) Projets engagés

Dabou

- La politique du ministère de l'Industrie est de développer l'agroalimentaire
- Programme de logements sociaux
- Projet d'élargissement des routes entre Abidjan et Dabou

Jacquville

- Le programme de logements sociaux
- Le centre de tourisme
- L'autoroute côtière
- Le nouveau pont traversant la lagune Ébrié jusqu'à la commune de Jacquville, en chantier

2.0 Conditions Environnementales pour le Schéma Directeur d'Urbanisme

2.1 Conditions Environnementales Actuelles

2.1.1 Le Climat

Le Climat de la zone du Grand Abidjan est humide et connaît de hautes températures relativement régulières sur l'année, avec une moyenne annuelle de 26,4°C et une température minimale moyenne de 22,1°C. Les précipitations annuelles varient de 1540 mm à 3040 mm, avec une moyenne d'environ 2000 mm. Il peut être classé dans les climats à 4 saisons : 1) longue saison des pluies de Mars à Juillet avec des précipitations supérieures à 700 mm, 2) Saison sèche courte d'Août à Septembre, 3) Courte saison pluvieuse au cours d'Octobre et de Novembre, et 4) Saison sèche longue de Décembre à Mars. L'intensité des précipitations est très grande et peut atteindre 115 mm/h sur des laps de temps de 15 mn, et 71 mm sur une durée de 1heure.

Le taux d'Hygrométrie varie très peu en fonction des saisons, avec une moyenne annuelle de 84%. L'humidité qui y règne de façon permanente en association avec la chaleur rend le « temps lourd » et difficile à supporter. C'est un climat favorable à la décomposition des déchets et à la multiplication des vecteurs d'affections (moustiques, parasites et microbes).

Ces dernières années, un bouleversement notable dans les saisons a été observé. L'harmattan (un alizé poussiéreux soufflant du Sahara vers la côte ouest de l'Afrique en hiver) continue à souffler plus longuement et pénètre maintenant le Grand Abidjan, occasionnant des températures plus élevées que la normale et un décalage fréquent des précipitations dans l'année. Certains n'hésitent pas à mettre cela au compte de la déforestation et les émissions gazeuses de la ville d'Abidjan.

2.1.2 La Topographie

La topographie du Grand Abidjan se compose de 4 parties se succédant du Nord au Sud. Au Nord, une ligne de hauts plateaux est présente en deux zones et leur altitude est d'environ 100 mètres pour l'une, et entre 40 et 50 m, pour l'autre. Ces zones sont entaillées en profondeur par des vallées. Au pied des plateaux de basse altitude est une plaine inondable localisée autour de la lagune Ebrié et de la barrière littorale.

La lagune Ebrié est la partie de sa topographie la plus caractéristique. Il s'étend sur plus de 120 km de part et d'autre d'Abidjan et isole plusieurs îles dont les plus importantes sont les îles Bassam, Boulay et Désirée. Une barrière littorale isole la lagune de l'océan. La lagune est une ligne littorale sinueuse, remplie d'îles et de baies, plus ou moins modérée par ses marais et qui met en opposition un important développement de la mangrove et une côte maritime sablonneuse de faible élévation.

2.1.3 La Géologie

Les plateaux, les basses terres et le système lagunaire sont situés dans un bassin sédimentaire couvrant un substrat de formations du birimien composé de roches métamorphiques (flyschs, argiles schisteuses, schistes, quartzites). Le bassin sédimentaire est composé de deux parties distinctes au Nord et au Sud. La partie nord est une zone d'une certaine épaisseur, couverte de sédiments : la marge continentale, représentée principalement par les terres hautes, avec une grande proportion de grès plus ou moins ferrugineux, des sables et des argiles.

La partie Sud est couverte par des sédiments du crétacé. Ils sont de trois formes : 1) bas plateau continental constitué de sables argileux, 2) conglomérat dans les cordons sableux issus de dépôts du nouakchottien, 3) dépressions comblées par les dépôts fluviaux et lagunaires composés principalement de vases résultant du lavage de sable.

L'architecture des formations du bassin sédimentaire a été déterminée par la principale structure tectonique de la lagune. C'est un accident constitué d'une faille majeure de plusieurs km de long, parallèle à la côte et séparant les deux unités morphologiques.

2.1.4 L'Etat des sols

Les sols du plateau sont presque exclusivement composés de sables latéritiques homogènes jusqu'à une profondeur de plusieurs dizaines de mètres. La base de granit inaltérée est d'une profondeur pouvant dépasser 50 mètres. Un plan d'eau modérément profond s'étend dans toutes les cuvettes des sables de la marge continentale ferrugineuse.

Ces eaux sont exploitées par la SODECI (Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire) pour fournir de l'eau potable à Abidjan. Sur le littoral, les sols sont composés de dépôts d'origine marine allant du sable fin jaune aux limons faiblement argileux brun clair, et de vase contenant beaucoup de matière organique.

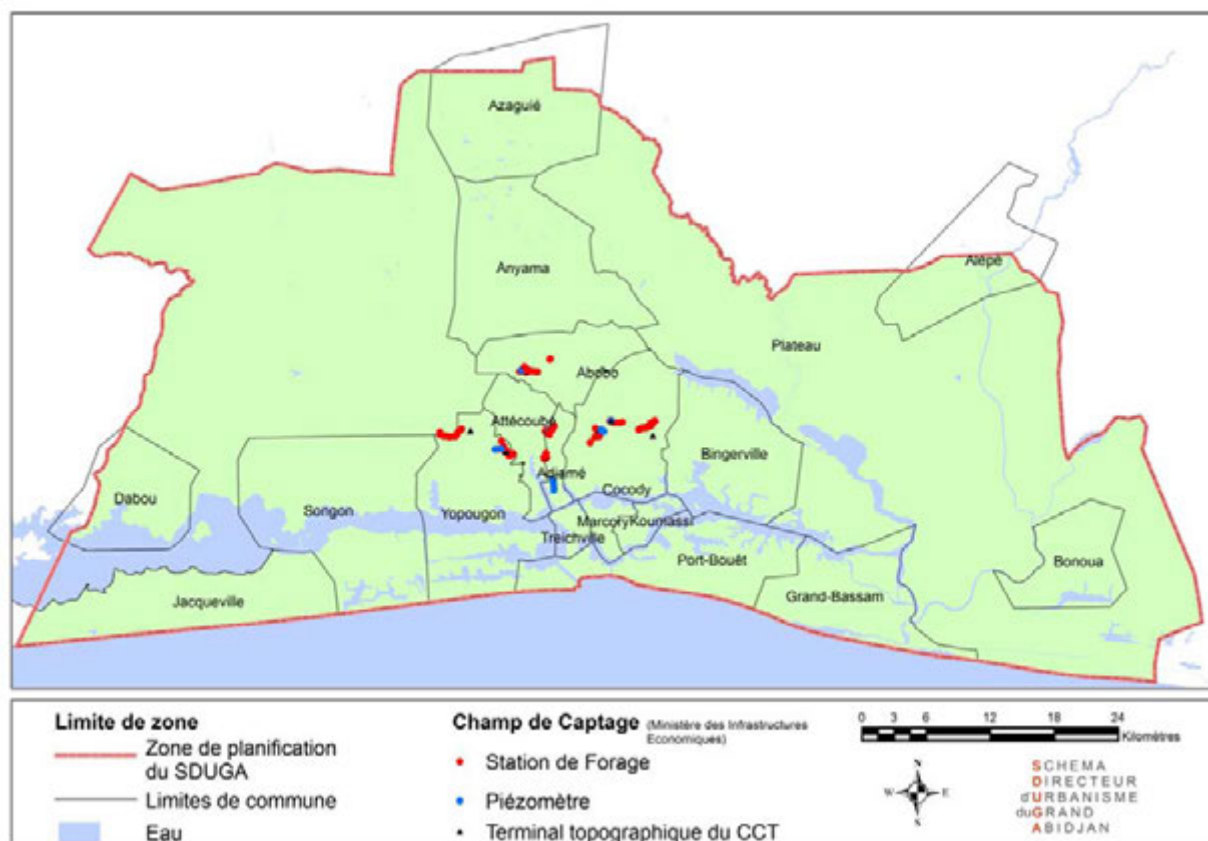
2.1.5 L'Hydrographie et l'Utilisation des Eaux

La pluviométrie annuelle varie de 1400 à 2000 mm, et le débit moyen annuel de la rivière Agneby à Agboville (4600 km²) est de 7,6 m³/s. Le débit de la rivière Me à Lobo Akoudzin (1274 km²) est de 7,6 m³/s, ce qui équivaut à un débit moyen de 0,6 m³/s/100 km². Le débit varie considérablement selon les mois. A Agboville, le débit de décembre à avril est très faible (0,2 à 1,9 m³/s) et le débit en juin, juillet et octobre est relativement important (18 à 22 m³/s).

La rivière Agneby, avec une surface de bassin de 6110 km² à Kassinguié, est une rivière importante en raison de son emplacement près d'Abidjan. Aussi appelée rivière Agbo, la source de la rivière Agneby est au nord-est de Bongouanou, et son cours est du nord au sud. Plusieurs affluents à méandres se déversent dans cette rivière qui se jette à son tour dans la lagune Ebrié à l'est de Dabou.

La rivière Me prend source à Akoupé et grandit par des affluents. La rivière coule d'abord vers le sud-ouest puis vers le sud à partir de la confluence avec la rivière Mofou venant de la rive droite. Enfin la rivière se jette dans la lagune Potou, qui est reliée à la lagune Aghien en amont.

Il semble que l'eau des nappes phréatiques est utilisée pour l'usage industriel et domestique. La figure suivante montre quelques puits connus à Abidjan.



Source: Etude D'Impact Environnemental et Social, Forages des Champs Captant, Puits et Piézomètres du District D'Abidjan et Environs, Ministère des Infrastructures Economiques

Figure 2.1 Emplacement de Quelques Puits à Abidjan

2.1.6 La Végétation

Trois types de végétation se partagent les dépressions au sol gorgé d'eau.

Dans les terres hautes La végétation prépondérante était l'avodiré (chloroxydon africain, bois décoratif à la texture lisse, allant d'une teinte blanchâtre au jaune pâle, d'un grand arbre tropical d'Afrique de l'Ouest (*Turraeanthus africana*), de la famille de l'ébène, utilisé en ébénisterie). Aujourd'hui, toutes les plantations ont été détruites par l'urbanisation et les déforestations. Sur la frange côtière, les cocotiers ont remplacé les forêts marécageuses dans les zones non encore construites. Dans les hautes terres, la forêt vierge a été remplacée par une forêt secondaire dégradée qui vient en soutien aux plantations de l'agro-industrie et aux zones de cultures vivrières.

La Forêt du Banco (3474 ha), classée comme parc national, témoigne de la végétation originale. Ce parc fait face à de sérieuses menaces par endroit du fait de la déforestation. Dans la périphérie, il ne reste que des fragments de forêt, localisées principalement sur les coteaux.

2.1.7 Catastrophes Naturelle

L'institution de protection civile : La côte d'Ivoire s'est dotée d'une institution de protection civile, l'Office National de la Protection Civile (ONPC) créé en vertu du décret No 2002-822. L'Office, entre autres, est chargé de prendre des mesures de prévention et d'organiser les moyens de lutte contre des catastrophes naturelles, et ses attributions s'étendent à tous les autres risques et accidents. Il fut un moment intégré au groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires (GSPM).

Les catastrophes naturelles sont, par définition, des événements naturels causant des pertes en vie humaine, la destruction des moyens de subsistance, et la perte des équipements et de l'environnement de production économique. Elles ne sont pas causées directement par les actions et l'entremise humaines, mais celles-ci sont des facteurs favorisant et aggravant leurs conséquences. Les catastrophes naturelles les plus fréquemment observées en Côte d'Ivoire sont :

- Inondations dues à des pluies importantes.
- Mouvements et glissements de terrain, éboulements.
- Feux de brousse (incendies de forêts)
- Sécheresse

Le Tableau 2.1 présente 8 catastrophes climatiques et géologiques en annales dans la zone du Grand Abidjan sur 15 ans (1996-2010). Il n'y a pas d'annales de séisme, de raz de marée ou de cyclone tropical. La zone du Grand Abidjan n'a connu, par conséquent, que peu de catastrophes naturelles.

Tableau 2.1 Catastrophes climatiques et géologiques dans le Grand Abidjan (1996–2010)

Date	Evènements	Localisation	Conséquences
30 – 31 mai 1996	Pluies torrentielles	Abidjan	28 morts, dommages matériels
18 juillet 1996	Glissement de terrain	Abidjan	2 morts, dommages matériels
	Pluies torrentielles	Abidjan (Abobo, Koumassi, Marcory, Riviera)	Dommages matériels
11 juin 1997	Pluies torrentielles	Abidjan (Abobo)	1 mort
	Pluies torrentielles	Anyama	1 disparu, 3 blessés, dommages matériels
20 oct. 1998	Inondation	Abidjan (Riviera, Yopougon)	Dommages matériels
16 nov. 1998	Tempête	Abidjan	3 morts, plusieurs disparus, dommages matériels
3 – 5 juin 2007	Inondation	Abidjan	9 morts, dommages matériels
12 – 15 juin 2009	Glissement de terrain (et inondation)	Abidjan	22 morts, 6 disparus, 7 blessés, 48 familles sans abris.
28 – 29 juin 2009	Inondation	Abidjan	7 morts, 20 personnes sans abris

Source : ONPC (l'Office National de Protection Civile)/GSPM (Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires), (Recueil des Statistiques de Environnement en Côte d'Ivoire, 2011)

Le Tableau 2.2 présente les zones d'habitation sensibles qui sont des terrains exposés aux risques naturels et sur la base de cet indicateur, les sites sensibles d'Abidjan sont des habitats précaires en raison de leurs zones de localisation géographique. Abidjan comprend 72 zones d'habitation sensibles, totalisant une superficie de 775 ha.

Tableau 2.2 Habitations sensibles d'Abidjan en 2010

Communes	Nombre de zones d'habitation précaire	Superficies totales des zones d'habitation précaires (ha)
Abobo	9	199
Adjamé	8	20
Attécoubé	11	81
Cocody	8	54
Koumassi	6	82
Marcory	3	9
Plateau	0	0
Port-Bouët	13	224
Treichville	1	9
Yopougon	13	97
TOTAL	72	775

Source: ANDE (Recueil des Statistiques de l'Environnement en Côte d'Ivoire, 2011)

2.1.8 Le Système de gestion des zones protégées

Le Parc National du Banco à Abidjan (3474 ha) est classé comme parc national en vertu de l'arrêté No 536 du 25.06.1960, et du décret No 81-218 du 02.04.1981 (source : Office Ivoirien des Parcs et Réserves, 2006). La réserve de N'ganda-N'ganda dans les départements de Grand Bassam et Adiaké (4400 ha) est classée comme réserve botanique par l'arrêté No 2020/SE du 07.04.1951, modifié par l'arrêté No 5894/SE du 13.08.1954, et l'arrêté No 279/Minagri du 01.08.1958 (source : Centre National de Floristique). Aucun secteur n'est classé comme réserve naturelle ou réserve animale et florale, dans la zone du Grand Abidjan. (source : Office ivoirien des Parcs et Réserves, 2006).

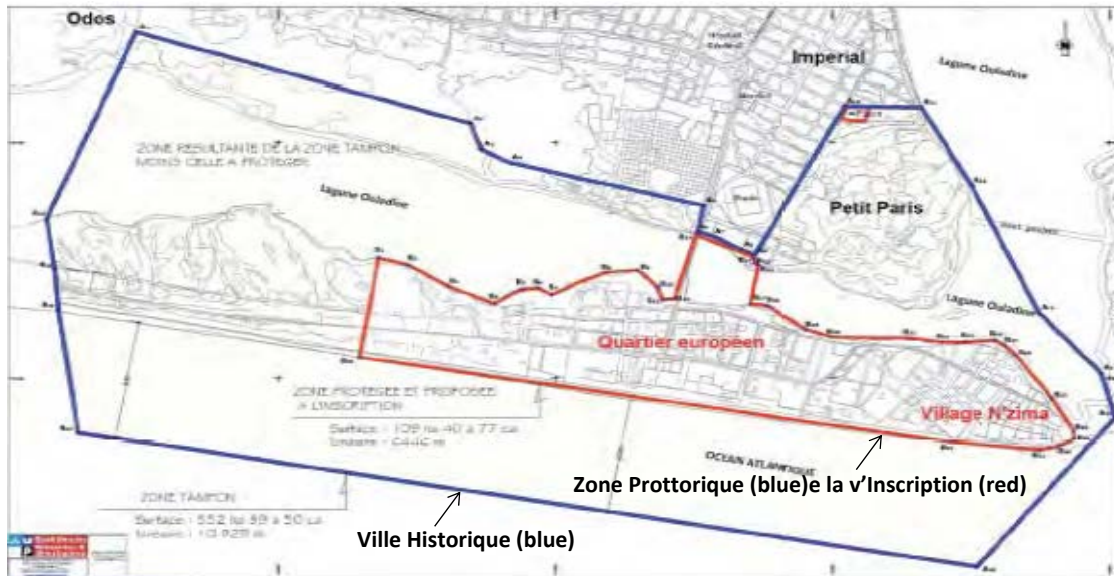
La ville de Grand Bassam est désignée comme une ville historique tout en étant un site du patrimoine mondial (Figure 2.2 and Figure 2.3). La ville historique de Grand-Bassam est un exemple de ville coloniale construite à la fin du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle. Son concept de planification est fondé sur la spécialisation des quartiers pour le commerce, l'administration, le logement pour les Européens et le logement pour les Africains. Elle est d'une part une ville à l'architecture et à l'urbanisme coloniaux, fondés sur les principes du fonctionnalisme et de l'hygiène de l'époque, et adaptés aux conditions climatiques locales, et, d'autre part, un village N'zima qui démontre la permanence des cultures indigènes. Grand-Bassam fut la première capitale coloniale, et le port, centre économique et centre juridique le plus important de la Côte d'Ivoire. Grand-Bassam a été témoin des relations sociales complexes entre les Européens et les Africains, puis du mouvement populaire en faveur de l'indépendance (UNESCO).

Partie 1 Situation Actuelle et Conditions Préalables au Schéma Directeur d'Urbanisme



Source: UNESCO

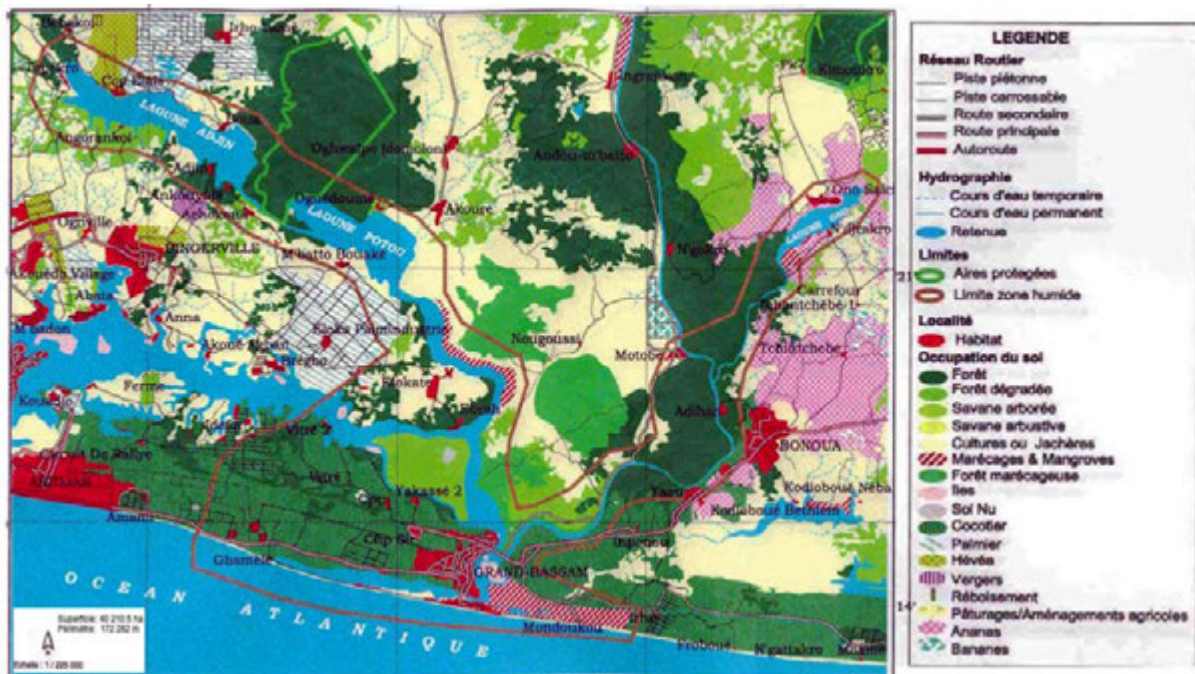
Figure 2.2 Carte de localisation de la ville historique de Grand-Bassam



Source: UNESCO

Figure 2.3 Grand-Bassam : Ville Historique et Zone Proposée pour Inscription à l'UNESCO

Grand Bassam est désigné comme site Ramsar (Figure 2.4).



Source: Wetlands International

Figure 2.4 Carte de localisation de la ville de Grand-Bassam comme site Ramsar

Le Parc National du Banco et la Réserve Botanique N'ganda-N'ganda sont de rares zones restées naturelles, cependant elles doivent être strictement protégées, ce qui requerra la promotion de l'élargissement de zones vertes dans la zone du Grand Abidjan.

2.1.9 Evaluation de la situation environnementale et sociale existante

Les dispositions légales concernant le contrôle de la protection sociale, environnementale et de la nature ainsi que du contrôle de la pollution sont déjà suffisantes et leurs caractéristiques sont similaires à celles des pays développés. Cependant, la compréhension des problèmes environnementaux présents et futurs, la planification concrète et l'exécution conformément à la réglementation, ainsi que la création d'un système de suivi n'ont pas été mis en œuvre à cause du manque de personnel et d'équipements appropriés.

Par conséquent, la nature des problèmes environnementaux qui apparaissent actuellement et qui apparaîtront dans le futur, ainsi que l'endroit où ils apparaîtront devrait être déterminée clairement. Le plan, programme et projet nécessaires, les ordres de priorité en matière de mise en œuvre devraient être étudiés. Dans ce sens, l'amélioration du système de collecte des données environnementales est indispensable. Une planification concrète de la gestion des déchets solides et des effluents, et la lutte contre les inondations qui semble être un sujet urgent, devraient être examinés instamment. Des mesures pour les personnes défavorisées des bas quartiers doivent également être envisagées dès que possible.

Les tâches de protection environnementale et de contrôle de la pollution semblent être redondantes entre les agences concernées, aussi il convient de reconsidérer le cadre de mise en œuvre et la délimitation des responsabilités des agences concernées.

Il semble, que d'une manière générale, la priorité soit donnée au développement des infrastructures et que la protection environnementale et la lutte contre la pollution soient reléguées au deuxième plan. Cependant, un environnement sain est la base pour le développement des infrastructures, et la restauration de l'environnement après aggravation des problèmes entraîne des coûts plus importants. Une partie du budget devrait donc être allouée à la résolution des problèmes environnementaux.

2.1.10 Problèmes environnementaux et sociaux majeurs

2.1.10.1 Amélioration des systèmes d'information environnementaux

Les données existantes sur les matières polluantes, l'environnement naturel et l'environnement social sont insuffisantes.

- Eléments de pollution :
 - Air/ qualité d'eau, bruit/ vibrations, déchets solides/eaux usées, contamination des sols, subsidence des sols, odeurs nauséabondes et sédiments.
- Environnement Naturel :
 - Écosystème, hydrologie, topographie/ géologie
- Environnement social :
 - Conditions de vie, Biens culturels, esthétique, minorités/peuples indigènes/personnes défavorisées.

Le CIAPOL est responsable de la protection contre la pollution, toutefois les données mesurées dans le passé et les équipements de mesure ont été perdus lors de la crise politique. Le personnel et

l'équipement de mesure sont encore insuffisants. Il est probable que les conditions actuelles d'autres agences concernées pourraient être les mêmes.

Le manque de données entraîne une opacité quant à la nature des problèmes environnementaux existants et la difficulté de donner des priorités aux actions à entreprendre. La reconstruction urgente des systèmes de collecte de données est le problème crucial concernant l'environnement.

2.1.10.2 Amélioration du système de gestion des déchets solides et des eaux usées

Les problèmes actuels concernant les déchets solides et les eaux usées ne sont pas clairement décelables à cause du manque de données précises. Cependant, ces problèmes peuvent devenir des enjeux cruciaux dans les bas quartiers et les zones surpeuplées.

Les systèmes de tri des ordures, de collecte, de transport, de traitement intermédiaire, d'élimination finale de celles-ci, etc..., ne sont pas adéquats, par conséquent ils entraînent des pratiques de décharge inadaptées et illégales. Le système de drainage des effluents domestiques est également insuffisant. Ces déchets solides et effluents non traités conduisent à aggraver les conditions d'hygiène et de vie, et sont déversés dans les cours d'eau qui se jettent dans la lagune. Là se développent les problèmes de pollution aquatique, d'odeurs repoussantes et inesthétiques qui se produisent dans les cours d'eau et la lagune, et qui conduisent à des problèmes liés à l'embellissement du cadre avec un impact négatif sur le développement du tourisme.

L'établissement de systèmes de gestion des déchets solides et des effluents, la réorganisation de l'entité de mise en œuvre, et la mise en œuvre en conformité avec la réglementation devraient être entreprises de toute urgence.

2.1.10.3 Amélioration du contrôle des inondations

Les inondations sont une des plus importantes questions à examiner. Presque toutes les communes ont une topographie relativement plate, leur élévation est faible et elles sont à proximité de la mer ou de la lagune, ce qui leur occasionne des dommages par inondation lors de la saison des pluies. Quelques zones ont été classées comme zone à risque d'inondation, cependant, les mesures d'atténuation appropriées prévues, ne sont pas claires. A présent, la zone côtière et les zones en bordure de la lagune ne devraient pas être affectées par les grandes marées ou par une importante érosion côtière, cependant, les inondations vont devenir un problème plus important à cause de l'élévation du niveau des mers due au réchauffement de la planète. En outre, la surexploitation des eaux souterraines pour le développement industriel entraînera un affaissement des sols et rendra les inondations encore plus graves.

Une étude détaillée des inondations et de l'affaissement des sols, la planification de l'atténuation des effets des inondations, ainsi que l'impact de l'élévation du niveau des mers devraient être examinés aussi tôt que possible.

2.1.10.4 Amélioration de la lutte contre la pollution

La connaissance du degré de pollution des eaux existant dans la lagune est imprécise à cause du manque de données détaillées. Cependant, plusieurs rapports ont mentionné une pollution aquatique incluant la possibilité constatée d'une pollution par métaux lourds. La lagune étant utilisée pour les activités halieutiques et les eaux domestiques, les métaux lourds vont entraîner de sérieux problèmes de santé.

Une étude détaillée de la qualité de l'eau incluant celle des métaux lourds devrait être mise en œuvre dans les zones lagunaire et portuaire. Si le développement d'un nouveau port est projeté dans la lagune, une évaluation environnementale doit être mise en œuvre de manière adéquate

2.1.10.5 Collecte et analyse des données de contamination des sols

Nous ne savons pas si les effluents des usines sont rejetés de façon appropriée et si les pesticides, les produits chimiques agricoles et les engrais chimiques sont utilisés en se conformant au règlement. La contamination des sols entraîne des conséquences sur la santé des personnes vivant à proximité, sur les produits agricoles et de pollution des eaux de surface et souterraines. Le problème deviendra critique lorsque l'eau souterraine sera utilisée pour la consommation. Une étude détaillée de la contamination des sols devra être exécutée et une mise en œuvre pertinente de l'élimination des effluents et de l'utilisation des produits chimiques, etc., est nécessaire.

2.1.10.6 Reconstruction du système d'acquisition des données sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Le trafic routier va accroître la pollution atmosphérique et causer des problèmes de nuisance sonore. L'état actuel des routes est médiocre et les embouteillages ainsi que la vitesse réduite du trafic vont créer des problèmes dus à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores. Quand le réseau routier projeté sera achevé, ces problèmes seront résolus. Cependant, le développement de nouvelles routes va ramener à ces problèmes dans les zones nouvellement développées, et, de ce fait, les systèmes de collecte de données doivent être créés, et une grande attention doit être portée à l'évaluation environnementale pour les routes nouvelles et réhabilitées.

2.1.10.7 Amélioration de la gestion des ressources naturelles

Les stratégies et le plan de protection destinés aux zones protégées telles que les parcs nationaux ont déjà été établis, cependant, elles ne sont pas mises en œuvre. De ce fait les zones protégées ont été absorbées par le développement et l'utilisation illégale des terres et les projets de plantation et de mise en végétation n'ont pas encore été menés à bien. La mise en application de la réglementation sur les zones protégées ainsi que les projets de plantation et de mise en végétation, la reconsidération de l'organisation institutionnelle et les garanties de financement vont être nécessaires.

2.1.10.8 Collecte et analyse des informations détaillées sur la population affectée par la crise politique

Il a été constaté que plusieurs millions de personnes qui furent affectées par la crise politique vivent dans quelques zones d'Abidjan particulièrement Abobo et Yopougon. Ces zones sont en état de délabrement à l'image de ses infrastructures sociales de base (écoles, santé, routes, systèmes de tout-à-l'égout, gestion des ordures, etc.), des conditions économiques pitoyables (manque d'opportunités d'emploi/ fréquentation scolaire) et des faibles standards de salubrité publique. Certaines d'entre ces personnes sont des réfugiés ayant fui la crise politique de l'intérieur des terres ou des pays voisins. Il existe encore une opacité sur les détails de ces conditions. Une enquête urgente et des mesures adéquates sont nécessaires.

2.2 Cadre légal des considérations environnementales et sociales

2.2.1 Cadre national légal

2.2.1.1 La Constitution de la République de Côte d'Ivoire

La Constitution de la République de Côte d'Ivoire (2000) forme la base de toutes les lois et de toutes les réglementations en Côte d'Ivoire. Elle est composée de 133 articles dont ceux qui suivent, en particulier, constituent les principales de toutes les lois et de toutes les réglementations liées aux considérations environnementales et sociales en Côte d'Ivoire.

Tableau 2.3 les considérations sociales et environnementales dans la constitution

Titres	Articles	Description
Titre I Des Libertés, des droits et Devoirs	Article 7	Tout être humain a le droit au développement et au plein épanouissement de sa personnalité, dans ses dimensions matérielle, intellectuelle et spirituelle. L'État assure à tous les citoyens l'égal accès à la santé, à l'éducation, à la culture, à l'information, à la formation professionnelle et à l'emploi. L'État a le devoir de sauvegarder et de promouvoir les valeurs nationales de civilisation, ainsi que les traditions culturelles non contraires à la loi et aux bonnes mœurs.
	Article 19	Le droit à un environnement sain reconnu à tous.
	Article 28	La protection de l'environnement et la promotion de la qualité de vie sont un devoir pour la communauté et pour toute personne physique ou morale.
Titre V Les Rapports entre le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif.	Article 71	L'Assemblée Nationale détient le pouvoir législatif. Elle vote les lois. La loi détermine les règles concernant : (dix-sept règles de base et statuts) La loi détermine les principes fondamentaux : (seulement deux principes applicables sur douze) <ul style="list-style-type: none"> - du régime de la propriété, des droits réels et des obligations civiles et commerciales. - de la protection de l'environnement
Titre XI L'Association et la Coopération entre Etats	Article 122	La République de Côte d'Ivoire peut conclure des Accords d'Association avec d'autres Etats. Elle accepte de créer avec ces Etats des Organisations intergouvernementales de gestion commune, de coordination et de libre coopération.
	Article 123	Les Organisations visées à l'article précédent peuvent avoir notamment pour objet (seulement trois applicables sur treize) <ul style="list-style-type: none"> - la coopération en matière de sécurité et de protection des personnes et des biens - la coopération en matière de Santé - la coopération en matière de protection de l'environnement et de gestion des ressources naturelles.

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.2.1.2 Cadre national légal relatif aux considérations environnementales et sociales

Au regard du cadre environnemental légal en Côte d'Ivoire, le Code de l'Environnement (Loi No 96-766, 1996) est considéré comme la principale loi après la Constitution. Le Code de l'Environnement comprend 6 titres : I) Définitions, objectifs et domaine d'application, II) définitions de l'environnement (III) Principes Généraux, IV) Les obligations de l'État et des collectivités locales, V) Dispositions préventives et dispositions pénales et VI) Dispositions finales/ Mise en application du Code de l'Environnement. Le titre III déclare le droit égal à toute personne d'assurer un environnement sain et présente la philosophie au centre de la protection environnementale. Puis, le titre IV qui le suit, présente

les obligations de l'État et des autorités locales vis-à-vis de la protection environnementale, et les lignes directrices qui définissent le pouvoir des autorités désignées pour évaluer et contrôler les activités ayant un impact négatif, et les exigences minimales en étude de l'impact environnemental.

Au titre de l'article 74 (Titre IV, Section IV, Les Institutions), l'agence Nationale de l'Environnement (ANDE) est créée et il lui est attribué le pouvoir de faire appliquer le Code de l'Environnement.

Les lois majeures et les réglementations applicables peuvent être classées comme suit :

Tableau 2.4 Lois majeures et réglementations pertinentes applicables aux considérations environnementales et sociales

Type	Lois majeures/ réglementations
Institutionnel	
<ANDE: Agence nationale de l'Environnement >	Décret No 97-393 du 9 juillet 1997 portant création et organisation d'un établissement public à caractère administratif dénommé Agence Nationale de l'Environnement (ANDE). Arrêté No 445/MINEME/CAB du 24 mars 2004 portant intégration du Bureau d'Études d'Impact Environnemental (BEIE) à l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE).
<CIAPOL: Centre Ivoirien Anti-Pollution >	Décret No 91-662 du 9 octobre 1991 portant création d'un établissement public à caractère administratif (E.P.A.), dénommé «Centre Ivoirien Antipollution» (CIAPOL) et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement. Arrêté No 044/MINEME/IG du 24 mars 2004 portant intégration de l'activité du Service d'Inspection des Installations Classées (SIIC), à celle du Centre Ivoirien Anti-Pollution (CIAPOL).
<OIPR: Office Ivoirien des Parcs et Réserves (naturelles) >	Loi No 2002-102 du 11 février 2002 relative à la création, à la gestion et au financement de parcs nationaux et des réserves naturelles. Décret No 2002-359 du 24 juillet 2002 portant création, organisation et fonctionnement de l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves.
<SODEFOR: Société pour le Développement des Forêts>	Ministère des Eaux et Forêts/Décret No 93-2006 du 3 février 1993 portant transformation de la SODEFOR en Société d'État
<ANASUR : Agence nationale de la Salubrité Urbaine>	Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) /Arrêté No 060 du 11 octobre 2007 portant ouverture des activités relatives à la salubrité et la gestion des ordures et des déchets urbains par « l'Agence Nationale de la Salubrité Urbaine »(ANASUR).
<Autorités locales>	Loi No 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et délégation des compétences de l'état aux collectivités territoriales. (en matière de protection environnementale et de gestion des ressources naturelles) Ordonnance No. 2007-586 du 4 octobre 2007, abrogeant certaines dispositions de la loi No 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et délégation des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales.
Protection de l'environnement	Décret No 97-678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'environnement maritime et lagunaire contre la pollution Décret No 205 / MINEME / IG / 19 octobre 2005. Établissement, composition et mission du plan/programme de développement de projet de la cellule de décontamination, ainsi que le développement et l'exploitation de la zone lagunaire. Loi No 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires, et des substances nocives. Loi No 65-255 du 4 août 1965 concernant la protection de la faune et de la flore et la chasse. Décret No 66-433 du 15 septembre 1966 portant statut et règlement de la procédure de classement des réserves naturelles; intégrales ou partielles, et des parcs nationaux
Gestion et protection des ressources naturelles	Loi No 96-669 du 29 août 1996 portant sur le Code Pétrolier Loi No 95-553 du 18 juillet 1995 portant sur le Code Minier Loi No 98-755 du 23 décembre 1998 portant sur le Code de l'Eau
Forêts et Bois	Loi No 65-425 du 20 décembre 1965 portant sur le Code Forestier. Décret No 66-122 du 31 Mars 1966 déterminant les essences forestières dites protégées. Décret No 66-428 du 15 septembre 1966 fixant les procédures de classement et de déclassement des forêts domaniales Décret No 66-421 du 15 septembre 1966 réglementant l'exploitation des bois d'œuvre et d'ébénisterie, de bois de chauffage et de charbon.

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.2.1.3 Cadre légal de l'autorisation environnementale

Les principales réglementations et ses pertinences applicables à l'évaluation de l'impact environnemental sont notées ci-dessous :

- Décret No 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études de l'impact environnemental des projets de développement.
- Décret No 2005-03 daté du 6 janvier 2005 portant audit environnemental.
- Arrêté No. 00972 du 14 novembre 2007 relatif à l'application du Décret No 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études de l'impact environnemental des projets de développement.
- Arrêté No 00973 du 14 novembre 2007 relatif à l'application du Décret No. 2005-03 du 6 janvier 2005 portant audit environnemental.
- Décret No 2013-41 du 30 janvier 2013 portant évaluation environnementale stratégique des politiques, plans et programmes.

a) Évaluation de l'impact environnemental et social

Au regard du cadre et des lignes directrices de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) ivoiriens, le décret No 96-766 constitue le principal règlement du processus d'EIES. De nombreux amendements et règles liées ont été mises en application, suivies par ce décret, de façon à ce que tous les réglementations actualisées soient soigneusement prises en compte dans les études au niveau des projets, en particulier, l'arrêté No 00972 du 14 novembre 2007 (application du décret No 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement.) et l'arrêté No 00973 du 14 novembre 2007 (application du décret No 2005-03 du 6 janvier 2005 portant audit environnemental).

Le contenu du décret No 96-766 est comme suit :

Tableau 2.5 Contenu du décret No. 96-766

Dispositions générales	<ul style="list-style-type: none"> • Types (ANNEXE I) et sites (ANNEXE I) applicables de ce décret • Définitions des termes employés
Règles de procédure	<ul style="list-style-type: none"> • Procédure générale relative au processus d'étude et délais maximaux dans le processus d'étude publique. • Qualification des consultants environnementaux chargés d'étudier l'impact des projets et d'élaborer les rapports d'étude. • Personnes légalement responsables de la préparation de l'EIES (Dans le cas du projet proposé dans le cadre du SDUGA, les organismes de mise en œuvre de projet, tels que le MCLAU etc., sont les organismes / personnes responsables.)
Règles administratives	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilités de l'ANDE pour : • Assistance technique à l'EIES. • Définition des termes de référence (TDR) de l'EIES. • Évaluation de l'impact potentiel et soumission d'un rapport EIES pour approbation. • Surveillance des impacts environnementaux et proposition d'un plan de gestion environnementale. • Responsabilités du processus d'étude. • Promotion de bonnes pratiques pour des contre-mesures pragmatiques
Contenu de l'EIES	<ul style="list-style-type: none"> • Description générale des cinq principales parties du contenu, à savoir : 1) Description du projet, 2) Analyse de l'état initial du site et des impacts potentiels, 3) Évaluations des impacts potentiels, 4) Mesures correctrices, 5) Plan de surveillance.
Dispositions particulières	<ul style="list-style-type: none"> • Statut légal de l'EIES et ses décisions d'appréciation. • Délais impartis au Ministère de l'Environnement pour notifier sa décision finale. • Publicité et garantie de l'accès public à l'EIES.
Dispositions finales	<ul style="list-style-type: none"> • Applicabilité dudit décret pour les projets en cours et futurs. • Responsabilité du rapport de ce décret à leur ministère par les ministres concernés.
ANNEXES	<ul style="list-style-type: none"> • ANNEXE I: activités soumises à l'EIES. • ANNEXE II: activités soumises à évaluation afin de juger de la nécessité de l'EIES. • ANNEXE III: sites soumis à l'EIES. • ANNEXE IV: Exemples de Contents de rapport d'EIES

Source: Mission d'Etude de la JICA

Les activités répertoriées liées aux projets en ANNEXE I et les sites répertoriés en ANNEXE II sont soumis à l'EIES. Les activités répertoriées, liées aux projets en ANNEXE II seront évaluées par l'ANDE pour savoir si elles satisfont aux exigences de l'EIES.

L'enquête publique est nécessaire à toute étude d'impact environnemental (article 16, décret n ° 96-894 du 08 Novembre 1996 fixant les règles et procédures pour les études sur l'impact environnemental des projets de développement). Les détails de l'enquête publique ne sont pas mentionnés, mais deux audiences publiques à la phase de définition du projet et la phase de révision du projet d'évaluation de l'EIE constituent les bases nécessaires. La divulgation des informations des rapports de l'EIE et celle des résultats du suivi ne sont pas prescrites dans les règles ou réglementations.

b) Permis environnemental

Le maître d'ouvrage / promoteur des activités répertoriées en ANNEXES I et III ou des activités en zone sensible répertoriées en ANNEXE II, est tenu d'obtenir un permis environnemental d'exploitation (PE) avant d'entreprendre toute activité de construction dans la zone proposée. Conformément au décret

No 96-766, les activités répertoriées en ANNEXE I, et celles des zones sensibles répertoriées en ANNEXE III du décret, nécessitent la préparation d'une EIES et l'approbation de ses résultats, afin d'obtenir le PE. Les activités spécifiques et les zones sensibles requérant une EIES sont résumées dans le Tableau 2.6 :

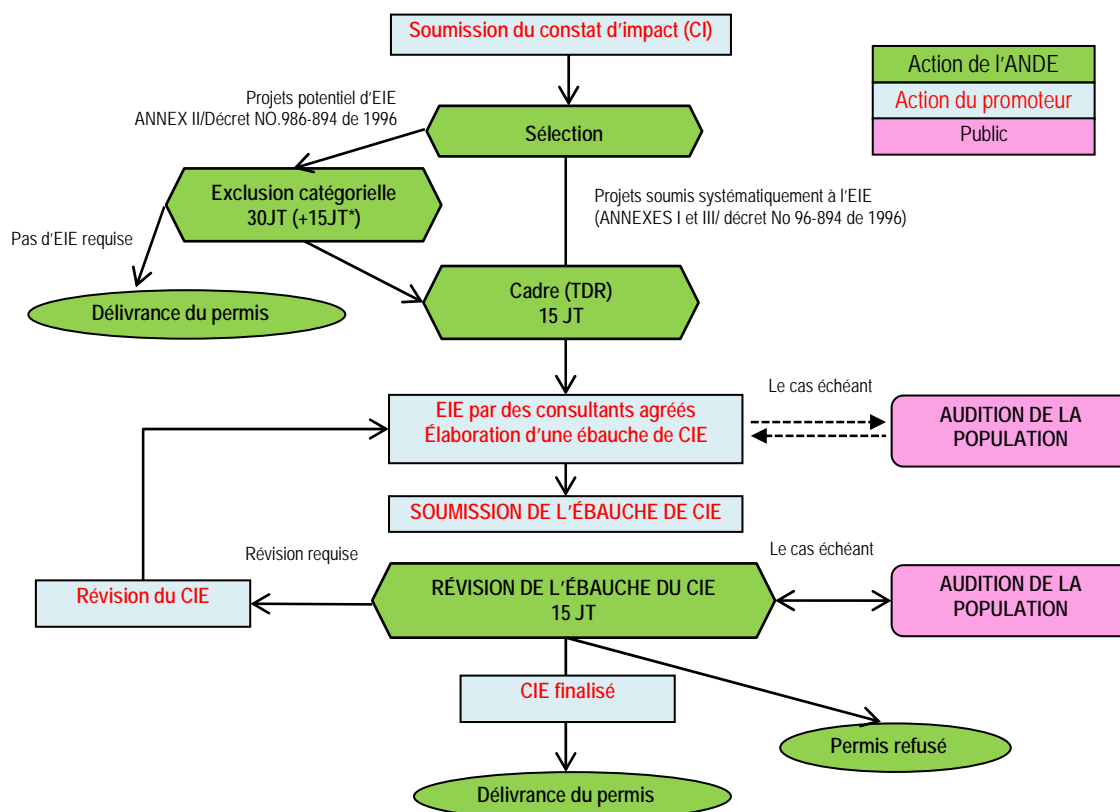
Tableau 2.6 Activités spécifiques requérant une EIES

<p>Activités ANNEXE I du Décret No 96-766</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agriculture (Superficie supérieure à 999 ha) • Aménagements forestiers (Superficie supérieure à 999 ha) • Industries minière (Pétrole, gaz naturel, ressources minérales) • Industrie de l'énergie (Raffineries de pétrole brut et de gaz naturel, centrales thermiques, barrages hydro-électriques) • Élimination des déchets (Traitement des déchets, décharges, traitement des eaux usées) • Produits alimentaires (huiles/corps gras, conserves, alcool et boissons non alcooliques, sirops et sucre, production et transformation de la viande, féculents, farines et huiles de poisson, eau potable) • Industries chimiques (fabrication de produits chimiques utilisés dans divers produits) • Métallurgie (Usines sidérurgiques de production de métaux non-ferreux, stockage de ferraille) • Industries du textile, du cuir, du bois et du papier (fabrication de pâte à papier et de coton, production et transformation de cellulose, tannage et teinture du textile) • Projets d'infrastructures (Chemin de fer, autoroutes, aéroport d'une longueur supérieure ou égale à 2,1 km, Ports de commerce, Zones industrielles, aménagements urbains, canaux, barrages, canalisations, stations de traitement des eaux) • Autres (Cimenteries, hôtels de plus de 150 lits, usines d'explosifs)
<p>Zones sensibles ANNEXE III du décret No 96-766</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zones protégées et réserves analogues • Zones humides et mangroves • Zones d'intérêt scientifique, culturel ou touristique • Zone écologiquement sensibles • Périmètres de protection des points d'eau • Zones maritimes internationales sous juridiction nationale et autres eaux internationales

Source: Mission d'Etude de la JICA

Outre ces activités et ces zones sensibles, pour des activités à impact potentiel significatif répertoriées en ANNEXE II, le promoteur / maître d'ouvrage du projet est tenu de préparer un constat d'impact (CI) et un inventaire des conséquences que le projet ou les activités peuvent avoir. Se fondant sur le CI, l'ANDE détermine si une EIES est nécessaire ou non. En cas d'impact minime, un PE sera délivré pour les projets figurant dans l'ANNEXE II. En revanche, le promoteur / maître d'ouvrage du projet sera tenu de suivre les modalités de l'EIES figurant en ANNEXES I et III.

La procédure générale d'une EIES est présentée ci-après :



CI (Constat d'Impact) : inventaire des conséquences du projet ou des activités.

EIE : ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL CIE : CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

PE : PERMIS ENVIRONNEMENTAL D'EXPLOITATION JT : JOURS DE TRAVAIL REQUIS POUR EXAMEN

* 15 jours de délais supplémentaires peuvent être ajoutés à la demande de l'ANDE.

Source: ANDE, Décret No 96-894 du 08 novembre 1996, Arrêté No 00972 du 14 novembre 2007

Figure 2.5 Procédure d'EIES en Côte d'Ivoire

c) Contenu du constat d'impact environnemental (CIE)

L'ANNEXE IV du décret 96-894 donne les directives générales concernant l'CIE (Tableau 2.7).

Tableau 2.7 Contenus préconisés du CIE

1 – Résumé non technique
2 - Introduction
<ul style="list-style-type: none"> • Objectif du rapport • Présentation des responsables de l'étude d'impact environnemental. • Procédure et portée de l'étude d'impact environnemental. • Brève description du contenu des méthodes et des techniques utilisées pour faire l'étude de l'impact environnemental.
3 -Description du projet ou programme par son auteur.
<ul style="list-style-type: none"> • Lieu d'implantation du projet ou du programme • Besoin et justification du projet ou du programme • Objectifs, cibles et indicateurs de développement, • Description du projet : matières premières, procédés, équipements, main d'œuvre, produits, etc.... • Cartes, organigrammes et photographies produites si nécessaire • Un résumé des particularités techniques, économiques et écologiques est essentiel pour le projet ou le programme. • Calendrier d'application prévu • Nécessité d'une étude d'impact environnemental
4 – Contexte environnemental
<ul style="list-style-type: none"> • Méthodes de collecte des données • État qualitatif et quantitatif du milieu physique, biologique et socio-économique, avant la mise en œuvre du projet. • Frontières spatiales dans l'environnement considéré • Zones écologiquement sensibles ayant une valeur écologique reconnue, scientifique, socio-économique ou culturelle, spéciale ou unique. • Tendances de l'état de l'environnement • Lacunes des données.
5 – Autres options de développement
6 -Impact sur l'environnement de chaque option et plan de contrôle
<ul style="list-style-type: none"> • Méthodes techniques et hypothèses impliquées • Données de base • Prévision (ampleur, importance, distribution, incertitudes) • Mesures d'atténuation requises • Besoin d'un programme de surveillance
7 – Comparaison des options, conclusion
8 – Programme de surveillance continue
9 - Recommandations pour l'évaluation du projet ou du programme
10 - Sources de données et d'informations
<ul style="list-style-type: none"> • Communication, consultations, programme de collecte de données sur le terrain, opinions écrites, participation du public.
11 Références
12 – Annexes

Source: ANNEXE IV décret No 96-894

d) Évaluation environnementale stratégique (EES)

Le Code Environnemental (Titre III : Principes généraux, Article 35) et le décret No 96-894 (article 5 concernant le titre 12 de l'ANNEXE II : « Documents d'urbanisme », et l'article 8) font référence aux

conditions requises par l'Etat en matière d'EIES si un projet ou un programme comporte la probabilité de conséquences environnementales ou sociales négatives. Cependant, les EIES ont rarement été utilisées pour les politiques et pour des plans d'urbanisme ou des programmes ministériels fondés sur des discussions avec les responsables d'évaluation des CIE de l'ANDE. La nécessité d'une coordination au niveau de la politique de l'urbanisme et des programmes a été mise en avant dans les orientations stratégiques 4 et 5 de la « Stratégie Nationale de Développement Durable et Plan d'Action (2012-2016) » établie en 2011 par le MINESUDD et qui a été examinée, et a fait l'objet de la procédure d'approbation par le ministre, en 2013. (Orientation stratégique 4 : Autorités locales et urbanisme régional, et orientation stratégique 5 : mesures de régulation environnementales et cadre institutionnel.)

Dans un tel contexte, le décret présidentiel No 2013-41 du 30 janvier 2013 relatif à l'«Evaluation Environnementale Stratégique (EES) des politiques, plans et programmes» a été mis en application en Côte d'Ivoire. Bien que les conditions requises détaillées et les directives pour ces activités doivent être établies dans le futur, le décret No 2013-41 énonce principalement les conditions requises des EES pour tout développement de politique, plan ou programme par les autorités, après la date de mise en application, à l'exception de cas particuliers comme ceux concernant la sécurité nationale.

En considérant l'application de l'EES à cette étude du SDUGA de la JICA, la Mission d'Etude de la JICA applique l'EES définie dans les «Directives JICA relatives aux considérations environnementales et sociales (Directives environnementales de la JICA)» issue du «Rapport officiel des discussions du 31 octobre 2012 entre la JICA et le MCLAU (II. Aperçu du projet, 10 : Considérations environnementales et sociales).

L'atelier de partage des connaissances sur l'introduction de l'EES pour l'étude de la JICA s'est tenu le 8 Mai 2013. Il a été confirmé que l'EES pour l'étude de la JICA serait effectuée en conformité avec les orientations environnementales de la JICA vu que le degré de l'EES en Côte d'Ivoire est nouvellement formulé et les détails des règles ou réglementations, telles que les orientations, n'étaient pas encore élaborées à ce moment.

- L'EES dans les Directives JICA relatives aux considérations Environnementales et sociales
 - 1.4 Principes fondamentaux concernant les considérations environnementales et sociales, 2. Les mesures relatives aux considérations environnementales et sociales doivent être appliquées dans les phases primaires de la surveillance.

La JICA applique l'évaluation environnementale stratégique (EES) lorsqu'elle mène des études de Schéma Directeur, etc., et encourage les promoteurs de projet, et autres, à s'assurer que les impacts environnementaux et sociaux font l'objet de considérations dans les phases initiales du suivi. (cf. : 3. Modalités des considérations environnementales et sociales)

Le Tableau 2.8 montre la différence entre le système de l'EES en Côte d'Ivoire et les directives de la JICA. Il n'y a aucune divergence dans les deux. Seulement que la Côte d'Ivoire doit élaborer les lignes directrices détaillées, etc. de celle-ci.

Tableau 2.8 Différences entre le système EES de la Côte d'Ivoire et les directives de la JICA

	Système EES en Côte d'Ivoire	Système EES dans les lignes directrices de la JICA	Différence du système EES entre la CI et les lignes directrices de la JICA
Objectif	un plan ou un programme est susceptible de ne pas avoir des effets négatifs sur le plan environnemental et / ou social	Assurer les considérations environnementales et sociales dans les phases primaires	Aucune différence
Période/ But	Des politiques, plans et programmes	Au niveau de la politique, de la planification et du programme et/ou à l'étude du schéma directeur	Aucune différence
Organisation	Les autorités	Les promoteurs de projet	Aucune différence
Contenu	Les exigences et lignes directrices détaillées sont en cours	Des listes de contrôle de l'environnement pour 19 secteurs tels que la route, le chemin de fer, le port, l'aéroport, etc sont élaborées. (Ce sont des listes de contrôle à l'échelle des projets, mais des informations très utiles sont fournies pour la mise en œuvre de l'EES.)	Le Système de l'EES en CI a récemment été mis en place et de ce fait les exigences et directives détaillées pour ANDE/ les Ministères concernés seront fournies dans un future proche.

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.9 Les activités typiques nécessitant une EES et les cas exceptionnels

Les activités suivantes font l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (Article 3)

- Politiques, plans et programmes dans des zones ou des secteurs d'activité tels que les zones protégées et les secteurs agricole, forestier, de la pêche, de l'énergie, des mines, d'industrie, des transports, de la gestion des déchets, de la gestion de l'eau, des télécommunications, des infrastructures économiques, du tourisme, de l'éducation, de la santé, des schémas directeurs d'urbanisme, des plans d'occupation des sols, des plans d'aménagement.
- Politiques, plans et programmes ayant une probabilité d'impact sur les zones à risque et les zones environnementalement sensibles.

Les activités suivantes sont exclues des conditions requises de l'EES (Article 4)

- Politiques, plans et programmes relatifs à la défense nationale
- Politiques, plans et programmes relatifs aux situations d'urgences liées à une catastrophe humanitaire.

Source: Décret No 2013-41 du 30 janvier 2013 relatif à l'évaluation environnementale stratégique des politiques, plans et programmes

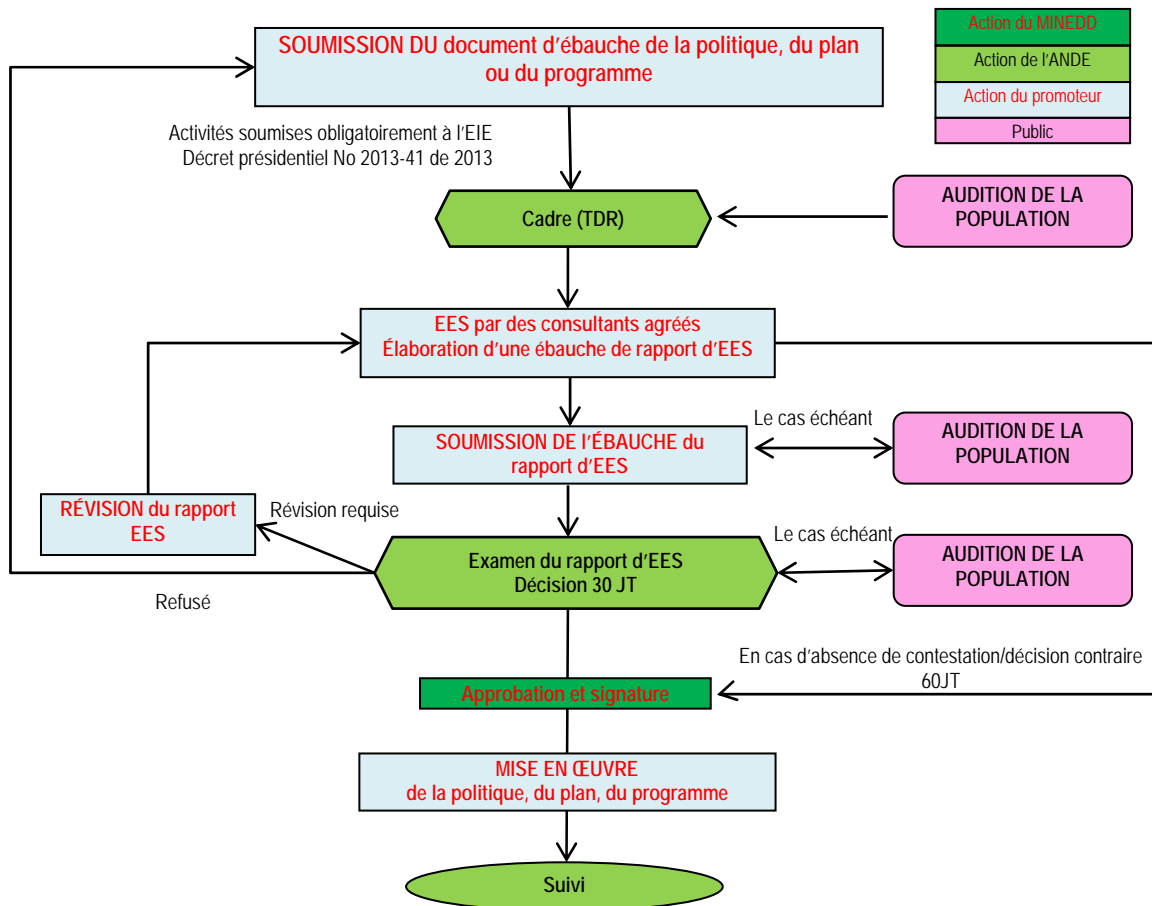
L'annexe du décret 2013-41 donne les directives générales pour réaliser un rapport EES (Tableau 2.10).

Tableau 2.10 Contenu préconisé de l'EES

Résumé non technique
Présentation de la politique, du plan ou du programme, de ses objectifs et de ses liens avec d'autres politiques, plans ou programmes, ainsi qu'avec le programme national de développement.
Description par l'auteur ou le requérant et conseil EES
Environnement institutionnel et réglementaire affecté par la politique, le plan ou le programme.
Caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être considérablement affectées ou paramètres environnementaux génériques
Problèmes environnementaux majeurs identifiés à partir des effets potentiels à conséquence sur l'environnement, incluant les problèmes tels que ceux concernant la biodiversité, la population, les activités humaines, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel (Patrimoine archéologique, paysages) ainsi que les interactions entre ces éléments.
Rapport de synthèse de la consultation publique et les opinions émises par le public.
Recommandations et mesures de prévention, de réduction ou de pondération de tout impact négatif sur l'environnement, de la politique, du plan ou du programme.
Exposé synthétique des raisons du choix d'une autre alternative et description de la façon d'entreprendre l'évaluation, incluant les difficultés rencontrées, les insuffisances techniques ou les lacunes de savoir-faire dans la collecte des informations requises.
Description du plan de surveillance environnementale

Source: Décret No 2013-41, ANNEXE I

Pareillement à la procédure de l'EIES, l'ANDE est responsable de la fourniture d'un TDR pour un rapport d'EES et l'évaluation d'un rapport d'EES. L'autorité et l'initiateur sont responsables de l'élaboration du rapport d'EES avec le soutien de consultants environnementaux agréés par l'ANDE. Un Comité d'approbation sera formé pour la prise de décision. Le comité doit être défini en détail par un décret, dans le futur. La procédure générale de l'EES est présentée ci-après.



Source: ANDE, Décret No 2013-41 du 30 Janvier 2013

Figure 2.6 Procédure d'EES en Côte d'Ivoire

2.2.2 Conventions et accords internationaux

Les conventions et accords internationaux sont répertoriés comme suit :

Tableau 2.11 Conventions et accords internationaux

CONVENTIONS ET ACCORDS RATIFIÉS PAR LA CÔTE D'IVOIRE			
	Intitulés	Lieu et date de l'accord ou de la convention	Date de ratification
1	Convention concernant l'emploi de la céruse dans la peinture	Genève, 25 octobre 1921	21 octobre 1952
2	Convention concernant les locustes migratrices d'Afrique	Kano, 25 mai 1962	13 avril 1963
3	Traité d'interdiction partielle des essais nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau.	Moscou, 5 août 1963	5 février 1965
4	Convention internationale concernant la prévention de la pollution marine par les hydrocarbures	Londres, 12 mai 1954 puis amendée les 11 et 21 octobre 1962	17 juin 1967

5	Convention Africaine sur la Conservation de la Nature et des Ressources Naturelles	Alger, 15 septembre 1968	15 juin 1969
6	Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol.	Londres-Moscou-Washington, février 1971	11 18 mai 1972
7	Amendement à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures avec clauses sur les soutes et la limitation de taille des soutes	Londres, 15 octobre 1971	18 mai 1972
8	Convention Internationale sur la Conservation des Thonidés de l'Atlantique	Rio, 14 mai 1966	6 décembre 1972
9	Convention concernant la protection contre les risques d'empoisonnement par le benzène	Genève, 1971	21 février 1974
10	Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel.	Paris, 23 novembre 1972	21 novembre 1977
11	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, amendée subséquemment.	Bruxelles, 29 novembre 1969	28 mai 1979
12	Convention portant Autorité du Bassin du Niger, avec Protocole relatif au Fond de Développement du Bassin du Niger	Farana, 21 novembre 1980	3 décembre 1982
13	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Montego Bay, 10 décembre 1982	26 mars 1984
14	Protocole de 1978 relatif à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires	Londres, 17 juillet 1978.	5 janvier 1988
15	Protocole sur la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique	Abidjan, 23 mars 1981	5 août 1984
16	Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.	Bruxelles, 29 novembre 1969	12 août 1984
17	Convention sur la pollution marine par rejet des eaux de ballast	Londres et Mexico, 29 décembre 1972, amendée le 12 octobre 1978 et le 24 septembre 1980.	16 juillet 1986
18	Convention internationale sur l'établissement d'un fond international pour la compensation de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.	Bruxelles, 18 décembre 1971, amendée subséquemment	3 janvier 1988
19	Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone	Vienne, 23 mars 1985	30 novembre 1992
20	Protocole de Montréal relatif aux substances qui dégradent la couche d'ozone	Montréal, 16 septembre 1987	30 novembre 1992
21	Convention sur les zones humides d'importance internationale, particulièrement les habitats des oiseaux d'eau	Ramsar, 2 février 1971	3 février 1993
22	Convention sur le commerce international des espèces sauvages de la faune et de la flore menacées d'extinction	Washington, 3 mars 1973	3 février 1993
23	Amendement au Protocole de Montréal sur les substances qui dégradent la couche d'ozone.	Londres, 29 juin 1990	26 octobre 1993
24	Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontaliers et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique.	Bamako, 31 janvier 1991	9 juin 1994

25	Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et leur élimination	Bâle, 22 Mars 1989	9 juin 1994
26	Convention de Rio sur la biodiversité	Rio, 5 juin 1992	24 novembre 1994
27	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques	New York, 9 mai 1992	24 novembre 1994
28	Convention sur la désertification	Paris, 17 juin 1994	6 janvier 1997
29	Convention sur les polluants organiques persistants (POP)	Stockholm, 22 mai 2001	20 janvier 2004
30	Protocole de Kyoto	Kyoto, 11 décembre 1997	23 avril 2007
CONVENTIONS EN ATTENTE DE RATIFICATION			
1	Convention de Bonn sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage	Septembre 1993	
2	Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution aux hydrocarbures (OPRC)	Londres, 30 novembre 1990	
3	Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause, applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international.		
4	Amendement de Copenhague au Protocole de Montréal	1992	
5	Amendement de Montréal au Protocole de Montréal	1995	
6	Amendement de Pékin au Protocole de Montréal	1999	
7	Protocole de Carthagène sur la prévention de risques biotechnologiques relatif à la convention sur la diversité biologique	Cartagena, 29 janvier 2000	

2.2.3 Cadre Institutionnel

2.2.3.1 Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable

Le Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable (MINESUDD) est le principal ministère en charge de la protection environnementale et de la mise en application des cadres légaux en Côte d'Ivoire. Le MINESUDD qui est un ministère relativement nouveau comparé aux autres, est issu de la segmentation du Ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts en 2011 après la prise de fonction de l'actuel président, Mr Alassane Ouattara (Décret présidentiel No 2011-432 du 30 novembre 2011 portant organisation du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable). Le MINESUDD a un cabinet constitué de deux services principaux, à savoir, le Service Général de l'Environnement et le Service Général du Développement Durable, placés sous celui-ci. En complément aux services du MINESUDD, ont été placées sous tutelle trois agences externes spécialisées dans la protection de l'environnement, à savoir, l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE), l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR) et le Centre ivoirien Antipollution (CIAPOL). La structure simplifiée du MINESUDD et les fonctions de chaque entité sont comme suit :

Tableau 2.12 Fonctions du MINESUDD

<p>Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable (MINESUDD) Responsable de la mise en œuvre et du suivi de la politique gouvernementale en matière de protection environnementale et de développement durable.</p>	
<p>Secrétariat Général</p>	
<p>Cabinet</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Service de l'Environnement • Planification et contrôle de la politique en matière d'environnement : évaluation, études et plans • Mise en œuvre du code de l'environnement et de la législation en matière de protection de la nature et de l'environnement • Gestion et suivi des projets financés par le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) • Mise en valeur des services environnementaux du réseau des parcs nationaux et réserves naturelles en liaison avec les Ministres du Tourisme et des Eaux et Forêts. • Protection et mise en valeur des écosystèmes aquatiques, fluviaux, lagunaires et littoraux et des zones humides. • Gestion des parcs nationaux et réserves naturelles en collaboration avec le Ministre des Eaux et Forêts. • Contrôle des installations classées pour la protection de l'environnement. • Coordination de la gestion des risques naturels majeurs. • Information, éducation et sensibilisation dans le domaine de l'environnement en collaboration avec les Ministres de l'Education Nationale, de l'Enseignement Supérieur et de la Communication. • Renforcement des moyens et suivi du contrôle des déchets industriels en liaison avec les Ministres concernés. • Participation au contrôle du fonctionnement des réseaux d'assainissement et de drainage, en liaison avec le Ministre de la Construction de l'Assainissement et de l'Urbanisme • Participation à l'élaboration des politiques d'assainissement et de drainage, en liaison avec le Ministre de la Construction, de l'Assainissement et de l'Urbanisme. • Supervision et suivi de la gestion des déchets industriels, agricoles, toxiques ou dangereux, en liaison avec les ministres concernés. 	<ul style="list-style-type: none"> • Service du développement durable • Elaboration et mise en œuvre de la politique du Gouvernement dans les domaines du développement durable • Préparation et mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'énergies renouvelables, de développement et de promotion des technologies vertes participant à l'amélioration de la qualité de l'environnement par la réduction des rejets toxiques dans l'eau, l'air et le sol, ainsi qu'à la diminution de la consommation énergétique en liaison avec le Ministre des Mines, du Pétrole et de l'Energie. • Elaboration et mise en œuvre de la politique de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique • Promotion d'une gestion durable des ressources rares • Participation aux négociations internationales sur le climat • Veille à l'intégration des objectifs de développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre de l'ensemble des politiques conduites par le Gouvernement ainsi qu'à leur évaluation • Contribution au développement de la politique destinée à associer les citoyens à la détermination des choix concernant les projets ayant une incidence importante sur l'environnement • Proposition de toute mesure propre à améliorer la qualité de la vie; • Contribution au développement de l'éducation, de la formation et de l'information des citoyens en matière d'environnement • Mise en place de la commission du Développement durable • Elaboration, animation et coordination de la politique de l'eau et de la protection de la biodiversité.
<p>Agences externes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ANDE / Agence Nationale de l'Environnement • OIPR / Office Ivoirien des Parcs et Réserves • CIAPOL / Centre Ivoirien Antipollution 	

Source: Site internet du MINESUDD < <http://www.environnement.gouv.ci/missions.php>>

<Références relatives au MINESUDD> Décret présidentiel No 2011-432 du 30 novembre 2011, <http://www.environnement.gouv.ci/>

2.2.3.2 Agence Nationale de l'Environnement (ANDE)

L'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) a été établie par l'article 74 du Code de l'Environnement pour faire appliquer le Code de l'Environnement et mettre en œuvre les activités de protection environnementale. L'ANDE est la seule agence responsable des directives concernant l'évaluation de l'impact environnemental et de l'estimation des études d'impact environnemental et social (EIES) ainsi que de l'évaluation environnementale stratégique (EES) et le contrôle des activités de gestion environnementales afin de garantir la protection environnementale en vertu de la législation environnementale (Décret No 97-393 (1997)). L'ANDE est constitué de 3 sous-directions techniques et d'une sous-direction administrative, à savoir respectivement, la Sous-direction de la Planification, du Suivi et de l'Évaluation des projets, la Sous-direction des Études d'Impact Environnemental et de Contrôle des Projets (Connus comme EIES et SEA), la Sous-direction des Affaires Économiques et des Relations Internationales, et la Sous-direction des Affaires Administratives et Financières. L'ANDE assume également la responsabilité d'autorité nationale désignée tout en étant le point focal du Mécanisme pour un développement propre (MDP).

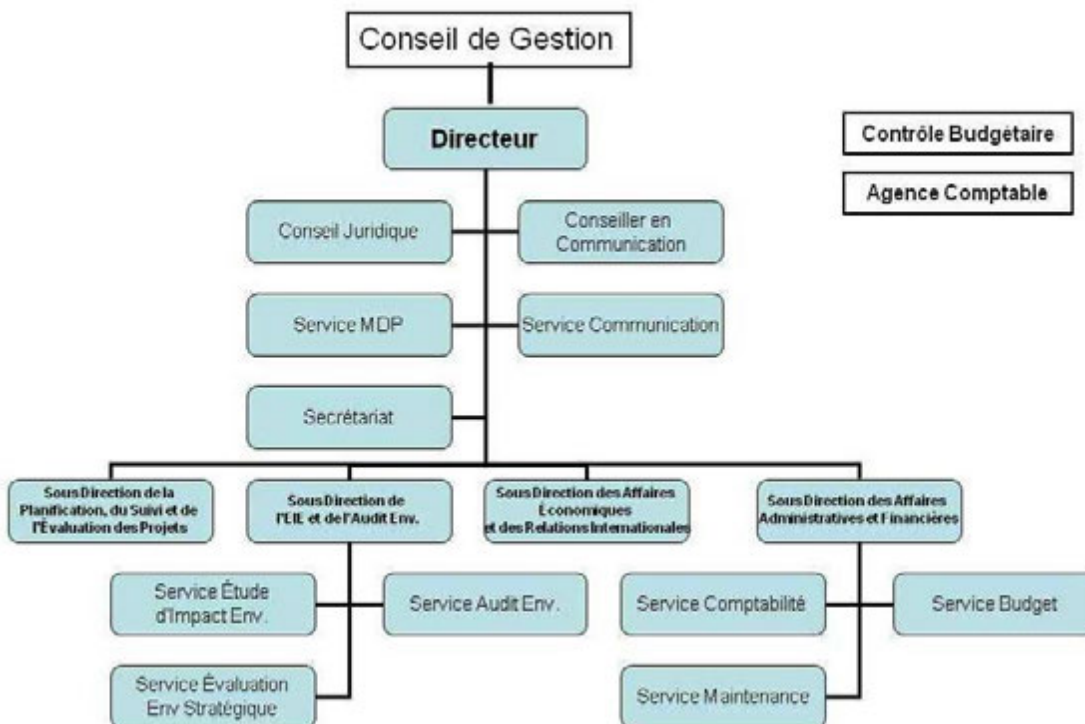


Figure 2.7 Organigramme structurel de l'ANDE

ANDE prend aussi la responsabilité du point national focal pour l'étude de l'environnement. Les principaux pouvoirs juridictionnels de l'ANDE sont comme suit :

- Garantir la prise en compte des préoccupations environnementales dans les activités de développement
- Veiller à la mise en place et à la gestion d'un système national d'informations environnementales
- Mettre en œuvre, la procédure d'étude d'impact ainsi que l'évaluation de l'impact environnemental des politiques macro- économiques

- Elaborer les profils environnementaux et les plans de gestion des collectivités locales
- Réalisation d'audits environnementaux
- Développer la conscience publique concernant la protection environnementale au travers de l'éducation et d'autres activités de sensibilisation.

<Références relatives à l'ANDE>

Décret No 97-393 du 9 juillet 1997, Arrêté No 445/MINEME/CAB du 24 Mars 2004, <http://www.ande.ci/>

2.2.3.3 Centre Ivoirien Anti-pollution (CIAPOL)

Le Centre Ivoirien Anti-pollution (CIAPOL) a été créé en 1991 comme institution publique afin de réaliser le suivi et le contrôle de la pollution en Côte d'Ivoire. De façon à mettre en application efficacement les mesures de contrôle de la pollution, le CIAPOL est placé sous la tutelle du MINESUDD mais il est administré par une commission consultative de gestion composée de représentants des ministères suivants :

- Ministère de l'Économie, des Finances et du Budget
- Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement
- Ministère du Pétrole et de l'Énergie
- Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement durable
- Ministère des Infrastructures Économiques
- Ministère du Commerce, de l'Artisanat et de la Promotion des PME
- Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
- Ministères des Ressources Animales et Halieutiques
- Ministère de l'Agriculture
- Ministère de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme
- Ministère de l'Industrie et des Mines
- Ministère des Eaux et Forêts
- Ministère de la Défense

Les attributions du CIAPOL sont :

- Etablissement et gestion de systèmes de surveillance environnementale pour obtenir des informations météorologiques générales ainsi que sur les eaux naturelles (Marines, lagunaires, fluviales, souterraines et météoriques), sur les déchets (solides, liquides et gazeux) et des résidus.
- Evaluation des pollutions et nuisances.
- Collecte et capitalisation de données environnementales.
- Diffusion des données environnementales et de surveillance vers le grand public et les agences afin d'accroître la conscience publique et de mettre en lumière la responsabilité des pollueurs.
- Point focal des conventions nationales, régionales et internationales, relatives aux eaux (marines, fluviales, lagunaires, souterraines).
- Etablissement de structures d'intervention d'urgence contre les pollutions aquatiques en mer, en lagune ou des eaux intérieures.

Sur les résultats de discussions avec l'un des directeurs généraux du CIAPOL, le CIAPOL a été incapable d'exécuter les responsabilités qui lui incombent à cause des pertes d'informations collectées et de systèmes de surveillance durant la crise politique qui s'est produite sur les 10 dernières années. Le CIAPOL n'a pas actuellement les instruments appropriés pour contrôler les polluants en dépit de sa fonction de service public à responsabilité ultime en cas d'incapacité de contrôle des entités publiques ou privées.

En corollaire, la majorité des émissions gazeuses et des effluents industriels ne correspondent pas aux standards de la Côte d'Ivoire. La contamination des eaux, en particulier, est notable, et devient un sérieux problème en ce qui concerne la sécurité de l'approvisionnement en eau potable, l'agriculture et la pêche. La contamination des eaux souterraines a aussi été constatée. Une action coordonnée immédiate de protection des sources d'eaux souterraines a été exigée par certaines des agences publiques. Cependant, la collaboration quasi inexistante des agences n'a pas permis de mettre en œuvre la protection.

<Références relatives au CIAPOL>

Décret No 91-662 du 9 octobre 1991, Arrêté No 044/MINEME/IG du 24 Mars 2004

2.2.3.4 L'Office Ivoirien des Parcs (nationaux) et Réserves (naturelles) (OIPR)

L'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR) a été créé en 2002 comme l'agence principale de gestion des zones recevant une protection environnementale dans le pays, et placé sous la tutelle du MINESUDD. Il est administré par une commission de gestion dont les membres peuvent être choisis hors du gouvernement, dans les organisations non-gouvernementales, les organisations environnementales et parmi les représentants de communautés locales. Les attributions de l'OIPR sont:

- 1 La gestion de la faune sauvage, de la flore et de leur biotope
- 2 La gestion du patrimoine foncier qui constitue l'assise de la faune, de la flore et des plans d'eau.
- 3 L'exercice de la police administrative et judiciaire conformément à la loi No 2002-102 mentionnée plus bas.
- 4 La mise en œuvre d'une politique de gestion durable par la promotion des activités légalement permises en fonction de la nature juridique du parc ou de la réserve considérée et de sa zone périphérique.
- 5 La coordination ou la conduite d'études nécessaires à la création, à l'extension ou au développement d'un parc, d'une réserve ou de sa zone périphérique.
- 6 L'information, l'éducation et la communication

La réserve naturelle et le parc national sont définis comme suit dans la loi n ° 2002-102 du 11 Février 2002 portant statut de la création, de la gestion et du financement des parcs nationaux et des réserves naturelles.

"le Parc National est une zone":

- Sous le contrôle de l'Etat et dont les limites ne peuvent être changées et dont aucune partie ne peut être aliénée, sauf par l'autorité législative compétente;
- Dans laquelle tout type de chasse ou de pêche, toute exploitation forestière, agricole ou minière, tout pâturage, toute fouille ou sondage, toute enquête ou excavation, toute structure, tous travaux tendant à modifier l'apparence du sol ou de la végétation, toute pollution de l'eau et, en général, toute loi

susceptible de nuire ou perturber la faune ou la flore, y compris l'introduction d'espèces zoologiques ou botaniques, soit indigènes ou importées, sauvages ou domestiques sont strictement interdits

- Dans laquelle sont interdites la mise à mort, la chasse et la capture d'animaux et la destruction ou la collecte d'espèces végétales, sauf à des fins scientifiques ou à des fins de développement et à condition que ces opérations s'effectuent sous la direction et le contrôle de l'autorité compétente ;
- Couvrant tout milieu aquatique auquel l'ensemble ou une partie des dispositions applicables des paragraphes 1 et 3 de cette définition.

"La Réserve naturelle" est une zone:

- Sous le contrôle de l'Etat et dont les limites ne peuvent être changées ni aucune partie aliénée, sauf par l'autorité législative compétente;
- Dans laquelle tout type de chasse ou de pêche, toute exploitation forestière, agricole ou minière, tout pâturage, toute fouille ou sondage, toute enquête ou excavation, toute structure, tous travaux tendant à modifier l'apparence du sol ou de la végétation, toute pollution de l'eau et, en général, toute loi susceptible de nuire ou perturber la faune ou la flore, y compris l'introduction d'espèces zoologiques ou botaniques, soit indigènes ou importées, sauvages ou domestiques sont strictement interdits;
- où il est interdit de résider, de pénétrer, de circuler ou de camper, de voler à basse altitude, sans autorisation spéciale écrite de l'autorité compétente et dans laquelle les recherches scientifiques (y compris l'enlèvement des animaux et des plantes afin de maintenir l'écosystème) ne peuvent être effectuées qu'avec l'autorisation de l'autorité.

Les listes des parcs nationaux et des réserves naturelles avec leur superficie sont présentés ci-après.

Tableau 2.13 Liste des parcs nationaux

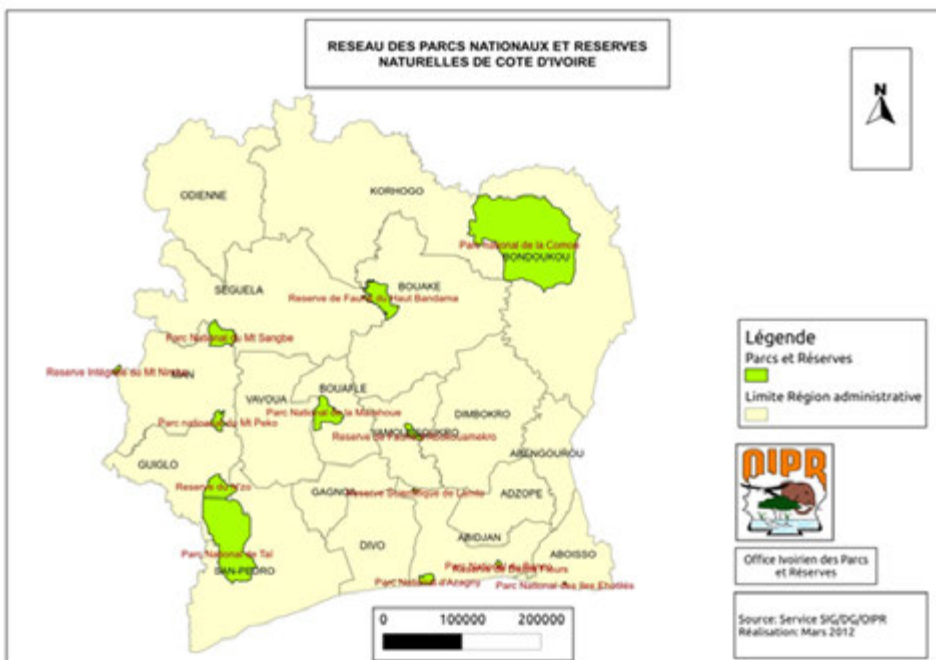
Noms	Préfectures	Décrets et dates	Superficie (Ha)
Parc National d'Azagny	Grand Lahou	Décret No 536 of 06.25.1960 et décret No 81-218 du 02/04/1981	19.400
Parc National du Banco	Abidjan	Décret du 10.31.1953	3.474
Parc National de la Comoé	Bouna	Décret No 68-81 du 09/02/1968	1.149.150
Parc National des Îles Ehotilés	Adiaké	Décret No 74-179 du 25/04/1974	550
Parc National de La Marahoué	Bouaflé	Décret No 68-80 du 09/02/1968	101.000
Parc National du Mont Péko	Duekoué	Décret No 68-79 du 09/02/1968	34.000
Parc National du Mont Sangbé	Biankouma	Décret No 76-215 du 19/02/1976	95.000
Parc National de TAI	Guiglo Soubré	Décrets No 72-544 du 28.08.72 et No 77-348 du 03/06/1977	330.000
TOTAL			1.732.100

Source: ANNEXE I de la Loi n°2002-102

Tableau 2.14 Liste des réserves naturelles

Noms	Préfecture	Décrets et dates	Superficie (Ha)
Réserve naturelle d'Abokouamekro	Yamoussoukro	Décret No 93-695 du 08.19.93	20.430
Réserve naturelle du Haut Bandama	Katiola	Décret No 73-133 du 21/03/73	123.000
Réserve scientifique de Lamto	Toumodi, Tiassalé	Arrêté No 857/AGRI/DOM du 07/12/1968	2.500
Réserve intégrale du Mont Nimba	Danané	Décret du 05/07/1944	5.000
Réserve naturelle du N'zo	Tai	Décrets No 72-545 du 28/08/1972 et No. 73-132 du 21/03/73	92.700
Parc secondaire protégé de Tai	Soubré	Décret No 77-348 du 03.06.77	96.000
TOTAL			339.630

Source: ANNEXE II de la Loi n°2002-102



Source: <Références relatives à l'OIPR>, Loi No 2002-102 du 11 février 2002, Décret No 2002-359 du 24 juillet 2002, <http://www.parcnationaltai.com/>

Figure 2.8 Carte de localisation des Parcs nationaux et Réserves naturelles gérés par l'OIPR

Il y a un autre décret pour le contrôle de l'utilisation des terres : le « décret du 29 septembre 1928 portant réglementation du domaine public et des servitudes publiques (modifié par décrets du 7 septembre 1935 et du 3 juin 1952) ». Ce décret déclare qu'un nombre de zones font partie du domaine public, et sont ainsi non constructibles et sont soumises à une servitude de passage pour des activités de gestion et d'entretien. Ces zones sont entre autres : la zone de 100m mesurée à partir des plus hautes marées et la zone des 25 m mesurée à partir du plus haut niveau avant débordement des cours d'eau et des lagunes.

En ce moment, aucun impact direct sur les parcs nationaux et réserves naturelles ne sont prévus. Cependant une attention particulière devrait être accordée à ce sujet dès que certains projets seront proposés à proximité du parc national du Banco situé dans le centre de la zone d'étude.

2.2.3.5 La Société pour le Développement des Forêts (SODEFOR)

La Société pour le Développement des Forêts (SODEFOR) a été créée en 1993 pour la protection et la gestion des ressources des régions boisées et des forêts en Côte d'Ivoire. Après la segmentation du MINESUDD et du Ministère des Eaux et Forêts en 2011, la SODEFOR a été placée sous la tutelle technique du Ministère des Eaux et Forêts et sous la tutelle économique et financière du Ministère de l'Économie, des finances et du Budget. Bien que la SODEFOR ait une activité de sauvegarde pour quelques forêts, son objectif fondamental est une gestion efficace et convenable des forêts.

La SODEFOR participe au développement et à la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'enrichissement des forêts nationales, du développement de la production forestière, de la valorisation des produits forestiers et de la sauvegarde des zones forestières. Selon le décret n° 93-2006 du 3 février 1993, la SODEFOR doit se charger:

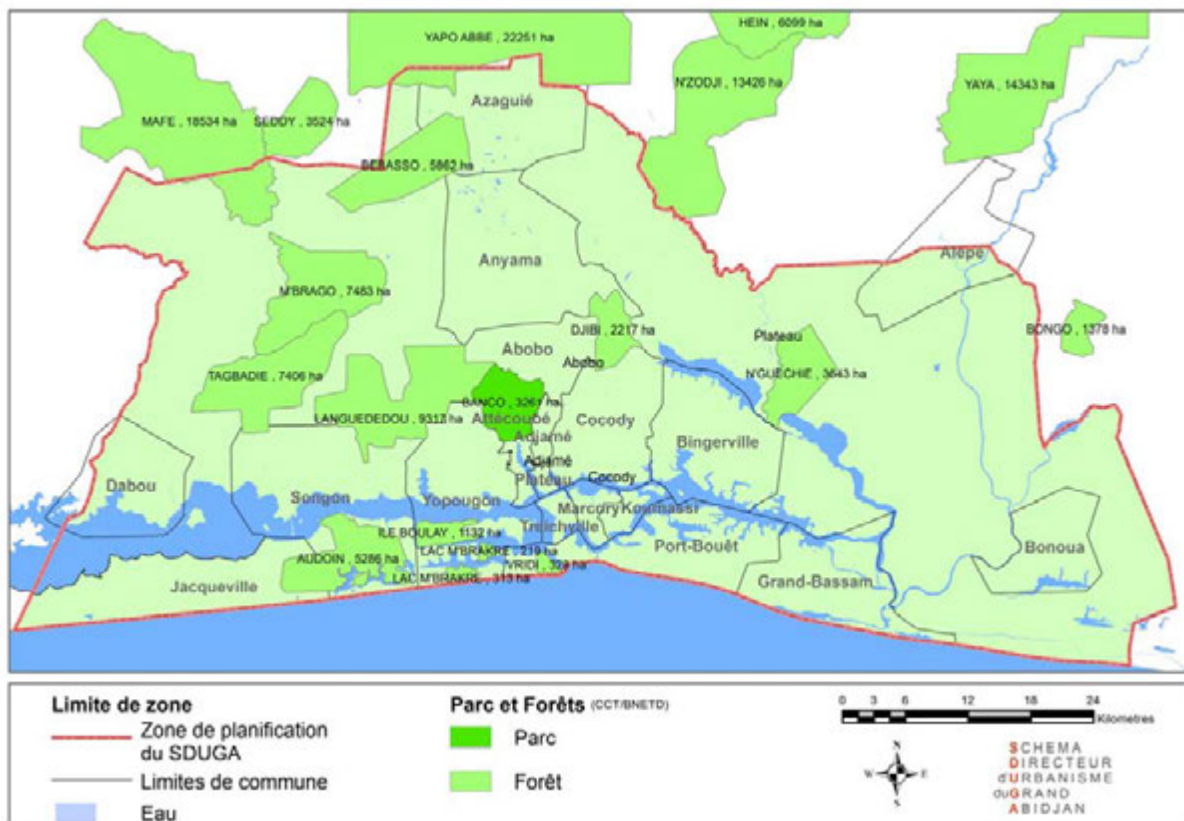
- De gérer et équiper les forêts et terres domaniales qui lui sont confiées par l'administration forestière aux termes de conventions générales ou particulières.
- De concevoir et mettre en œuvre des modèles de gestion aptes à permettre l'exécution du Plan Directeur Forestier, et graduellement l'autofinancement et le financement du développement régional.
- D'exécuter ou faire exécuter tous les travaux relatifs à l'entretien, l'équipement ou la restauration des domaines forestiers ou privés
- De contribuer à l'organisation des zones rurales voisines des zones forestières qu'elle gère ;
- De valoriser son savoir-faire à l'extérieur de la Côte d'Ivoire
- D'une façon générale, de participer à toute activité et étude se rattachant à l'objet social comme décrit ci-après.

La SODEFOR émet la désignation de forêt classée. La liste de forêts classées est indiquée dans le Tableau 2.15. L'emplacement approximatif des forêts classées est présenté sur la Figure 2.9.

Tableau 2.15 Liste des Forêts Classées

Nom de la Forêt Classée	Superficie
Vridi	327,8 ha
Lac M'Brakre	532,21 ha
Ile Boulay	1.131,53 ha
Audouin	5.286,07 ha
Languedou	9.316,88 ha
Tagbadie	7.405,95 ha
M'Brago	7.482,57ha
Mafe	18.534,43 ha
Seddy	3.523,94 ha
Bebasso	6.000 ha
Yapo Abbe	22.250,85 ha
Hein	6.098,69 ha
N'Zodji	13.426,47 ha
Yaya	14.343,32 ha
Bongo	1.378,45 ha
N'Guechie	3.643,14 ha
Djibi	2.216,54 ha

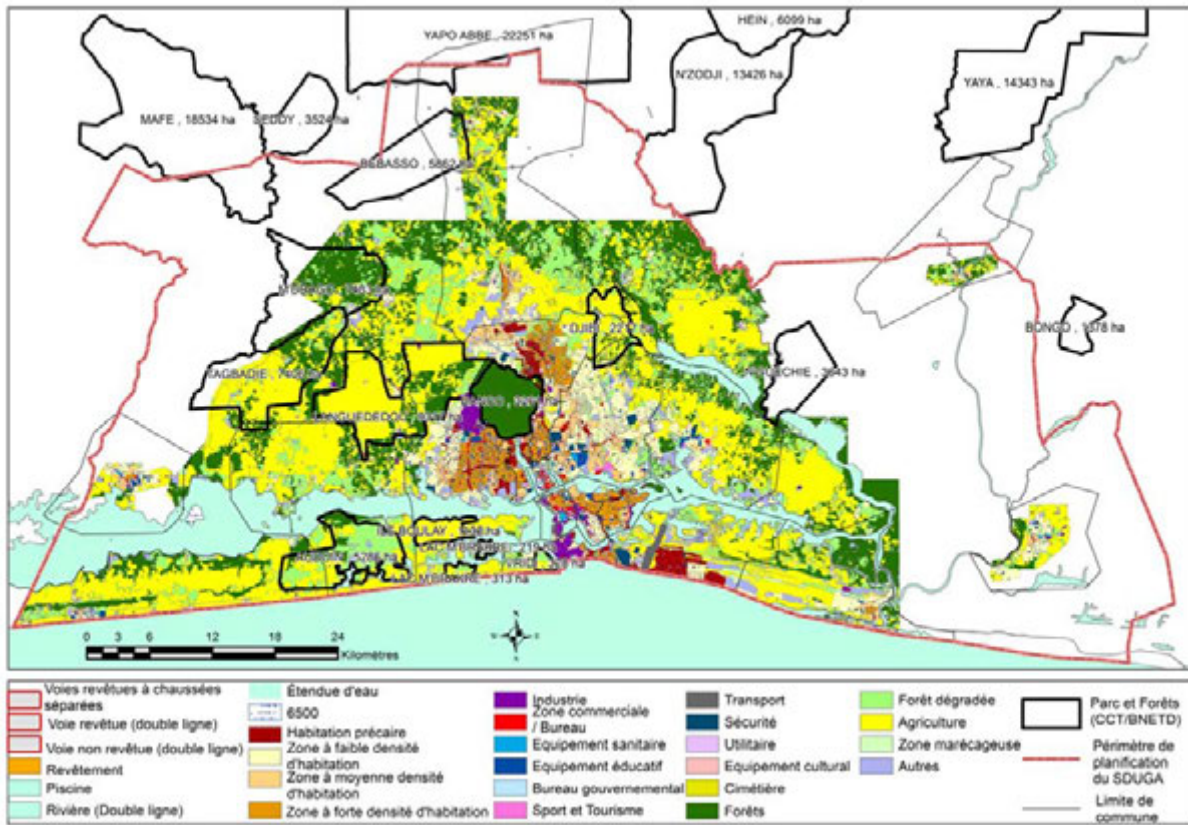
Source: Récapitulatif d'Arrêté de Classement de Certaines Forêts, SODEFOR direction technique (Arrêté de Mise à Disposition de La SODEFOR); L'arrêté collectif No 33/MINAGRA du 13 février 1992)



Source : Récapitulatif d'Arrêté de Classement de Certaines Forêts, SODEFOR direction technique (Arrêté de Mise à Disposition de La SODEFOR): L'arrêté collectif No 33/MINAGRA du 13 février 1992)

Figure 2.9 Carte des Forêts Classées et du Parc National de Banco

Les forêts classées et leurs superficies diffèrent entre le Tableau 2.15 et la Figure 2.9. La figure suivante montre l'étendue des forêts classées et du parc national sur la carte d'utilisation actuelle du territoire. Le parc national conserve sa forêt, tandis que les forêts classées ont été transformées pour d'autres usages comme l'agriculture.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.10 Forêts Classées, Parc National, et Utilisation Actuelle du Territoire

2.2.3.6 Agence Nationale pour la Salubrité Urbaine (ANASUR)

L'agence Nationale pour la Salubrité Urbaine (ANASUR) a été créée en 2007 comme aboutissement de la mise en application de la loi No 2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'état aux collectivités territoriales (Arrêté No 060 du 11 octobre 2007, autorisant les activités de l'Agence Nationale pour la Salubrité Urbaine liées à la salubrité et à la gestion des ordures et des déchets urbains.)

L'ANASUR est responsable de la « régulation » du fonctionnement de la gestion de la filière des déchets de toutes natures, de la concession du service public de nettoyage et de propreté des communes, villes et districts de Côte d'Ivoire, de la concession du traitement et de la transformation des déchets, le suivi des opérations de contrôle des licences concédées par l'Etat à des tiers ou à des collectivités territoriales en matière de transfert, de tri et de transformation des ordures et déchets, de l'organisation et de la gestion des opérations d'urgence, de la gestion du Fonds de Soutien au programmes de Salubrité Urbaine, et la lutte contre les substances indésirables et la pollution en milieu urbain. (Arrêté No 060-2007).

Source: <Références relatives à ANASUR>, MVSU/Arrêté No 060 du 11 octobre 2007 Portant ouverture des activités relatives à la salubrité et la gestion des ordures et des déchets urbains par « l'Agence Nationale de la Salubrité Urbaine »(ANASUR)

3.0 | Cartographie Topographique Numérique

3.1 Introduction

3.1.1 Contexte et objectif

La cartographie fait partie des travaux de l'étude dont l'objectif est de produire des cartes topographiques numériques qui serviront à la formulation du SDUGA. Pour ce faire, les actions suivantes ont mises en œuvre :

- Collecte de données et évaluation des cartes existantes
- Établissement de nouvelles cartes topographiques à l'échelle 1/10 000 (cartes de base numériques simples)
- Compilation de cartes topographiques à l'échelle 1/10 000 (cartes de base numériques simples) et cartes topographiques au 1/100 000 (cartes de base numériques simples de grande étendue) en utilisant des cartes existantes.

3.1.2 Zone de l'étude

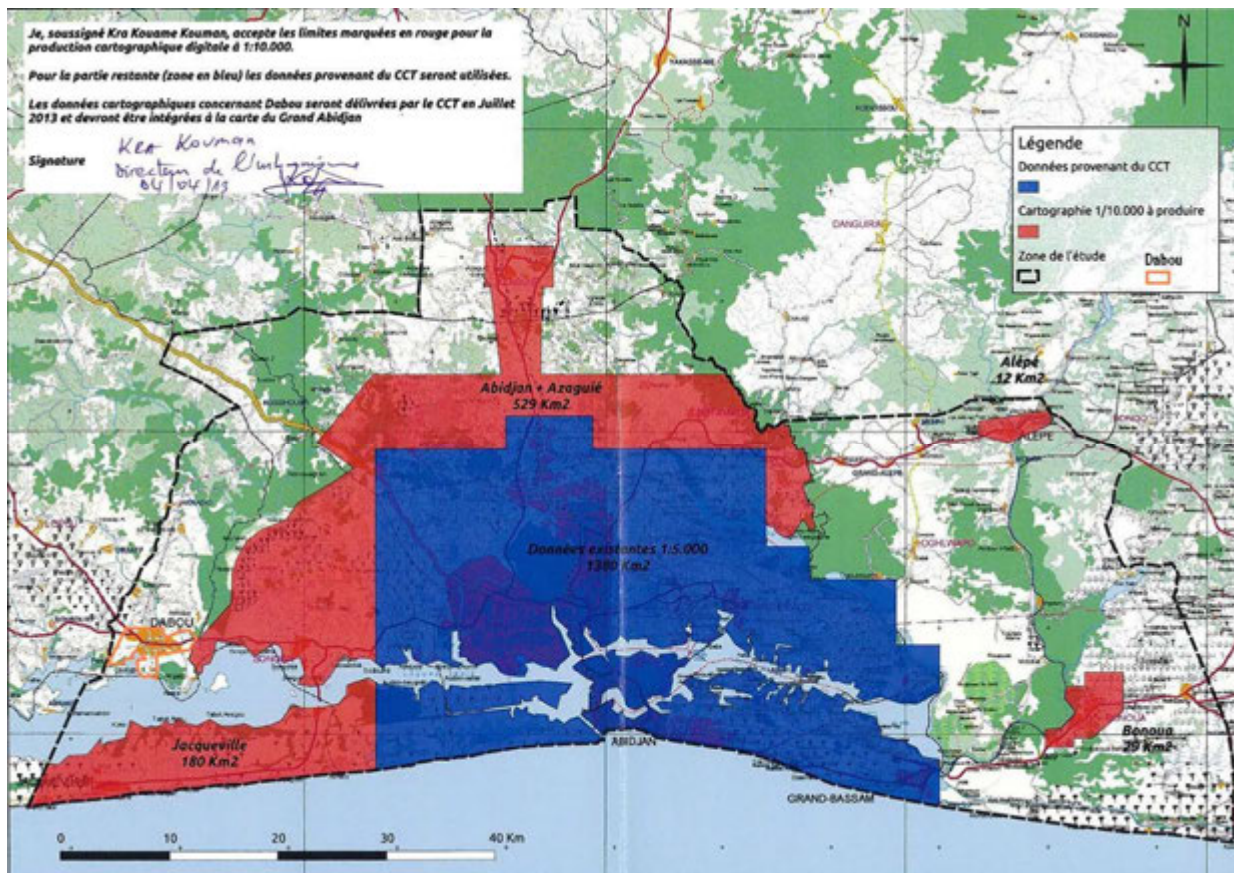
3.1.2.1 Zone cible

A l'origine, ce travail était destiné à produire de cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10 000 de la Zone du Grand Abidjan, ayant une superficie totale de 750 km², en vue de contribuer à la formulation du SDUGA. Cependant, au cours de notre première réunion avec l'agence homologue, il est apparu une divergence concernant la taille du Grand Abidjan. Après plusieurs réunions officielles, il est convenu que la zone totale à couvrir serait approximativement de 2 150 km². Le Tableau 3.1, ci-dessous, présente une comparaison détaillée entre le volume de travail projeté et celui du travail réellement mis en œuvre. La Figure 3.1 présente la taille des deux zones en bleu et rouge.

Tableau 3.1 Comparaison des caractéristiques des tâches et des zones

Zones d'étude	Utilisation des cartes existantes (Zone Bleue)		Établissement de nouvelles cartes (Zone rouge)		Superficie totale (Km ²)
Zone d'étude initialement projetée	1) Acquisition d'images satellite	750 km ²			750 km ²
	2) Compilation des cartes existantes	750 km ²			
	3) Actualisation par imagerie satellitaire	750 km ²			
	Total	750 km²			
Zone de mise en œuvre réelle du travail	1) Acquisition d'images satellite	1 380 km ²	1) Acquisition d'images satellite	770 km ²	2 150 km ²
	2) Compilation des cartes existantes	1 380 km ²	2) Établissement de nouvelles cartes par images satellite	750 km ²	
				Dabou 20 km ²	
	Total	1 380 km²	Total	770 km²	

Source: Mission d'Etude de la JICA



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.1 Cartographie de la zone totale d'étude

3.1.2.2 Travaux d'étude détaillés

(1) Zone couverte par les cartes existantes (Zone bleue)

Cette zone est couverte par des cartes existantes à l'échelle 1/5 000 . Ces cartes ont été directement utilisées sans être actualisées. Néanmoins, la toute récente image satellite de cette zone a été obtenue pour servir de référence. La zone est approximativement de 1 380 km² (appelée ci-après « zone bleue »).

(2) Zone nécessitant l'établissement de nouvelles cartes (Zone rouge)

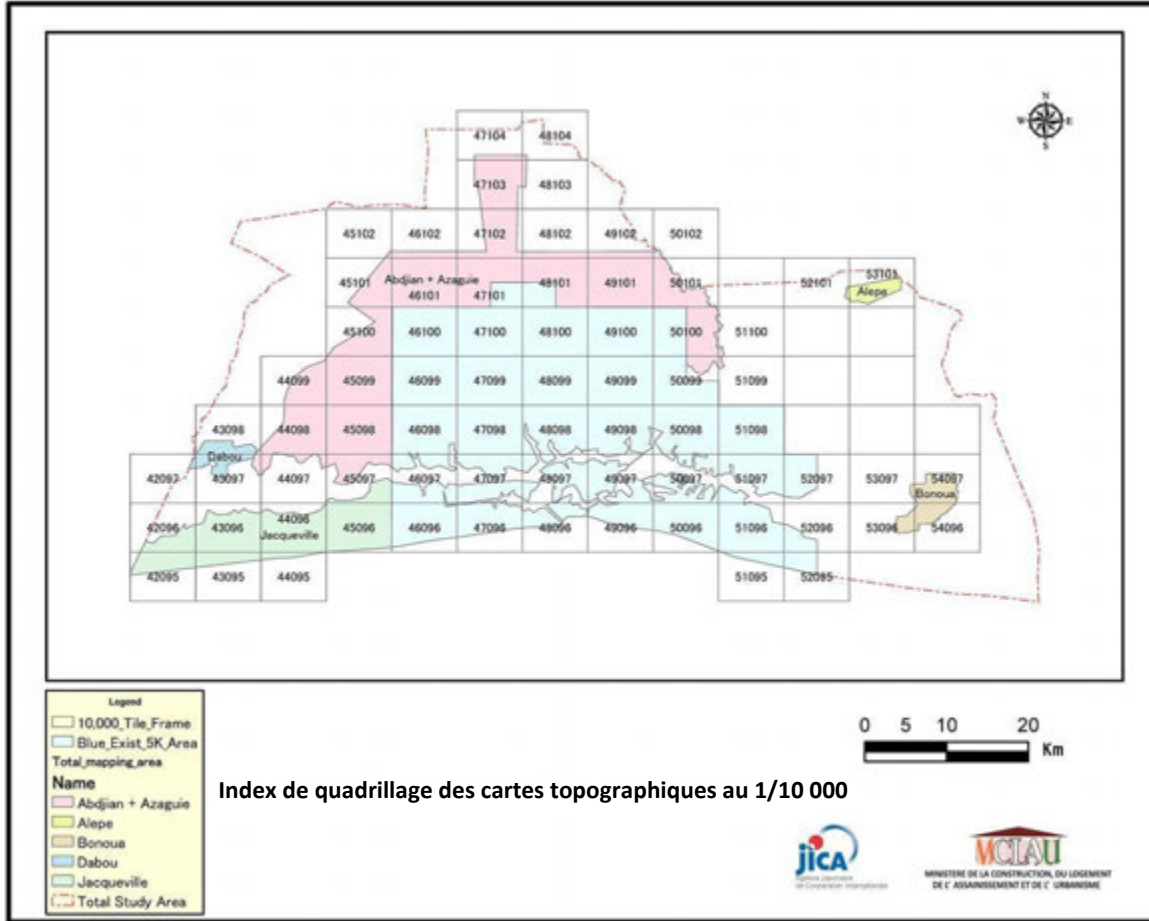
Les cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10 000 furent établies en utilisant la toute récente image satellite. La zone regroupe les zones dont les cartes à l'échelle 1/5 000 ne sont pas disponibles en vue de couvrir les zones périphériques d'Abidjan. La zone est d'environ 770 km² (appelée ci-après « zone rouge »).

(3) Dabou

La zone de **Dabou** d'une superficie de 20 km² a été ajoutée à la zone rouge.

(4) Fiches de présentation des cartes

Comme il a été indiqué, le MCLAU et la Mission d'Etude de la JICA ont convenu de la zone d'étude pour le Schéma Directeur d'Urbanisme. Au total, 73 cartes ont été produites pour une superficie de 2 150 km² (voir Figure 3.2). La fiche de numérotation des cartes a été définie sur la base des cartes existantes à l'échelle 1/5 000 numérotées comme le montre la Figure 3.2.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.2 Index de quadrillage des cartes topographiques

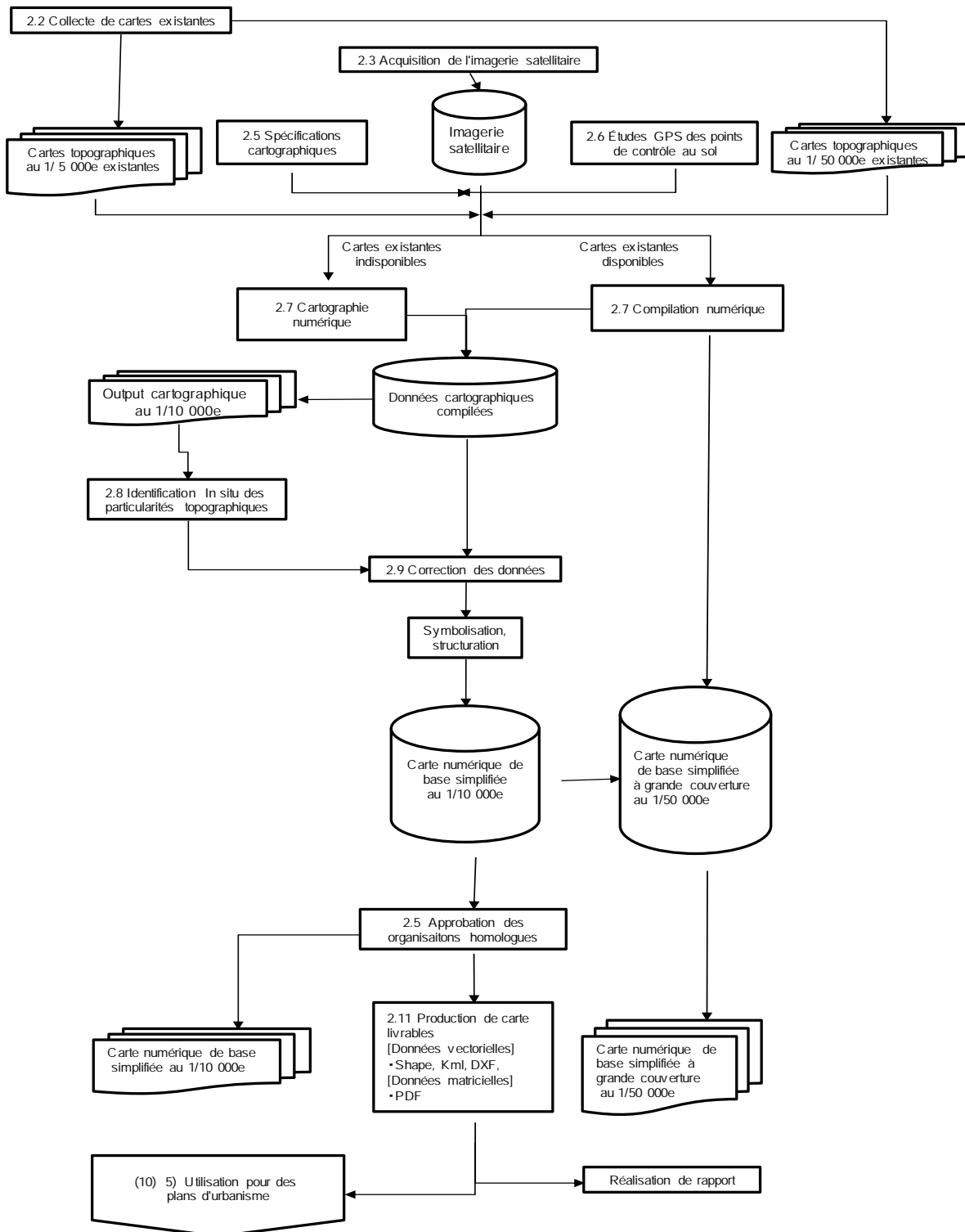
3.2 Procédure et méthodologie de la cartographie

3.2.1 Déroulement global des travaux

La Figure 3.3 présente le déroulement global des travaux de cartographie topographique aux échelles 1/10 000^e et 1/100 000^e et la production d'un ensemble de données cartographiques. Les images satellitaires Worldview-1, Worldview-2 et Quickbird prises entre 2010 et 2013 sur l'ensemble des zones cibles, ont été utilisées afin de créer des images « ré-échantillonnées » qui ont été mises à profit durant l'étude d'identification de terrain de la zone rouge et pour vérifier les changements dans la zone bleue. Une interprétation initiale fut menée de façon à identifier les particularités saillantes de la zone rouge. En se fondant sur les résultats de cette interprétation initiale et en fonction des spécifications de la carte, l'étude d'identification in situ fut menée en tenant compte du réseau routier principal, des structures artificielles ainsi que des particularités naturelles de la zone rouge. Toutes les informations

correspondant aux caractéristiques principales de la carte, ainsi que les particularités indéterminées, ont été reconnues lors des différentes visites de sites menées de juillet à septembre 2013. Dans la zone bleue, toutes les données ont été compilées pour réaliser les cartes de base numériques simples à l'échelle 1/ 10 000^e issues des informations topographiques recueillies. Les informations collectées et réunies ont été finalement converties sous forme de données SIG qui sont superposées aux images panchromatiques pour finaliser la compilation numérique.

Partie 1 Situation Actuelle et Conditions Préalables au Schéma Directeur d'Urbanisme



Source: Mission d'Etude de la JICA

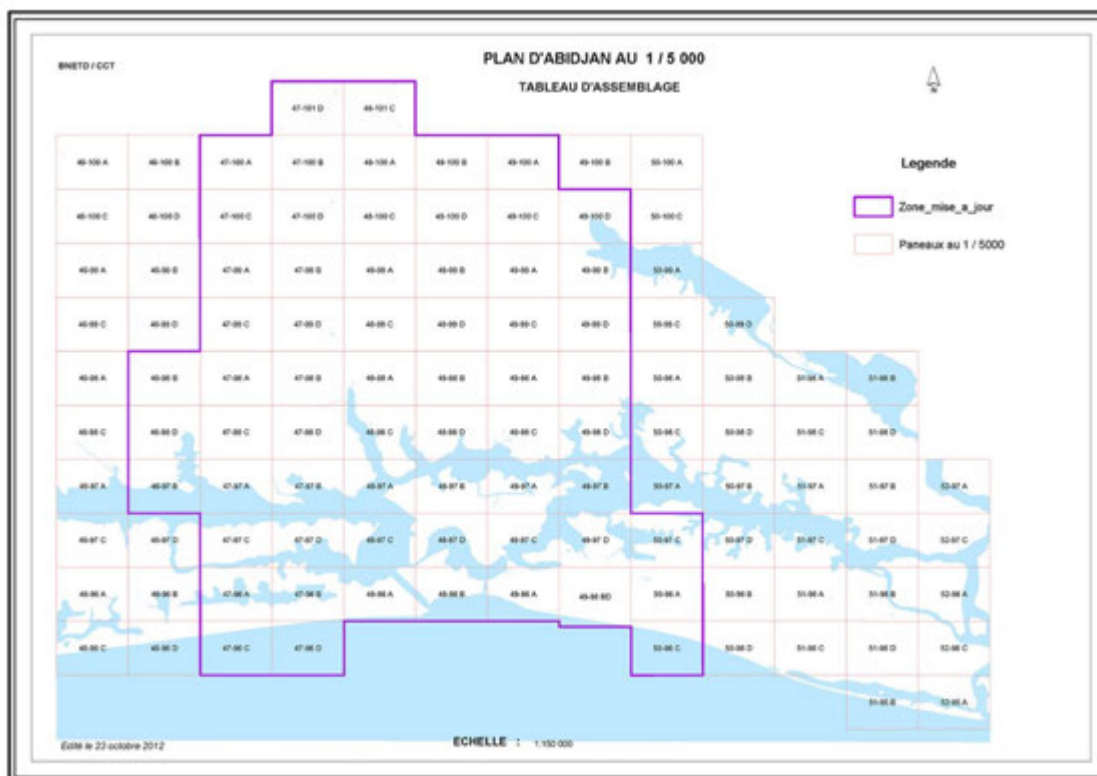
Figure 3.3 Déroulement global des opérations de cartographie topographique

3.2.2 Collecte des données des cartes existantes

L'objectif de cette tâche était de recueillir des informations topographiques et SIG disponibles auprès des structures gouvernementales compétentes telles que la Direction de la Topographie et de la Cartographie (DTC), le Centre de Cartographie et de Télédétection (CCT), l'Institut National de la Statistique (INS). Avant la cartographie topographique, les données ont été collectées principalement à partir du CCT sous forme d'inventaire. Toutes les données existantes collectées ont été ensuite converties en système de référence mentionné ci-après. Pour accomplir cette tâche, à la fois des données analogiques et numériques ont été acquises. En outre, les données existantes, telles que les cartes sur support papier, ont été numérisées et stockées dans le format matriciel (fichier GeoTIFF) et dans le format vectoriel (Fichier de forme). La correction géométrique et l'ortho-rectification ont été effectuées sur des ensembles de données numérisées. En outre, les caractéristiques cartographiques telles que les limites administratives et les toponymes ont été extraits des cartes existantes et des données SIG.

3.2.2.1 Carte topographique à l'échelle 1/5 000^e

Un total de 113 cartes sur support papier a été établi originellement dans les années 1980. Par la suite, toutes les cartes ont été numérisées. Les 63 cartes présentées dans le contour violet en Figure 3.4, ont été actualisées pour une présentation unique en deux dimensions, en utilisant des données d'imagerie satellitaire prises entre 2004 et 2008.



Source: CCT

Figure 3.4 Index de quadrillage des cartes topographiques au 1/5 000^e

Les spécifications des données acquises sont comme suit :

- Ellipsoïde de référence : WGS84
- Système de coordonnées : UTM 30N
- Point géodésique : Abidjan
- format de fichier de donnés : Shape file

L'ensemble des données suivantes sont disponibles en format Shapefile (fichier de forme).

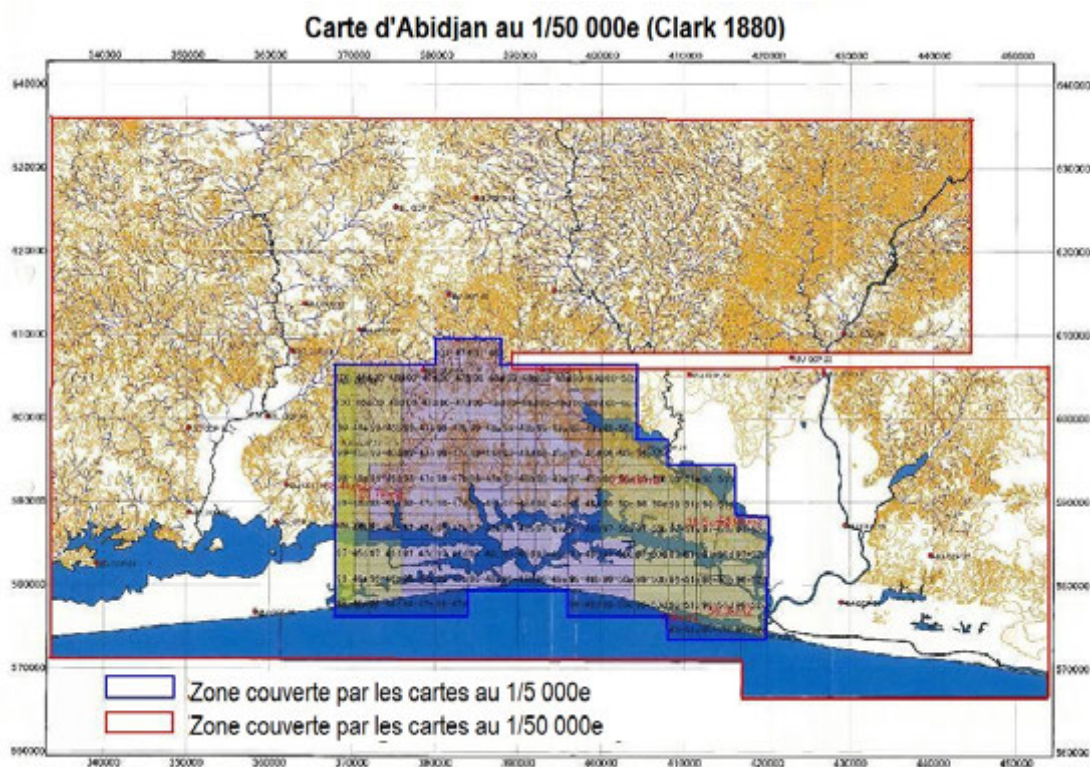
Tableau 3.2 Ensemble de données à l'échelle 1/5 000e

No	Nom des fichiers de données	Description	No	Nom des fichiers de données	Description
1	Aeroport.shp	Aéroport	18	Hydro_Lineaire.shp	Cours d'eau
2	Aire_de_Jeu.shp	Aire de jeu	19	Jardin.shp	Jardin
3	Aire_Protégée.shp	Aire protégée	20	Monument.shp	Monument
4	Antenne.shp	Antenne	21	Parking.shp	Parking
5	Autres_Installations.shp	Autres installations	22	Pipeline.shp	Pipeline
6	Bâtiment_en_Construction.shp	Bâtiment en construction	23	Piscine.shp	Piscine
7	Bâtiment_Isolé.shp	Bâtiment isolé	24	Piste_Sentier.shp	Piste, sentier
8	Bâtiment_Précaire.shp	Bâtiment précaire	25	Plantation.shp	Plantation
9	Chateau_d'eau.shp	Chateau d'eau	26	Point_Cote.shp	Point de cote
10	Cimetière.shp	Cimetière	27	Pont_Passerelle.shp	Pont passerelle
11	Cloture.shp	Clôture	28	Route_non_Revêtue.shp	Route non-revêtue
12	Construction_Precaire.shp	Lotissement	29	Route_Revêtue.shp	Route revêtue
13	Courbe.shp	Courbe de niveau	30	Stade.shp	Stade
14	Culture.shp	Culture	31	Talus.shp	Talus
15	Cuve.shp	Cuve	32	Végétation.shp	Végétation
16	Ensemble_de_Bâtiments.shp	Ensemble de bâtiments	33	Voie_Ferrée.shp	Voie ferrée
17	Haut_Talus.shp	Haut de talus	34	Zone_Inondable.shp	Zone inondable

Source : Mission d'Etude de la JICA

3.2.2.2 Cartes à l'échelle 1/50 000e

La Figure 3.5 présente dans le contour rouge l'extension des données cartographiques collectées.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.5 ZONES de couverture des cartes topographiques à l'échelle 1/50.000^e

Les spécifications des données acquises pour les cartes topographiques à l'échelle 1/50 000^e sont comme suit :

- Ellipsoïde de référence : CLARK1880
- Système de coordonnées : UTM 30N
- Point géodésique : Abidjan
- Format de fichier de donnée : Shape file

L'ensemble des données suivantes sont disponibles en format Shapefile (fichier de forme).

Tableau 3.3 Ensemble de données à l'échelle 1/50 000^e

No	Noms des fichiers de données	Description
1	forêt.shp	Forêt
2	habitat.shp	Habitat
3	hydro.shp	Elément hydrographique
4	hydro_200.shp	Elément hydro. extrait de carte éch. 1/20 000
5	ligne_HT.shp	Ligne haute-tension
6	lim_adm.shp	Limite administrative
7	ocs.shp	Land cover
8	oro_200.shp	Contours extraits de cartes éch. 1/20 000
9	oro.shp	lignes de Contour
10	plan_eau.shp	plan d'eau
11	route.shp	Routes

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.2.3 Acquisition des images satellitaires

Un ensemble d'images satellitaires utilisées pour la production des cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10 000^e et des orthophotographies ont été identifiées et obtenues. A la suite des études des images d'archives, les images Worldview-1, Worldvie-2 et Quickbird ont été utilisées. La récente imagerie satellitaire actuellement disponible a été acquise. Les limites de l'imagerie satellitaire acquise et les années d'observation sont résumées en Figure 3.6.

Spécifications des données acquises :

- Capteur : Digital Globe Worldview-1,2 et QuickBird
- Type de données : Imagerie en faisceau 4 bandes
- Résolution-1 : WorldView-1, -2, 50cm panchromatique, 200cm multispectrale
- Résolution-2 : QuickBird, 61cm panchromatique, 244cm multispectrale
- Profondeur de bit : 16 bits
- Année d'observation : 2010 - 2013

3.2.5 Spécifications cartographiques

3.2.5.1 Système de référence

Un système de coordonnées de référence suivant les spécifications du CCT a été appliqué à la cartographie topographique dans le cadre de cette étude. Les paramètres du système de coordonnées de référence sélectionné sont présentés ci-après :






Paramètres du système de coordonnées de référence sélectionné :

- Projection : Zone Mercator Transverse Universelle 30°Nord
- Méridien d'origine : Greenwich
- Latitude d'origine : Equateur
- Longitude d'origine : 3° 00' ouest de Greenwich
- Facteur d'échelle : 0,9996
- Faux Est : 500 000 m
- Faux Nord : 0 m
- Ellipsoïde de référence : Système géodésique mondial, révision de 1984 (WGS 84)
- Point géodésique : WGS 1984

3.2.5.2 Détermination des spécifications cartographiques

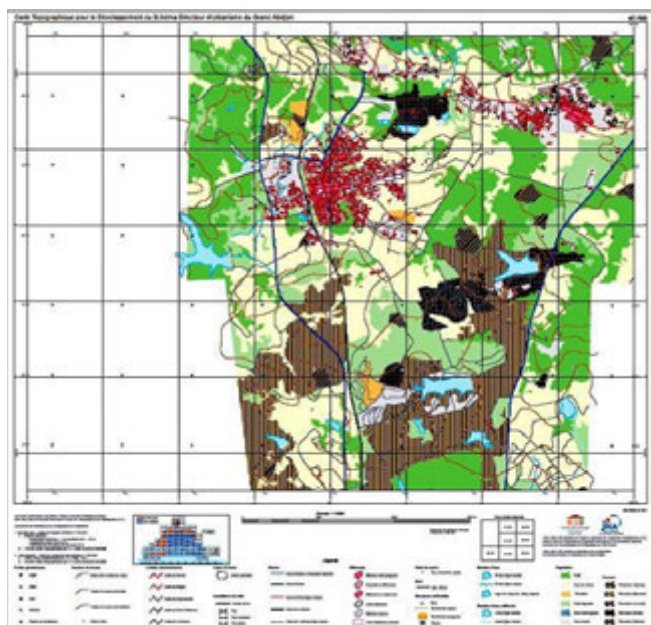
La symbolisation est le processus de transformation des entités géographiques (points, lignes et polygones) en des caractéristiques cartographiques en utilisant les spécifications cartographiques concernant les symboles et les styles. Tout d'abord, en fonction des instructions du MCLAU, les spécifications cartographiques pour les cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10 000^e, ont été déterminées suite aux discussions avec la DTC et le CCT. Les symboles cartographiques ont été extraits des cartes topographiques existantes à l'échelle 1/5 000^e. Les spécifications cartographiques incluent les toponymes, le code des éléments particuliers, la forme des symboles, la définition des éléments, la structure des données ainsi que leur type. Les propriétés des symboles tels que le caractère des lignes, l'épaisseur du trait, la couleur et la taille, etc., a été ont été déterminées sur la base des spécifications concernant les symboles cartographiques. Le Tableau 3.4 présente un exemple de spécifications cartographiques pour les éléments relatifs aux routes, tandis que l'appendice C inclut les spécifications cartographiques complètes.

Tableau 3.4 Un exemple d'éléments relatifs aux routes

18	Transport	Routes	4	1	Voies revêtues à chaussées séparées	4102	•	Nom		La route à chaussées séparées sera définie par les deux côtés de bord de route avec une épaisseur de 0,2 mm, de couleur R= 0 G= 66 B=255 avec un remplissage intérieur de couleur R= 255 G= 33 B=59. Un trait central d'épaisseur 0,1 mm de couleur R= 0 G= 66 B= 255 complètera la représentation.
19	Transport	Routes	4	1	Voies revêtues	4103	•	Nom		Une voie revêtue indique une voie goudronnée ou pavée d'une largeur de 10m ou plus connectant une zone urbaine et une zone locale et / ou une route principale dans la municipalité. La voie revêtue sera définie par les deux côtés de bord de route avec une épaisseur de 0,1 mm, de couleur R= 0 G= 66 B=255 avec un remplissage intérieur de couleur R= 255 G= 0 B=0.
20	Transport	Routes	4	1	Voies revêtues (ligne unique)	4104	•	Nom		Une ligne centrale de la route goudronnée avec une largeur de 10 m ou moins doivent être acquises. En outre, un nœud doit être acquis à l'intersection de deux routes.
21	Transport	Routes	4	1	Voies non revêtues	4105	•	Nom		Une voie non revêtue indique une voie non goudronnée ou non pavée d'une largeur de 10m ou plus. La voie non revêtue sera définie par les deux côtés de bord de route avec une épaisseur de 0,075 mm de couleur R= 0 G= 0 B=0 avec un remplissage intérieur de couleur R= 242 G= 242 B=242.
22	Transport	Routes	4	1	Voies non revêtues (lignes unique)	4106	•	Nom		Une ligne centrale de la route en terre battue avec une largeur de 10 m ou moins doit être acquises. En outre, un nœud doit être acquis à l'intersection de deux routes.

Source : Mission d'Etude de la JICA

Ensuite, une conception de l'ébauche des informations marginales a été réalisée en se fondant sur les spécifications cartographiques. Après discussion avec la DTC et le MCLAU, une version finale révisée a été créée. La Figure 3.7 présente les informations marginales. Par la suite, les feuilles des cartes ont été aménagées avec les informations marginales et des fichiers de carte numériques prêts-à-imprimer ont été produits pour le format PDF (Portable Document Format).



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.7 Exemple d'informations marginales définitives

En outre, des cartes sur papier correspondant au format A0 ont été produites et remises au MCLAU.

3.2.6 Études GPS des points de contrôle au sol (GCPs) pour l'orientation de l'imagerie satellitaire

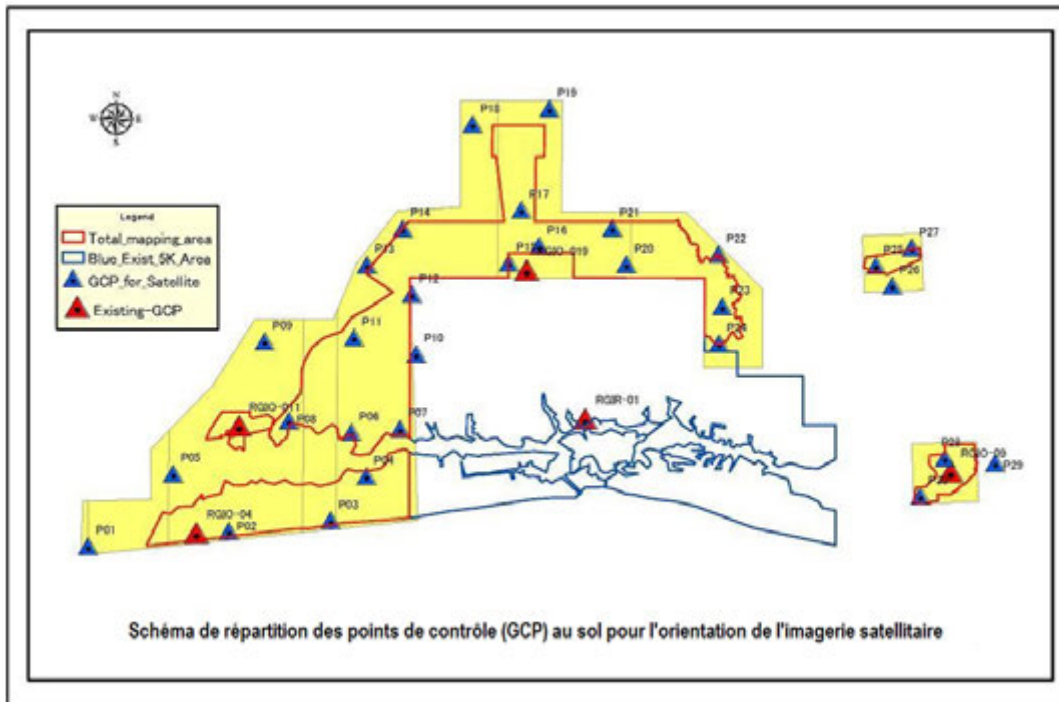
Un point de contrôle au sol est un point sur la surface terrestre où les coordonnées d'images (mesurées en lignes et colonnes) et les coordonnées géographiques (mesurées en longitude et latitude) peuvent être identifiées. L'objectif d'une étude GCP est l'acquisition de coordonnées géographiques utilisant les instruments du système de positionnement global (GPS). Les coordonnées géographiques collectées des GCP ont été ensuite utilisées pour une ortho-correction et une correction géométrique comme mentionnée initialement.



GPS observation at a road intersection
Source: JICA Study Team

L'observation GPS a été réalisée de Mars à Avril 2013 par le CCT sous la supervision de la Mission d'Etude de la JICA. En prenant en considération la distribution des images satellites, les emplacements destinés à l'implantation des GCP ont été sélectionnés principalement parmi les intersections routières ainsi que les objets et structures de taille, nettement visibles sur les images satellitaires. En somme, un total de 30 GCP ont été établis.

Figure 3.8: Elle présente la localisation des emplacements de points GCP. Les triangles rouges indiquent les points géodésiques nationaux existants et les triangles bleus indiquent les emplacements GCP nouvellement définis.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.8 Les emplacements GCP

Tous les triangles ont été reliés aux points de contrôle géodésiques nationaux ou aux triangles voisins. Enfin, une évaluation d'exactitude de positionnement a été réalisée pour les GCP acquis. Le Tableau 3.5, ci-dessous, indique l'exactitude globale concernant des écarts décelés par l'analyse des mesures repères effectuée à partir des points de contrôle géodésiques nationaux existants pour chaque GCP. La précision est indiquée par l'écart type dans les directions X, Y et Z pour chaque GCP. L'écart type pour X et Y (précision horizontale) est de 0,11 mètre et pour Z (précision verticale), il est de 0,08 mètres, ce qui se situe, pour les deux cas, dans la limite de précision requise de 0,5 mètres. En conséquence de l'aboutissement à une grande précision, les GCP ont été employés pour le traitement ultérieur des images.

Tableau 3.5 Précision des GCP par analyse des mesures repères

Point No.	$\Delta X(m)$	$\Delta Y(m)$	Longueur vecteur	$\Delta H(m)$	Point No.	$\Delta X(m)$	$\Delta Y(m)$	Longueur vecteur	$\Delta H(m)$
P01	0.02	0.02	0.03	0.05	P16	0.01	0.01	0.02	0.04
P02	0.02	0.02	0.03	0.05	P17	0.07	0.24	0.25	0.21
P03	0.01	0.01	0.02	0.04	P18	0.02	0.02	0.03	0.08
P04	0.01	0.01	0.02	0.03	P19	0.02	0.04	0.05	0.07
P05	0.01	0.01	0.02	0.04	P20	0.01	0.02	0.02	0.03
P06	0.01	0.02	0.02	0.05	P21	0.02	0.02	0.02	0.06
P07	0.01	0.02	0.03	0.05	P22	0.02	0.02	0.03	0.07
P08	0.02	0.02	0.03	0.09	P23	0.16	0.33	0.36	0.29
P09	0.01	0.02	0.02	0.03	P24	0.12	0.42	0.43	0.31
P10	0.02	0.02	0.03	0.06	P25	0.01	0.02	0.02	0.04
P11	0.02	0.03	0.03	0.08	P26	0.02	0.02	0.03	0.07
P12	0.01	0.01	0.02	0.04	P27	0.02	0.02	0.03	0.06
P13	0.03	0.02	0.04	0.07	P28	0.02	0.02	0.02	0.05
P14	0.02	0.02	0.03	0.07	P29	0.02	0.02	0.03	0.05
P15	0.14	0.15	0.20	0.27	P30	0.01	0.02	0.02	0.04

Source : Mission d'Etude de la JICA

3.2.7 Cartographie numérique et compilation

Les images satellitaires couvrant la zone rouge dans son ensemble ont fait l'objet une correction géométrique prenant en compte les conditions du terrain. Tout d'abord, les images satellitaires prises entre 2010 et 2013 ont été l'objet d'une ortho-rectification utilisant les données de la *Mission de topographie Radar Shuttle* (SRTM) possédant une résolution spatiale de 90m, et les points de contrôle au sol (GCP) acquis avec le travail d'étude GPS. Par la suite, la mosaïque d'images satellitaires a fait l'objet d'un recalage sur la projection cartographique (Zone 30 N) transverse universelle de Mercator (UTM) utilisant les points de contrôle au sol (GCP) obtenus grâce à la mosaïque d'images satellitaires ortho-rectifiées et le modèle de coefficient polynomial rationnel qui est un modèle de capteur répandu, avec une erreur géométrique (localisation) dans la limite de 1,88 mètres en écart type (Tableau 3.6). Veuillez remarquer que toutes les images satellitaires ont fait l'objet d'une ortho-rectification. Des informations complémentaires telles que les cartes topographiques existantes et Google Earth, ont été utilisées afin de combler les blancs issus du retrait de la couverture nuageuse et de son ombre. En dernier lieu, en se fondant sur les spécifications cartographiques, toutes les données des caractéristiques cartographiques ont été acquises à partir de ces images ortho-rectifiées.

Tableau 3.6 Ecart géométriques dans les images satellitaires ortho-rectifiées

Point No.	$\Delta X(m)$	$\Delta Y(m)$	Longueur vecteur	Orientation	$\Delta Z(m)$	Remarques	Point No.	$\Delta X(m)$	$\Delta Y(m)$	Longueur vecteur	Orientation	$\Delta Z(m)$	Remarques
P01	0	0	-	-	-3.19	Contrôle haut.	P16	-5.21	3.6	6.33	SE	-0.59	
P02	-0.2	1.21	1.23	S	-9.89		P17	0.07	3.65	3.65	S	0.3	
P03	-1.17	3.88	4.06	S	-6.15		P18	0.33	-1.39	1.43	N	0.08	
P04	4.09	2.13	4.62	SW	-4.19		P19	-3.3	1.3	3.55	SE	-3.76	
P05	0.61	-0.49	0.78	NW	-3		P20	0.27	-2.31	2.33	N	-1.09	
P06	-3.63	-1.47	3.92	NE	1.54		P21	-0.0004	-0.0004	0.0006	NE	3.59	
P07	-1.54	2.49	2.93	SE	-1.93		P22	-0.74	3.42	3.5	SE	-1.47	
P08	3.16	-4.47	5.47	NW	-3.25		P23	-0.97	1.25	1.58	SE	-5.25	
P09	-0.52	2.73	2.78	S	-1.51		P24	1.28	-3.01	3.27	NW	-3.51	
P10	0	0	-	-	-9.8	Contrôle haut.	P25	1.85	4.24	4.63	SW	-2.6	
P11	6.38	-4.47	7.79	NW	-4.18		P26	-0.0001	0	0.0001	E	-5.33	
P12	-13.36	-3.74	13.88	NE	-1.79		P27	-1.02	-1.08	1.49	NE	-2.93	
P13	1.68	3.28	3.69	SW	-0.38		P28	1.91	4.07	4.49	SW	-7.39	
P14	1.53	-1.7	2.29	NW	-3.7		P29	0	0	-	-	-5.74	Contrôle haut.
P15	3.17	-2.71	4.18	NW	-3.67		P30	0.71	1.68	1.82	SW	-4.65	

Source: Mission d'Etude de la JICA

Les images ortho-rectifiées de la zone bleue ont été successivement créées pour servir de référentiel en utilisant les données topographiques existantes basées sur les GCP obtenus à partir des cartes topographiques à l'échelle 1/5 000^e corrigées géométriquement, qui existent. En outre, les images satellitaires ont été ortho-rectifiées en utilisant les données SRTM avec la même technologie que celle utilisée pour la zone rouge.

3.2.8 Enquête sur terrain

Une étude finale a été menée de façon à obtenir trois éléments importants : un levé de terrain pour les caractéristiques (spécifiant les secteurs des caractéristiques), une vérification de terrain concernant les annotations (Vérification de la correspondance des noms, et de la position), et une vérification de terrain concernant l'utilisation des sols (vérification des zones catégorisées, particulièrement les catégories de plantation), fondée sur les spécifications cartographiques établies avec ces travaux (Tableau 3.7). Au cours de l'enquête sur le terrain et à l'achèvement des relevés caractéristiques, les résultats de la photo-interprétation, de la cartographie numérique et l'édition pour identifier les fonctionnalités nécessaires, ont été utilisés. Dans le cadre de ces travaux, toutes les questions apparues pendant l'interprétation des images, la cartographie et les corrections, ainsi que les parties indicatrices des caractéristiques telles que codes, toponymes, données et types, ont été clarifiées.

L'enquête sur le terrain a été menée du 31 juillet au 3 septembre 2013, et les données correspondant à un total de 1 585 points ont été collectées sur l'ensemble de la zone rouge.

Tableau 3.7 Éléments des données acquis grâce à l'enquête finale sur le terrain

Détails Thème	Type de données				
	Point	Line	Polygone	Attribut 1	Attribut 2
Contrôle du réseau géodésique	5	-	-	Nom du point	Altitude
Hypsographie	1	3	-	Altitude	-
Limites	-	1	6	Nom	-
Transport	-	10	-	Nom	-
Utilitaires	-	3	6	-	-
Utilitaires	1	-	-	Nom	-
Hydrographie	-	2	4	Nom	-
Environnement naturel	-	-	7	Nom	-
L'utilisation des terres	-	-	13-20	Nom	-

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.2.9 Compilation numérique des résultats de l'enquête sur le terrain

Basées sur les trois éléments principaux mentionnés précédemment, les données de terrain collectées (points GPS, fiches) ont été utilisées comme données de référence absolues pour la compilation numérique, et, notamment, celles concernant l'identification de catégories de plantations telles que palmiers à huile, hévéas cocotiers et bananiers, ont été particulièrement difficiles à distinguer par l'utilisation des images satellitaires uniquement.

3.2.10 Vérification des données pour les cartes à produire

L'ensemble des données relatives aux caractéristiques cartographiques a été mis au point en se fondant sur les résultats de l'enquête sur le terrain et sur les informations marginales convenues. Une vérification visuelle a été effectuée sur chaque carte papier créée, et enregistrée dans les fiches de contrôle qualité comme présenté dans le Tableau 3.8.

Tableau 3.8 Exemple de fiche de contrôle qualité

Données numériques pour Cartographie/Correction/Impression **LISTE DE CONTROLE** Date de contrôle : _____

Nom du projet	Nom/No de fiche	Echelle cartographique	Superficie			Organisme exécutif			Ingénieur en chef	Contrôlé par	
			Km ²								
Informations marginales			Eléments			Constructions et éléments liés			Végétation		
Eléments	Manquant	Erreur	Manquant	Erreur	Eléments	Manquant	Erreur	Eléments	Manquant	Erreur	
Nom/No de fiche			Nom de constr. et autres struct.			Zone construite			limites de végétation		
(incl. fiches sect. attenantes)			Toponymes			Bâtiment important			Symbole		
lignes de quadrillage nettes			Routes, voies ferrées			Symbole de Bâtiment			Topographie		
Valeurs des Coordonnées, etc.			Noms de reliefs			Autres			Eléments		
Index d'Administration			Rivières, Lacs, etc.			Petits objets			Contours		
Azimat			Autres			Routes et éléments liés			Zone à la surface déformée		
Historique de la fiche			Eléments			Eléments			Valeur des Contours		
Org. d'exécution du planning			Manquant			Emplacement			Hauteur relative		
Autres			Erreur			Zone Restreinte			Limites		
Points de contrôle			Franchissements et élévations			Eléments			Eléments		
Eléments	Manquant	Erreur	Pons, tunnels			Manquant			Manquant		
Point de triangulation			Tranchées, talus			Erreur			Erreur		
Points de repère			Autres			Symbole			Symbole		
Nivellement direct			Voies ferrées et éléments liés			Emplacement			Forme		
altitudes			Rivières, Lacs, étangs et autres élt hydrog.			Limitation			Autre éléments à contrôler		
points de terrain et de liaison			Eléments			Eléments			Eléments		
Annotations			Manquant			Manquant			Manquant		
Eléments	Manquant	Erreur	Forme de voie ferrée			Forme			Densité des lignes		
Nom administratif			Franchissements et élévations			Structure liée			Epaisseur des lignes		
Nom de lotissement			Gare, centre d'aiguillage			Direction du courant			Eraflure, tache, etc.		
			Autres			Contours du rivage					
						Autres					

Source : Mission d'Etude de la JICA

3.2.11 Création de fichiers numériques

Les données numérisées des cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10 000^e et des cartes de base numériques simples de grande étendue à l'échelle 1/100 000^e ont été stockées sur des DVD.

3.2.11.1 Ensemble des caractéristiques topographiques

Les données numérisées des cartes de base numériques simples au 1/10 000^e et des cartes de base numériques simples de grande étendue à l'échelle 1/100 000^e ont été stockées sur des DVD. Les formats de fichiers sont indiqués ci-après. L'exportation des données a été réalisée dans la limite des capacités d'un ordinateur et les tâches de correction manuelle n'ont pas été réalisées suivant les spécifications techniques des dispositions du contrat.

- Carte de base numériques simples à l'échelle 1/10 000^e
 - Données vectorielles : SHP, DWG (Ver.2008) et KML
 - Donnée matricielles : format PDF
- Carte de base numériques simples de grande étendue à l'échelle 1/100 000^e
 - Donnée matricielles : format PDF

3.2.11.2 Format optimisé à éditer

Des cartes numériques à fichier matriciel prêt-à-imprimer à l'échelle 1/10 000^e et 1/100 000 ont été produites au format PDF afin de permettre la consultation et l'impression utilisant un logiciel PDF.

3.2.11.3 Cartes papiers

En complément des produits numériques, les produits suivants ont été délivrés :

- Cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10 000^e (73 feuilles en 2 ensembles = 146 feuilles)
- Cartes de base numériques simples de grande étendue à l'échelle 1/100 000^e (1^e feuille en 6 ensemble =6 feuilles)

3.2.12 Développement de cartes de base numériques simples

Les fichiers numériques ont été créés et stockés sur des DVD joints en annexe du présent Rapport de progression du projet.

3.3 Conclusion et recommandations

Comme mentionné un peu plus haut, les images ortho-rectifiées de la zone rouge ont été produites par ajustement avec les résultats de l'étude GPS, alors que celles de la zone bleue ont été orientées sur la base des points de contrôle obtenus par les cartes topographiques existantes. Par ailleurs, la vérification du niveau de précision des informations de hauteur dans les deux zones, a été réalisée à partir du SRTM-3.

Après analyse des données, des différentes spécifications (les capteurs satellitaires, le temps d'observation, l'enquête sur le terrain, la méthode d'étude des points de contrôle au sol et la combinaison des cartes existantes) entre la zone rouge et la zone bleue, ont affecté plusieurs endroits provoquant des divergences ou des décalages. Ainsi, les cartes topographiques des deux zones produites au cours de ces travaux ont des précisions différentes ainsi que des données incohérentes d'origine incertaine.

Par conséquent et de façon implicite, les résultats de ces travaux doivent être uniquement utilisés dans le cadre spécifique du projet de Schéma Directeur d'Urbanisme, et au regard des raisons ci-dessus mentionnées, ceux-ci ne seront pas adaptés pour les mises à jour ou les études futures. La création de nouvelles données numériques complètes est donc fortement recommandée afin d'harmoniser toutes les données et de disposer d'une cartographie numérique actualisée de haute qualité.

Agence japonaise de coopération internationale (JICA)
Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme
(MCLAU)

Projet de Développement du Schéma Directeur
d'Urbanisme du Grand Abidjan en République
de Côte d'Ivoire (SDUGA)

Rapport Final

mars 2015

Volume II

Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand
Abidjan et Autres Travaux du Projet

Partie 2

Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

Table des
matières

1.0	Introduction	1
1.1	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030.....	1
1.2	Contexte.....	2
1.3	Documents de Planification Stratégique	4
1.4	Objectif du Plan Cadre de Développement Urbain du Grand Abidjan.....	5
2.0	Cadre Socio-économique du Grand Abidjan	7
2.1	Introduction	7
2.2	Perspectives de développement du Grand Abidjan	8
2.3	Futur Cadre Socio-économique	12
3.0	Evaluation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000	29
3.1	Contexte.....	29
3.2	Evaluation du Schéma Directeur d'Urbanisme 2000.....	31
3.3	Les Composantes du Schéma Directeur d'Urbanisme 2000 à prendre en compte	38
3.4	Résumé de l'Analyse SWOT.....	45
3.5	Les Questions Clés	46
3.6	Conclusion et Recommandations.....	72
4.0	Développement Durable	75
4.1	Stratégie pour le Développement Durable	75
4.2	Contexte de la Planification.....	76
4.3	Résumé des Composantes Principales du Schéma d'Urbanisme 2000	78
4.4	Défis Actuels de la Planification	80
4.5	Possibilités de Croissance Durable.....	84
4.6	Principes d'Orientation	87
4.7	Bases de la Croissance.....	89
5.0	Vision et Objectifs	95
5.1	Vision	95
5.2	Buts.....	96
5.3	Objectifs de la Planification Stratégique.....	96
6.0	Stratégie d'Aménagement Spatial	99

Table des matières

6.1	Scénarios de Croissance Spatiale	99
6.2	EES pour Scénarios de Croissance Spatiale.....	119
6.3	Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030	131
6.4	Plan Cadre de l'Occupation des Sols	144
6.5	Aménagement des Unités Urbaines	146
6.6	UNITÉ 1 - Zone Urbaine Centrale (Adjamé, Attécoubé, Plateau).....	147
6.7	UNITÉ 2 - Zone Côtière Urbaine du Sud Est (Port-Bouët, Grand-Bassam).....	151
6.8	UNITÉ 3 - Zone Urbaine Nord (Abobo, Anyama).....	156
6.9	UNITÉ 4 – Zone Urbaine Est (Cocody, Bingerville)	161
6.10	UNITÉ 5 – Zone Urbaine Ouest (Songon, Yopougon).....	167
6.11	UNITÉ 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam (Marcory, Koumassi, Treichville)	171
6.12	UNITÉ 7 – Zone Spéciale (Port d'Abidjan).....	175
6.13	UNITÉ 8 – Grand Abidjan du Nord (Azaguié)	177
6.14	UNITÉ 9 – Grand Abidjan de l'Est (Alépé, Bonoua)	180
6.15	UNITÉ 10 – Grand Abidjan de l'Ouest (Dabou, Jacqueville)	183
7.0	Politiques d'Occupation des Sols pour le Grand Abidjan	189
7.1	Politiques d'Occupation des Sols par Secteur	189
7.2	Politiques Relatives à l'Occupation des Sols et à la Croissance	190
7.3	Politiques Relatives à l'Établissement	193
7.4	Politiques Relatives à l'Aménagement Urbain	195
7.5	Politiques Relatives au Transport Urbain.....	198
7.6	Politiques Relatives aux Infrastructures Sociales	202
7.7	Politiques Relatives au Commerce	204
7.8	Politiques Relatives à l'Industrie	206
7.9	Politiques Relatives à l'Urbanisme et l'Aménagement.....	208
7.10	Politiques Relatives aux Espaces Ouverts et Paysages.....	211
7.11	Politiques Relatives aux Services Publics	214
7.12	Politiques Relatives au Tourisme.....	219
7.13	Politiques Relatives à l'Environnement.....	222
7.14	Politiques Relatives au Développement Durable	225
8.0	Mise en œuvre.....	227
8.1	Contexte	227

Table des
matières

8.2	Statut du SDUGA 2030	229
8.3	Processus de Mise en œuvre de la Planification Urbaine	231
8.4	Organismes d'Urbanisme	233
8.5	Mise en œuvre du Schéma Directeur	237
8.6	Programme de la Mise en œuvre	242
8.7	Suivi et Mise à Jour	246
9.0	Recommandations	249

Table des
figures

Figure 1.1	Vue du Port d'Abidjan depuis le Plateau.....	3
Figure 1.2	Zone d'Etude et de Planification pour le Grand Abidjan	4
Figure 2.1	Les principaux liaisons entre les grandes villes en et autour de la Côte d'Ivoire: Un schéma conceptuel	11
Figure 2.2	estimation des taux de croissance prévisionnels du PIB régional du Grand Abidjan.....	13
Figure 2.3	Projection de la population du Grand Abidjan.....	18
Figure 2.4	Projection par tranches d'âge de la population du Grand Abidjan	20
Figure 2.5	Projection des Ménages du Grand Abidjan	21
Figure 2.6	Projection des inscriptions des élèves et étudiants du Grand Abidjan.....	21
Figure 2.7	Projection de l'Emploi du Grand Abidjan	23
Figure 3.1	Thalwegs Séparant les Quartiers	59
Figure 3.2	Les Grands Axes Routiers des Poids Lourds dans le Grand Abidjan.....	60
Figure 3.3	Répartition des Véhicules aux Postes du Cordon Interne et Externe et Routes Principales dans le Centre d'Abidjan	61
Figure 3.4	Couloirs Réservés aux Bus dans le Centre d'Abidjan	62
Figure 3.5	Structure Conceptuelle du Réseau de Service des Autobus.....	65
Figure 3.6	Les Systèmes de Transport Public Urbain par Densité de Passagers.....	66
Figure 3.7	Connectivité des Centre Principaux d'Activités.....	69
Figure 4.1	Vision pour la Côte d'Ivoire.....	77
Figure 4.2	Principes d'Orientation.....	88
Figure 4.3	Communes avec une croissance démographique importante	91
Figure 4.4	Population Active par Secteur	93
Figure 6.1	Contraintes	100
Figure 6.2	Zones de croissance actuelles	102
Figure 6.3	Scénario 1	104
Figure 6.4	Scénario 2	106
Figure 6.5	Scénario 3	107
Figure 6.6	Scénario 4	109
Figure 6.7	Scénario 5	110
Figure 6.8	Scénario 6	111
Figure 6.9	Scénario 7 (Scénario de Croissance Spatiale Privilégié).....	114
Figure 6.10	Hiérarchie des Centres Urbains.....	116

Table des figures

Figure 6.11	Réseau Stratégique de Transport	117
Figure 6.12	Centres d'Emploi	118
Figure 6.13	Objet de l'EES et de l'EIE.....	120
Figure 6.14	Stratégie Spatiale d'Aménagement du Grand Abidjan 2030	132
Figure 6.15	Pôles d'Emploi Futurs	138
Figure 6.16	Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030	143
Figure 6.17	Plan Cadre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030	145
Figure 6.18	Unité Urbaine 1: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	148
Figure 6.19	Unité Urbaine 2: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	152
Figure 6.20	Unité Urbaine 3: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	157
Figure 6.21	Unité Urbaine 4: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	162
Figure 6.22	Unité Urbaine 5: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	168
Figure 6.23	Unité Urbaine 6: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	172
Figure 6.24	Unité Urbaine 7: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	176
Figure 6.25	Unité Urbaine 8: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	178
Figure 6.26	Unité Urbaine 9: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	181
Figure 6.27	Unité Urbaine 10: Cadre de l'Occupation des Sols 2030	184
Figure 8.1	Structure de Gouvernance du Grand Abidjan	227
Figure 8.2	Zones de Gouvernance Régionale et Communale au sein du Grand Abidjan	229
Figure 8.3	Processus de Planification Légale	231
Figure 8.4	Processus de Contrôle de l'Aménagement	233
Figure 8.5	Agence de Développement et d'Aménagement Urbain de Yamoussoukro	235
Figure 8.6	Processus de Mise en œuvre à travers la Gouvernance pour le Grand Abidjan	239
Figure 8.7	Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2015-2020	243
Figure 8.8	Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2020-2025	244
Figure 8.9	Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2025-2030	245

Table des
tableaux

Tableau 2.1	Estimation des taux de croissance prévisionnels du PIB du Grand Abidjan	12
Tableau 2.2	Tendance de la Population de la Côte d'Ivoire	14
Tableau 2.3	Future Population de la Côte d'Ivoire	14
Tableau 2.4	Primauté Urbaine en Afrique	16
Tableau 2.5	Estimation de la population future du Grand Abidjan (zone d'étude).....	17
Tableau 2.6	Estimation de la population future du Grand Abidjan (zone de planification)	18
Tableau 2.7	Projection par tranches d'âge de la population du Grand Abidjan	19
Tableau 2.8	Projection des ménages du Grand Abidjan	20
Tableau 2.9	Projection des inscriptions des élèves et étudiants du Grand Abidjan	21
Tableau 2.10	Proportion de la population de plus de 15 ans et de l'emploi	22
Tableau 2.11	Projection de l'Emploi du Grand Abidjan	23
Tableau 2.12	Potentiels indicatifs de développement par commune/sous-préfecture pour la répartition de la population	24
Tableau 2.13	Potentiels indicatifs de développement de l'emploi, par commune.....	26
Tableau 2.14	Estimation de la future structure de l'emploi par secteur industriel dans le Grand Abidjan.....	27
Tableau 2.15	Estimation de l'emploi futur par secteur industriel dans le Grand Abidjan	27
Tableau 3.1	Les Objectifs du Schéma Directeur d'Urbanisme	32
Tableau 3.2	Achèvement de Master Plan Réalisation du Schéma Directeur	34
Tableau 3.3	Les Impacts	35
Tableau 3.4	Qualité du processus d'Urbanisation	37
Tableau 3.5	Système d'Organisation	38
Tableau 3.6	Groupement Spatial des Communes	39
Tableau 3.7	Schéma Directeur de la Structure Spatiale 2030.....	40
Tableau 3.8	Résumé de l'Analyse SWOT	45
Tableau 3.9	Définition de l'Occupation du Sol Concernant les Catégories d'Habitat Informel	48
Tableau 3.10	Etat des lieux des Principales Routes projetées.....	57
Tableau 4.1	Future Croissance de la Population	90
Tableau 6.1	Projets du Schéma directeur 2000	101

Table des tableaux

Tableau 6.2	Résumé de l'évaluation des scénarios.....	113
Tableau 6.3	Procédures standards d'EES.....	121
Tableau 6.4	Résultat de l'EES (1/2).....	123
Tableau 6.5	Résultat de l'EES (1/2).....	126
Tableau 6.6	Aperçu de points moyens.....	131
Tableau 6.7	Hierarchie des Centres Urbains.....	137
Tableau 6.8	Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	146
Tableau 6.9	Unités Urbaines.....	147
Tableau 6.10	Unité Urbaine 1 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	149
Tableau 6.11	Unité Urbaine 1 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	149
Tableau 6.12	Unité Urbaine 2 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	153
Tableau 6.13	Unité Urbaine 2 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	153
Tableau 6.14	Unité Urbaine 3 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	158
Tableau 6.15	Unité Urbaine 3 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	158
Tableau 6.16	Unité Urbaine 4 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	163
Tableau 6.17	Unité Urbaine 4 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	163
Tableau 6.18	Unité Urbaine 5 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	169
Tableau 6.19	Unité Urbaine 5 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	169
Tableau 6.20	Unité Urbaine 6 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	173
Tableau 6.21	Unité Urbaine 6 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	174
Tableau 6.22	Unité Urbaine 7 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	177
Tableau 6.23	Unité Urbaine 8 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030.....	179
Tableau 6.24	Unité Urbaine 8 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires.....	179

Table des
tableaux

Tableau 6.25	Unité Urbaine 9 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030	182
Tableau 6.26	Unité Urbaine 9 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires	182
Tableau 6.27	Unité Urbaine 10 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030	185
Tableau 6.28	Unité Urbaine 10 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires	185
Tableau 7.1	Politiques d'utilisation du sol pour le Grand Abidjan.....	189

1.0 Introduction

1.1 Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030 (SDUGA) est basé sur les résultats des données disponibles recueillies, l'évaluation du Schéma Directeur 2000, l'analyse des pressions actuelles pour la croissance et l'état de développements existants et proposés au sein de la zone d'étude. Le Rapport Final de l'étude du SDUGA décrit le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030, un élément majeur de l'étude du SDUGA.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme a été préparé en tandem avec le Schéma Directeur de Transports Urbains et y été pleinement intégré. Ce dernier forme une partie autonome du rapport final.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme prend en compte:

- Le Cadre du Grand Abidjan
- Les Politiques sectorielles d'Utilisation du Sol
- Le Plan Cadre pour le Nouveau Développement Urbain / Zone de Développement

La loi n°62-253 du 31 juillet 1962, relative à planification urbaine en Côte d'Ivoire, définit les exigences pour l'élaboration d'un Schéma Directeur. Le Schéma Directeur d'Urbanisme tel que préparé par la mission d'étude de la JICA, a été élaboré en tenant compte de ces exigences. Cependant, ce Schéma Directeur d'Urbanisme fournit un cadre de planification urbaine afin d'orienter le MCLAU dans l'exercice de sa mission légale d'initier l'élaboration du Schéma Directeur final pour le Grand Abidjan. En outre, le Schéma Directeur d'Urbanisme inclut deux articles supplémentaires à ceux définis par la loi. Ces articles sont considérés comme essentiels pour atteindre un développement urbain durable pour le Grand Abidjan sur sa période de réalisation. L'un, est un ensemble exhaustif de politiques d'occupation du sol par secteur afin de fédérer les actions des différents acteurs et assurer ainsi un schéma directeur entièrement intégré. L'autre, est un cadre de mise en œuvre qui tient compte des attributions légales de toutes les parties prenantes dans le cadre de la décentralisation, adoptées depuis le Schéma Directeur 2000, pour permettre une entière coordination dans l'élaboration du plan, son financement, la mise en œuvre des projets et le contrôle de l'aménagement.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2030 comprend, comme indiqué dans le Rapport Initial et tel que convenu par la suite avec MCLAU, les éléments suivants :

- Stratégie d'Aménagement Spatiale 2030.
- Stratégie de Mise en œuvre 2015 – 2030.
- Cadre d'Occupation du Sol à l'horizon 2030 – pour 10 unités urbaines, incluant les zones d'expansion

- 187 Politiques Sectorielles d'Occupation du Sol pour le Grand Abidjan.
- Plans d'Urbanisme de détail pour 2 zones de croissance périphériques, comprenant des orientations de l'occupation du sol par zones.

1.2 Contexte

Abidjan est la capitale économique de la Côte d'Ivoire. La ville s'est développée autour du port d'Abidjan, premier moteur de croissance économique du pays et principal port pour les pays enclavés tels que le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Des Plans Directeurs d'Urbanisme pour Abidjan ont été élaborés et approuvés de manière régulière depuis l'indépendance de la Côte d'Ivoire, pour guider le futur développement spatial et économique et les problèmes découlant de l'urbanisation rapide, de l'expansion de la zone urbaine et de la croissance de la population, qui comprend à la fois, les natifs ivoiriens ainsi qu'une importante population immigrée provenant d'autres pays d'Afrique de l'Ouest.

Les plans directeurs antérieurs de la ville ont orienté son expansion à partir de son noyau d'origine composé des communes du Plateau et d'Adjamé et de l'île de Petit Bassam, en direction des points cardinaux. Sur le continent, cette croissance s'est étendue, au Nord à Abobo, à l'Ouest à Attecoubé et Yopougon, et à l'Est à Cocody. Dans le sud, la croissance s'est étendue le long du « cordon littoral » de l'Atlantique dans la commune de Port-Bouët. Avec cette expansion, la zone urbaine d'Abidjan s'est développée au-delà, dans un premier temps, des communes de son noyau, et par la suite, des limites de la ville (environ 10 communes) pour devenir en 2002, le District Autonome d'Abidjan (DAA), comprenant un total de treize communes avec l'incorporation d'Anyama, Bingerville et Songon.

Le taux d'expansion, l'étalement urbain et la population, a entravé la mise en œuvre des grands projets figurant dans les différents schémas directeurs pour le Grand Abidjan au cours des vingt dernières années. Une combinaison malheureuse de ralentissement économique à la fin des années 1980, et plus récemment la crise socio- militaire a laissé en suspens, entre autres choses :

- les initiatives urgentes de rénovation urbaine du Plateau, initialement formulées dans les années 1960 ;
- la mise en œuvre de projets relatifs à la construction de grandes voies stratégiques, de systèmes de drainage et de canalisation, depuis le milieu des années 1980 ; et
- la mise à disposition de zones industrielles, la redynamisation des centres urbains dans les communes plus anciennes, la suppression des installations anarchiques, l'infrastructure sociale améliorée et la fourniture d'un système de transport en commun de qualité, identifié dans les années 1990.

Les propositions contenues dans les Schémas Directeurs antérieurs sont dynamiques et ont été bien ciblées pour résoudre les problèmes de la ville et saisir les opportunités de la croissance économique et une meilleure qualité de vie des résidents et travailleurs. Malheureusement, les problèmes ont continué et l'environnement urbain et social de la ville s'est détérioré depuis le « SD 2000 ». Avec l'accord de paix actuellement en vigueur, le gouvernement a identifié la nécessité de revoir les schémas directeurs antérieurs à la fois pour assurer une croissance durable de la ville et soutenir la réalisation de la vision nationale énoncée dans le « Plan National de Développement 2012 -2015 ».

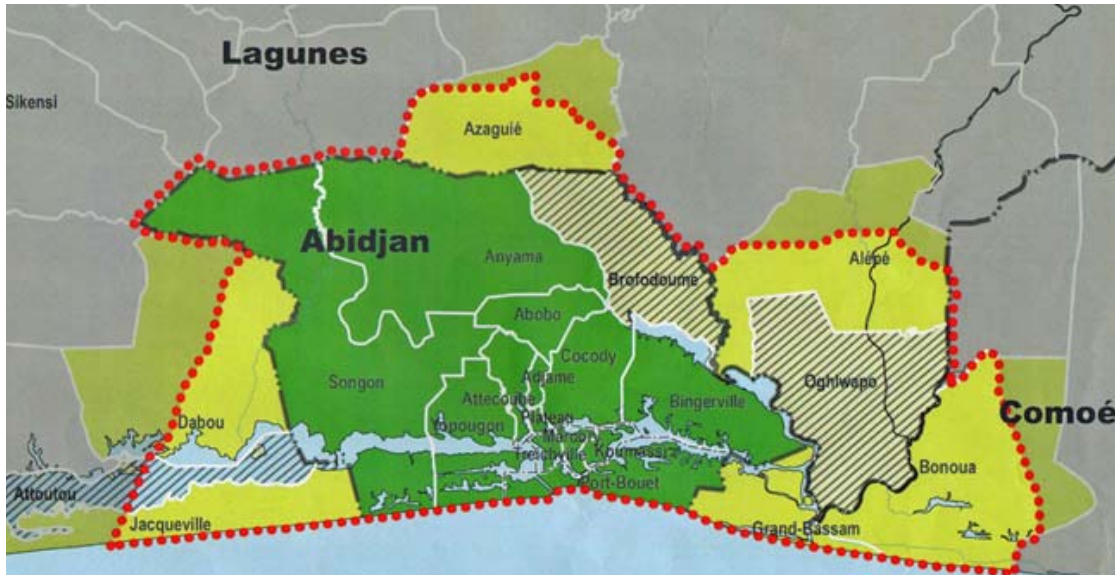
En fixant la vision pour le SDUGA, le gouvernement a reconnu que la pression de la croissance urbaine n'a pas été restreinte au DAA. Le moteur économique d'Abidjan stimule actuellement le développement,

à la fois planifié par le gouvernement et orienté vers les opportunités du secteur privé prévu, bien au-delà du DAA. Dans certains cas, le nouveau développement est au service de la ville et dans d'autres cas il profite de la proximité de la ville. Ainsi les grandes villes rurales, dont certaines sont situées à plus de 40 km du centre-ville d'Abidjan, font l'objet d'une urbanisation intense et créent elles-mêmes la demande de logement et d'opportunités d'emploi. L'influence d'Abidjan s'étend actuellement à une échelle régionale qui comprend un important arrière-pays rural.

L'étude du SDUGA couvre une superficie d'environ 4311 km², voir la zone colorée sur la Figure 1.2. Cette zone d'étude comprend la zone de planification (ligne en tirets rouges) qui couvre environ 3492 km² qui comprend le DAA (couleur verte) et six nouvelles zones de la commune (couleur jaune et sous-préfectures hachurées) ; Alépé, Azaguié, Bonoua, Dabou, Jacqueville et Grand Bassam. Au total, la zone contient une population de 5.0 million d'habitants en 2014, nombre qui devrait atteindre 7.6 million en 2030.



Figure 1.1 Vue du Port d'Abidjan depuis le Plateau



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 1.2 Zone d'Etude et de Planification pour le Grand Abidjan

1.3 Documents de Planification Stratégique

La loi N ° 62-253 DU 31 juillet 1962 relative aux plans d'urbanisme, définit le rôle et le contenu des «Plans d'Urbanisme Directeurs ». C'est selon cette loi que le Schéma Directeur du Grand Abidjan 2000 a été publié en 2000. La responsabilité de l'élaboration du plan incombe au Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU).

Le projet SDUGA de Plan Cadre pour le Développement Urbain du Grand Abidjan, est un document d'urbanisme qui permet de définir la stratégie spatiale globale pour le développement durable du Grand Abidjan. Sa composante principale sera le plan cadre de l'utilisation du sol avec à l'appui les politiques d'utilisation du sol couvrant la grande région d'Abidjan. Le Plan Cadre de Développement Urbain du Grand Abidjan ainsi que le Schéma Directeur des Transports Urbains, devant, tous les deux, être produits séparément, comprendront la présentation du Plan Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan pour le projet du SDUGA.

La mission d'étude de la JICA n'a pas de statut juridique pour élaborer les Plans d'Urbanisme de détail qui seront soumis pour l'approbation légale. Le rôle du rapport sur le Plan Cadre de Développement Urbain du Grand Abidjan est de fournir une orientation et une justification de la planification de l'utilisation du sol pour permettre au MCLAU de développer les propositions et de mieux répondre aux exigences légales pour le Schéma Directeur d'Urbanisme pour le Grand Abidjan.

1.4 Objectif du Plan Cadre de Développement Urbain du Grand Abidjan

Le Plan Cadre de développement du Grand Abidjan définira une stratégie de planification urbaine sous la forme d'un plan cadre pour l'utilisation du sol et les politiques afférentes, pour diriger et gérer la croissance, en tenant compte des propositions du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2000, d'une manière durable et équitable. La stratégie permettra d'équilibrer les possibilités de croissance économique bénéfiques avec le caractère inhérent du paysage naturel et physique de la région. L'objectif est d'établir des zones de renouvellement urbain et d'expansion urbaine ainsi que des villes satellites qui fournissent des cadres de vie et de travail de grande qualité pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs. Le but sous-jacent de la stratégie spatiale est qu'elle doit être:

- dirigée par le gouvernement à travers le processus de contrôle du développement normal et par la mise en œuvre d'un développement stratégique et catalyseur du transport et des centres urbains sur le domaine public avec le soutien de l'investissement du secteur privé et
- menée par le secteur privé à travers le développement des domaines privés et le réaménagement de centres urbains à travers la rénovation urbain privé.

2.0

Cadre Socio-économique du Grand Abidjan

2.1 Introduction

L'objet du présent chapitre est de procurer un cadre socio-économique de la région du Grand Abidjan. Il s'agit d'un cadre pour le Schéma Directeur d'urbanisme et le Schéma Directeur des transports urbains qui n'a aucune l'intention d'être une étude socio-économique exhaustive. A ce titre, il détermine les principaux indicateurs, comprenant la population, l'emploi et la croissance économique dans le Grand Abidjan.

Un cadre socio-économique joue deux fonctions principales dans la planification. Tout d'abord, il fournit divers secteurs d'activités urbaines et leur étendue géographique avec des bases communes de même que des objectifs indicatifs globaux de planification. Cette fonction est d'une importance capitale dans la planification multisectorielle intégrant la planification urbaine. Avec ces valeurs de référence et objectifs communs, un développement peut être harmonisé entre les différents secteurs et leur étendue géographique correspondante dans la planification. Deuxièmement, il fournit une base pour les estimations de la demande pour les installations, infrastructures et services nécessaires à la planification du secteur, y compris la planification des transports.

Dans la planification du Grand Abidjan, l'analyse du cadre socio-économique met l'accent sur l'ampleur et la rapidité de l'urbanisation, en rapport avec les perspectives économiques nationales et internationales. Il met également l'accent sur les conséquences spatiales de l'urbanisation. Le cadre socio-économique a donc été établi sur la base du résultat de l'analyse des tendances et hypothèses antérieures concernant les changements envisageables dans le future des domaines économiques, sociaux, spatiaux et politiques. Une attention particulière a été accordée au potentiel de croissance d'Abidjan en tant que pilier majeur de l'économie ouest-africaine pour atteindre une vitesse de développement durable tout en présentant des modèles d'expansion de l'espace urbain.

Ce cadre socio-économique repose sur deux composants principaux qui sont le développement national et régional dans l'avenir. Tout d'abord, l'économie nationale est, maintenant, à nouveau sur la voie d'une croissance durable à long terme, après avoir connu de fortes fluctuations en raison des conflits socio-militaires répétées au cours des deux dernières décennies. Deuxièmement, Abidjan est et sera une grande ville de commerce et d'affaires avec l'un des plus grands ports internationaux en Afrique. Le commerce et les affaires en tant que secteurs dominants de la ville Abidjan vont continuer d'attirer des investissements de plus en plus diversifiés, tels que ceux axés sur la construction, le transport, l'industrie manufacturière, les finances, etc.

Le cadre socio-économique au niveau de la métropole a été traduit au niveau de la commune, en tenant compte de la dimension spatiale des activités socio-économiques à l'heure actuelle, le modèle spatial proposé du développement urbain et des transports ainsi que le scénario proposé pour l'occupation urbaine du sol et le développement des infrastructures.

Le cadre socio-économique fait référence à l'année de base étant 2014 et les années cibles étant 2020, 2025 et 2030. Les indicateurs de l'année de base sont définis sur la base des données statistiques disponibles ou les estimations de la Mission d'étude de la JICA quand cela s'est avéré indispensable. Les indicateurs pour les années cibles sont définies en référence aux autorités nationales / internationales compétentes, les projections et hypothèses de politique élaborées par la Mission d'étude de la JICA. Certaines données issues de l'état ivoirien ont été principalement utilisées telles que celles des recensements de 1998 et 2014 et le PND. Les données fournies par les organisations internationales telles que le FMI, les Nations Unies, et la Banque mondiale ont été utilisées comme données complémentaires. Malheureusement, les données du recensement de 2014 ne sont pas encore toutes disponibles seules les données démographiques le sont. C'est pourquoi l'analyse du cadre socio-économique, tel que l'emploi des industries et la scolarisation, a également pris en compte les résultats de l'Enquête sur les ménages (HIS, pour l'anglais *Household Interview Survey*) réalisée dans le cadre de l'actuel SDUGA.

2.2 Perspectives de développement du Grand Abidjan

2.2.1 Plan National de Développement (PND) 2012-2015

Le gouvernement a annoncé le PND 2012-2015 en Mars 2012. Les termes clés de ce plan sont la réconciliation, la primauté du droit (pour l'équité), la coopération, l'agriculture, l'emploi, l'industrie, l'éducation et la santé. En termes économiques, il vise essentiellement à la reprise, l'investissement et la croissance. Dans le long terme, le plan prévoit de faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent et un pays leader en Afrique sub-saharienne à l'horizon 2020. Ce plan prévoit également une économie nationale soutenue par une large population à revenu moyen qui soit étroitement intégrée dans l'économie mondiale d'ici là.

Pour la période de planification, la croissance économique nationale vise 10,0% par an, sur la base de la comparaison des trois cas; le triomphe de l'éléphant à 10,0%, le réveil de l'éléphant à 6,3% et le faux départ de l'éléphant à 3%. La croissance économique de 10% est probable, compte tenu de la récente performance de croissance par le FMI est de 8,8% en 2012 et de 8,9% en 2013. A titre de comparaison, la dernière estimation du taux de croissance économique national est de 9,6% en 2012 et de 6.6 à 6.7% au cours de la période 2012-2016 en devise dollars ajusté par le PPP.

Le PND vise la réalisation d'une « croissance solide, durable et respectueuse de l'environnement » en réduisant la forte dépendance de l'économie nationale sur un nombre limité de produits primaires, y compris le cacao et le pétrole brut. À cette fin, le PND s'accroît sur l'élimination des obstacles et freins aux investissements et à la compétitivité, et aborde les questions transversales telles que la sécurité, les obstacles au transport, l'enregistrement du foncier et des biens, le développement des ressources humaines et des infrastructures endommagées. Dans le même temps, le PND met l'accent sur l'intégration des différentes régions et des personnes dans des politiques telles que le développement national territorial, la décentralisation administrative et financière, le soutien financier aux petites et moyennes entreprises de même que les logements sociaux urbains.

Le PND ne donne pas de descriptions explicites en ce qui concerne Abidjan. Cependant, il est évident qu'Abidjan va jouer un rôle de premier plan dans le renforcement de la compétitivité et la diversification de la structure de l'économie nationale. Une croissance solide, durable et respectueuse de l'environnement s'inscrit exactement dans les orientations souhaitées pour le développement d'Abidjan.

Les questions transversales soulevées dans le PND sont cruciales pour le développement d'Abidjan, en particulier, les obstacles au transport, l'enregistrement du foncier et des biens, le développement des ressources humaines et des infrastructures endommagées. De même, une série de politiques visant à intégrer les différentes régions et les populations sont des éléments essentiels visant à empêcher Abidjan de se développer à une vitesse rapide incontrôlée et permettre aux régions de bénéficier du développement de la ville d'Abidjan. Dans ce contexte, le développement d'Abidjan doit être compris comme avantageux non seulement pour la ville d'Abidjan elle-même mais aussi pour l'ensemble de la Côte d'Ivoire.

2.2.2 L'économie de la Côte d'Ivoire et Abidjan

En termes de devises dollars américains aux prix courants, le PIB de la Côte d'Ivoire a régulièrement connu une croissance au cours des 30 dernières années, en dépit des conflits socio-économiques occasionnels. Les principaux facteurs de cette croissance à long terme ont été :

- 1) l'exportation continue de grandes cultures de rente, notamment le cacao
- 2) La production et la raffinerie de pétrole et surtout que récemment la raffinerie de pétrole à Abidjan est devenue la troisième plus grande capacité en Afrique
- 3) Fourniture de services et de produits aux pays d'Afrique de l'ouest

En effet, la Côte d'Ivoire est l'un des pays exportateurs d'excédents de tous les pays d'Afrique, sauf l'Afrique du Sud et l'Égypte. Il est le troisième plus grand pays après l'Afrique du Sud et le Nigeria dans les taux d'exportation vers les pays africains. Il est le deuxième pays après le Kenya en termes de grandeur relative des pays africains en estimation totale des exportations. Abidjan est pratiquement le fournisseur de ces services et produits.

- 4) C'est le secteur des services qui soutient les facteurs 1), 2) et 3) ci-dessus, à savoir le transport, la distribution, la communication, la réparation, la finance, la construction, etc.

En fait, la Côte d'Ivoire a une proportion relativement importante du secteur des services dans le PIB au niveau de l'Afrique.

L'un des éléments clés de ces facteurs est le port d'Abidjan. Le port génère le plus grand volume de vrac et de marchandises générales en Afrique et le deuxième plus grand volume de fret conteneurisé.

La structure économique ci-dessus évoquée s'est naturellement associée à un degré élevé d'urbanisation. La proportion de la population urbaine a augmenté de 28% à 51% durant la période 1970-2010, par rapport à 20% en 1970 et 36% en 2010 (estimation de la Division de la Population de l'ONU). En moyenne dans l'ensemble de l'Afrique, la concentration urbaine est remarquable notamment à Abidjan. Parmi les villes africaines, la ville d'Abidjan est la sixième en termes de population et la cinquième en termes de primauté urbaine, ce qui représente une proportion de la population de la ville dans le total national.

L'urbanisation rapide dans le passé a été favorisée par une forte immigration en provenance des pays voisins. Environ la moitié des migrants ont été absorbés par l'agriculture et l'autre moitié par le secteur informel urbain, notamment à Abidjan. La population nationale a augmenté à un taux très élevé atteignant 4,2% par an pendant la période 1955-1985. Récemment, la croissance a ralenti pour atteindre environ 2,6% par an (1998-2014), ce qui est presque le même taux que l'Afrique sub-saharienne.

Pendant ce temps, le domaine de l'agriculture a été confronté à quelques insuffisances soulevant de ce fait l'une des problématiques majeures : l'autosuffisance alimentaire. Celle-ci est estimée à 70% à l'heure actuelle. La proportion de la production nationale dans la consommation totale de céréales a diminué de 81% à 55% durant la période 1979-2009. Les importations céréalieres particulièrement en provenance de la Thaïlande et d'autres pays asiatiques, ont rapidement connu une expansion. La superficie de terres cultivables a connu une extension jusqu'au milieu des années 1990 et a finalement atteint le seuil. Il a été rapporté que les conflits sociaux récents ont été en partie provoqués par la hausse du prix des denrées. La protection de l'agriculture revêt aujourd'hui d'une importance capitale pour la stabilité nationale, car les terres agricoles avec des précipitations suffisantes et un accès facile au marché sont souvent disponibles dans des endroits où les zones urbaines sont en expansion. La réduction des superficies est également remarquable dans les zones boisées. La Côte d'Ivoire avait autrefois la plus grande superficie de forêt en Afrique de l'Ouest. Cependant, la proportion de la superficie forestière dans la superficie totale du pays a diminué de 42% à 33% au cours de la période 1990-2010.

Les Investissements Directs Etrangers (IDE) constituent une possibilité importante pour l'économie nationale dans l'avenir. Les IDE se sont rapidement améliorés dès l'établissement de l'administration actuelle. Le montant total des IDE était de 190 millions de dollars en 1990, 320 millions dans les années 2000 et 480 millions en 2012. Ce montant continuera sûrement d'augmenter. Les principaux secteurs des investissements intègrent les domaines de la transformation des aliments, la production de pétrole et l'exploitation minière. L'on note également un intérêt des IDE de manière active dans le transport, la distribution, la construction, l'hôtellerie et les communications. Les investisseurs sont traditionnellement de la France, le Liban et la Suisse. Récemment, des investisseurs actifs ont aussi été enregistrés du côté de la Chine, l'Inde et Singapour. Ces investissements sont faits principalement à Abidjan. Les IDE constitueront un moteur important pour la croissance nationale. En outre, ils joueront un rôle de premier plan dans l'élargissement de la base technique et de la gestion de ce pays, Abidjan en particulier.

2.2.3 Implication de l'économie nationale et internationale pour Abidjan

Abidjan est la plaque tournante des liaisons transnationales de l'Afrique de l'Ouest ainsi que celle des échanges interrégionaux dans le pays, comme indiqué sur la Figure 2.1.

Les fonctions économiques d'Abidjan sont censées avoir évolué dans cet ordre et une structure multi-niveau de ces fonctions sera essentiellement semblable à cet état de fait pour les années à venir.

- 1) Achat, traitement secondaire et exportation de produits de l'agriculture, de la pêche et de la foresterie.
- 2) les services associés aux 1) ci-dessus, transport, la distribution, la réparation, le financement des constructions et la communication
- 3) Les services au cœur du marché intérieur ainsi que ceux du marché des pays voisins, y compris le transport, la distribution, la réparation, le financement, la communication, la construction, les services médicaux, l'éducation, la formation, etc.
- 4) Plus récemment, un soutien logistique à la production, le transport et le traitement du pétrole et du gaz (Le pétrole et le gaz ont été découverts sur le littoral dans la zone de Dabou)
- 5) les activités commerciales et de services qui sont en pleine croissance en réponse à l'expansion physique, la diversification et la modernisation du marché du Grand Abidjan.

- 6) Les entreprises internationales dans les domaines des finances, du tourisme et de la logistique pour les activités aéroportuaires ou connexes à celles-ci. Dans le top 500 des grandes entreprises en Afrique, 21 sont situées Abidjan à l'heure actuelle. Ce nombre met la Côte au premier des grandes entreprises opérant en Afrique de l'Ouest.

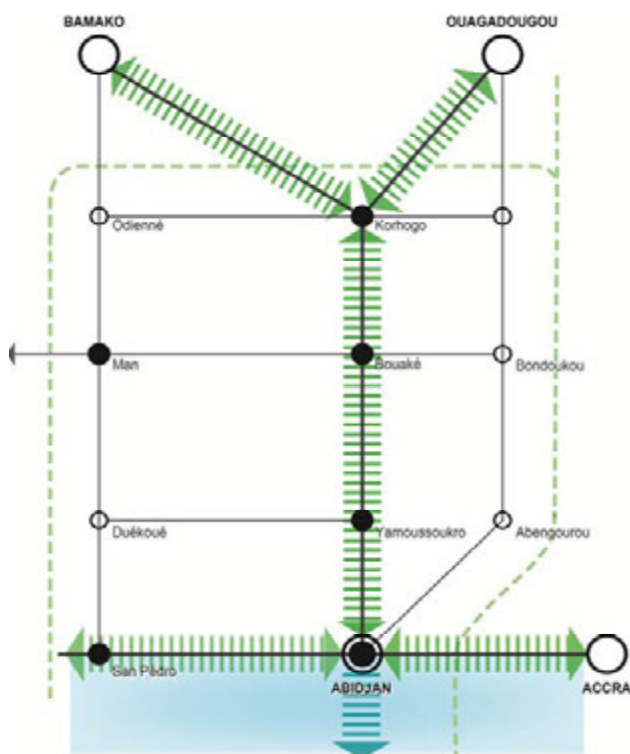


Figure 2.1 Les principaux liaisons entre les grandes villes en et autour de la Côte d'Ivoire: Un schéma conceptuel

Dans l'avenir à long terme, on peut penser à une possibilité où les activités manufacturières modernes comme l'électricité, les machines et industries d'automobiles seront attirées à Abidjan en tant que secteurs privilégiés à ceux des fonctions mentionnées ci-dessus dans la ville d'Abidjan. Toutefois, ces industries ne peuvent pas être spécifiquement prévues par le gouvernement. Le rôle du gouvernement est de continuer à améliorer le climat pour les investisseurs potentiels.

Les fonctions économiques comme ci-dessus énumérées ont été soutenu à la fois par le secteur formel / emploi et le secteur informel / emploi. Le secteur informel / emploi est probablement le prédominant dans les fonctions 1), 2) et 3) ci-dessus. L'emploi informel représente plus de 90% selon les statistiques de l'INS, bien que la définition statistique de l'emploi informel n'ait pas encore été clairement établie. Dans tous les cas, l'amplitude relative du secteur formel va augmenter dans le futur, en particulier dans les fonctions 4), 5) et 6) ci-dessus.

L'espace urbain du Grand Abidjan s'est étendu. Cependant, cette expansion est susceptible d'entraîner la réduction de bonnes terres agricoles et de nuire à la sécurité alimentaire nationale. La nécessité d'une ville compacte revêt d'un caractère essentiel non seulement en ce qui concerne la gestion durable et efficace de l'environnement urbain, mais aussi la sécurité alimentaire nationale. Il s'avère donc utile de ménager des efforts conséquents visant la réalisation de la notion de ville compacte d'autant plus que le flux de migration massive est terminé.

2.3 Futur Cadre Socio-économique

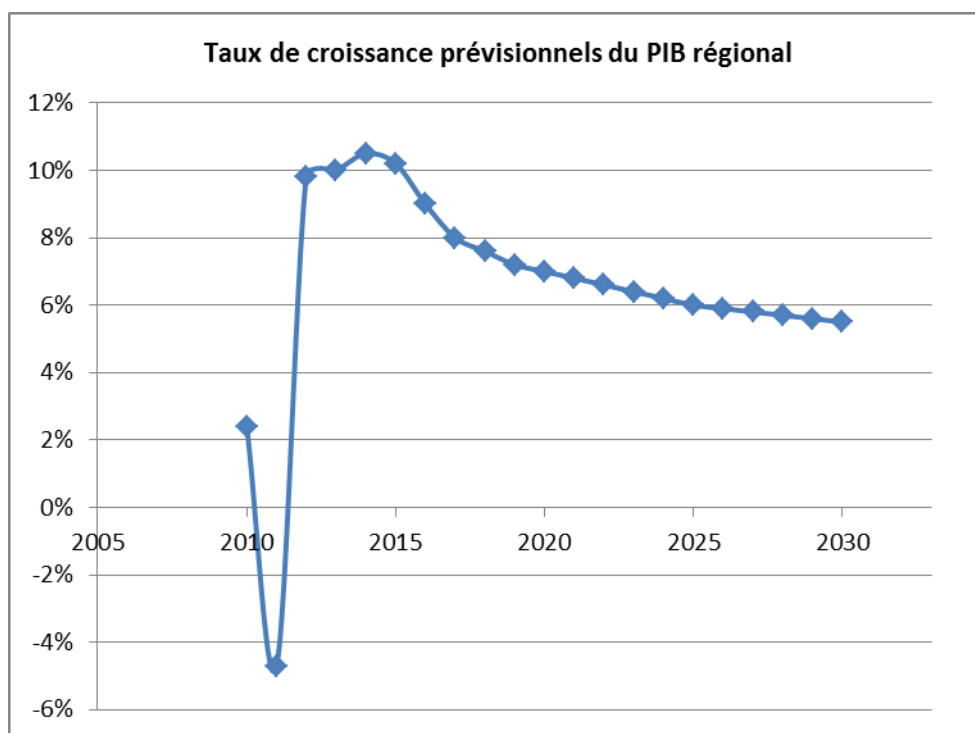
2.3.1 Les perspectives de croissance économique dans le Grand Abidjan

Sur la base de l'examen du PND et de ses performances, les perspectives économiques du pays et celles de la ville d'Abidjan de même que les implications pour l'économie nationale et internationale pour Abidjan, le taux annuel de croissance économique du Grand Abidjan (PIB, produit intérieur brut) est supposé être pour le court terme soit environ 10%. C'est le même taux de rendement visé par le scénario du « triomphe de l'éléphant » du PND en cours et, pour le long terme d'environ 6,3% en moyenne. C'est aussi le même taux de rendement visé par le scénario du « réveil de l'éléphant » du PND. Le Tableau 2.1 et la Figure 2.2 ci-dessous montrent l'aperçu de la croissance estimée pour les années 2013 à 2030.

Tableau 2.1 Estimation des taux de croissance prévisionnels du PIB du Grand Abidjan

Année	Taux de croissance prévisionnels du PIB régional	
2010	2.4%	}
2011	-4.7%	
2012	9.8%	
2013	10.0%	}
2014	10.5%	
2015	10.2%	
2016	9.0%	}
2017	8.0%	
2018	7.6%	
2019	7.2%	
2020	7.0%	
2021	6.8%	
2022	6.6%	
2023	6.4%	
2024	6.2%	
2025	6.0%	
2026	5.9%	}
2027	5.8%	
2028	5.7%	
2029	5.6%	
2030	5.5%	

Sources: PND Gouvernement Ivoirien, FMI et Banque Mondiale Mission d'étude de la JICA



Sources: PND Gouvernement Ivoirien, FMI et Banque Mondiale; Mission d'étude de la JICA

Figure 2.2 estimation des taux de croissance prévisionnels du PIB régional du Grand Abidjan

2.3.2 La Population en Côte d'Ivoire et dans le Grand Abidjan

(1) Population de la Côte d'Ivoire

La croissance de la population du Grand Abidjan est influencée par deux principaux facteurs: la croissance de la population nationale et la concentration de la population dans le Grand Abidjan. La population totale du pays a augmenté à un taux très élevé de 4,2% par an pendant 30 ans de 1955 à 1985 (Tableau 2.2). Cela est dû à la migration rapide des pays voisins. La croissance de la population, cependant, a ralenti avec l'interruption de la migration accrue ajoutée au facteur de la forte fluctuation de l'économie nationale au cours de la période allant du début des années 1980 jusqu'au début des années 2000. À l'heure actuelle, le taux de croissance est en constante baisse d'environ 3,4% (1988-1998) à 2,6% (1998-2014).

Il n'existait pas vraiment de politique explicite en matière d'immigration en Côte d'Ivoire. Toutefois, le Programme Présidentiel d'Urgence annoncé en Avril 2011 a fait référence à une politique de migration possible d'une manière un peu plus approfondie que par le passé. Il précise que les immigrants et leurs familles qui ont déjà immigrés en Côte d'Ivoire sont partie intégrante de la société. Dans le même temps, il est dit que certaines décisions devront être prises si le pays continue d'accueillir une immigration incontrôlée de même que des mesures allant dans le sens d'une meilleure gestion de l'immigration. Ce programme stipule également que même si l'économie nationale a besoin de l'immigration, le gouvernement doit accorder une attention suffisante à la vitesse de l'immigration et les mauvaises conditions de vie des immigrants vers les zones urbaines. Le programme décrit donc une possibilité de

contrôler l'immigration en conformité avec le cadre de la politique de la CEDEAO en ce qui concerne la migration.

L'immigration est donc peu probable d'augmenter plus vite qu'avant compte tenu de l'introduction possible de la politique de gestion de l'immigration ajouté à la diminution de l'écart du revenu entre la Côte d'Ivoire et les pays voisins. Pour faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent, le Plan National de Développement (PND 2013-15), en fait, met l'accent sur une base productive axée sur une large population de personnes à revenu moyen, plutôt que d'une économie basée sur des apports continus de la force de travail non qualifiée.

Tableau 2.2 Tendence de la Population de la Côte d'Ivoire

Année	Population Totale (000 personnes)	Période	Taux de croissance annuel (%)
1950	2 630		
1955	3 072	1950-1955	3,1
1960	3 638	1955-1960	3,4
1965	4 424	1960-1965	4,0
1970	5 416	1965-1970	4,1
1975	6 768	1975-1975	4,6
1980	8 501	1980-1985	4,7
1985	10 495	1980-1985	4,3
Source des données ci-dessus: World Population Prospects 2011 (projection par l'ONU pour 1950-1985)			
1988 (Mar)*	10 816	-	-
1998 (Nov)*	15 366	1988-1998	3,4
2014 (Jan)*	22 671	1998-2014	2,6

* Résultats des recensements en 1998 et 2014, données de l'INS

Sur la base de l'observation ci-dessus, on suppose que la population nationale va croître à un niveau modéré, et les taux de croissance projetés par l'ONU (Division des Nations Unies pour la population, World Population Prospects. Edition 2012 Révision du fichier POP/1-1, Fertilité Moyenne 2010-2100) ont été adoptés. Par conséquent, la population totale nationale dans l'avenir est estimée dans le Tableau 2.3 ci-dessous.

Tableau 2.3 Future Population de la Côte d'Ivoire

Année	Population Totale Estimée	Taux de Croissance Annuel* (%)
2014	22 671 000**	-
2015	23 211 000	2,38
2020	25 904 000	2,22
2025	28 783 000	2,13
2030	31 841 000	2,04

Sources: *Division de la Population de l'Organisation des Nations Unies, World Population Prospects, Révision 2012

** **Recensement de 2014.**

(2) La Population du Grand Abidjan

La population a été concentrée à Abidjan. Lors des recensements de 1998 et 2014, Abidjan représentait respectivement 18,7% et 20,8% de la population totale nationale. Ce pourcentage est déjà considérable au regard des normes africaines. En Afrique, il y a 25 villes de plus d'un million d'habitants (Tableau 2.4). Selon les projections de l'ONU de 2010, Abidjan se situe en sixième place du point de vue de la taille de la population et est la cinquième en proportion par rapport à la population nationale totale. La primauté urbaine, en termes de la proportion relative de ville primatale quant à la population totale nationale, a augmenté dans de nombreuses villes africaines, y compris Abidjan. Sur les 25 villes, 17 d'entre elles présentent une primauté croissante. Ces tendances insinuent que la ville d'Abidjan continuera d'augmenter en importance relative quant à la population totale nationale si l'Etat n'intervient pas.

Le Programme Présidentiel d'Urgence 2011 consacre un chapitre à la décentralisation régionale avec un accent mis sur la décentralisation administrative et financière aux niveaux régional et local, et un organe spécial pour soutenir financièrement le développement en particulier dans les régions éloignées. Dans cet objectif, le gouvernement, le Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement (MNPD) en particulier, entend favoriser les zones rurales pour attirer les investissements et promouvoir l'emploi. Cela sera de nature à freiner l'expansion urbaine connue à Abidjan qui pourrait s'avérer au-delà de la capacité de gestion du gouvernement actuel. Cette intention se traduit par une série de politiques sectorielles dans le cadre du PND 2012-15, même s'il ne prévoit pas explicitement une politique de décentralisation régionale. Ainsi, on peut raisonnablement supposer que le gouvernement fera tous les efforts possibles pour gérer la vitesse de l'urbanisation afin qu'il puisse maintenir un développement national équilibré.

Selon le MNPD, la ville d'Abidjan a largement bénéficié des avantages de l'expansion économique nationale, alors qu'elle a été confrontée à de nombreux problèmes urbains. Ces problèmes sont nuisibles non seulement à Abidjan mais également au reste du pays. Il est donc conçu que le MNPD anticipe plutôt en freinant l'expansion démographique et urbaine d'Abidjan tout en la développant comme une ville compétitive par rapport aux autres villes africaines dans les secteurs du commerce, des industries, du tourisme, de l'éducation et des infrastructures. Par conséquent, Abidjan restera comme un pôle de croissance majeur de l'Afrique de l'Ouest ainsi que de la Côte d'Ivoire.

Tableau 2.4 Primauté Urbaine en Afrique

Pays	Agglomération urbaine	Proportion au Total National				Population
		1980	1990	2000	2010	2010
Egypte	Al-Qahirah (le Caire)	16.3	15.9	15.0	13.6	11,031
Nigéria	Lagos	3.4	4.9	5.9	6.8	10,788
République Démocratique du Congo	Kinshasa	7.6	9.7	10.9	12.8	8,415
Angola	Luanda	12.6	15.2	18.6	25.1	4,749
Soudan	Al-Khartoum (Khartoum)	15.4	23.1	25.4	26.9	4,516
Côte d'Ivoire	Abidjan	16.3	16.8	18.3	21.0	4,151
Afrique du Sud	Johannesburg	5.7	5.2	6.1	7.5	3,763
République Unie de Tanzanie	Dar es Salaam	4.5	5.2	6.2	7.6	3,415
Kenya	Nairobi	5.3	5.9	7.1	8.0	3,237
Maroc	Dar-el-Beida (Casablanca)	10.8	10.8	10.2	9.4	3,009
Ethiopie	Addis Ababa	3.3	3.7	3.6	3.5	2,919
Algérie	El Djazair (Algiers)	8.6	7.2	7.5	8.0	2,851
Ghana	Accra	7.9	8.1	8.7	10.1	2,469
Benin	Cotonou	9.3	10.6	9.9	10.0	1,933
Mali	Bamako	6.8	8.6	10.1	12.6	1,932
Burkina Faso	Ouagadougou	3.7	5.8	7.5	11.6	1,911
Madagascar	Antananarivo	6.7	8.4	8.9	9.2	1,900
Zambie	Lusaka	9.2	9.6	10.5	13.1	1,719
Uganda	Kampala	3.7	4.3	4.5	4.8	1,594
Congo	Brazzaville	24.8	29.4	32.6	38.5	1,557
Togo	Lomé	12.9	15.3	18.9	24.1	1,453
Somalie	Mogadishu	8.6	15.7	16.2	15.3	1,426
Niger	Niamey	4.7	5.5	6.2	7.9	1,222
Mozambique	Maputo	4.5	5.7	5.6	4.8	1,132
Libye	Tripoli	21.6	19.9	19.5	17.5	1,111

Source: Division de la Population de l'organisation des Nations Unies

Ayant à l'esprit les tendances actuelles et les objectifs du gouvernement mentionnés ci-dessus, la population future du Grand Abidjan a été estimée comme suit :

1. La zone du Grand Abidjan est définie de plusieurs manières différentes. L'une est la zone délimitée par les limites administratives des Communes / sous-préfectures les plus extérieures devant être incluses dans le Grand Abidjan ; c'est la « zone d'étude » dans ce rapport. L'autre est la zone délimitée par des caractéristiques géographiques comme les rivières, les montagnes et les routes qui sont considérées comme limite la plus probable de la zone de développement pour la planification d'urbanisme ; c'est la « zone de planification » dans ce rapport, comme le montre la Figure 1.2.
2. La « zone d'étude » se compose de l'ancien DAA (10 communes), de 3 autres communes / sous-préfectures qui constituent la périphérie du DAA actuel (13 communes / sous-préfectures au total) et de 6 Communes / sous-préfectures voisines à l'actuel DAA. Ces trois zones sont définies comme « DAA centre », « DAA périphérique » et « DAA extérieur », respectivement.
3. La population des derniers recensements de 1998 et 2014 a révélé que le taux de croissance de la population du Grand Abidjan était de 2,68% par an pour la zone d'étude, très proche du taux de croissance de la population nationale de 2,6% par an. Par conséquent, il est supposé que le

taux de croissance futur de la population du Grand Abidjan restera constant (à 2,68% par an), malgré le fait que le futur taux de croissance annuel de la population nationale est assume décliner de 2,6% en 2014 à 2,0% en 2030.

4. Les tendances de la croissance de la population dans chaque secteur du Grand Abidjan sont adoptées pour estimer la population future respective et sont ajustées au total du Grand Abidjan selon le point précédent comme montré au tableau 2.5.
5. La population de la zone d'étude du Grand Abidjan est convertie à celle de la zone de planification du Grand Abidjan où seule la population du DAA extérieur est affecté comme indiqué au Tableau 2.6
6. En conséquence, la croissance de la population du DAA centre et du DAA périphérique diminue légèrement dans leur vitesse, mais celle du DAA extérieur augmente de 1,44% par an en 2014 à 1,86% par an en 2030.
7. La majorité de la population à l'avenir, cependant, sera dans le DAA centre, avec 89,7%, suivi par le DAA périphérique avec 5,8% et le DAA extérieur avec 4,5% en 2030.

Tableau 2.5 Estimation de la population future du Grand Abidjan (zone d'étude)

		Estimation de la Population par Zone				
		1998	2014	2020	2025	2030
1	DAA centre	2 875 093	4 395 243	5 193 129	5 965 059	6 849 227
2	DAA périphérique	224 071	312 161	355 522	396 054	441 045
3	DAA extérieur	286 834	346 853	373 519	397 130	422 079
4	Grand Abidjan	3 385 998	5 054 257	5 922 170	6 758 243	7 712 351

		Moyenne annuelle du taux de croissance par zone				
		1998	2014	2020	2025	2030
1	DAA centre	-	2,84%	2,82%	2,81%	2,80%
2	DAA périphérique	-	2,21%	2,19%	2,18%	2,18%
3	DAA extérieur	-	1,26%	1,24%	1,23%	1,23%
4	Grand Abidjan	-	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%

		% Part de la population par zone				
		1998	2014	2020	2025	2030
1	DAA centre	84,9%	87,0%	87,7%	88,3%	88,8%
2	DAA périphérique	6,6%	6,2%	6,0%	5,9%	5,7%
3	DAA extérieur	8,5%	6,9%	6,3%	5,9%	5,5%
4	Grand Abidjan	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Mission d'Etude de la JICA

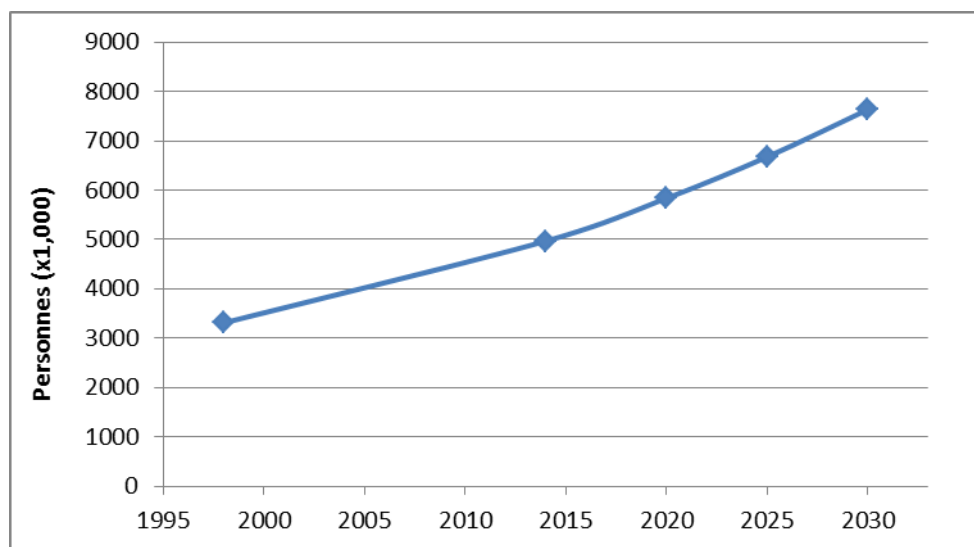
Tableau 2.6 Estimation de la population future du Grand Abidjan (zone de planification)

		Estimation de la Population par Zone				
		1998	2014	2020	2025	2030
1	DAA centre	2 875 093	4 395 243	5 193 129	5 965 059	6 849 227
2	DAA périphérique	224 071	312 161	355 522	396 054	441 045
3	DAA extérieur	209 389	260 140	287 610	313 733	343 994
4	Grand Abidjan	3 308 553	4 967 544	5 836 261	6 674 846	7 634 266

		Moyenne annuelle du taux de croissance par zone				
		1998	2014	2020	2025	2030
1	DAA centre	-	2,84%	2,82%	2,81%	2,80%
2	DAA périphérique	-	2,21%	2,19%	2,18%	2,18%
3	DAA extérieur	-	1,44%	1,69%	1,75%	1,86%
4	Grand Abidjan	-	2,72%	2,72%	2,72%	2,72%

		% Part de la population par zone				
		1998	2014	2020	2025	2030
1	DAA centre	86,9%	88,5%	89,0%	89,4%	89,7%
2	DAA périphérique	6,8%	6,3%	6,1%	5,9%	5,8%
3	DAA extérieur	6,3%	5,2%	4,9%	4,7%	4,5%
4	Grand Abidjan	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Mission d'Etude de la JICA



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.3 Projection de la population du Grand Abidjan

2.3.3 Structure d'âge, Nombre de ménages et des étudiants dans le Grand Abidjan

Compte tenu de la population cible du Grand Abidjan comme indiqué dans la section précédente, la structure par âge de la population, le nombre de ménages et le nombre d'étudiants sont estimés comme suit:

(1) Structure par Age

Puisque le résultat du recensement de 2014 n'a pas pu fournir à temps des données détaillées sur la structure par âge pour la région du Grand Abidjan, les estimations de la Division de la Population de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ont été utilisées. Ces estimations donnent la structure par âge de la population en Côte d'Ivoire pour le passé et le futur. Selon ces estimations, 16,51% et 13,88% de la population était âgée de 0 à 4 ans en 1998 et 2030 respectivement. En 1998, 11,32% de la population de l'ex-DAA ont été recensé dans le même groupe d'âge de 0 à 4 ans.

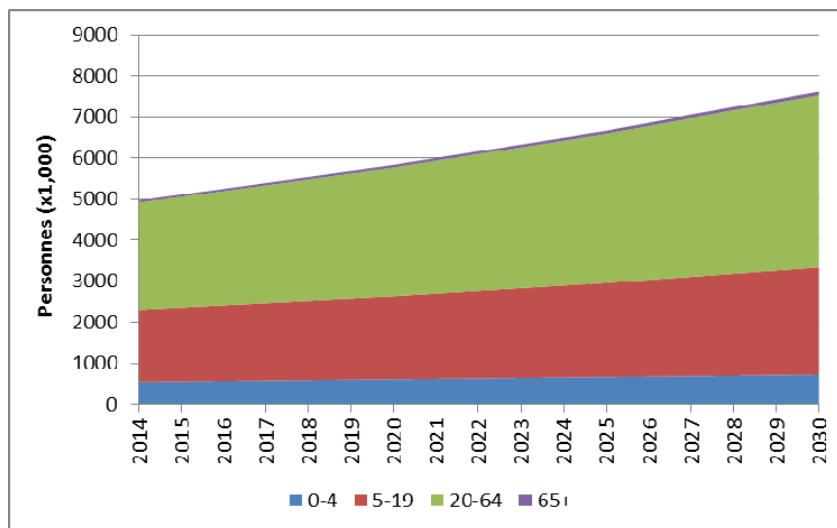
Les tendances relatives des groupes d'âge des estimations de l'ONU sont utilisées et ajustées en fonction de la répartition par âge du recensement de 1998 pour l'ex-AAD.

En supposant que le DAA Centre sera similaire au DAA dans la structure par âge, la population par groupe d'âge pour le Grand Abidjan est estimée comme indiquée dans le Tableau 2.7 et la Figure 2.4.

Tableau 2.7 Projection par tranches d'âge de la population du Grand Abidjan

(x1000persons)					
Année	0-4	5-19	20-64	65+	Totale
2014	535	1 769	2 610	55	4 968
2020	603	2 028	3 140	66	5 836
2025	658	2 302	3 637	77	6 675
2030	717	2 632	4 193	92	7 634

Sources: Tranches d'âge de la population effectuées par les Nations Unies en utilisant les taux de fécondité moyenne
Les totaux du contrôle de la population effectués par la Mission d'Etude de la JICA



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.4 Projection par tranches d'âge de la population du Grand Abidjan

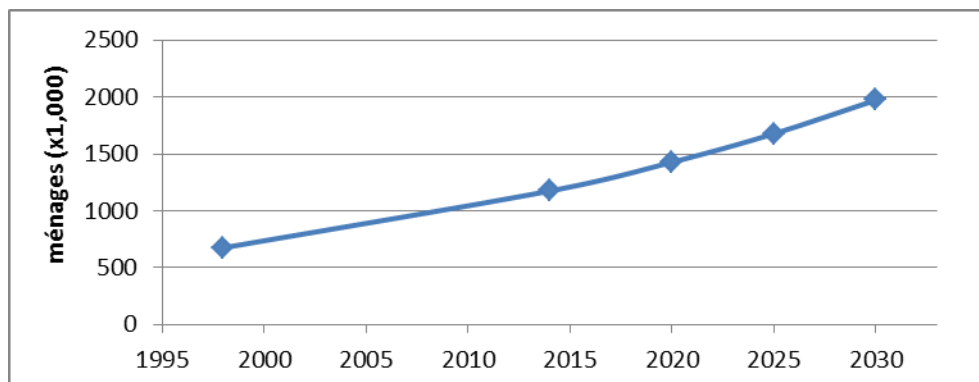
(2) Nombre de Ménages

Selon le recensement de 1998, il y avait environ 5,01 personnes par ménage à Abidjan en 1998, mais ce chiffre est tombé à 4,26 personnes par ménage en 2013 selon les résultats de l'enquête sur les ménages menée par la mission d'étude de la JICA en 2013. Si l'on assume que cette tendance à la baisse continue, le futur nombre de ménages ainsi que la future taille des ménages sont estimés comme indiqué dans le Tableau 2.8 et la Figure 2.5.

Tableau 2.8 Projection des ménages du Grand Abidjan

Année	Ménages (*1000 ménages)	Taille des ménages
1998	675	5,01
2013	-	4,26
2014	1 174	4,23
2020	1 427	4,09
2025	1 677	3,98
2030	1 973	3,87

Sources: Enquête sur les ménages effectuée par la Mission d'étude de la JICA en 2013; Recensement INS 1998



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.5 Projection des Ménages du Grand Abidjan

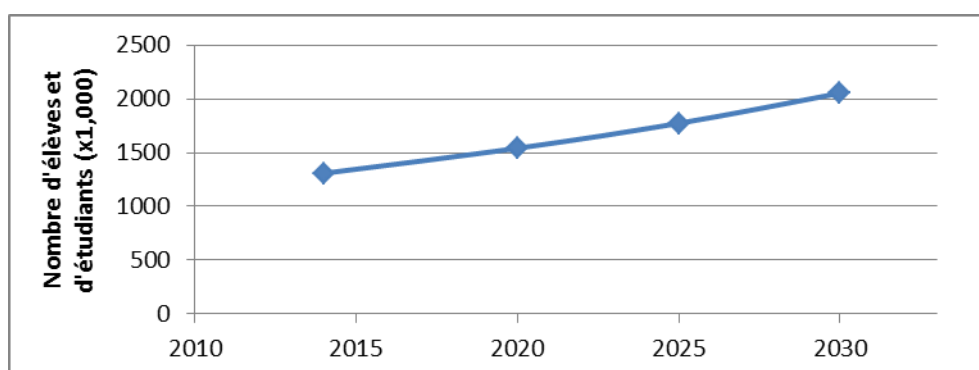
(3) Nombre d'Elèves et d'Etudiants

Le nombre d'élèves et d'étudiants est présumé croître proportionnellement à la croissance de la population totale. Les projections futures ainsi dérivées sont indiquées dans le Tableau 2.9 et la Figure 2.6 ci-dessous.

Tableau 2.9 Projection des inscriptions des élèves et étudiants du Grand Abidjan

Année	Elèves et étudiants (*1000 personnes)
2014	1 308
2020	1 541
2025	1 773
2030	2 053

Source: Mission d'étude de la JICA



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.6 Projection des inscriptions des élèves et étudiants du Grand Abidjan

2.3.4 L'Emploi dans le Grand Abidjan

Compte tenu de l'importance de l'indicateur de l'emploi dans la planification urbaine, l'emploi dans le Grand Abidjan est estimé, bien que les données pertinentes soient beaucoup moins suffisantes que beaucoup d'autres données socio-économiques. La méthode d'estimation est expliquée comme suit:

(1) Statistiques totales de l'emploi du Grand Abidjan

Selon le recensement de 1998, la population active et la population de plus de 15 ans sont estimées à 57,5% de la population totale pour l'ensemble du pays et 65,2% pour l'ancien district d'Abidjan, comme indiqué dans le Tableau 2.10. En ce qui concerne les changements au niveau de la structure des âges pour le pays, selon les estimations de l'ONU, avec le pourcentage des populations de plus de 15ans en 2014 et 2030 qui sera de 58,5% et 61,6%, respectivement.

En supposant que le pourcentage des populations de plus de 15 ans pour le DAA varie proportionnellement à celui de l'ensemble du pays, il pourrait être estimé à 66,2% et 69,7% pour 2014 et 2030, respectivement, ce qui pourrait s'appliquer de manière pertinente pour le Grand Abidjan. Par conséquent, la population de plus de 15 ans dans le Grand Abidjan est estimée à 3.289 milliers de personnes en 2014 et 5.322 milliers de personnes en 2030, respectivement.

Tableau 2.10 Proportion de la population de plus de 15 ans et de l'emploi

(*1000 personnes)

Année	Ensemble du pays			Ancien DAA			Grand Abidjan		
	Total	Age15+	%Age15+	Total	Age15+	%Age15+	Total	Age15+	%Age15+
1998	15 366	8 873	57,5	2 875	1 876	65,3	-	-	-
2014	22 671	13 263	58,5	4 460	2 970	66,2	4 968	3 289	66,2
2020	-	-	-	-	-	-	5 836	3 940	67,5
2025	-	-	-	-	-	-	6 675	4 580	68,6
2030	31 841	19 614	61,6	5 887	4 113	69,7	7 634	5 322	69,7

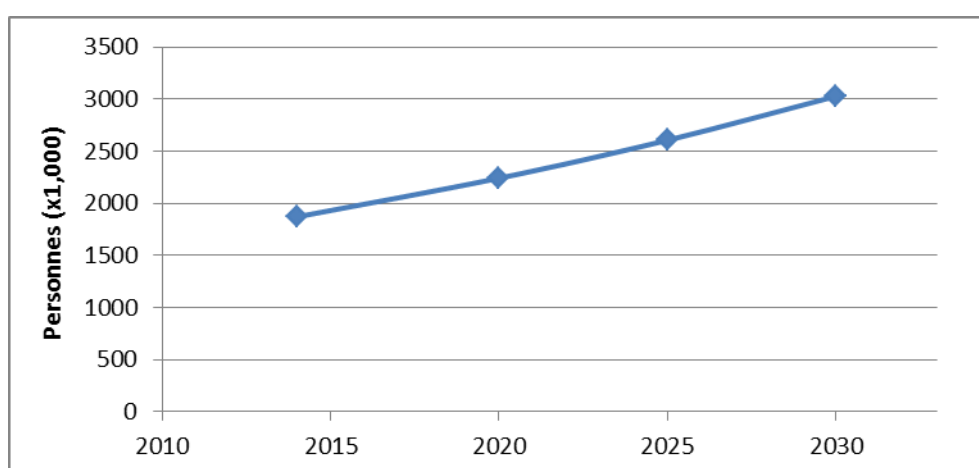
Source: Ensemble du pays: Division des Nations Unies pour la population, World Population Prospects: Edition 2012 Révision du fichier INTPOP/1-1, Fertilité moyenne 2010-2100, Ancien DAA: INS, Recensement de Population 1998 ; Grand Abidjan : SDUGA

En outre, un taux de participation de la population active est estimée à 56,9% par l'enquête sur l'emploi à l'échelle nationale de l'Agence d'études et de promotion de l'emploi (AGEPE) réalisée en 2012 et ces données devraient rester inchangées à l'avenir, sur la base de l'observation du taux de participation de la population active dans les pays Africains ayant un PIB par habitant supérieur à 1000 USD et une population de plus de 10 millions au cours de la période 1991-2011. Dans le même temps, les statistiques sur l'emploi futur dans les années intermédiaires sont interpolées entre celles de 2014 et 2030 et sur cette base, le futur emploi total dans le Grand Abidjan est estimé comme indiqué dans le Tableau 2.11 et la Figure 2.7.

Tableau 2.11 Projection de l'Emploi du Grand Abidjan

Année	Emploi (*1000 personnes)
2014	1 871
2020	2 242
2025	2 606
2030	3 028

Source: Mission d'étude de la JICA



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.7 Projection de l'Emploi du Grand Abidjan

(2) Méthodes de Répartition de la Population et l'Emploi sur la base des zones fixées par l'INS

a. La Population

Répartition selon la Commune/Sous-Préfecture

La population future de la Commune / Sous-préfecture à l'horizon 2030 pour la zone de planification du SDUGA est initialement supposée croître à un taux annuel moyen provenant de la population de la Commune / Sous-préfecture respective entre 1998 et 2014. Ces taux de croissance sont ensuite ajustés en considérant l'actuelle densité de la population, les futurs potentiels de développement planifiés, tels que l'existence de centres urbains, l'expansion urbaine, la rénovation urbaine et le développement d'un réseau de transports en commun exposé dans le futur plan d'occupation du sol.

Les potentiels prévus par commune / Sous-Préfecture qui sous-tendent la structure du plan d'occupation du sol sont résumés dans le Tableau 2.12.

Tableau 2.12 Potentiels indicatifs de développement par commune/sous-préfecture pour la répartition de la population

	Actuelle densité de la population	Plan du futur centre urbain	Niveau de future expansion urbaine	Plan de la future rénovation urbaine	Plan du futur transport public
Commune d'Abobo	Extrêmement élevé	Centre urbain primaire	Faible	Plannifié	Rail
Commune d'Adjamé	Extrêmement élevé	Centre de la capital économique	Non existant	Plannifié	Rail
Commune d'Attécoubé	Extrêmement élevé	Centre de la capital économique	Non existant	Non existant	Rail
Commune de Cocody	Elevé	Centre urbain primaire	Limité	Réduit	Rail
Commune de Koumassi	Extrêmement élevé	Centre de la capital économique	Non existant	Plannifié	Rail
Commune de Marcory	Extrêmement élevé	Centre de la capital économique	Non existant	Plannifié	Rail
Commune du Plateau	Elevé	Centre de la capital économique	Non existant	Plannifié dans Presque toutes les communes	Rail
Commune de Port-Bouët	Elevé	Centre urbain primaire	Extensif	Non existant	Rail+Future expansion urbaine
Commune de Treichville	Extrêmement élevé	Centre de la capital économique	Non existant	Plannifié	Rail
Commune de Yopougon	Relativement élevé	Centre urbain primaire	Extensif	Plannifié	Rail+Future expansion urbaine
Sous-Préfectures Anyama et Broukoudoumé	Faible	Centre urbain secondaire	Plus Extensif	Non existant	Rail+ future expansion urbaine extensive
Commune de Bingerville	Faible	Centre urbain secondaire	Plus Extensif	Plannifié	BRT
Sous-Préfectures Songon	Faible	Centre urbain secondaire	Extensif	Non existant	BRT
Commune de Grand-Bassam	Faible	Centre urbain primaire	Plus Extensif	Non existant	Rail+ future expansion urbaine extensive
Sous-Préfectures Alépé et Oghlawopo	Faible	Centre urbain tertiaire	Faible	Non existant	Non existant
Sous-Préfectures Azaguié	Faible	Centre urbain primaire	Faible	Non existant	Non existant
Sous-Préfectures Bonoua	Faible	Centre urbain secondaire	Plus large	Non existant	BRT
Sous-Préfectures Dabou	Faible	Centre urbain secondaire	Plus large	Non existant	BRT
Commune de Jacquville	Faible	Centre urbain primaire	Plus large	Non existant	Non existant

Note: Niveau de l'expansion urbaine par rang: non existant < faible < petit < plus large < extensif < plus extensif

Source: Mission d'étude de la JICA

Répartition selon les zones de l'INS

La croissance future de la population par commune / sous-préfecture est répartie selon les zones de l'INS (quartier et sous quartiers) par la méthode suivante:

- Répartir l'augmentation de la population en donnant la priorité aux zones de faible densité dans la zone urbaine existante
- Répartir l'augmentation de la population qui n'est pas logée dans la zone urbaine existante dans une partie de la zone naturelle / agricole,
- les catégories de densités de population sont définies dans le plan d'occupation du sol en faible densité de moins de 70 personnes / ha, densité moyenne de 70 à 220 personnes / ha et en haute densité de plus de 220 personnes / ha.

b. L'Emploi

Répartition de l'Emploi selon les zones de l'INS

L'estimation de l'emploi en 2014 par zone de l'INS et par secteur industriel a été fondée sur les résultats du HIS, et ajusté à l'emploi total en 2014 estimé dans le Tableau 2.11.

Le nombre d'emplois dans la zone de planification du SDUGA est distribué à chacune des zones de l'INS en termes d'industries primaires, secondaires et tertiaires. Cette distribution est estimée sur la base des potentiels de développement identifiés pour chaque commune / sous-préfecture pour l'emploi (comme indiqué dans le Tableau 2.13) et aussi sur le plan de la mise en œuvre du cadre de l'aménagement des sols pour les années 2020, 2025 et 2030 en utilisant la méthode suivante:

1) Industrie primaire

- Il est supposé que les terres agricoles existant dans les zones urbaines centrales telles que les communes d'Adjamé, Attécoubé, Koumassi, Marcory, Plateau et Treichville seront transformées en terrain résidentiel; et, éventuellement, le nombre d'emplois de l'industrie primaire deviendra zéro dans ces communes.
- Il est supposé qu'une partie des espaces naturels dans les zones suburbaines seront développés pour être utilisés comme de nouvelles terres agricoles, tandis que les terres agricoles existantes seront transformées en terrain résidentiel.
- On estime que la superficie des terres agricoles en banlieue sera convertie en zone résidentielle comme une conséquence du peuplement des zones définies par l'INS.
- Le nombre des futurs emplois de l'industrie primaire est estimé, sur la base des zones agricoles totales qui restent après la pénétration urbaine dans les terres agricoles et la densité actuelle existante de l'emploi dans les terres agricoles.

2) Industrie Secondaire

- Il est supposé que le nombre d'emplois du secteur secondaire dans les zones définies par l'INS augmentera uniformément sur la zone de planification à un taux de 1,0% par an.
- On estime que le nombre supplémentaire de l'emploi qui dépasse l'augmentation agglomérée de 1% par an est alloué aux zones industrielles étendues et les nouvelles zones industrielles stratégiques, dépendront de la densité de l'emploi des zones industrielles existantes.

3) Industrie Tertiaire

- Il est supposé que le nombre d'emplois du secteur tertiaire dans les zones définies par l'INS augmentera uniformément sur la zone de planification à un taux de 2,0% par an.
- On estime que le nombre supplémentaire de l'emploi qui dépasse l'augmentation agglomérée de 2% par an est alloué aux bassins versants des centres urbains proposés, gares ferroviaires urbaines, supposant que 50 travailleurs par hectare.

4) Emploi total par secteur industriel dans le Grand Abidjan

- L'emploi total en 2030, qui est dérivé de la méthode de répartition ci-dessus quant au secteur industriel est ajusté à partir de l'emploi total estimé précédemment dans le Tableau 2.11. Par conséquent, l'emploi en 2030 dans le secteur primaire est estimé à 94.000 personnes, et l'industrie secondaire à 1.005.000 personnes alors que le secteur tertiaire présente 1.929.000 personnes dans le Grand Abidjan, ce qui équivaut respectivement à 3,1%, 33,2% et 63,7% de l'emploi total.
- Les structures de l'emploi dans les années intermédiaires de 2020 et 2025 sont estimées par interpolation entre celles de 2013 et 2030, comme indiqué dans le Tableau 2.14. Aussi, les emplois industriels par secteur sont-ils estimés comme indiqué dans le Tableau 2.15.

Tableau 2.13 Potentiels indicatifs de développement de l'emploi, par commune

Communes/ Sous-Préfectures	Zones des terres agricoles à l'horizon 2030	Emploi supplémentaire de l'industrie secondaire qui dépasse l'augmentation annuelle de 1,0%	Emploi supplémentaire de l'industrie tertiaire qui dépasse l'augmentation annuelle de 2,0%
Commune d'Abobo	579ha	0	46.000
Commune d'Adjamé	0ha	0	24.000
Commune d'Attécoubé	0ha	0	25.000
Commune de Cocody	1.435ha	0	69.000
Commune de Koumassi	0ha	0	3.000
Commune de Marcory	0ha	1.000	18.000
Commune du Plateau	0ha	0	30.000
Commune de Port-Bouët	577ha	61.000	59.000
Commune de Treichville	0ha	0	23.000
Commune de Yopougon	40ha	49.000	54.000
Sous-Préfectures Anyama et Brofodoumé	14.775ha	119.000	16.000
Commune de Bingerville	4.885ha	30.000	22.000
Sous-Préfectures Songon	16.623ha	1.000	16.000
Commune de Grand-Bassam	1.215ha	20.000	30.000
Sous-Préfectures Alépé et Oghlawopo	377ha	20.000	0
Sous-Préfectures Azaguié	1.566ha	19.000	0
Sous-Préfectures Bonoua	677ha	30.000	16.000
Sous-Préfectures Dabou	1.054ha	30.000	16.000
Commune de Jacquville	7.513ha	20.000	0

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.14 Estimation de la future structure de l'emploi par secteur industriel dans le Grand Abidjan

Année	Industrie Primaire	Industrie Secondaire	Industrie Tertiaire	Total
2014	7,7%	32,2%	60,2%	100,0%
2020	5,4%	32,7%	61,9%	100,0%
2025	4,1%	33,0%	62,9%	100,0%
2030	3,1%	33,2%	63,7%	100,0%

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.15 Estimation de l'emploi futur par secteur industriel dans le Grand Abidjan

(unité : 1 000 personnes)

Année	Industrie primaire	Industrie Secondaire	Industrie Tertiaire	Total
2014	144	602	1 126	1 871
2020	121	733	1 388	2 242
2025	107	860	1 639	2 606
2030	94	1 005	1 929	3 028

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.0 Evaluation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000

3.1 Contexte

3.1.1 Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (Schéma Directeur de 2000) est un plan statutaire publié par le Gouvernement de Côte d'Ivoire le 16 Novembre 2000. L'évaluation du Schéma Directeur de 2000 a été effectuée sur la base des documents suivants ainsi que des discussions et informations reçues des ministères et des organismes gouvernementaux compétents. Les documents clés sur lesquels l'évaluation a été effectuée sont:

- Journal officiel de la République de Côte d'Ivoire, Quarante Deuxième année n ° 45, Jeudi 16 Novembre 2000." 6 Septembre... Décret n ° 2000-669 relatif à l'approbation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan.
- Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme, Rapport de Synthèse sur le Schéma Directeur du Grand Abidjan, 1ère phase, Octobre 1998, Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement.
- Schéma Directeur du Grand Abidjan - «Schéma De Structure, Un schéma à long terme, Edition Août 2000, BNETD »

3.1.2 La Fonction du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

Ce qui suit est directement traduit du Schéma Directeur approuvé de 2000:

"Le Schéma Directeur Du Grand Abidjan n'a pas été conçu comme une image précise de la future ville, mais comme un instrument de coordination minimale des activités spatiales des différents acteurs urbains publics et privés. À cet effet, il indique seulement l'emplacement probable des grands réseaux routiers et des zones urbaines de l'ensemble du site. Ce schéma pourrait être mis à jour périodiquement afin de l'adapter aux évolutions futures. Ce schéma propose de poursuivre et de renforcer les grandes orientations du schéma de 1985, qui sont:

- Rééquilibrer la localisation des activités et des logements,
- Améliorer les installations communales et internes de transport.

En plus de ces lignes directrices, le schéma prévoit principalement:

- Le ralentissement de la croissance spatiale afin de réduire les coûts élevés de l'urbanisation
- Promouvoir le développement des zones mixtes

- *Assurer une meilleure liaison entre Abidjan et les communes périphériques (Anyama, Bingerville, Grand Bassam et Songon) sur le long terme "*.

3.1.3 Evaluation du précédent Schéma Directeur d'Urbanisme

Un processus d'évaluation, ou de comparaison, a été entrepris précédemment dans l'élaboration du Schéma Directeur de 2000. Dans ce cas, le Plan de la Structure Urbaine de 1985 d'Abidjan a été comparé avec la situation réelle de 1993. L'analyse était basée sur les cinq points suivants (traduits du français vers l'anglais):

- L'évolution démographique
- L'extension du territoire urbain
- Le réseau routier
- Les zones d'extension
- Les zones d'activités
- La planification d'équipements publics.

3.1.4 La portée de l'évaluation du SDUGA

Dans les Termes de Référence du projet proposés par le MCLAU, l'évaluation a été décrite comme impliquant les aspects suivants (traduit du Français vers l'Anglais):

- La qualité du processus de la planification urbaine, en particulier l'approche conceptuelle, les comités de gestion, la communication et la mobilisation des acteurs.
- Les moyens efficaces de mise en œuvre du Schéma Directeur d'urbanisme par un comité exécutif, qui supervise les changements au cours de la mise en œuvre, suivant le calendrier de mise en œuvre, le coût et les moyens de financement.
- Les objectifs attendus seront axés sur la pertinence du projet, le niveau de réalisation des objectifs et les résultats finaux.
- L'impact des projets sera d'ordre institutionnel, socio-économique et environnemental et d'autres facteurs importants qui influencent la mise en œuvre et les résultats du projet.

Des preuves empiriques indiquent que, pour clarifier ce qui précède, M. Kra l'homologue du MCLAU a expressément demandé de tenir compte des quatre points suivants pour former la structure fondamentale de l'évaluation. Ce sont:

- I. Le système d'organisation
- II. Les procédures d'application
- III. La réalisation des objectifs
- IV. Les impacts

3.1.5 Proposition de méthodologie d'évaluation

La méthodologie d'évaluation comprend trois parties:

1. Une matrice d'évaluation portant sur l'évaluation des éléments demandés par le MCLAU dans le cadre des discussions avec la JICA dans la préparation des termes de référence. Cela porte essentiellement sur la performance du Schéma Directeur de 2000 en termes de ses objectifs, les actions / projets proposés et sa mise en œuvre pour le futur développement du Grand Abidjan.
2. L'évaluation plus détaillée spécifique aux flux de travail du secteur comme base de la justification des décisions stratégiques aboutissant au nouveau Schéma Directeur à savoir, déterminer pourquoi certains éléments du schéma directeur initial sont soit pris en compte ou écartés. Les recommandations issues de cette évaluation détaillée s'orienteront vers le point 3 des pages 11 et 12 de l'Approche du Rapport Initial qui sera appliqué au projet".
3. Une analyse SWOT, rassemblant les résultats des points 1 et 2 ci-dessus en résumé de l'évaluation, fournira une orientation pour le Schéma Directeur de 2030.

3.2 Evaluation du Schéma Directeur d'Urbanisme 2000

3.2.1 Généralité sur l'organisation spatiale de la ville d'Abidjan

La structure spatiale sous-jacente pour le futur développement projeté de la ville Abidjan a été élaborée tel que défini par le Schéma de Structure d'Abidjan de 1985. Un nombre importants des principaux projets de développement proposés dans le cadre du Schéma de Structure, ainsi que l'objectif de croissance de la population et le taux de développement dans les secteurs de croissance identifiés n'ont pas été mises en œuvre ou atteints. Les objectifs, les buts, les cibles et les projets ont été soit modifiés et ou pris en compte dans les propositions du Schéma Directeur 2000.

Conformément à la révision du Schéma de Structure, l'organisation spatiale d'Abidjan en 1998 a été décrite comme suit, en référence au «Rapport de Synthèse du Schéma Directeur du Grand Abidjan 1ère phase, Octobre 1998» (*en italique gras*), comparé avec l'actuel état de 2013:

- ***Fragmentation de l'extension urbaine dans les grandes zones géographiques séparées par un ensemble de stratifications physiques.*** Les contraintes à l'aménagement imposées par la lagune Ebrié, les profondes vallées, les forêts et les plantations fragmentent encore la forme urbaine de la ville. Les voies de connections pour résoudre certaines de ces contraintes n'ont pas été mises en œuvre.
- ***Un réseau routier structurant de transport concentrique reliant tous les secteurs du site dans toutes les directions.*** Le réseau routier n'a pas été amélioré et ne peut aujourd'hui supporter le volume de trafic. On note aussi un nombre important de véhicules poids lourds transitant par les zones résidentielles.
- ***Une polarisation maximale, où la ville a été initialement développée.*** La zone centrale du Plateau y compris Adjamé et Petit Bassam sont toujours au centre des fonctions de la ville dans l'axe Nord-Sud, même si la croissance de Cocody et Yopougon présente une dynamique dans l'axe Ouest-Est. La pression pour la croissance future est ressentie:
 - le long du corridor de Port Bouet à Grand-Bassam;
 - au nord-ouest d'Abobo et Anyama, et
 - la périphérie ouest de Yopougon vers Songon.

- **Une attractivité persistante de la zone portuaire en ce qui concerne la localisation des emplois secondaires.** Les zones d'emploi alternatives, particulièrement les zones industrielles (sauf Yopougon et Grand-Bassam) n'ont pas été développées. Ainsi, la répartition spatiale des principaux centres d'emploi n'a pas changé. La partie sud de la ville est prééminente ce qui augmente d'ailleurs la pression sur la traversée des deux ponts reliant la partie continentale à Petit Bassam.
- **Une forte ségrégation de l'habitat résultant de choix faits pendant la période coloniale et des principes d'occupation du sol adoptés dans le cadre des différents plans de développement précédents.** Les différentes structures de formes urbaines de la ville demeurent.
- **Une augmentation de la population dans l'axe Nord-Sud plus importante que dans l'axe Est-Ouest.** Le flux d'immigrants des deux dernières décennies a connu une croissance parallèle de la population dans les deux axes par l'aménagement de nouvelles parcelles, la densification et l'installation illégale. De l'Est à l'Ouest à Yopougon et Cocody, et du Nord au Sud à Abobo et Koumassi.
- **Une présence d'équipements importants d'intérêt national dans tous les secteurs.** La construction d'infrastructures de services publics aussi bien que d'infrastructures communautaires n'a pas suivi le rythme de la croissance démographique.

Il est admis que le mode d'urbanisation future de la ville sera orienté vers la croissance dans les zones urbaines périphériques avec «le coût de l'investissement par habitant et les coûts induits de maintenance présentant une croissance proportionnellement plus rapide que le taux de croissance urbaine ». En raison de contraintes sur l'investissement public au cours des dernières décennies, le secteur privé, par l'aménagement du territoire et l'occupation illégale des terres est le moteur de cette tendance d'urbanisation à la fois à la périphérie et dans les zones urbaines établies. Le secteur public n'a pas été en mesure de suivre le rythme et de corriger ainsi les externalités négatives de cette tendance, telles que l'augmentation des coûts sociaux due à une mauvaise hygiène et une réduction de la qualité de vie. Des éléments qui seront d'une importance primordiale dans le futur Schéma Directeur pour un développement durable dans le Grand Abidjan.

3.2.2 Evaluation

La Partie 1 portant sur l'évaluation de la performance du Schéma Directeur de 2000 est présentée dans les cinq tableaux suivants, chacun étant axé sur les principaux points mis en évidence par l'homologue du MCLAU de même que sur les éléments pertinents de «l'indice d'Evaluation» contenus dans le rapport initial. Le Tableau 3.1 expose la pertinence des objectifs du Schéma Directeur. Le Tableau 3.2 évalue la performance du Schéma Directeur. Le

Tableau 3.3 évalue l'impact de la mise en œuvre ou de la non-application des propositions du Schéma Directeur. Le Tableau 3.4 accentue la qualité du Schéma Directeur dans l'accomplissement des exigences du système de planification de la Côte d'Ivoire. Le Tableau 3.5 examine l'efficacité du système de planification stratégique actuel de l'organisation afin de fournir un Schéma Directeur réalisable.

Tableau 3.1 Les Objectifs du Schéma Directeur d'Urbanisme

DESIGNATION	PERFORMANCE ET OBSERVATIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Réalisés en fonction du Calendrier 	
Améliorer les conditions de vie et l'environnement urbain	Considéré comme pas rempli vu qu'il n'y a aucune preuve significative de l'amélioration de l'environnement urbain
Améliorer les moyens d'accès aux services urbains pour la majorité de la population	En cours bien que de nombreuses zones sont peu pourvues ou ont des installations communautaires inadéquates

Croissance spatiale lente de la ville, réduction du coût élevé de la vie urbaine en construisant de nouvelles maisons dans des zones densément peuplées.	La croissance en termes d'expansion n'a pas été à la mesure envisagée. Cependant, l'on a noté une densification anarchique et spontanée à travers la ville. L'habitat privé a été ralenti et un important programme public a débuté en 2013.
Améliorer l'accès aux communes et au transport intercommunal	Mise en œuvre partielle. La majorité des routes stratégiques proposées et tous les passages d'eau ne sont pas encore terminés. Le Transport public global est en cours de développement à savoir un plus vaste réseau de bus, mais aucun des projets ferroviaires n'est réalisé.
Améliorer les zones d'activités mixtes (emplois, les industries, les zones commerciales et résidentielles) afin de réduire la grande quantité de déplacements des travailleurs.	Pas réalisé
Fournir une meilleure connexion entre les communes géographiques d'Abidjan et de ses 4 communes environnantes (Anyama, Bingerville, Grand-Bassam et Songon)	Les principales voies de connexions projetées n'ont pas encore été réalisées.
• Relativement à l'actuel Aménagement 2013 du Grand Abidjan	
Six objectifs sus-mentionnés	Tous sont encore pertinents au Schéma Directeur 2013. Cependant, des objectifs additionnels sont requis pour la zone de la couverture du plan.
• Appuyer les Projets du Plan National de Développement (NDP) qui sont pertinents	
Les objectifs, buts et programme d'action prioritaire des projets à l'horizon 2015	Un ensemble élargi d'objectifs sera nécessaire pour permettre le développement post 2015 en cours des initiatives du NDP, notamment pour: le tourisme, l'artisanat, les femmes, la famille et de l'enfant, l'agriculture, l'éducation, l'assainissement, la santé, la réduction de la pauvreté, etc.
• Appuyer les politiques sectorielles pertinentes	
Culture et Francophonie - Protection du patrimoine mondial, ainsi que du patrimoine culturel, architectural, et naturel - Protection, conservation, développement et promotion des monuments historiques et des sites culturels	Pas considéré comme un objectif majeur dans le Schéma Directeur.
Economie et Finances/Cadastre - Contrôler la fragmentation de la population urbaine dans le but d'augmenter les recettes de l'Etat en termes de taxe foncière - Assurer la sécurité des terres dans les zones urbaines.	Pas considéré comme un objectif majeur dans le Schéma Directeur.
• Appuyer la future « Croissance intelligente »	
Des quartiers compacts	Implicite dans l'objectif mais absence de politiques d'orientation
Développement orienté vers le transport	Implicite dans l'objectif mais absence de politiques d'orientation
Une conception favorable aux piétons et aux engins à deux roues	N'est pas une stratégie ciblée
Développement à usage mixte	Implicite dans l'objectif mais absence de politiques d'orientation
Introduction de logements abordables	Implicite dans l'objectif mais absence de politiques d'orientation
Création de parcs et espaces récréatifs	N'est pas une stratégie ciblée
Préservation de l'habitat naturel	Pas considéré comme un objectif majeur dans le Schéma Directeur.
Préservation des monuments historiques et culturels	Pas abordé dans les objectifs
Interdiction de l'aménagement en vue de protéger les espaces naturels et agricoles.	Pas considéré comme un objectif majeur mais partiellement abordé dans le Schéma Directeur. Absence de politiques d'orientation.
Système de contrôle de développement solide	Sa mise en place n'est pas abordée dans les objectifs
• Prévision de croissance de la population atteinte	
La population résidente est de 4.700.000 en 2010 pour les 13 communes couvertes par le Schéma Directeur.	Une surestimation de plus de 460.000. La mission d'étude de la JICA estime que la population des 13 communes était d'environ 4.236.000 en 2010, ce qui indique un ralentissement continu du taux de croissance au cours des décennies sur lesquelles le Schéma Directeur 2000 a été estimé. La population 2014 est maintenant estimée à 4,707 millions, un peu plus que l'estimation du Schéma Directeur.

Tableau 3.2 Achèvement de Master Plan Réalisation du Schéma Directeur

DESIGNATION	PERFORMANCE ET OBSERVATIONS
<ul style="list-style-type: none"> Principaux Projets Identifiés 	
Unité 1 – Attecoube, Adjame, Plateau	5 grands projets. Seule la réhabilitation de l'Université d'Abobo-Adjamé est terminée. La nouvelle gare routière d'Adjamé partiellement achevée. L'espace de la Casse d' Adjamé affecté à d'autres usages. Les deux projets de route et infrastructures routières encore en étude.
Unité 2 – Port Bouet	16 grands projets. La construction de l'autoroute de Grand Bassam a récemment été entamée. Aucun autre projet n'a démarré, 6 sont en étude, le reste n'est pas réalisé.
Unité 3 – Abobo, Anyama	3 grands projets. 2 ont été achevés et les logements SICOI Concorde PK18 sont en construction.
Unité 4 – Cocody, Bingerville	6 projets majeurs à Cocody. Deux ont été réalisés. Deux autres, l'échangeur (3e pont) de la Riviera 2 et la réhabilitation et la dépollution de la baie de Cocody sont en cours. Les deux autres sont en étude.
Unité 5 – Yopougon, Songon	4 grands projets à Yopougon. Aucun n'est mise en œuvre, tous sont encore en étude.
Unité 6 – Marcory, Koumassi, Treichville	3 grands projets. Le Palais de la Culture (Phase 1) est achevé. Le 3eme Pont est en construction.
<ul style="list-style-type: none"> Les zones d'extension d'aménagement de l'espace (terrains viabilisés) 	
Plateau du Banco et extension nord - 1 000 ha	Entièrement aménagé
Abodo Anyama - 2 500 ha	Partiellement viabilisé et aménagé – zone de croissance actuelle.
Cocody et Eloka – 12 000 ha	Partiellement viabilisé avec un aménagement intermittent dispersé- zone de croissance actuelle
Côté Est de la bande lagunaire (aéroport – Grand Bassam) – 8 500ha	Principalement non aménagé bien que cette zone connaisse une pression d'aménagement immédiat.
Côté Ouest de la bande lagunaire (Vridi canal – Jacquerville) – 8 000 ha	Aucun aménagement significatif. Cependant, avec la construction du nouveau pont qui sera achevé bientôt, cette zone sera une zone de croissance.
Remplissage des terrains non bâtis dans les zones urbaines existantes	Ces zones ont subi une forte densification et un aménagement important ce qui explique l'insuffisance de terre disponible pour de nouveaux aménagements
<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de l'espace (terrain non viabilisé) 	
Zones d'habitat informel en bidonvilles. Relogement des résidents des Unités 3 et 5 dans de nouvelles zones d'habitat.	Seulement les zones d'habitat de l'Unité 3 sont achevées. Le caractère abordable des maisons de relogement et la non-réalisation des projets de construction d'habitat public ont considérablement affecté les principaux relogements.
<ul style="list-style-type: none"> Plans d'actions de court à Moyen Terme 	
Terrain non-occupé ciblé pour les immeubles	Seulement deux projets réalisés – la Djibi et la Palmeraie, aucun autre n'a démarré à part ceux-ci.
<ul style="list-style-type: none"> Principaux plans d'aménagement à Moyen Terme 	
Unité 1 – 5 projets de route; 1 projet d'eau potable d'assainissement; 5 projets d'équipements publics; initiative d'habitat public; initiative d'aménagement commercial;	La goure routière interurbaine a été entamé mais aucun autre plan d'aménagement n'est notable hors mis celui-là.
Unité 2 – 1 projet de transport public urbain, autoroute Abidjan-Bassam; 2 projets d'eau potable et d'assainissement; 6 projets d'équipements publics ; 4 initiatives de logement; 3 zones d'activités.	L'autoroute Abidjan-Bassam en construction. Aucun autre plan d'aménagement n'a débuté.
Unité 3 – 4 projets de route, train urbain; 7 projets d'eau potable et d'assainissement; 3 projets d'équipements publics; 3 initiatives de logements; 2 zones d'activités.	La route de liaison entre Sagbe / Abobo Baoulé / Boulevard Latrille est terminée. L'Abattoir est en construction. Les relogements à Biabou sont réalisés. Le Palais de Justice a été entamé. Aucun autre aménagement n'a commencé.
Unité 4 - 3 projets de route, le pont Riviera-Marcory ; la gare lagunaire; 5 projets d'eau potable et d'assainissement potable; 3 projets d'équipements publics ; 4 initiatives de logements; zones industrielles	Le pont de la Riviera-Marcory en construction; la gare lagunaire est achevée. la construction de maisons de moyen standing- CTU3/Djibi, Nord Genie et Akouédo terminée. Aucun autre plan d'aménagement n'a débuté.
Unité 5 – 1 projet de route; 5 projets d'eau potable et d'assainissement; 4 projets d'équipements publics; 4	Les logements sociaux de Sonaco sont achevés. La construction de maisons de moyen standing à Azito a commencé. Le Palis de Justice a été construit. Aucun autre plan d'aménagement n'a

initiatives de logements	commencé.
Unité 6 – 2 projets d'eau potable et d'assainissement; 2 projets d'équipements publics; initiative d'habitat; réhabilitation de la zone industrielle.	Aucun plan d'aménagement n'a débuté.
• Plans stratégiques à Long Terme	
Extension de la zone d'aménagement urbaine	Pas encore entamé
Les routes stratégiques	Pas encore entamé
Train urbain	Pas encore entamé
• Les Options de Développement	
Intensification des communes centrales (Adjamé – Plateau et l'île de Petit Bassam)	Cela s'est fait de manière contrôlée grâce à l'action du gouvernement, tout en étant un résultat de la densification des propriétés existantes par des résidents privés.
Le développement rapide de la zone Nord et Est notamment Djibi, Palmeraie, Mpouto et Abata, le plateau du Banco dans la zone d'Amonkoua Kouté et le littoral de Port Bouet (zone autour de l'aéroport)	Cette zone est en plein aménagement à ce jour.
Création de voies structurantes et des voies de desserte rapides.	Le développement s'est concentré le long de l'axe principal de la ville. Seules quelques sections de la voie Y3 ont été construites. Aucune autre voie de service rapide n'a débuté.
La réalisation à long terme d'un réseau de routes et des infrastructures de circulation pour relier les communes de Grand Bassam, Port-Bouët et Bingerville d'une part et celles de Yopougon, Abobo et Anyama Songon d'autre part.	Ces routes ne sont pas mises en œuvre et certaines d'entre elles sont occupées par des installations illégales.
La création de nouvelles zones d'activité. Cela concerne plusieurs zones de la ville.	Ces zones d'activités n'ont pas été pleinement établies.
La création de nouvelles infrastructures structurantes qui répondent aux besoins des populations en termes d'équipements et services sur le plan économique et social.	La majorité des projets spécifiques sont généralement en cours à un stade initial de la mise en œuvre ou en phase d'élaboration sur des plans de détail. Cependant, l'entrepôt à Abobo n'a pas commencé.
L'organisation des zones d'expansion de l'habitat en zones ayant chacune un centre de services destiné à accueillir des installations de proximité (écoles, dispensaires, magasins, etc.).	Même si celles-ci sont considérées comme des zones préférentielles pour la construction d'équipements communautaires, leur mise en œuvre est loin d'égaliser la demande.

Tableau 3.3 Les Impacts

DESIGNATION	PERFORMANCE ET OBSERVATION
• Environnement	
La pollution de l'air due à l'exploitation des routes	La pollution de l'air causée par la congestion du trafic sera résolue non seulement par les projets de construction de nouvelles routes ou les projets de réhabilitation de routes mais aussi par l'amélioration du système de gestion du trafic. Cependant nous devons souligner que les zones où seront mises en œuvre les projets de construction de nouvelles routes présenteront des impacts de pollution de l'air. Des mesures d'atténuation adéquates telles que l'établissement d'une zone tampon s'avèrent donc nécessaires.
La pollution de l'air/ les mauvaises odeurs/ pollution des matériaux marins causée par les opérations portuaires	Le port et ses équipements contribueront à la pollution de l'eau / aux mauvaises odeurs/ la pollution des matériaux marins. D'où la nécessité de planifier et mettre en œuvre un système de gestion principalement axé sur la gestion des eaux lagunaires et des matériaux marins.
Des problèmes de déchets solides émanant des utilisateurs des infrastructures de transport	Des comportements irrespectueux envers l'environnement tels que jeter les déchets solides depuis les véhicules /trains et gares causeront sûrement des problèmes de déchets solides. Un système de gestion doit donc être prévu.
Des problèmes de bruit causés par les opérations routières/ chemin de fer	Les problèmes de bruits résultant de la congestion du trafic seront résolus par les projets de construction ou de réhabilitation de nouvelles routes/ chemin de fer et par l'amélioration du système de gestion du trafic.

Partie 2 Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

Impacts sur la topographie	Les talus et faussés entraîneront des glissements de terrains. Des mesures d'atténuation devront être prévues et mises en œuvre.
Impacts sur la relocation des populations	Les projets causeront des problèmes de réinstallation des populations. Des questions clés qui méritent une réflexion profonde. Un programme de réinstallation adéquat devrait être planifié et mis en œuvre avec les institutions en charge de cela.
Impacts sur les conditions de vie	Les changements se produisant au niveau de l'occupation du sol/ les changements ou les pertes affectant les conditions d'existence/ la fragmentation de l'espace sont autant d'éléments qui se produiront dans le cadre de la construction de nouvelles voies. Des mesures d'atténuation devront être planifiées et mises en œuvre.
Impacts sur les socialement vulnérables	Les minorités/ les populations indigènes/ les femmes/ les personnes âgées/ les enfants subiront les effets des aménagements. Une attention accentuée devra être faite à ce sujet.
• Aménagement non planifié	
Habitat de cour	Ils imposent des contraintes à l'aménagement planifié et encombrant les infrastructures. Leur suppression retarde la mise en œuvre des infrastructures.
Les habitats précaires (bidonvilles)	Ils occupent les terrains instables présentant une vulnérabilité aux glissements de terrains et inondations. Pollution accrue par le fait de l'évacuation des eaux usées et déchets solides non contrôlés. Leur suppression retarde la mise œuvre des infrastructures.
Industriel	Constitue un obstacle localisé aux flux de trafic. Représente également une source de pollution de la qualité de l'air et du sol, source de bruits.
• Transport – Fret privé	
Le trafic sur les voies express	Le trafic routier des marchandises mêlé à celui des passagers provoquent une forte congestion. Le trafic portuaire n'a pas de routes alternatives. Les heures fixées réglementant la circulation des camions (6h00-09h00, 16h00-20h00) ne sont pas bien respectées.
Le stationnement des camions	Les camions de grandes carquoises sont garés autour du port. L'aire de stationnement des camions est limitée autour du port.
La Capacité de transport ferroviaire de marchandises	Limitée en raison du manque de matériel roulant et des goulets d'étranglement du trafic ferroviaire sur le vieux pont FH Boigny
La croissance économique et industrielle du pays	Peut être limitée alors que le port d'Abidjan a la capacité d'accueil maximale en Afrique de l'Ouest.
• Transport Public	
Le transport informel dominé par les woro-woros et les gbakas	Entraînent le désordre et une sorte de compétition contre les autobus de la ville.
Le nombre de passagers des transports publics	Le nombre des passagers des bus et trains est en baisse.
Le niveau de service	Faible niveau des services d'autobus urbains accentué par la surcharge des bus, le manque de ponctualité, la lenteur des bus qui n'ont pas la priorité sur les véhicules privés.
• Infrastructures – Routes et Ponts	
Conditions des infrastructures	Le mauvais état des infrastructures tel que les routes et ponts détériorés dans plusieurs endroits de la ville
Conditions du trafic	Embouteillage gigantesque sur tous les axes routiers reliant le quartier du Plateau
• Non-réalisation des PUD	
Depuis le Schéma Directeur de 2000- 5 PUD ont été élaborés.	Retard dans la mise en œuvre d'actions stratégiques et occupation du sol par un aménagement illégal ou des propositions qui entravent la construction de routes de dessertes rapides.
Le PUD de Port Bouet	Retard dans la mise en œuvre d'actions stratégiques
Les zones n'ayant pas de PUD	Principalement déterminées par des Stratégies et Projets du Schéma Directeur de 2000. toutefois, les sites sont soumis à un aménagement illégal qui ne peut dans certains cas être supprimé affectant ainsi les objectifs du Schéma Directeur.
• Les infrastructures de base	

Approvisionnement en eau potable	L'eau souterraine à Adjamé, Plateau est contaminée et présente des risques sérieux de contamination des lagunes Adjin et Potou due au déversement et décharge incontrôlés depuis les quartiers informels que sont Abobo, Anyama et les zones de captages de Cocody.
Electricité	L'électricité est actuellement satisfaisante, bien que la collecte des recettes limite les nouveaux investissements pour soutenir la croissance économique.
Les eaux usées	Le déversement des eaux usées dans la lagune Ebrîé est de nature à contaminer l'approvisionnement en eau potable à partir des lagunes Adjin et Potou en cas de tempête importante.
Les déchets solides	Des risques environnementaux et sanitaires graves à travers la ville. Une contamination par le lixiviat et une réduction considérable de la qualité de l'air dans les décharges non-protégées. Des désagréments dans les quartiers résidentiels le long des voies de circulation menant aux décharges. paysage urbain désagréable sur le plan esthétique.
Le drainage	Des mesures sont actuellement prises pour améliorer le système d'évacuation des eaux pluviales qui s'est détérioré en raison des installations informelles et des décharges illégales le long des vallées. L'aménagement informel des pentes est également à l'origine des glissements de terrain qui bloquent le système de drainage

Tableau 3.4 Qualité du processus d'Urbanisation

DESIGNATION	PERFORMANCE ET OBSERVATIONS
<ul style="list-style-type: none"> Elaboration du Plan de détail (PUd) 	
Amélioration des Principales voies à Abidjan	Soumis au cabinet en 2010 et en attente d'approbation
PUd de Port Bouët	Soumis au cabinet en 2010 et en attente d'approbation, mis en œuvre sans approbation
PUd Riviera-Bingerville	Soumis au cabinet en 2010 et en attente d'approbation
PUd Mpouto-Mbadon	Soumis au cabinet en 2010 et en attente d'approbation
PUd Songon-Ebimpe	Soumis au cabinet en 2010 et en attente d'approbation
<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre d'Action Urgente 	
Création d'un Périmètre d'Actions Prioritaires (PAP) dans les zones les plus sensibles de la ville où il y a une pression foncière.	Cette action est encore à mettre en œuvre
Délimitation des réserves de terres utilisées pour l'aménagement d'installations urbaines et les opérations immobilières essentielles au bon fonctionnement de la ville.	Bien que cela ait été en cours, le manque de contrôle de l'aménagement a donné lieu à l'octroi de titres fonciers aux entités privées pour aménager les espaces réservés pour les installations publics.
Création d'un observatoire sur l'habitat, l'environnement Urbain, le Trafic et le Transport public.	L'observatoire sur le trafic a été créé. Les autres observatoires sont en cours.
L'adaptation du schéma directeur du système de drainage et d'évacuation des eaux.	Pas encore entrepris
Mise en œuvre d'un plan du trafic dans la commune du Plateau	Pas mis en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> Contrôle de l'Aménagement 	
Les normes de planification	Elles sont obsolètes et ne reflètent pas la disponibilité actuelle des terres dans les zones de densité différente.
L'approbation d'aménagement	Système en place mais avec un aménagement illégal par un non-respect du processus normal.
Le Suivi	Système en place pour la suppression des aménagements illégaux, mais pas respecté par le public contactant directement le Ministre, entraînant ainsi un non-respect du processus par le Ministère.

Tableau 3.5 Système d'Organisation

DESIGNATION	PERFORMANCE ET OBSERVATIONS
<ul style="list-style-type: none"> Efficacité de l'Autorité en charge de la Planification Stratégique 	
Elaboration du Schéma Directeur d'Urbanisme	L'étape du début de la mise en œuvre à celle de l'information a pris 5 ans. Cela justifierait le fait que les financements publics des projets devraient être définis, tel que dans d'autres pays où le système est défini aux niveaux des Plans Nationaux et Plans de détail.
La mise à jour du Schéma Directeur d'Urbanisme publié	Retardé par la crise socio-militaire depuis 13 ans déjà.
Elaboration des Plans d'Urbanisme de détail (PUd)	L'élaboration d'un nombre limité de schémas directeurs a pris 5 ans et après 3 ans aucun n'est encore approuvé. Ce retard est le fait de la crise socio-militaire. Dans certains cas, le secteur privé a pris les devants de cette initiative.
<ul style="list-style-type: none"> Efficacité des autorités compétentes dans l'exécution des stratégies et projets 	
Structure administrative	Le système d'organisation territorial centralisé à 5 niveaux n'a pas donné d'autorité ou de responsabilité aux autorités territoriales. Ce qui a été simplifié en 2003 en système à 2 niveaux. Le fait est que les délégations de pouvoirs au niveau local ne sont pas encore satisfaisantes et le manque de financement entrave la mise en œuvre.
Coordination ministérielle	Les financements octroyés aux ministères plutôt qu'aux fins de projet ont résulté en un manque de coordination dans la mise en œuvre des propositions du Schéma Directeur. L'éventualité d'un groupe de contrôle est actuellement en considération mais l'octroi des financements reste jusque là difficile à cerner
<ul style="list-style-type: none"> Efficacité du processus d'approbation de l'aménagement décentralisé 	
Loi de Décentralisation de 2003	Le manque de financement entrave les stratégies de planification urbaine de même que les projets devant être réalisés au niveau des collectivités.

3.3 Les Composantes du Schéma Directeur d'Urbanisme 2000 à prendre en compte

3.3.1 Les Centres de Croissances (extension et densification)

3.3.1.1 La Structure Spatiale

Le Schéma Directeur de 2000 a été spatialement organisé en série d'Unités Urbaines qui regroupe les communes. Toutefois, il convient de rappeler que ces unités ne correspondent pas aux groupements énoncés dans les Termes de Références dans le cadre de cette étude. Pour plus de clarté le Tableau 3.6 ci-dessous présente les deux groupes.

Tableau 3.6 Groupement Spatial des Communes

Schéma Directeur de 2000	Etude du SDUGA (TDR)
Unité 1	Centre Ville
Attecoubé, Adjame, Plateau	Adjame, Plateau, Cocody, Koumassi, Marcory, Treichville
Unité 2	Périphérie du Centre Ville
Port Bouet	Abobo, Attecoubé, Yopougon, Port Bouet
Unité 3	Nouvelle Zone Urbaine
Abobo, Anyama	Bingerville, Anyama, Songon
Unité 4	Zone Urbaine des Communes environnantes
Cocody	Alepe, Dabou, Jacquville, Bonoua, Grand-Bassam, Azaguie
Unité 5	Zone Non-Urbaine
Yopougon	(les noms des communes ne sont pas confirmés)
Unité 6	
Marcory, Koumassi, Treichville	
Communes à l'intérieur de la zone du Grand Abidjan 2000 qui ne sont pas spécifiées pour les projets	
Anyama, Bingerville, Grand- Bassam, Songon.	

Source: Mission d'Etude de la JICA

En se référant au tableau, l'on notera que le regroupement du Schéma Directeur de 2000 fait référence à la proximité spatiale en termes d'urbanisation historique similaire. Le regroupement du SDUGA (TDR) a moins de clarté en termes de proximité et spécifie également les groupes en fonction de la date de l'incorporation de la commune, soit dans le District d'Abidjan élargi ou dans la nouvelle zone du Grand Abidjan.

Il est proposé de prendre en compte la logique du regroupement spatial du Schéma Directeur de 2000 dans l'élaboration de celui de 2030 avec quelques modifications, voir le Tableau 3.7. Les principales modifications sont les suivantes:

- La désignation d'une «Zone de Fonction spéciale», qui est le Port d'Abidjan qui s'étend aux communes de Treichville, Port Bouët et Yopougon.
- Définition des communes de la «Zone urbaine».
- Définition des zones de la «Ville satellite», en dehors de la grande agglomération d'Abidjan et à l'intérieur de la zone du Schéma Directeur du Grand Abidjan.

Tableau 3.7 Schéma Directeur de la Structure Spatiale 2030

District Autonome d'Abidjan	
Unité 1 – Zone Urbaine Centrale	Attecoube, Adjame, Plateau
Unité 2 - Zone Urbaine Sud Est	Port Bouet, Grand-Bassam
Unité 3 – Zone Urbaine du Nord	Abobo, Anyama
Unité 4 – Zone Urbaine de l'Est	Cocody, Bingerville
Unité 5 – Zone Urbaine de l'Ouest	Songon, Yopougon
Unité 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam	Marcory, Koumassi, Treichville
Unité 7 – Zone de Fonction Speciale	Port d'Abidjan (des parties de Port Bouet, Treichville, Yopougon)
Villes Satellites	
Unité 8 – Au Nord du Grand Abidjan	Azaguie
Unité 9 – A l'Est du Grand Abidjan	Alepe, Bonoua
Unité 10 – A l'Ouest du Grand Abidjan	Dabou, Jacquerville

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.3.1.2 Les Zones d'extension Urbaine

Le Schéma Directeur de 2000 a orienté les aménagements futurs afin d'adapter les projections sur la croissance de la population aux zones d'extension dans la périphérie de la zone urbanisée d'Abidjan et ce à travers la densification dans les zones urbaines existantes. En termes de zones d'expansion urbaine, un total de superficie estimé à 32.000 ha a été défini comme espace disponible, dans la région du Grand Abidjan du Schéma Directeur de 2000 (un total de 14 communes, voir Tableau 3.6). Sur cette estimation, l'on retiendra que 1.000 ha dans la plaine / plateau de Banco ont été aménagés à ce jour. En raison du manque ou des proportions limitées d'aménagements sporadiques de ces zones d'expansion désignées, il reste potentiellement quelque 31.000 ha, qui sont soit partiellement aménagés ou encore disponibles pour accueillir la future croissance de la population urbaine en 2030.

La projection de la population pour 2010 dans le cadre du Schéma Directeur de 2000 était de 4,7 millions pour les 14 communes qui devraient former la future agglomération (la zone urbaine continue). La population actuelle dans ces zones est 4.803 millions et devraient atteindre 7.216 millions en 2030 selon la Mission d'Etude de la JICA. La répartition de cette future population sur les 31.000 ha de zones d'extension peut être réalisée à une densité de population de 78 personnes par hectare. Le calcul de cette densité ne tient pas compte de la population qui peut être répartie dans les anciennes zones urbaines à travers la densification, ou celles qui résident actuellement dans des logements locatifs sur des parcelles loties des propriétés d'occupation familiale. Néanmoins, il est donc jugé convenable d'inscrire la zone urbaine de la ville d'Abidjan qui s'étend à son plus haut niveau, dans celle prévue par le Schéma Directeur 2000 pour le Schéma de 2030. Cela continuera de soutenir l'objectif du Schéma Directeur de 2000; «croissance spatiale lente de la ville, réduction du coût élevé de la vie urbaine en construisant de nouvelles maisons dans des zones densément peuplées».

3.3.1.3 La Densification Urbaine

Face à la demande de logements émanant de la croissance de la population depuis 2000, les anciennes zones urbaines à travers la ville Abidjan ont connu une densification des zones urbaines existantes par des lotissements de propriétés individuelles et par des installations illégales. Cette densification ad hoc incontrôlée détériore les infrastructures routières et les services publics, de même que les installations publiques prévus pour les communautés locales sans oublier son impact dégradant sur la qualité de vie de l'environnement urbain en général.

Le Schéma Directeur de 2000 a prévu la densification dans le court et moyen terme pour:

- la création de communes centrales à forte population, plus précisément Adjamé, Plateau et Petit Bassam, et
- l'achèvement de projets en cours ou planifiés, et l'aménagement des terrains vacants par la construction d'immeubles à Abobo, Cocody, Yopougon et Port-Bouet.

De ce qui précède, l'on ne note seulement qu'une densification sporadique qui s'est produite, et seulement dans quelques zones où elle s'est faite par la construction d'immeubles. Dans le cas de la commune du Plateau, la population résidentielle a continué de baisser. Le principe de la densification, combinant à la fois l'action de soutien des objectifs du Schéma Directeur de 2000 et le principe fondamental de la «Croissance Intelligente» seront pris en compte dans l'élaboration du Schéma Directeur de 2030. Cependant, à partir de ce qui est observé sur le terrain à travers la ville d'Abidjan, il est à noter que la forme de la densification et les localités où elle doit se produire doivent être clairement définies et soutenues par des politiques et des lois.

3.3.2 La Rénovation Urbaine

L'amélioration de l'environnement urbain était l'un des objectifs majeurs du Schéma Directeur de 2000, tel qu'exprimée dans les objectifs du plan. Les projets de rénovation urbaine et les actions proposées dans le cadre du Schéma Directeur ont été menés par le secteur public et se sont principalement centrés sur la commune du Plateau et le centre de la commune d'Adjamé. Le projet majeur de rénovation urbaine demeure la construction de la Route Triomphale monumentale. Cet ouvrage conduirait à la suppression de nombreuses propriétés privées et publiques et à leur remplacement par des aménagements denses, de grands espaces commerciaux, des quartiers résidentiels et espaces culturels mixtes.

Le retard accusé dans les nouveaux aménagements et la mise en œuvre des projets proposés dans le cadre du Schéma Directeur de 2000 ont eu un impact considérable sur le tissu urbain existant, de même que sur les infrastructures routières et les infrastructures communautaires et d'utilités publiques à l'instar des écoles et hôpitaux etc. Il est aujourd'hui admis qu'une politique plus globale de revitalisation soit conçue pour la plupart des zones urbaines les plus anciennes. Vu l'absence de mise en œuvre de rénovation urbaine et la pression exercée par les propriétaires fonciers individuels pour le zonage et le changement dans les occupations du sol de manière plus économiquement viable, le secteur privé devra jouer un rôle prépondérant, voire même être l'aménageur le plus important des projets de rénovation urbaine.

3.3.3 La Conservation

L'un des aspects essentiels du Schéma Directeur de 2000 est la protection des espaces naturels à savoir les forêts, les zones de captage d'eau. A ces espaces on peut ajouter les zones à ne pas aménager comme les vallées escarpées sensibles à l'érosion des sols et les glissements de terrain et les fonds de vallées. La protection de ces zones s'avère essentielle. Cependant, ces zones sont aujourd'hui sérieusement menacées par les occupations illégales, la déforestation, les déversements de déchets solides et eaux usées. La Protection, la réhabilitation et la conservation de ces végétations naturelles et les zones de terrain sensibles seront prises en compte dans l'élaboration du nouveau Schéma Directeur.

Un autre élément important de la «Croissance Intelligente» est la conservation du patrimoine historique et culturel qui constitue l'essence et la mémoire du patrimoine national. Ils constituent également une

ressource importante pour le produit touristique encore plus vaste du pays. Ces aspects doivent être abordés dans le cadre du Schéma Directeur de 2030.

3.3.4 L'Habitat

3.3.4.1 L'Habitat Public

Le secteur du l'habitat public est resté moribond, sauf quelques avancées renforcées par l'achèvement des projets en cours ou certains des projets prévus mentionnés dans le Schéma Directeur de 2000. Cette année 2013, le MCLAU a annoncé la mise en œuvre de 21.882 logements dans le district d'Abidjan, et 20.286 dans les communes de Dabou, Jacqueline, Alépé, Grand-Bassam à l'horizon 2015. À la fin du mois de Juillet, il a été annoncé que 521 ha ont été affectés aux logements sociaux dans les communes de Songon, Anyama et Bingerville. Les logements publics ont généralement été au-delà de la portée des personnes à faible revenu en ce qui concerne leur coût.

3.3.4.2 L'Habitat privé

Les insuffisances notées dans l'approvisionnement de logements ont été comblées par le secteur privé pour répondre à la demande de logements pour la classe moyenne. Cela s'est fait par ;

- la construction de logements, principalement à Cocody,
- la construction de maisons individuelles sur des terrains nouvellement lotis dans les zones d'extension urbaine de Cocody, Yopougon et Abobo-Anyama,
- le lotissement des propriétés existantes afin de fournir des logements locatifs supplémentaires, sur l'ensemble de l'agglomération.

Dans le cas de ce dernier point, les lotissements ont augmenté les densités de niveaux dans certaines zones qui ne sont pas durables en termes de disponibilité d'infrastructures de transport, des services publics et infrastructures sociales. Le contrôle du développement de ces densités dans le Grand Abidjan n'a pas été suffisamment considéré dans le Schéma Directeur de 2000.

3.3.4.3 Les Occupations illégales

Les terrains réservés pour les emprises des voies stratégiques dans le Schéma Directeur, ainsi que les terrains réservés pour d'autres programmes publics ont été occupés par des installations illégales y compris des villas, les habitats de cour¹ et les bidonvilles. Dans le cas des deux premiers énumérés, il apparaît que des titres fonciers et approbations d'aménagement aient été octroyés; dans un premier temps par les autorités villageoises concernées, et dans le second dépendamment de la situation par une autorité locale de la commune. L'Habitat de Cour, les bidonvilles et la densification des propriétés existantes ont surgi pour de nombreuses raisons notamment l'arrêt de programme de construction de logements sociaux de même que le manque de logements permanents pour les couches sociales à faible

¹ L'habitat de cour est composé d'unités de logements (pour habitation) et des dépendances (pour sanitaire et cuisine), et un espace ouvert commun, la cour (la cour), généralement au milieu de la parcelle. Une série de pièces contiguës sans communication interne constitue les unités de logement. Les dépendances sont situées en face des unités de logement et sont partagées par les résidents. L'habitat de cour peut être construit sur un terrain acheté légalement ou illégalement d'un chef coutumier et utilisé soit pour y habiter ou à louer. L'habitat de cour est construit avec des matériaux conventionnels; ainsi, il n'est pas considéré comme un habitat précaire même si le terrain a un statut illégal.

revenu. Des actions dans le Schéma Directeur de 2000 pour supprimer les bidonvilles et certains habitats de Cour devraient être entreprises, et éventuellement étendues.

3.3.5 Le Transport

Les principales orientations de développement des transports dans le Schéma de Structure de 1985, qui ont été prises en compte dans le Schéma Directeur de 2000, étaient:

La création d'un réseau routier efficace pour soutenir le rééquilibrage de la localisation des activités et des logements,

1. Accélérer le développement de Cocody et le Plateau du Banco
2. Le développement du transport public de masse,
3. La construction de voies stratégiques qui desservent les zones d'extension des activités portuaires sur le plateau du Banco, sur l'île Boulay et le lac Brake,
4. L'extension des installations aéroportuaires,
5. L'amélioration de la circulation dans la ville en créant des axes structurants et des réseaux de routes rapides,
6. L'accélération des aménagements de Cocody et du Plateau du Banco,
7. L'amélioration du réseau routier pour permettre le développement progressif de la partie Est de la ville, et
8. La création d'un réseau routier et des installations facilitant la traversée de la lagune et reliant les communes de Grand-Bassam, Port Bouet et Bingerville à long terme.

Les projets nécessaires pour atteindre les objectifs précités doivent encore être mis en œuvre, et doivent de ce fait être pris en compte dans le Schéma Directeur de 2030. Sous réserve des conclusions de l'enquête sur le Trafic et de l'état actuel de l'occupation du sol et de la disponibilité des terres menée par la Mission d'étude de la JICA, ainsi que les propositions du Ministère et les programmes de développement, certains projets devraient être ajustés.

Les principales préoccupations du Ministère des Transports liées aux trois premiers points ci-dessus énumérés sont les suivantes:

1. Développement de Cocody, qui reste une future zone de génération de trafic routier important,
2. Amélioration de l'accès au port d'Abidjan en développant de grandes routes tels que la route du Carena (Boulevard de la Paix) et un parking spacieux pour une grande flotte de camions, et la
3. Restructuration des rues du centre-ville, en particulier Adjamé, pour favoriser une plus grande flexibilité dans le trafic et pourvoir plus d'espace en supprimant quelques maisons et en construisant de nouvelles routes.

La Mission d'Etude examinera notamment les trois questions susmentionnées pour proposer de meilleures options pour le Schéma Directeur 2030.

3.3.6 Les Equipements Publics

La création d'équipements publics n'a pas suivi la croissance ou la répartition de la population. L'on note des insuffisances dans tous les secteurs, même si la plupart des nouveaux aménagements identifiés dans le cadre du Schéma Directeur ont été doté d'équipements publics. Il est entendu que les niveaux de provisions ont été calculés selon les normes publiées par le BNETD. Celles-ci sont en train d'être mises à jour de manière ad hoc par certains Ministères. La création d'équipements communautaires adéquats et accessibles est un objectif majeur à considérer dans l'élaboration du Schéma Directeur de 2030.

3.3.7 L'Industrie et le Commerce

Ces secteurs ont été très affectés pendant les périodes de crises. L'une des raisons est le manque d'investissements étrangers mêlés aux problèmes économiques nationaux et internationaux déjà connus. Ainsi, l'objectif de créer des emplois à proximité des résidences n'a pas été atteint et la situation s'est détériorée au fil du temps avec un nombre important de personnes qui font la navette sur de longues distances entre leur lieu de travail et leur domicile.

Aucune des deux nouvelles zones industrielles primaires à Abobo et de Cocody n'a été mise en place. La question de la reconsidération de leur emplacement sera rapidement revue dans le Schéma Directeur de 2030. Aussi, une nouvelle zone de haute technologie à Grand-Bassam a été construite et les travaux ont commencé pour la construction d'une grande zone industrielle à Attingue.

Le secteur commercial a également souffert en termes d'équipements adéquats et modernes à savoir les bureaux, hôtels et les commerces de détails. Ceux-ci devront être reconsidérés dans les principaux axes de restructuration de la rénovation urbaine.

3.3.8 Les Infrastructures et Equipements

Les principaux projets d'infrastructures de services publics prévus dans le Schéma Directeur de 2000 ont connu un retard considérable.

- L'eau :- certains des projets prévus pour l'approvisionnement en eau ont été mis en œuvre et sont en cours pour répondre à la demande.
- L'assainissement :- les grands projets n'ont débutés seulement que ces deux dernières années. Le Schéma Directeur d'assainissement actuel de la ville d'Abidjan est obsolète. Quelle est la situation dans les autres zones. Toutefois il est bon de noter qu'un Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) a été réalisé et ses résultats sont pris en compte pour le Schéma Directeur de 2030.
- L'électricité :- les grands projets n'ont pas été réalisés (même s'ils sont encore en étude) à savoir l'extension du central thermique d'Azito (phase 3) et la ligne Haute Tension Cote d'Ivoire - Ghana. Ces deux projets doivent être pris en compte dans le Schéma Directeur de 2030.
- Les déchets solides :- c'est l'un des problèmes de planification les plus urgents qui se posent à Abidjan aujourd'hui. Le Schéma Directeur ne propose pas de projets dans ce sens mais il recommande la construction d'incinérateurs dans les industries et les hôpitaux pour les déchets dangereux. Aucune orientation n'est prévue pour l'amélioration des trois décharges existantes qui soit ne répondent plus aux normes soit sont non-structurées que sont les décharges de Cocody-Akouedo, celles près d'Anyama, et de Grand-Bassam.

3.3.9 L'Agriculture

Le Schéma Directeur de 2000 a prévu la conservation de grandes plantations industrielles. Il n'y a pas de propositions spécifiques concernant l'agriculture telles que définies dans les projets du plan de même que des zones d'extension urbaine à moyen et long terme. Deux facteurs exigent de repenser cette approche. Primo, la zone que couvre l'étude du Grand Abidjan présente une plus grande superficie de terres agricoles. Secundo, la croissance durable qui sous-tendra le développement futur dans la région du Grand Abidjan nécessitera la protection et l'amélioration de la productivité des zones agricoles qui servent les marchés intérieurs locaux d'Abidjan ainsi que le marché de l'exportation.

3.4 Résumé de l'Analyse SWOT

Le Tableau 3.8 résume les points essentiels découlant de l'évaluation du Schéma Directeur de 2000 énonçant les forces, faiblesses, opportunités et menaces à prendre en considération dans l'élaboration du Schéma Directeur de 2030.

Tableau 3.8 Résumé de l'Analyse SWOT

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • La majorité des objectifs, des buts et des actions du Schéma sont encore pertinents. • Les institutions d'organisation sont en place. • Engagement du gouvernement à réaliser le Schéma • Le Schéma bénéficie d'un soutien juridique. • Des plans et des projets détaillés ont été développés quant à certains éléments du Schéma. • Certaines actions ont été ou sont en cours d'exécution à savoir, l'ouvrage du troisième pont, qui peuvent être des éléments catalyseurs pour la réalisation des principaux objectifs du Plan. • Les plans nationaux de protection environnementale, les stratégies et les lois sont déjà établis. • Les agences d'exécution sont déjà mises en place. • Les conventions internationales sur la protection de l'environnement sont ratifiées. • Aucune pollution / bruit / catastrophe aérienne important n'est encore survenu. • La construction d'installations intermodales (interurbaines) par exemple au Nord d'Abobo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le schéma dépend des projets de croissance. Cependant il n'existe pas de politiques de soutien ou des responsabilités clairement définies pour assurer sa mise en œuvre. • La future fonction de chaque rôle de la commune dans la stratégie globale n'est pas définie. • Les Stratégies pour l'environnement et l'agriculture ne sont pas clairement définies ou sont inexistantes. • Pas de programme défini intégrant la conception, l'approbation et la mise en œuvre des composantes essentielles à savoir, les actions et les PUD à réaliser. • Les normes de planification sont obsolètes et ne sont pas réalistes pour la planification de l'occupation du sol dans la disponibilité des terres de la zone interurbaine actuelle. • Les infrastructures sociales, de transport et de services publics ne suivent pas la croissance de la population, en particulier dans les zones de vastes extensions des terres. • Pas de politiques, de lois ou d'initiatives gouvernementales claires visant à encourager la rénovation / densification urbaine durable par le secteur privé. • Une volonté limitée du gouvernement dans la supervision des projets, la divulgation des informations sur les résultats du suivi entre les ministères en vue de faire connaître les plans urbains par ceux-ci de même que par les citoyens et le secteur privé. • Une capacité de planification limitée particulièrement au niveau de la commune ainsi qu'au niveau national. • Une Flexibilité limitée des plans d'urbanisme pour s'adapter à l'urbanisation rapide et à l'évolution de l'économie • Les plans d'urbanisme sont sans perspective majeure quant à l'espace environnant, en particulier, les terres agricoles, les bassins versants et le réseau des centres économiques régionaux • Les actions en conformité avec les plans nationaux de protection de l'environnement, les stratégies ne sont pas mises en œuvre. • Absence de données sur les conditions actuelles et le suivi de l'environnement naturel / social et la lutte contre la pollution. • Pollution de l'eau / contamination des sols dans les eaux de surface par les eaux usées inadéquates / gestion des déchets solides et l'utilisation d'engrais / pesticides déversés dans la lagune par les activités industrielles. • Peu de choses ont été proposées en ce qui concerne le

OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • S'appuyer sur les projets engagés. • Combler les manques au niveau des équipements communautaires • Créer des centres urbains autour du transport en commun multimodal en TOD comme élément catalyseur pour la densification. • Débuter la rénovation urbaine pour créer un CDB viable grâce à des initiatives d'infrastructure et de transport, • Tirer profit des avantages économiques et touristiques du développement du secteur urbain lié à l'amélioration du transport public par voie d'eau. • Une approche de développement à long terme favorisé par le récent redressement économique national et la stabilité politique • L'expansion de l'économie grandissante en Afrique de l'Ouest, ce qui stimule les investissements privés au niveau de la ville Abidjan qui demeure une plate tournante majeure. • L'accessibilité aux installations publiques et la suppression des congestions du trafic seront améliorées par le développement des transports. • Les activités économiques et les possibilités d'emploi seront guidées par le développement des transports. • Les conditions de vie, d'hygiène et d'esthétique seront améliorées par une meilleure gestion des eaux usées / des déchets solides et l'établissement d'un système de drainage adéquat. 	<p>transport par voie d'eau.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le retard dans la mise en œuvre des PUd compromet l'ensemble du plan. • Laxisme et / ou non-contrôle des installations et aménagements illégaux. • L'insuffisance de financement disponible pour mettre en œuvre les actions. • La non-implication d'autres agences d'exécution et les organes de gouvernance peut influencer sur la réalisation du plan. • Les projets à grande échelle du secteur privé, notamment dans les aménagements de terres pour augmenter la valeur peuvent affecter le développement spatial et les coûts d'infrastructure. • Une dépendance incontrôlée des transports urbains des voitures personnelles. Divers problèmes de pollution, notamment la pollution de l'air / eau et les problèmes de bruit / vibration et les problèmes de réinstallation dus aux aménagements seront considérables. • Les problèmes d'érosion côtière et les inondations occasionnés par l'élévation du niveau de la mer et les catastrophes dû au réchauffement climatique augmenteront en proportion. • Aucune classification claire de la fonction de la route n'a été définie. • Augmentation du nombre de voitures et des déplacements en véhicule privé. • L'expansion urbaine ne favorisera pas de couloirs de haut achalandage nécessaires pour le transport en commun en autobus ou en train. • Un manque de coordination au niveau de la mise en œuvre entre les Ministères • Manque de financement au niveau des autorités locales pour réaliser et contrôler l'aménagement.

3.5 Les Questions Clés

3.5.1 Mode d'Occupation de l'Espace Urbain et Utilisation du Sol

3.5.1.1 Les Zones Urbaines

Abidjan est traditionnellement considéré comme ville basse présentant une faible densité et qui connaît des niveaux élevés de croissance de la population (dont une proportion importante est composée de migrants étrangers), une occupation et un aménagement illégaux et désordonnés des espaces de même qu'une densification / lotissement de parcelles résidentielles existantes. Cette combinaison a connu une expansion constante de la zone urbanisée par l'aménagement des terres marginales (les zones inondables et pentes instables) aussi bien que les terres agricoles. Les anciennes communes centrales d'Abidjan sont complètement aménagées. Les communes périphériques sont au centre de la croissance urbaine actuelle ; Yopougon, Abobo, Cocody et Port Bouet. Dans ces zones, les espaces d'alors prévus pour les lotissements sont actuellement aménagés et entraînent même une pression sur les terres agricoles adjacentes réservées pour un aménagement futur ; à l'ouest de Songon, au nord d'Anyama et à l'est de Bingerville et Grand Bassam.

En ce qui concerne les centres urbains des nouvelles communes à intégrer dans le Grand Abidjan:

- Bonoua et Dabou connaissent une croissance de lotissements périphériques autour de leurs noyaux urbains.

- Azaguie et Alépé connaissent une densification à l'intérieur même de leurs zones centrales, ce qui est peut-être un prélude à l'expansion périphérique.
- Jacquville par contre a une proportion significative de propriétés apparemment abandonnées et de terres non aménagées au centre de la ville. Il est évident que l'achèvement du nouveau pont et la location de nouveaux champs pétroliers off-shore stimuleront un nouveau développement à la fois dans la ville et le long de la bande côtière.

3.5.1.2 L'Expansion Urbaine

La Côte d'Ivoire s'est engagée dans une politique de décentralisation. Cela permet aux populations locales et leurs autorités administratives de planifier et coordonner leur propre développement. Cependant, les différentes interprétations et le manque de financement aussi bien au niveau du gouvernement que des ministères pour l'approbation et le contrôle des aménagements ont par défaut, en raison de l'instabilité politique durant la décennie précédente, entraîné une expansion aussi bien planifiée qu'opportuniste de la zone urbaine sur les terrains ruraux de bas prix. L'expansion urbaine est généralement considérée comme la solution la moins durable à la croissance de la population en raison du coût élevé des terrains lotis (infrastructure et équipements publics) à la périphérie des villes et la distance entre les zones d'emploi établies.

« La croissance intelligente » pour le développement durable favorise la densification des zones urbaines intérieures où les retours sur investissement sont plus élevés, comme moyen de promotion du transport en commun, d'approvisionnement d'équipements publics facilement accessibles, l'établissement de centres d'emploi tout en favorisant la limitation de l'extension de la zone urbaine. La pression actuelle pour la densification et la transformation de l'occupation du sol des parcelles résidentielles privées en parcelles dédiées à des fins commerciales le long des principales routes dans les centres des communes, ouvre la possibilité d'explorer l'opportunité d'une nouvelle structure urbaine avec des centres urbains résidentiels et d'emploi de forte densité et avec des constructions en hauteurs. Il s'agit là d'une alternative à la création de nouvelles villes-dortoirs qui subiront le décalage inévitable nécessaire à la création d'entreprises qui favoriseraient l'émergence de possibilités d'emploi de grande envergure.

3.5.1.3 L'habitat Précaires

3.5.1.3.1 Définitions

La définition de l'habitat précaires a été établi dans document sur les « Quartiers Précaires D'Habitat A Abidjan, Octobre 1992, le Premier Ministre Ville D 'Abidjan, DCGTx.

« L'habitat précaires » est caractérisé par l'absence de statut légal sur l'occupation du sol

Cette étude a porté sur quelque 72 quartiers d'habitat précaires qui ont été classés en trois types distincts. La Mission d'étude de la JICA a enregistré quelque 114 zones d'habitation informelle dans le District Autonome d'Abidjan où la plupart des zones d'habitation informelles identifiées il y a 30 ans en arrière demeurent toujours. La Mission d'étude de la JICA a classé les zones d'habitat informel en termes de statut d'occupation du sol. La comparaison entre les deux définitions est présentée au Tableau 3.9.

Tableau 3.9 Définition de l'Occupation du Sol Concernant les Catégories d'Habitat Informel

Quartiers Précaires -Etude	SDUGA
Type 1: Structurée; principalement les quartiers qui sont physiquement difficiles à distinguer des zones d'habitation légales par leur statut foncier.	Habitat informel structuré: il s'agit des terres où les réserves pour la construction de route et d'équipements ont été aménagés mais n'ont pas ou ont partiellement été construites. Les parcelles Individuelles légalement acquises ont été loties de manière aléatoire par l'habitat informel.
Type 2: Trame irrégulière: Les lotissements avec une trame irrégulière	Lotissements Informels : accès véhiculaire par une construction de voie non-public (chemin de terre). Disposition non structurée et désordonnée des bâtiments, en raison des lotissements et la densification, sur les terres, dont certaines ont des propriétaires légaux. Dans certains cas, ce sont des terrains traditionnels villageois. Ces zones disposent d'infrastructures limitées.
Type 3: Faiblement ou non structuré : quartiers faiblement ou non structurés	Les bidonvilles spontanés: occupation illégale de terrains publics, de réserves pour construction de route, les terrains en pentes et vallées, disposition désordonnée et non structuré des bâtiments. Ne disposent d'aucune infrastructure formelle. Pourvu d'un seul accès de véhicules en périphérie à partir du réseau routier principal.

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.5.1.3.2 Situation

Les quartiers précaires ou informels sont notables dans toutes les communes à travers la zone d'étude du Grand Abidjan ; à la lisière des zones de développement et sur les terres marginales, le long de la côte de l'océan Atlantique et la lagune Ebrié, dans les vallées de cours d'eau, le long de grands axes routiers, et à la lisière actuelle des zones urbaines d'Abidjan. Selon le Rapport 2002 de la Banque Mondiale sur l'«Amélioration des zones d'habitation urbaines à faibles revenus, Rapport d'évaluation par pays », en 1987, un total de 68 quartiers de l'agglomération d'Abidjan ont été classés comme des quartiers précaires. Un tiers de ces quartiers précaires était situé près du canal de Vridi et du quai sud des deux ponts (Treichville, Marcory, Koumassi et Port-Bouët), et les deux tiers étaient situées dans les municipalités du nord. Le document sur les "Quartiers précaires D'Habitat A Abidjan", enregistre 72 zones de logements informels avec une disposition semblable.

La visite de terrain de la Mission d'étude de la JICA et les recherches par imagerie satellitaire des zones d'habitat informel actuelles dans la région du Grand Abidjan ont permis d'identifier 114 bidonvilles de niveaux divers dans les 10 communes, y compris les extensions des bidonvilles identifiées dans les études antérieures précitées. De nouveaux quartiers informels se sont établis principalement à Abobo, Attécoubé, Cocody, Yopougon et Port Bouët. Dans la plupart des cas, ces bidonvilles sont situés à la périphérie des zones urbaines existantes et dans les zones qui ont été identifiées pour la future expansion urbaine. Dans certains cas, cela peut inclure la densification par l'habitat informel des installations traditionnelles villageoises.

Il est bien évident que l'habitat informel va de pair avec l'emploi informel. Le secteur de l'emploi informel² comptabilise 81,8% de l'emploi dans les zones urbaines d'Abidjan et atteint les 96% dans les zones rurales. Bien que l'emploi informel serve les populations qui vivent dans le secteur d'habitat formel, il est clair que la plupart des habitations informelles sont à proximité de lieux de travail et contiennent aussi des marchés informels, des zones commerciales, des équipements de recyclage et des

² AGEPE, à partir des données de l'EEMCI 2012

centres de réparation de véhicules. Ces activités aggravent les problèmes liés à l'habitat informel, les conditions d'hygiène déplorables, l'insuffisant drainage des eaux pluviales, les embouteillages, le manque d'équipements collectifs, les déchets dangereux et mauvais etc.

3.5.1.3.3 La communauté

Dans les zones urbaines les plus anciennes, certaines de ces quartiers précaires existent depuis plus de 40 ans et ont une communauté locale bien établie, dans certains cas, contenant jusqu'à trois générations de résidents. Les récentes études sur «la Définition des bidonvilles: études de cas sur les répartitions des populations 2003», études de cas d'Abidjan réalisé à partir des données enregistrées par le BNETD, indiquent que ces populations présentent «une mosaïque de peuples issus de la Côte-d'Ivoire aussi bien que d'autres groupes ethniques africains ». Une enquête socio-économique menée par l'AUA en 1994, a indiqué un taux de 40% d'Ivoiriens, 20% provenant du Burkina Faso, 9% du Mali, 9% du Ghana et 12,3% du Togo et du Bénin réunis. Des informations empiriques indiquent que, même si ces proportions ont pu évoluer dans le temps, ces zones d'habitation informelles continuent d'être un brassage de populations provenant de pays différents. Une étude de l'INS en 1998, a révélé que 81% des résidents de ces zones louent ces habitats. Et Seulement 13,8% de ces résidents sont propriétaires.

La majorité de ces habitats informels est caractérisée par le fait qu'ils sont peu structurés comme quartiers et ont des comités de résidents. Ces comités supervisent les demandes de régularisation des terrains, la mise à disposition d'écoles et d'autres installations pour la communauté résidente. Ils jouent également un rôle important dans la mise en œuvre de projets d'équipements et de restructuration.

3.5.1.3.4 La politique du gouvernement

La Côte d'Ivoire s'est engagée dans une politique de réduction de la pauvreté. Dans le cas des bidonvilles, cela ne signifie pas nécessairement un engagement à leur suppression définitive et la relocation de leurs habitants. Etant conformes aux objectifs de la décentralisation, et après de nombreux programmes de lutte contre les bidonvilles, l'étude sur «la Définition des bidonvilles » a conclu que la stratégie la plus efficace est celle qui favorise une approche participative des habitants qui permet aux « bénéficiaires de s'engager dans le processus et à avoir des logements ». Ce qui soulève encore des questions telles que: le soutien politique, le financement, la gouvernance, les améliorations socio-économiques et la sécurité foncière pour les résidents et les externalités environnementales négatives non résolues au niveau des politiques et de la mise en œuvre.

En outre, le Plan National de Développement stipule sous son « Résultat stratégique 4: Les populations vivent dans un environnement sain et un milieu de vie adéquat » que l'action consistera à :

Déplacer et reloger les populations provenant de sites non-viables

Une coordination entre les différentes autorités qui ont un intérêt et une responsabilité dans cette initiative sera primordiale si cette action doit être mis en œuvre au profit des résidents, de même que dans toutes les autres actions concernant les réserves de terres et la réalisation de réseaux d'infrastructures stratégiques, et la réhabilitation / protection de l'environnement.

3.5.2 Le potentiel de terre pour l'aménagement

Il y a six principaux facteurs concernant le potentiel de terre pour les aménagements. Ce sont : la nature physique des terres, les zones qui sont sous protection juridique, le foncier rural, la gouvernance du droit de contrôle d'aménagement, l'occupation illégale, et les zones urbaines aménagées. Chacun des éléments précités présentent des problèmes ou législation spécifiques qui restreignent ou entravent l'aménagement des terres à des fins urbaines.

3.5.2.1 La nature physique des terres

Le Schéma Directeur de 2000 a défini les terres physiquement inadaptées aux aménagements comme «Zone inconstructible». Ces régions sont celles situées le long des principaux cours d'eau naturels comprenant à la fois les plaines inondables et les pentes des vallées encaissées. A celles-ci il faudra ajouter des zones qui sont sujettes aux inondations causées par des tempêtes ou des zones marécageuses le long de la côte de l'Océan Atlantique et autour de la lagune Ebrié. Cette terre ne doit pas être aménagée en raison des risques d'occupation et le coût élevé des travaux techniques visant à permettre en toute sécurité cet aménagement. Conformément à l'action du Plan National de Développement mentionné au point 1.0 précédemment, l'aménagement dans ces zones à un déplacement et une réinstallation nécessiteront de nouveaux sites à définir pour répondre aux utilisations existantes.

En outre, légalement, aucun aménagement n'est autorisé à 25m des terres publiques qui bordent la lagune et les réserves foncières; bien que cette ordonnance ait été foulé aux pieds à maintes reprises.

3.5.2.2 Les terres protégées

La zone projetée du Grand Abidjan comprend à la fois le Parc National du Banco et bon nombre de forêts classées qui sont légalement protégées. Le Schéma Directeur 2000 stipule ceci :

«Avec une surface initiale d'environ 43.000 hectares, seulement 6.600 hectares de forêt restent en « l'état naturel » dont la moitié est attribuée au Parc du Banco. Cette situation déconcertante est principalement entraînée par une mauvaise gestion et une exploitation «anarchique» de ces ressources. La perte de ces zones posera à terme des problèmes quant à l'équilibre écologique de la région, en particulier pour le renouvellement des ressources en eau potable. La protection de ce qui reste demeure un impératif. »

Étude d'urbanisme pour la révision du Schéma Directeur d'Abidjan, Etude N ° 2 Phase 1, identification du Régime Foncier des terres d'extension, Juin 1994

La protection de ces forêts a deux objectifs principaux;

- **L'aspect social** : avec d'une part, l'objectif de loisirs, d'éducation et de formation, et d'autre part, l'objectif de maintenir les ressources en eau potable de qualité (système de réalimentation de la nappe d'eau souterraine de la SODECI).
- **L'aspect écologique** : avec d'une part une contribution à la conservation de la biodiversité, et, d'autre part, une contribution à l'équilibre du système lagunaire.

En 1926, quelques 10 forêts classées et 1 parc national dans la zone d'étude du Grand Abidjan projeté ont été définies en vue de la protection de leurs habitats naturels pour les raisons susmentionnées. De ce

nombre, seulement quelques-unes restent à ce jour. Le Schéma Directeur de 2000 a identifié les zones suivantes et les forêts classées restantes pour leur protection;

- Le Parc National du Banco, qui est entièrement protégé par la loi et qui demeure la propriété de l'état. Le parc National est géré par l'OIPR.
- Le reste des arbres naturels sont définis comme étant des zones de forêts classées des Communes de Audouin, Tagbadié, Anguededou, M'brago, Bébasso à Songon et Anyama. Nous avons aussi la forêt classée de N'Guiéchié dans la sous-préfecture de Alépé. Les trois forêts classées de Audouin, Anguededou, et N'Guiéchié sont gérées par la SODEFOR.
- IL y a trois zones de la commune de Yopougon, où les forêts classées ont été sujettes à un défrichement. Fort est de constater que ces zones nécessitent encore d'être protégées car faisant partie du système hydrologique et écologique de la lagune Ebrié. L'une de ces zones couvre le Lac Brakré, et les deux autres sont sur la façade océanique de l'île Brakré.
- En outre, le paysage de la vallée fortement incisée de la zone Adjin à l'est de Cocody qui englobe la lagune Adjin est identifié comme une zone protégée.

Depuis le Schéma Directeur de 2000, au cours de la période de la crise socio-militaire, l'occupation illégale des terres à des fins agricoles locales a réduit considérablement les zones des forêts classées. L'on attribue une partie de cette réduction à des incursions mineures pour des abattages illégaux des arbres et à une occupation des sols sur les bords du Parc du Banco. Après l'accord de paix qui a suscité l'accalmie dans le pays, l'OIPR et la SODEFOR ont mis en place une gestion concertée pour protéger et améliorer les zones forestières, à la fois en termes de biodiversité et à des fins récréatives et de loisirs.

La raison initiale de la protection de ces zones de forêts naturelles reste d'actualité. Avec la croissance démographique et l'amélioration attendue de leur situation économique, il y aura une demande importante quant à un milieu de vie de qualité. La forêt et d'autres zones protégées seront de plus en plus importantes de même que de nouveaux lieux de loisirs pour combler le manque d'espaces de loisirs dans les zones du centre-ville d'Abidjan.

3.5.2.3 Le foncier rural

La majorité des terres dans la région du Grand Abidjan est rurale et utilisée de façon productive pour l'agriculture notamment pour des plantations de palmiers à huile, d'hévéa et de noix de coco qui sont des produits dédiés à l'exportation. D'autres zones de culture intensive sont destinées à la consommation domestique locale de la zone d'Abidjan. Les terres rurales sont détenues par les communautés villageoises locales et sont généralement concédées à des entreprises privées pour des plantations ou pour d'autres besoins d'aménagements. Dans certains cas, les grandes plantations appartiennent au gouvernement. Dans le premier cas de propriété privée, les terres agricoles ont dans certains cas été utilisées à des fins plus efficaces telles que la construction de logements ; que ce soit des habitats individuels ou de grandes opérations immobilières. L'une des conséquences de la décentralisation est que ce changement observé au niveau de l'utilisation du sol peut être approuvé par les autorités de gouvernance locale sans tenir compte des objectifs de planification stratégique à grande échelle du Ministère. Ces objectifs de planification stratégique pourraient inclure, par exemple, la suppression de l'extension urbaine incontrôlée, la promotion de nouvelles technologies pour accroître la productivité agricole, la protection de l'environnement, l'augmentation de l'emploi du secteur agricole, la réservation des banques de terres spatialement stratégiques pour les aménagements futurs, la sécurité alimentaire locale, la valorisation du tourisme, assurer la continuité des aspects culturels de la communauté locale.

3.5.2.4 Le contrôle d'aménagement

Le potentiel de terre pour l'aménagement fait partie des éléments clés des propositions d'aménagement urbain du Gouvernement. Le Schéma Directeur de 2000 (MP2000) constitue l'orientation stratégique de développement dans le Grand Abidjan composé des 10 communes de la ville et avec des objectifs plus larges pour Anyama, Bingerville, Grand Bassam et Songon. Le plan définit le cadre général à long terme pour le développement du Grand Abidjan tout en prévoyant les formes et les étapes de développement et de modernisation. Le MP2000 est soutenu dans certains cas, par des plans d'urbanisme de détail de certains secteurs ou zones pour spécifier le détail de l'organisation urbaine et les règles d'utilisation des sols. Ces deux types de documents sont nécessaires pour le contrôle de l'aménagement dans le cadre du droit de l'urbanisme de la Côte d'Ivoire, " Loi n ° 62-253 du 31 Juillet 1962 sur les Plans Urbains". L'élaboration de ces plans est de la responsabilité du MCLAU. À un niveau plus détaillé, des plans de lotissement sont élaborés par les différentes agences gouvernementales, y compris le MCLAU et le BNETD.

Le Contrôle de l'aménagement se fait par l'adhésion aux approbations suivantes: le Certificat d'Urbanisme (CU), l'Accord Préalable d'Urbanisme (APU), Permis de Construire (PC) et le Règlement Particulier d'Urbanisme (RPU). Le Certificat d'Urbanisme est délivré par le Ministère de la Construction et comprend des informations sur la possibilité de l'utilisation et de la construction sur un terrain frappé par les règlements d'urbanisme applicables. Le permis de construire est l'instrument principal de contrôle de l'administration. (Référence: l'étude de Pékin³)

La décentralisation dans les responsabilités de la planification du niveau central à une gestion plus locale (Loi n ° 78-07 du 9 janvier 1978 appliqué en 1980) a ajouté d'autres entités aussi bien publiques que privées dans le contrôle de la planification et au processus de mise en œuvre de l'aménagement urbain. Par exemple, les communes qui ont des autorités élues ont le pouvoir de concevoir leur propre aménagement afin de moderniser et d'améliorer leur cadre de vie, de gérer l'espace et l'environnement.

La crise socio-militaire récemment résolu a considérablement retardé la mise en œuvre des nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Schéma Directeur de 2000. Par conséquent, pour résoudre les problèmes urgents et spécifiques d'aménagement, d'autres acteurs aussi bien du secteur privé que public du processus d'aménagement ont pris leurs propres décisions en approuvant des aménagements qui ne suivent pas les orientations prévues par le Schéma Directeur de 2000. Dans certains cas, cela a entraîné des changements dans les aménagements des autres organismes d'approbation après l'obtention du certificat d'urbanisme en vue d'un aménagement initial accordé par le MCLAU. Cela entraîne manifestement un établissement de structures illégales permanentes qui sont réalisées par les autorités en charge des services publics sur les emprises légalement réservées pour la construction de routes principales prévues.

Cette violation des formes substantielles des règlements de lotissement et des zones est un problème persistant qui aura une incidence sur la planification de;

- l'occupation optimale du sol pour le potentiel de terre disponible

³ Journal de Géographie et de Planification Régionale Vol. 5 (13), pp 353-361 4 Juillet 2012
Document de Recherche Intégrale: Processus et enjeux de l'aménagement urbain en Côte d'Ivoire (Afrique) avec l'étude du cas de la ville d'Abidjan

Konaté Djibril¹, 2, Qian Yun¹, Dembélé Ousmane² et Wang Xiangrong¹

Ecole d'architecture de paysage de l'Université forestière de Pékin, 100083 Pékin, en Chine.

Institut de Géographie tropicale, Université de Cocody-Abidjan, 22 BP744 Abidjan 22, Côte d'Ivoire. Accepté le 21 Mars, 2012

- les zones d'extension urbaine
- la création de réserves foncières
- le soutien aux acteurs de l'aménagement du territoire
- les rôles et responsabilités de chaque entité décentralisée dans le cadre juridique et réglementaire actuel.

Les différentes interprétations faites des lois qui régissent la planification, le contrôle et la mise en œuvre de l'aménagement par les entités décentralisées sont l'une des causes des propositions d'aménagement approuvées qui sont encore sources de polémique. L'autorité en charge de l'Aménagement Urbain d'Abidjan proposé devra constituer le forum visant à remédier à cette situation.

3.5.2.5 L'occupation illégale des terres

Les aménagements et les installations informels sont omniprésents dans la ville d'Abidjan comme le montre leur prévalence dans chaque commune. Ce fait est une conséquence de la générosité de la Côte d'Ivoire envers les migrants des pays voisins ; il est donc clair que pour parvenir à une croissance économique soutenue elle a besoin de soutenir sa population indigène de même que les migrants. Aussi, les bouleversements sociaux, militaires, politiques et économiques à travers l'Afrique de l'Ouest au cours de la dernière décennie ont-ils conduit à un afflux de migrants qui s'est produit en même temps que la réduction des services essentiels tels que la construction de logements publics en raison de la crise socio-militaire interne. Le Gouvernement s'est maintenant engagé à fournir quelques 42.000 nouveaux logements publics à Abidjan au cours des années 2013-2015. Cela équivaut à l'aménagement d'environ 111 ha de terres par an.

Cependant, l'on comprendra aisément que sans un personnel suffisant, un financement et une volonté politique et une coordination entre toutes les entités décentralisées, orientés vers le suivi, le contrôle et la suppression de l'occupation illégale des terres, ce problème est susceptible de perdurer. Ainsi les terres que ce soit celles qui sont réservées au niveau de la planification stratégique pour un aménagement futur ou les terrains impropres au développement futur continueront d'être occupés illégalement.

En termes d'occupation du sol, les terres occupées de manière illégale sont désignées comme «quartiers précaires». Cette définition inclut tout un ensemble de normes de logements et d'infrastructures concernant les bidonvilles aussi bien que les «habitats de cour» communs. Les bidonvilles se trouvent sur des terres marginales et généralement publiques, comme indiqué ci-dessus. Les logements sont loués à des agents généralement au sein de la communauté du bidonville. La principale préoccupation des habitants est la sécurité d'occupation. En général, la qualité des constructions est précaire car faite de matériaux préfabriqués récupérés. Les logements individuels sont autour de 9m².

Les habitats de cour sont construits sur un terrain acheté légalement ou illégalement d'un chef coutumier et utilisé soit pour y vivre ou mis en location. L'habitat de cour est construit avec des matériaux conventionnels; par conséquent, il n'est pas considéré comme un habitat précaire, même si le terrain a un statut illégal. Selon le rapport de la Banque mondiale 2002, ce type d'aménagement représentait plus de 70% de l'habitat à Abidjan.

Le gouvernement, les agences humanitaires et le secteur privé ont tous initiés des projets visant à supprimer ou améliorer les installations illégales qui posent des problèmes de santé, de risques sociaux et de sécurité pour les résidents et pour toute la population de la ville à une échelle plus large. Des initiatives d'amélioration de ces zones ont été initialement orientées vers la légalisation et la

régularisation (lotissement) des terres. Cependant, le manque de coordination entre les organismes en raison des priorités divergentes, à savoir, la légalisation des terres, l'amélioration des infrastructures, l'amélioration des conditions de vie, la construction d'écoles et de centres de santé, n'a pas conduit à une solution globale. À l'heure actuelle, priorité est donnée aux infrastructures primaires (routes, eau, électricité) et la légalisation des terres. D'autres besoins, tels que les écoles et les centres de santé, ont dans certains cas de manière proactive été initiés par la communauté des résidents locaux sans aucune aide ou financement extérieure, et sans aucune assistance quant aux matériaux et la main-d'œuvre nécessaires.

Le gouvernement met en œuvre actuellement des programmes visant à réintégrer les terres qui sont considérées comme "inconstructibles" en supprimant l'occupation illégale des flancs de vallées dans le cadre des travaux sur la stabilité des pentes notamment à Attécoubé autour de la lagune du Banco, et la réalisation de travaux de rénovation du système de drainage et d'assainissement le long des principales vallées. Ces travaux sont essentiels pour la santé et la sécurité de toute la population d'Abidjan et doivent être les critères préalables dans toute la ville dans la considération de l'état de l'occupation illégale des terres en termes de suppression, d'amélioration ou de la formalisation du statut.

3.5.2.6 L'Agriculture Urbaine

L'une des caractéristiques notables de la périphérie urbaine et des terres marginales le long des vallées fluviales dans les zones urbaines aménagées ou partiellement aménagées de la ville et dans les installations périphériques c'est l'existence de bandes de terres à usage agricole informel. Il s'agit notamment de plantations de palmiers à huile, la culture de la banane, de manioc, de maïs, de tomates, de laitue et de chou, etc. Ces terres sont aussi utilisées dans biens de cas pour l'élevage de bétail et l'élevage de porcs, de chèvres et de poulets. L'agriculture urbaine comprend également la production de combustible, comme le bois et le charbon de bois. La majorité de ces produits sont vendus sur les marchés informels et dans le cas des animaux, ceux-ci peuvent bien être abattus dans des lieux autres que les locaux officiels aménagés à ces fins. Ces activités sont une composante importante de l'économie informelle et dans de nombreux cas, elles constituent le principal moyen de lutte contre la pauvreté pour de nombreuses familles.

L'agriculture urbaine a été définie⁴ comme suit:

"La production, la transformation et la distribution d'aliments, y compris les légumes et les produits d'origine animale dans la zone périurbaine ou dans la zone urbaine. L'agriculture dans ce sens trouve son motif principal dans la production alimentaire destinée à la consommation personnelle ou à la vente et/ ou pour des revenus plus élevés".

Cependant, même si l'agriculture urbaine dans la pratique contribue à la réduction de la pauvreté elle occasionne des conséquences graves sur la santé qui découlent de:

- la transformation incontrôlée des aliments, des animaux et des cultures
- L'utilisation abusive de produits chimiques
- Risque de propagation de maladies

⁴ Les statistiques, Division de la Recherche et de l'Information du Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture, 2005, Ghana

- Pollution des sols et des plans d'eau

En termes de planification de l'occupation du sol, l'agriculture urbaine informelle est un état transitoire précédant l'urbanisation totale des terres. La question majeure reste de savoir si le gouvernement a la capacité de superviser l'agriculture informelle dans les zones urbaines ou périurbaines si ces terres sont prévues et dédiées aux fins d'une agriculture urbaine.

3.5.2.7 Les zones urbaines aménagées

Alors que les politiques d'urbanisation pour répondre à la croissance de la population et aux nouveaux centres d'emploi sont orientées vers l'extension à la périphérie d'Abidjan, s'impose également une nécessité de revitaliser les zones urbaines intérieures du Plateau, Attécoubé, Adjamé, Treichville, Marcory et Koumassi. Dans ces anciennes zones urbaines, les espaces sont entièrement aménagés. Dans le cas du Plateau qui a une modeste population de 7 000 habitants, de grandes superficies ont été affectées à des occupations dont le contexte historique de leur emplacement les rend aujourd'hui obsolètes. Dans la plupart des cas, les occupations actuelles pourraient être réalisées sur les terrains à faible prix dans les zones périphériques. Cela soulagerait le centre-ville existant dont la valeur économique totale est latente (par exemple, dépôt de train, trois postes de sécurité), par de nouvelles occupations de plus grande valeur pouvant accueillir des aménagements publics et privés mixtes de grande densité.

Le réaménagement des anciennes zones urbaines bordant la lagune Ebrié visant à aménager les bordures d'eau de même que d'autres aménagements liés aux plans d'eau, permettra à la fois d'accroître la vitalité économique et la qualité de vie de la ville, le transport vert – les ferries et les bateaux-taxis, les espaces d'attraction touristique nationale et internationale – les festivals, les parcs et terminaux des bateaux de croisière.

Le futur aménagement visant à revitaliser ces zones nécessitera tout un ensemble d'instruments de contrôle du développement, un changement d'occupation du sol, une redéfinition du zonage, l'assemblage des terres privées, le réaménagement du domaine public, ainsi que la mise en œuvre d'un système entier de gestion des déchets solides et eaux usées, et un embellissement du paysage destiné aux piétons.

3.5.3 Régime de Propriété Foncière

3.5.3.1 Les Terres enregistrées

3.5.3.1.1 Les Zones Urbaines

Les terres sont aussi bien publiques (l'Etat) que privées (propriétaires fonciers et les autorités villageoises traditionnelles pertinentes). Les terrains illégalement occupés appartiennent soit à l'Etat ou loués à des propriétaires privés. Les Terres appartenant à l'Etat sont soit entièrement destinées à des fins publiques ou peuvent être louées à un promoteur privé pour une période maximale de 99 ans. L'Etat achète également des terres privées pour des aménagements publics si nécessaire.

A la périphérie de la zone urbaine où les lotissements ont déjà eu lieu, les terrains sont de propriété privée et ont été achetés auprès des autorités traditionnelles villageoises.

3.5.3.1.2 Les Zones Rurales

En zone rurale, les terrains villageois sont légalement réglementés par la coutume et les allocations de terres sont régulées par les autorités villageoises ; la propriété de la terre étant une affaire collective. Pour que l'Etat transforme une zone rurale en une zone urbaine, il doit préalablement négocier les droits coutumiers avec les autorités villageoises sous forme d'indemnité ou de compensation.

3.5.3.1.3 Les terres de production agricole sont soit:

- détenues par les autorités traditionnelles tribales / villageoises et louées à des entreprises privées qui les utilisent pour la culture de produits agricoles ou des plantations.
- détenues par l'Etat qui les utilise pour la plantation de cultures d'exportation à grande échelle

3.5.3.2 Les terres non enregistrées

Le statut juridique de la propriété foncière stipule que les terres non enregistrées appartiennent de fait à l'Etat ivoirien

3.5.3.3 Enjeux

L'enjeu majeur sera l'identification des réserves foncières pour le développement urbain futur qui pourrait nécessiter un changement de propriété foncière publique en privée (les politiques sur les réserves foncières du gouvernement), de même que l'identification des ressources institutionnelles, de gestion et financières les plus appropriées pour assurer l'établissement en temps opportun de ces réserves.

La question du titre de propriété incertain dans les zones urbaines des terres n'étant pas enregistrées et occupées par le privée a été abordée par le nouveau gouvernement ivoirien sous l'ordonnance n ° 2013-481 du 2 Juillet 2013 et par le décret n ° 2013 du 2 Juillet 2013, qui l'a institué comme « l'Arrêté de Concession Définitive (ACD) étant ainsi le seul acte valable pour l'acquisition de terrains urbains. Cela a résolu les irrégularités liées à la propriété des terres, notamment dans les zones d'expansion urbaine, la complexité et de longues procédures bureaucratiques de traitement des documents et la mauvaise interprétation des textes liés à la propriété foncière. La nouvelle loi de réforme simplifie la procédure pour l'Etat de transférer légalement la propriété des terres à des particuliers, avec de nouvelles procédures administratives rapides. En outre, cette réforme facilitera le retrait des terres illégalement occupées.

3.5.4 Le Réseau Routier du Trafic, La Mise en Œuvre et Autres Questions Importantes

3.5.4.1 La Réalisation de voies principales à partir du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2000

Il y a eu une occupation illégale des emprises de voies des principales voies projetées. Le Tableau 3.10 résume l'état des routes principales, y compris les voies de desserte rapide, identifiées pour leur construction à moyen ou long terme ou la mise en œuvre de l'élargissement des routes dans le cadre du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2000.

Tableau 3.10 Etat des lieux des Principales Routes projetées

Route	Etat Actuel	Recommandation
Triomphale	Cette route nécessitera le retrait de vastes propriétés, dont beaucoup sont des établissements publics.	La construction de la route permettra d'importantes rénovations urbaines visant à restructurer le Plateau comme un Pôle central d'Affaires de la ville.
Y 4	Route bloquée dans certaines parties de la section nord. La section Sud a une largeur restreinte.	Certains réalignements dans la section nord. Route déviée le long du Bld Mitterrand à lier avec la route existante et la passerelle projetée de Petit Bassam via l'Île Désirée.
Bld France	Des constructions illégales dans les Emprises de voies	Supprimer les constructions illégales pour une mise en œuvre totale de la route.
Bld Latrille	Route actuellement disponible et sans entraves à part quelques petites plantations.	À metre en oeuvre
Bld Mitterrand	Quelques structures illégales dans sa partie Ouest.	A metre en oeuvre.
Promenade/ V 23	Route bloquée sur toute la longueur par de vastes occupations illégales.	Envisager la mise en œuvre après l'examen des questions liées à la suppression d'un grand nombre de résidents le long de la route.
V 28	Section sud de la route bloquée par de vastes occupations illégales. Traversée actuelle du pont de la lagune Ebrié pas certaine.	Vérifier auprès de l'Ageroute la situation du Pont. Suppression des occupations illégales et mise en œuvre.
V 2	Principalement non obstruée et beaucoup de bâtiments seront supprimés pour la mise en œuvre de la canalisation d'alimentation en eau.	Supprimer toutes les structures illégales. Construire une voie qui reliera du côté Ouest et Est la voie V6 projetée.
V 6	La Section Ouest et la section du milieu sont bloquées par des structures illégales permanentes.	Si la suppression des structures permanentes s'avère irréalisable, utiliser la voie V6 décrite ci-dessus comme voie principale joignant l'Est et l'Ouest par le Sud de Yopougon sud pour relier la route de Dabou avec le Plateau.
V 9	Les grands bâtiments permanents ont été construits seulement autour de la route comme une extension de la zone industrielle existante.	
Y 3	Largeur restreinte à certaines sections	Construire avec une réduction de voies de circulation dans certaines sections si la suppression des bâtiments qui empiètent sur les emprises de voies est irréalisable.

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.5.4.2 La Planification de la Route

(1) L'Acquisition des Terrains

La plupart des routes mentionnées dans le plan Master 2000 étaient déjà prévues depuis plusieurs années. De nombreuses tentatives ont été menées pour commencer la construction de ces routes et à chaque fois, les personnes vivant à l'intérieur de l'emprise de voie (ROW) ont été indemnisées pour leur délocalisation à l'extérieur de l'emprise de voie (ROW). Toutefois, comme le projet de route n'a pas encore été mis en œuvre en raison du manque de financement, les gens se sont réinstallés illégalement sur le terrain réservé à l'emprise de voie (ROW). De ce fait, si le projet est de nouveau mis en œuvre, une indemnisation devra encore être faite. Cela a un impact économique pour l'Etat. Par exemple, le coût de l'indemnisation pour l'autoroute d'Abidjan - Bassam est estimé à 8 milliards de FCFA⁵.

⁵ D'après le Ministère des Infrastructures Economiques (http://www.infrastructures.gouv.ci/affichage_det.php?recordID=77)

Il est donc très important de trouver un moyen de s'assurer que l'emprise de voie (ROW) est préservée. Une structure spéciale devrait être chargée de veiller à ce qu'aucune installation ne anarchique soit installée à l'intérieur de l'emprise de voie (ROW).

(2) Le Réseau Routier intégrant le Transport Collectif

Le réseau routier a été principalement développé sans tenir compte des transports collectifs. Bien que le système des transports en commun ait connu un déclin ces dernières années, le Schéma Directeur de 2030 a pour objectif principal, de restaurer la crédibilité des Transports Collectifs, perdue au cours des dix dernières années.

Afin d'intégrer les transports en commun à l'intérieur du réseau routier, et en particulier le système de transport collectif ferroviaire, la première étape consiste à obtenir suffisamment d'espace pour les usagers de la route et les transports en commun, le long des routes ciblées. La largeur de l'emprise (ROW) sera estimée en fonction du type de transport collectif qui sera sélectionné.

(3) Le Développement Urbain Rapide

Autour d'Abidjan, le développement urbain rapide peut être vu, notamment entre Cocody et Bingerville, où de grandes zones résidentielles ont été construites à un rythme très accéléré. Pour répondre aux exigences croissantes en habitations, plusieurs promoteurs sont en train de construire de grandes zones résidentielles. Le Schéma Directeur du Transport Urbain et notamment le plan routier, devra prendre en compte les derniers plans de développement urbains afin de s'assurer qu'ils sont conformes l'un à l'autre.

(4) Topographie

Le paysage du District d'Abidjan est ponctué par de nombreuses vallées appelées thalwegs, entourées par des pentes très raides qui semblent être très instables. Les thalwegs créent des limites naturelles de quartiers et sont la plupart du temps déserts car les gens sont réticents à vivre dans ces zones, qui sont utilisées comme décharge illégale et peuvent être inondés instantanément pendant les jours de pluie. Les planificateurs ont utilisé cet espace libre pour concevoir des routes à l'intérieur de ces talwegs, vu que les terres étaient disponibles ; comme cela a été le cas pour les routes d'accès du 3ème pont (en orange sur la Figure 3.1) construites à l'intérieur du thalweg Blingue (25m de profondeur).

Ces thalwegs peuvent aussi être vus comme un obstacle, vu qu'un pont doit être construit à travers la vallée. Beaucoup de quartiers ne sont pas reliés entre eux. Par exemple, le thalweg (à l'intérieur des lignes en pointillés rouges) semble couper le réseau routier entre les Riviéra de 1 à 6 sur la Figure 3.1. Des travaux spécifiques anti-érosion doivent être effectués des deux côtés de la traversée pour stabiliser le sol. Ainsi, cette spécificité topographique devra être prise en compte lors de la conception du Schéma Directeur de 2030.



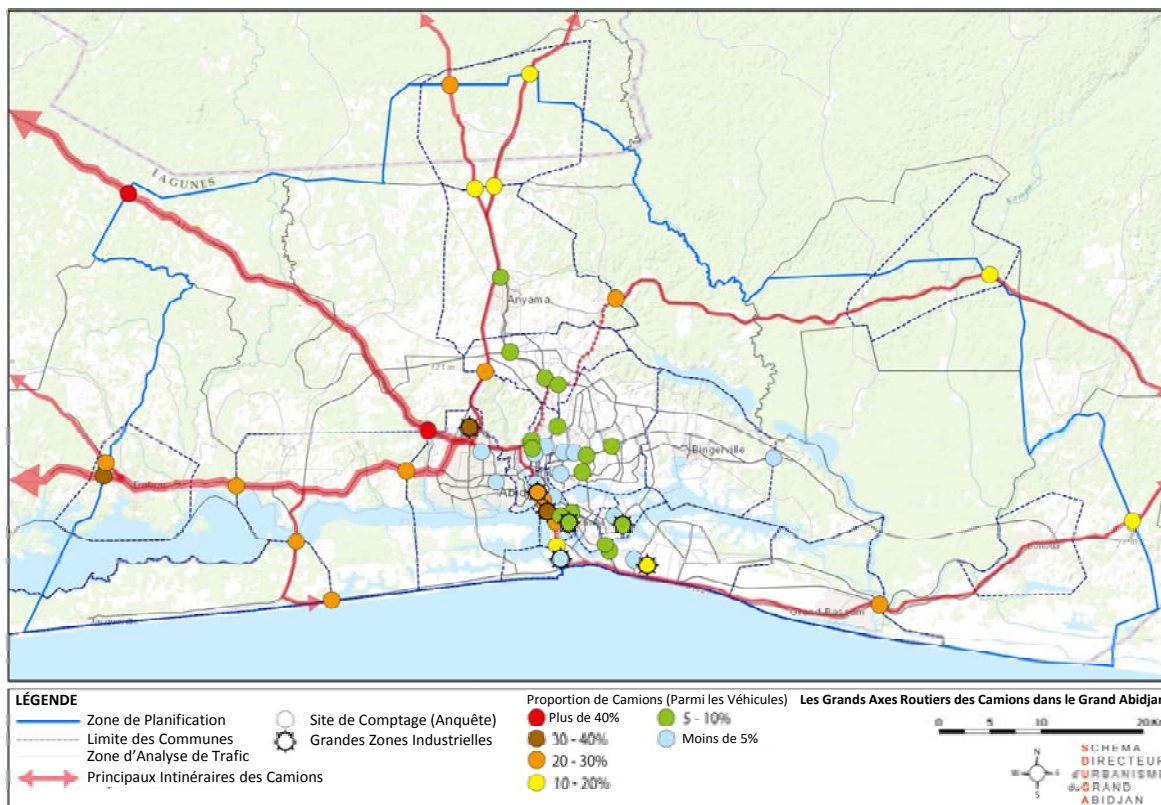
Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.1 Thalwegs Séparant les Quartiers

(5) Système Fonctionnel de Transport de Marchandises

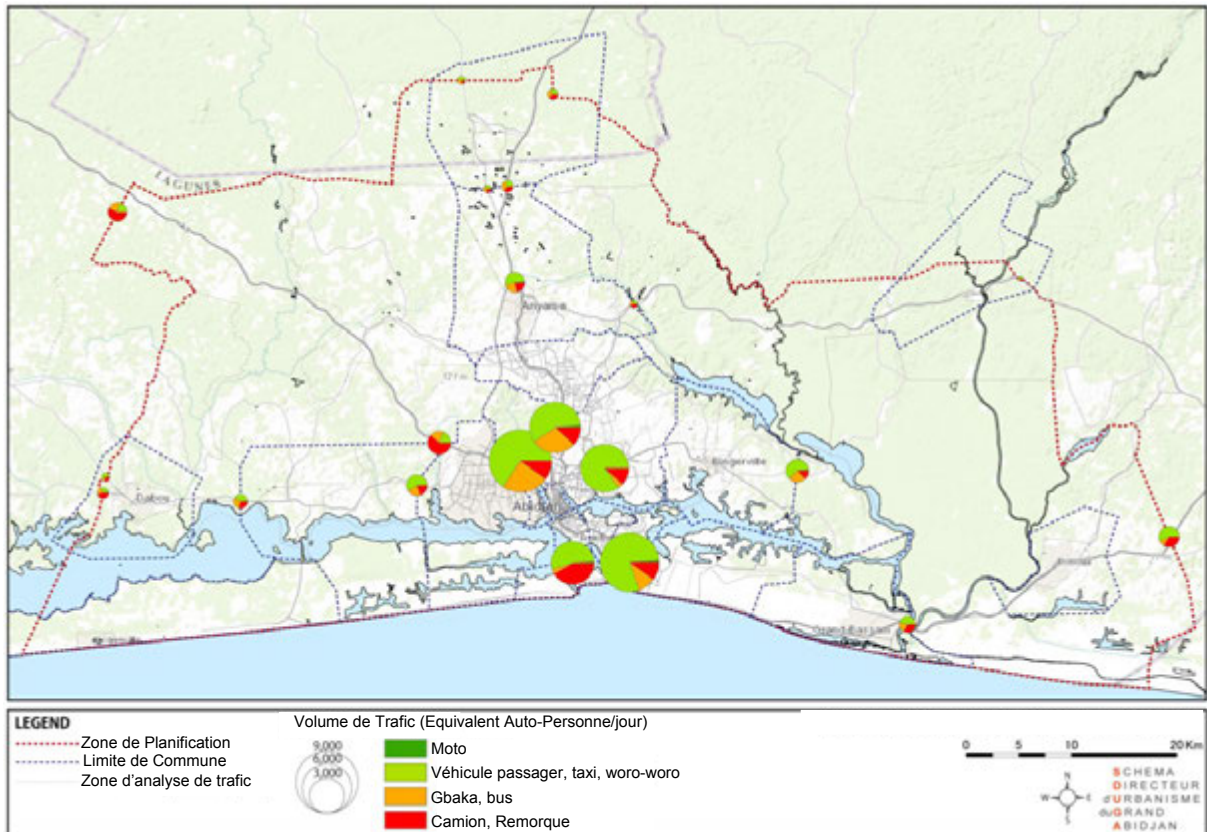
Comme les routes principales ont une grande capacité, de nombreux véhicules particuliers empruntent les routes urbaines principales. En outre, puisque ces routes relient les grandes zones industrielles d'Abidjan telles que Yopougon, Treichville et Koumassi, au Port d'Abidjan et aux autres grandes villes de la Côte d'Ivoire, elles servent également de couloir de transport de marchandises. Selon les résultats des enquêtes de comptage du trafic, les proportions de camions dans l'ensemble des véhicules sont établies, et les grands axes routiers ont été identifiés comme le montre Figure 3.2. Par-dessus tout, la direction nord-ouest et la direction de l'ouest peuvent être considérées comme les couloirs des véhicules poids lourds.

Pour les véhicules de transport de marchandises (par exemple, les camions de plus de 3 tonnes et les camions de plus de 15 roues), bien qu'ils soient interdits d'entrer dans le quartier central des affaires (CBD) à l'intérieur du plateau, sauf sur les voies rapides autour du Plateau pendant les heures de pointe (c'est à dire, 6:00-09:00 et 4:30-20:00), ces conditions conduisent à la génération de trafic élevée et mixte avec de nombreux véhicules poids lourds, lents sur les routes urbaines principales existantes, comme le montrent les résultats de l'enquête de transport dans la Figure 3.3. Un tel fardeau sur les routes urbaines principales existantes devrait être atténué par la construction de routes alternatives à la fois pour les camions et les véhicules de tourisme.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.2 Les Grands Axes Routiers des Poids Lourds dans le Grand Abidjan



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.3 Répartition des Véhicules aux Postes du Cordon Interne et Externe et Routes Principales dans le Centre d'Abidjan

3.5.4.3 Le Contrôle et la Gestion du Trafic

L'état du trafic à Abidjan a déjà atteint un niveau intolérable et la congestion est grave et généralisée. La demande dépasse la capacité aux nombreuses intersections causant une grande congestion durant de nombreuses heures de la journée. Pour alléger la congestion, des mesures de gestion du trafic ont été appliquées avec un succès mitigé jusqu'ici.

(1) Le Contrôle des Feux de Signalisation

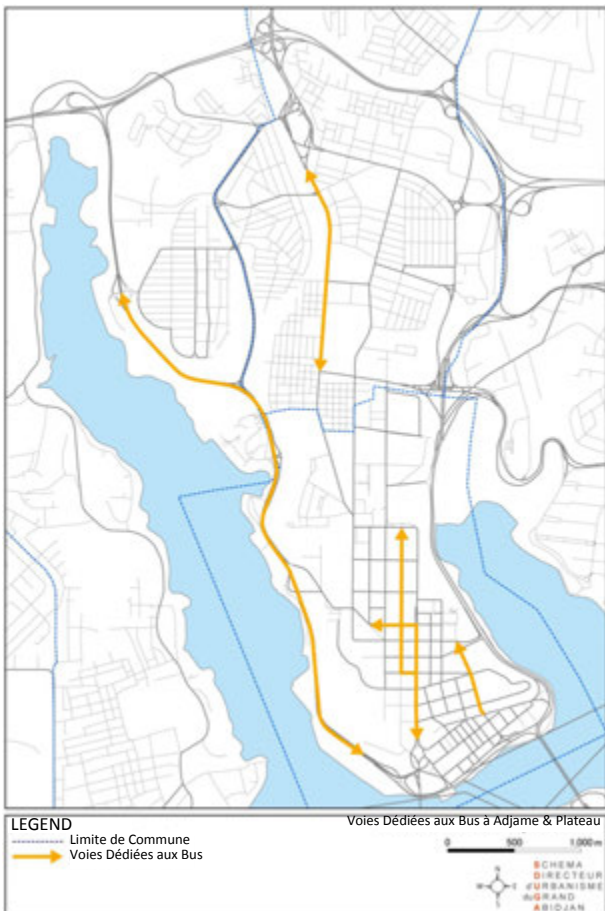
Les feux de signalisation existants ne sont pas pleinement performants du fait qu'ils sont exploités uniquement en mode heure du jour. Il n'y a pas de données collectées sur l'état du trafic et le contrôle de la signalisation ne répond pas aux changements du trafic. Un contrôle plus efficace des feux de signalisation est possible si plusieurs détecteurs de véhicules et des systèmes de contrôle de la circulation (ATC) sont installés et si données sur l'état du trafic sont collectées. Pour instaurer un système plus efficace de commande de la signalisation, les données sur l'état de la circulation doivent être collectées en temps réel, ce qui de ce fait, nécessite un système de communication fiable.

(2) Les Systèmes d'Information sur le Trafic

Du fait que le nombre de voitures a augmenté rapidement à Abidjan, la congestion du trafic est devenue de plus en plus grave. À la lumière de cette situation, il est indispensable, aujourd'hui, d'identifier les points d'encombrement responsables de la congestion du trafic, en utilisant les Systèmes de Transport Intelligents (STI) ; et de disperser le trafic, à travers le contrôle optimal des feux de signalisation mentionné ci-dessus, et la fourniture de données sur le trafic. Les conditions de la circulation sur les tronçons de route entre les intersections doivent également être surveillées. En plus de la surveillance de la circulation, un moyen efficace et peu coûteux pour compiler des données et diffuser des informations routières est également nécessaire pour Abidjan.

(3) La Priorité donnée au Transport Collectif

Dans une ville comme Abidjan, où le transport collectif ferroviaire a une capacité limitée et où la plupart des gens comptent sur les transports en commun routiers, les bus mériteraient de recevoir un traitement plus favorable pour les rendre plus attractifs. Toutefois, en raison de leur service en-dessous des normes et de leur comportement indiscipliné sur la route, les transports en commun ne sont pas considérés comme un bon service public qui offre aux personnes une mobilité à un prix abordable. Les couloirs dédiés aux bus dans le centre d'Abidjan sont indiqués sur la Figure 3.4. Bien que les couloirs de bus doivent être prioritaires, les bus sont souvent pris dans les embouteillages les plus sévères.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.4 Couloirs Réservés aux Bus dans le Centre d'Abidjan

(4) Le Contrôle des Véhicules en Surcharge

L'on s'attend à une augmentation du transport en surcharge de marchandises internationales, avec le développement du futur port de grande capacité et le réseau de voies principales. Malgré le fait qu'il y ait eu la mise en œuvre d'un dispositif de mesure de charge à l'essieu, celui-ci n'est pas opérationnel dans la situation actuelle. Présentement, de grandes ornières sont faites par des véhicules en surcharge sur la chaussée asphaltée des ponts et des routes artérielles reliées au port. Les principes d'une gestion adéquate de véhicules de grande taille pour le transport de marchandises, n'ont pas été établis ; et le développement et l'application de ces réglementations sont nécessaires pour le fonctionnement et l'entretien des routes.

(5) L'Application du Règlement de la Circulation

L'interdiction des camions sur certaines des routes artérielles d'Abidjan, qui est actuellement effective, devra probablement être revue quant à savoir si d'autres routes ou d'autres camions devraient être inclus, ou si plus d'heures devraient être ajoutées afin d'assurer une utilisation plus efficace des routes existantes. Les règles de stationnement, particulièrement concernant le stationnement de la rue, doivent également être révisées afin de garantir une utilisation plus efficace des routes dans la CDB. Cependant, il faut veiller ce que les activités administratives et commerciales se trouvant le long des voies, en particulier dans le Plateau, bénéficient également de toute action ou décision.

(6) La Sécurité Routière

Des passerelles pour piétons, en particulier le long des voies artérielles principales très fréquentées, sont en nombre insuffisant. Afin de réduire les accidents impliquant des piétons, plus de ponts piétonniers devraient être construits. De plus, les trottoirs étroits ou mal entretenus le long des grandes artères urbaines doivent être améliorés, car des trottoirs de bonne qualité permettront d'améliorer non seulement la sécurité des piétons, mais aussi l'équipement et l'environnement urbains. En outre, des programmes et campagnes d'éducation et de sensibilisation sur la sécurité routière, ainsi que la stricte application des lois sur la circulation routière, devraient être encouragées afin de réduire le nombre d'accidents de la circulation et minimiser la perturbation du trafic.

(7) La Gestion du Trafic sur les Autoroutes

Les installations actuelles pour la surveillance de la circulation routière sont très limitées en termes de couverture et de fonctionnement. La surveillance des conditions du trafic s'appuie désormais sur la méthode manuelle des voitures de patrouille, qui ne peuvent pas couvrir l'ensemble de routes à de courts intervalles. En conséquence, la détection d'un accident prend du temps et l'information est limitée car elle ne provient que de la déclaration des voitures de patrouille.

Il provient de ce fait, qu'il n'y a pas de système global d'information sur le trafic ou même de surveillance effective du trafic. En outre, le traitement efficace des données collectées et la diffusion en temps opportun d'informations sur le trafic, à l'endroit des usagers de la route, sont nécessaires. Les informations sur le trafic sont utiles à la fois pour les conducteurs qui sont déjà sur la route et pour ceux qui envisagent de voyager en utilisant les autoroutes. Les enseignes à messages variables sont nécessaires pour les premiers, alors que l'Internet fournit des renseignements pré-voyage pour les seconds. La Radiodiffusion FM sert à la fois aux deux (conducteur et voyageur).

3.5.5 Le Transport Collectif

3.5.5.1 Les Bus et le Secteur Informel

A l'heure actuelle, les enjeux clés de planification pour les questions de transport en commun, sont que le service de transport public est assuré en grande partie par le secteur informel. Les services de transport par autobus sont concentrés sur les itinéraires en provenance des banlieues et prenant fin dans plusieurs terminus de la ville comme Adjamé ou la gare du Plateau. Le secteur informel représente pour 85% des déplacements en transports collectifs, et assure le service à travers les modes suivants, à savoir:

- Les Gbaka;
- Les Taxis Compteurs;
- Les Taxis Communaux (Wôrô-Wôrô); et
- Les Taxis partagés, à Itinéraire fixe et intercommunaux (ou Wôrô-Wôrô illégaux).

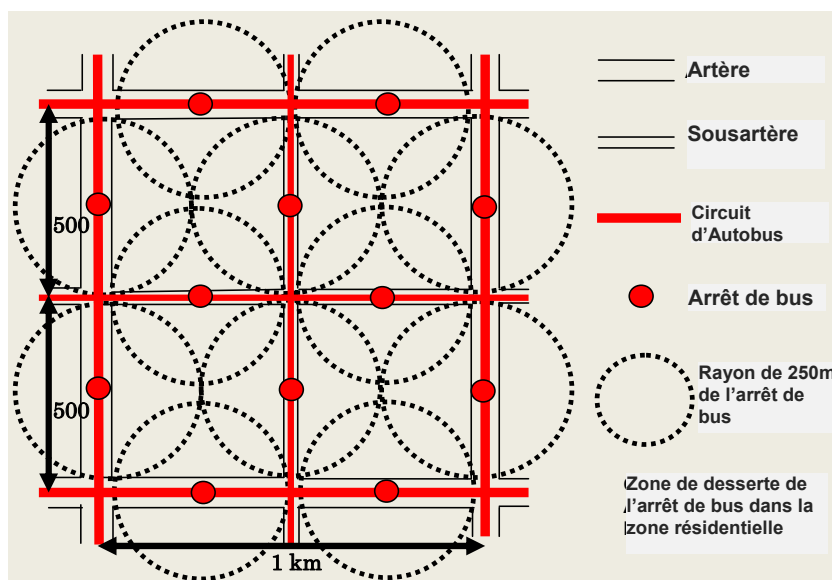
(1) Révision de la Structure du Réseau de Lignes de Bus

Les lignes d'autobus sont classées en quatre types, du point de vue de la planification, à savoir, les lignes classiques sur les couloirs de grande capacité, les lignes locales à l'intérieur des grands centres tels que les CBD (quartier central des affaires), les lignes périphériques et des services de rabattement dans les banlieues. Les lignes périphériques⁶ permettent de relier les grands pôles d'activités entre eux sans avoir besoin de passer par le centre-ville pour accéder à un pôle adjacent. La possibilité d'une restructuration du réseau de lignes de bus doit être examinée à la lumière de la demande de transport actuelle et future. C'est un sujet qui fera l'objet d'une discussion ultérieure, une fois qu'il y aura une estimation de la demande future par rapport à la proposition future planification de l'occupation du sol.

Si, par exemple, après révision, les lignes régulières deviennent l'apanage du système de transport collectif formel, le rôle du secteur informel comme les Gbaka, les Taxis Communaux ou Wôrô-Wôrô, sera alors orienté sur la desserte des lignes locales et de rabattement ; et éventuellement le besoin ou non de desservir les voies périphériques. Bien qu'il soit courant d'avoir un itinéraire local dans un CDB, à Abidjan, il faudrait envisager aussi la nécessité d'avoir de telles lignes à l'intérieur des différentes communes.

En fait, la majorité des usagers des transports publics résidant dans les zones suburbaines désirerait l'amélioration des services de bus en termes d'accessibilité, de fréquence et de ponctualité. C'est le point le plus essentiel pour renforcer le système intermodal de l'ensemble du réseau de transports en commun. Idéalement, tout le quartier résidentiel doit être desservi et couvert par les transports collectifs dans un rayon d'environ 250 mètres de l'arrêt de bus le plus proche. Par conséquent, comme le montre la Figure 3.5, l'intervalle de lignes de bus parallèles devrait être d'environ 500 mètres au maximum, et les intervalles d'arrêts de bus devrait également être de 500 mètres au maximum. Pour cela, même le secteur informel comme les Gbaka pourraient adopter ce mode de fonctionnement et se développer en un service de minibus « formels ».

⁶ Autrement dit, on peut envisager trois niveaux de transports en commun, à savoir: un niveau primaire, un niveau secondaire et un niveau tertiaire; avec: les lignes radiales et les services de rabattement, classes dans cette dernière catégorie..



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.5 Structure Conceptuelle du Réseau de Service des Autobus

Ces lignes communales internes permettraient de modifier le rôle de l'actuel prédominant secteur informel⁷. Par exemple, une ligne locale desservant le centre du Plateau pourrait probablement provenir du quai existant de la SOTRA pour le transport inter- modale de bus et de bateau bus, situé au bord du Plateau.

(2) Augmentation du Services de Transport Collectif à Haute Capacité

Comme l'on observe dans de nombreuses régions métropolitaines, la demande de transport routier dépasse très largement la capacité du réseau routier, provoquant des embouteillages chroniques en particulier dans et autour du Quartier Central des Affaires, qui à Abidjan, est en effet la commune du Plateau. En termes de transport urbain, la priorité doit être donnée à la mobilité des personnes et non des voitures. Dans ce contexte, le transport en commun doit être prioritaire par rapport aux véhicules particuliers afin de faciliter le trajet pour ceux qui utilisent les transports en commun. La capacité d'une voiture est de cinq à six personnes alors que la capacité d'un bus est de 50 personnes ou plus. Le réseau routier est une ressource limitée qui l'on doit utiliser efficacement.

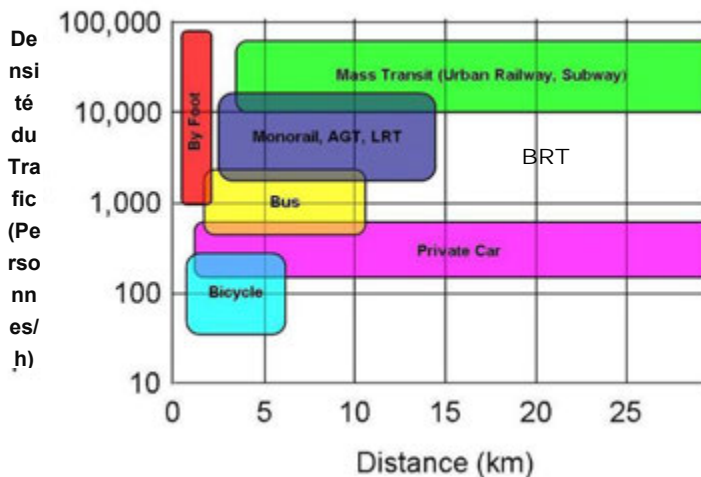
Actuellement la SOTRA a identifié 5 itinéraires de lignes classiques ou lignes à grande capacité à savoir:

- L'itinéraire de l'Ouest (Yopougon à Adjamé);
- L'itinéraire du Nord (Anyama à Adjamé);
- L'itinéraire de l'Est (Bingerville à la Gare Sud du Plateau);
- L'itinéraire du Sud (Grand-Bassam à la Gare Sud du Plateau); et
- L'itinéraire Central (Adjamé à la Gare Sud du Plateau).

⁷ Une telle analyse ne peut qu'être claire après une appréciation de la demande existante, qui sera disponible à partir d'une analyse détaillée des enquêtes SDUGA.

Ces corridors prioritaires identifiés par la SOTRA sont tous, par essence, ceux qui ont été précédemment identifiés comme étant les corridors Nord-Sud et Est-Ouest de transport collectif de grande capacité, dont nous avons parlé précédemment. La possibilité de mettre en application les voies prioritaires pour les autobus, sur un grand nombre de routes artérielles, devrait être examinée afin de former un réseau continu pour les autobus. En outre, l'introduction de voies réservées aux autobus et de zones piétonnes, où de nombreuses lignes de bus se croisent sur ces voies prioritaires, devrait être étudiée plus en profondeur en relation avec l'utilisation du sol.

Après avoir étudié la demande de déplacements des usagers et les prévisions, les plans d'utilisation du sol, et les orientations de développement dans le Grand Abidjan, un nouveau système de transport en commun ferroviaire peut être recommandé sur les couloirs de transport en commun de grande capacité. Le choix de développer le nouveau système de transport de masse par voie ferroviaire ou par voie d'autobus, comme les BRT, dépendra de la prévision de la demande et les distances à parcourir sur les corridors de transport correspondants, comme le montre la Figure 3.6. Toutefois, il convient de noter que la demande future de passagers varie également en fonction de l'attractivité et de la commodité du nouveau système de transport de masse, y compris l'accessibilité et l'inter modalité avec les autres modes de transport.



Source : Amano, et al. (1990), Zusetsu Tetsudo Kougaku, Maruzen

Figure 3.6 Les Systèmes de Transport Public Urbain par Densité de Passagers

(3) L'intégration du Secteur Informel

Les services informels sont actuellement une partie intégrante du système de transport d'Abidjan. Il est possible que tous ces services soient réorganisés pour soutenir les lignes de transport sur les couloirs de grande capacité, en tant que rabattements. Les emplacements d'une forte densité de rabattements reliant les systèmes de transport de lignes deviennent de lieux d'opportunité pour le Centre de développement orientés sur le Transit (TOD).

Le développement d'un service de rabattement dans les couloirs de grande capacité pour les transports en commun pourrait inclure l'utilisation de la flotte existante de Gbaka, tandis que le développement des itinéraires circulaires, en particulier à l'intérieur de la commune, pourrait probablement utiliser aussi la flotte de Gbaka. L'élément manquant dans ce système est le rôle futur des Wôrô-Wôrô, qui fournissent

actuellement un service local important. L'intégration des Wôrô-Wôrô à un système de transport collectif efficace, a besoin d'un examen plus approfondi en concertation avec la direction du futur plan d'occupation des terres.

3.5.5.2 Le Transport Ferroviaire

(1) Situation Actuelle du Secteur des Chemins de Fer Africains

- Au cours des dernières décennies, les chemins de fer africains fonctionnaient avec un statut de propriété publique avec des conditions favorables fournis par les gouvernements. Cependant, alors que la plupart des économies nationales et des chemins de fer nationaux ont été considérablement libéralisés, aujourd'hui, presque tous les chemins de fer, à l'exception de l'Afrique du Sud et des lignes de minéraux spécifiques, ne sont pas essentiels au fonctionnement de l'économie nationale en raison de la forte concurrence intermodale avec le transport routier.
- Après que les nombreuses tentatives pour introduire le mercantilisme dans les chemins de fer publics aient échouées, la plupart des pays de l'Afrique centrale, orientale et occidentale, ont cédé tout ou partie de la voie à un système de concessions. Les concessions ont amélioré les performances de fonctionnement et dans la plupart des cas, augmenté le volume de transport; et l'exploitation des chemins de fer est effectué de manière plus efficace.

(2) Questions Relatives aux Transport de Marchandises

- Après que la SITARAIL⁸, le concessionnaire, ait commencé l'exploitation ferroviaire en 1995, le volume de transport de marchandises a augmenté de manière significative pour atteindre 1 million de tonnes en 2001. Toutefois, pour plusieurs raisons, y compris la guerre civile en 2003, le volume de fret montre une tendance à la baisse.
- Comme contexte de la situation, il y a plusieurs facteurs internes, à savoir les contraintes liées à la capacité du transport, en raison du mauvais état de la piste et une pénurie de matériel roulant, en particulier les locomotives. Au regard de cela, il est impératif pour la SITARAIL d'améliorer, de manière significative, ses installations ferroviaires.
- Comme point faible, le transport ferroviaire de marchandises, ne peut qu'assurer le transport entre les stations, mais ne peut pas assurer le transport entre le terminus et l'ultime origine / destination. Pour surmonter cette situation, il est nécessaire pour le transport ferroviaire de marchandises de se concentrer sur les marchés du fret ferroviaire spécifiques qui peuvent fournir des services de transport de marchandises dans un format comme celui du pétrole et les conteneurs.

(3) Transport de Passagers

- Le transport longue-distance de passagers, y compris internationale et national, est assuré par les services ferroviaires actuels. Cela montre, cependant, une tendance à la baisse au cours des dernières années, surtout concernant le transport domestique. Le service actuel de transport ferroviaire de

⁸ SITARAIL was established in 1995 as a railway operation concessionaire entrusted by the contract agreement with Government of Cote d'Ivoire and Burkina Faso, one of the group companies belonging to Bolloré logistics, who is a major shareholder of SITARAIL. As a corporate profile, its human resource consists of 1300 permanent staffs and works in close collaboration with about 250 sub-contractors, its highest transport performance was achieved in 2001, i.e. 1.2 million ton of cargo and 250 thousand of passengers are transported.

passagers est plus lent et effectue moins de voyages, en comparaison avec ses modes homologues ; cela en raison du mauvais état de ses voies et du manque de matériel roulant.

- Pour acquérir une position concurrentielle sur le marché du transport interurbain, le chemin de fer devrait moderniser ses installations et équipements, pour permettre des opérations régulières et à grande vitesse. Une telle action est souhaitable mais il est évident qu'elle un investissement immense. A cet effet, cette question devra être largement abordée en tant que préoccupation régionale à long terme, avec le service de transport par autobus ; par la suite, elle sera convertie en une solution générale.

(4) Développement d'un Système Ferroviaire

- Comme mentionné dans le Schéma Directeur de 2000, il y a plusieurs propositions de transport urbain et celles-ci deviennent des questions de transport à moyen et long terme. Ce sujet devrait être envisagé du point de vue de la formulation des transports collectifs urbains et l'application d'un système de transport ferroviaire doit être jugée à travers des études et échanges plus approfondies.
- Dans le système basé sur le transport collectif par voie de fer, il existe plusieurs types de systèmes considérables, allant du train de type métro à un système de tramway de moyenne capacité. Le choix du système de transport basé sur le transport ferroviaire peut affecter les performances des transports urbains et l'impact économique après sa mise en œuvre. Cela devient une question importante du point de vue de la demande de transport et les conditions économiques et financières pour l'introduction du système.
- En général, les éléments suivants sont des questions évoquées pour développer les transports en commun par voie ferroviaire, sur la scène du transport urbain proprement dit.
 - Prévision de la demande de transport (future condition socio-économique, le choix modal des personnes)
 - Tracé de la Route (emplacement du corridor de service, emplacement des emprises de voie)
 - Emplacement des stations (exploitation ferroviaire, coordination avec le système routier, exigences spatiales et d'occupation du sol, etc.)
 - Emplacement des points de transfert modal (avec les rabattements et le transport inter-régional)
 - Sélection du système de transport (capacité du transport, caractéristiques des services de transport)
 - Examen économique et financière

3.5.5.3 L'Intégration des Transports en Commun

L'intégration des transports publics devrait être envisagée selon les deux aspects suivants.

(1) Intégration du Transport par Train et par Bus

Même si le système ferroviaire existant est amélioré et le système de transport collectif par voie de fer prévu est développé, le réseau de transport ferroviaire ne sera pas suffisant pour couvrir toute la demande de transport à Abidjan. Par conséquent, on s'attend à ce que le transport par autobus vienne en supplément, compléter le système de transport ferroviaire, en particulier dans les zones situées au-delà des distances à pied, des stations de chemin de fer. Dans ce cas, une réorganisation de la structure de la ligne de bus sera nécessaire pour fournir des services d'autobus de rabattement pour assurer la commodité aux potentiels usagers de chemins de fer.

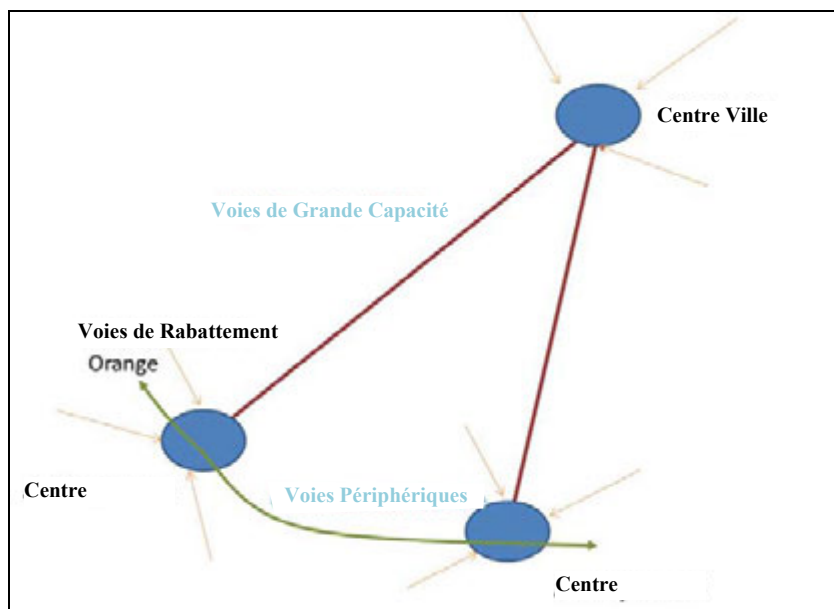
En outre, l'introduction d'un système commun de tarification serait commode pour les passagers des transports collectifs, car ils peuvent utiliser un seul billet pour plusieurs modes. Cela permettrait également les transferts libres, ou au moins à coût réduits, les transferts entre les différents modes de transport en commun. En outre, ce serait une incitation de plus, pour les utilisateurs actuels de véhicules particuliers, à opter pour les transports en commun.

(2) Intégration du Transport en Commun et de l'Occupation du Sol

Pour une intégration efficace de l'occupation du sol et du transport, il est nécessaire que les routes principales ou les voies de transport en commun de grande capacité, mettent l'accent sur les principaux centres d'activité à Abidjan. A ces points d'intégration et de transfert, un système de billetterie commun qui est utilisable à la fois sur les routes de rabattement et le système de transport en commun, serait utile.

De ce fait, ce serait susceptible de créer une voie radiale des couloirs de transport en commun de grande capacité. En plus de cela, il est probable qu'il y ait un besoin de futures routes périphériques qui relient les centres de développement ou pôles entre eux. La nécessité et le temps de la mise en œuvre de ces routes, devront être fondés sur l'analyse de la demande future.

La Figure 3.7 illustre un possible plan de connectivité. L'itinéraire de grande capacité relie les centres d'activités des banlieues au centre de la ville et ces centres d'activités sont reliés aux zones de desserte environnantes ; alors que les centres d'activités des banlieues sont liés à des itinéraires périphériques. Les seules itinéraires non indiqués dans la figure sont les itinéraires périphériques. En fait, entre chaque centre d'activité bleu, il y aurait aussi bien des centres d'activités mineures.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.7 Connectivité des Centre Principaux d'Activités

3.5.5.4 Le Transport Lagunaire

À l'heure actuelle, il y a une sous-utilisation de l'étendue d'eau à Abidjan comme moyen de transports en commun. En effet, moins de 5% des déplacements de passagers de transports collectifs, assurés quotidiennement par la SOTRA, sont effectués le long des cours d'eau d'Abidjan.

Avec une intégration complète des transports en commun, les services locaux dans les communes à l'ouest du Plateau pourraient desservir sur les cours d'eau et se rapporter à un moyen de transport par voie d'eau, rapide et efficace. Les bords de l'eau seraient soumis à une amélioration et un renouvellement important. Ces terminus sur l'eau auront ont alors le potentiel pour le renouvellement urbain et le développement axé sur le transport. L'attractivité probable d'un tel développement doit être approfondie. De telles plates-formes basées sur l'eau pourraient s'avérer être une très grande réussite à Abidjan.

La clé de l'amélioration et l'expansion du transport existant par voie d'eau est la demande future.

3.5.6 Création d'infrastructures sociales

La répartition, l'ensemble des infrastructures communautaires et leurs besoins en terrains sont prévus en référence aux normes de Planification produites par le BNETD⁹. Ces normes de provision ont été publiées en 1998 et ont été mises à jour récemment seulement en termes des provisions de santé par les Ministère de la Santé et Ministère de la Jeunesse, des Sports et Loisirs. L'Annexe F du présent rapport énonce les récentes normes de planification utilisées pour les installations communautaires tel que fournies à la Mission d'Etude de la JICA.

Globalement, le niveau de provision des équipements n'a pas suivi le rythme de la croissance de la population. Ce point est clairement démontré par les travaux en cours à travers la ville pour réhabiliter les écoles en vue de l'augmentation du nombre d'élèves. Un autre point important à considérer est l'insuffisance de terres inexploitées dans les communes densément aménagées d'Abidjan. Cela soulève deux points essentiels pour la provision future des installations:

- 1) La plupart des normes de provision des installations s'inscrivent dans l'extension des terrains, d'autant plus qu'elles ont été établies à une époque où la population était moins dense et les terre vraiment disponibles. La provision de nouvelles installations dans ces normes n'est pas possible aujourd'hui dans les communes du centre-ville à moins qu'il y ait une importante rénovation urbaine. L'alternative serait de construire les installations dans les banlieues où il existe encore des terres de grandes superficies. Toutefois, une telle solution éloignerait les installations de la demande de la communauté locale.
- 2) Les valeurs des terrains seront davantage élevées dans les quartiers les plus anciens de la ville et l'utilisation la plus économique sera orientée vers un aménagement à usage mixte, soit entièrement financé par le secteur privé ou en partenariat avec le secteur public. Dans de tels cas, les exigences spatiales pour les nouvelles installations communautaires devront être révisées pour assurer une utilisation efficace des terres limitées et permettre des aménagements à multi-usage.

La meilleure pratique actuelle pour la provision des installations communautaires tient compte de l'emplacement par rapport aux voies de transport et les pôles multimodaux, ainsi que la co-localisation

⁹ Guide des Equipments Communaux, November 1998, BNETD.

des installations. Il s'avère important que les normes actuelles des installations communautaires soient examinées en ayant les points ci-dessus à l'esprit. Cela serait une étude séparée autre que celle que couvre le SDUGA.

3.5.7 La Qualité de l'Environnement Urbain

Abidjan présente l'un des potentiels naturels les plus spectaculaires des milieux riverains de n'importe quelle grande ville: comparable à Sydney, Istanbul et San Francisco. C'est aussi une ville avec des reliefs spectaculaires, des vallées, des plateaux, des îles et une façade océanique qui offre une variété de paysages vastes et panoramiques. La ville, unique en son genre dispose de la plus grande forêt naturelle de n'importe quelle grande ville dans le monde. La vie de la rue de la ville est dynamique avec un kaléidoscope de couleurs, des mouvements, des activités et bruyant. Pourtant l'apparence dominante et l'esthétique des zones urbaines n'est pas reluisante et celle-ci est dominée par les véhicules. La qualité visuelle est un mélange de béton et d'espaces ouverts négligés avec très peu de végétation pour embellir les façades des bâtiments urbains, des murs, des routes, des viaducs et des bidonvilles. Les passerelles sont un mélange de trottoirs pavés et chemins de terre mal entretenus.

L'un des enjeux majeurs est le fait qu'Abidjan est une ville tropicale sans arbres. Il y a un manque de financement pour mener à bien des programmes de plantation d'arbres d'ombrage de rue et le bois a longtemps été et, dans certains cas est toujours le seul combustible abordable pour de nombreux résidents. En plus de ce qui précède l'on note une quasi inexistence des parcs publics. Certains ont été occupés par des constructions, et ceux qui restent sont mal entretenus et peu d'entre eux occupent ce qu'on pourrait appeler une présence citoyenne dans le tissu urbain ou riverain. Dans les quartiers les plus aisés comme Cocody, la qualité du paysage de rue est de la plus haute qualité. Malheureusement, ce cas n'est pas reproduit dans les autres quartiers de la ville. La ville présente donc un faible taux quant à sa qualité de l'environnement.

La solution à ce constat va au-delà du fait de seulement planter davantage d'arbres, même si cela est essentiel pour fournir des atouts naturels à l'apparence des espaces bâtis, ainsi que l'établissement d'une échelle humaine, d'ombre, de couleur, de parfum et de biodiversité. Ce qu'il faut c'est plutôt une solution complète de conception urbaine à la ville. Un «sens du lieu» pour les riverains et un «sentiment d'appartenance» à une ville qui présente une harmonie avec la nature dans sa structure. Il y a donc un besoin d'une structure urbaine qui:

- Intègre les aspects naturels inhérents à la Côte d'Ivoire avec sa grande ville, comme des «connections vertes et bleues» reliant les communes.
- Fournit des monuments culturels d'intérêt civique pour les communautés locales.
- présente une architecture de qualité pour mettre en valeur le dynamisme économique et les aspirations internationales de la ville.
- Favorise des rues piétonnes bien conçues avec une facilité de circulation pour tous et qui lient les espaces urbains tout en permettant l'existence de marchés en plein air, des espaces de restauration en plein air, des activités culturelles et artistiques en milieu urbain.
- Assure une ventilation naturelle et un éclairage dans les emplacements des bâtiments.

3.6 Conclusion et Recommandations

3.6.1 Le Schéma Directeur de 2000

En termes de croissance spatiale globale et objectifs d'Aménagement, le Schéma Directeur de 2000 reflète bon nombre des propositions énoncées par le précédent Schéma Directeur d'Urbanisme d'Abidjan de 1985 qui a été par la suite révisé pour inclure les occupations périphériques de Anyama, Bingerville, Grand Bassam et Songon, et les objectifs désormais orientés vers une croissance durable de la ville. Il y a une continuité certaine dans la planification stratégique de la ville d'Abidjan. Par exemple la proposition de la Voie Triomphale, qui traversera la commune du Plateau et qui est comme un projet majeur de rénovation urbaine, a été formulé dans les années 1960. On peut donc supposer que le Gouvernement est cohérent dans son engagement à réaliser les objectifs et les projets majeurs énoncés dans le Schéma Directeur de 2000 pour le développement futur du Grand Abidjan.

Cela apparaît clairement en ce que le Schéma Directeur de 2000, pendant la dernière décennie, a orienté la planification stratégique du transport et des infrastructures publiques, l'expansion des zones résidentielles dans les zones périphériques, et la construction du nouveau port à la fois par la réservation des terrains et là où le cas l'exigeait, la mise en œuvre de projets clés.

3.6.2 La mise en œuvre

La réalisation même partielle du Schéma Directeur de 2000 a été fortement perturbée par des facteurs économiques, politiques et sociaux aussi bien en Côte d'Ivoire que dans toute l'Afrique occidentale. Cela a entraîné le retard ou la non-réalisation de projets qui ont été identifiés pour leur mise en œuvre à court et moyen terme. La construction de logements sociaux et l'investissement dans les infrastructures sociales devraient suivre le rythme de la croissance démographique, et la formulation de plans d'urbanisme de détail devrait guider le contrôle des aménagements. Par conséquent, une occupation illégale des terres s'est produite pour répondre à la demande de logements. Il y a donc une nécessité de réhabiliter les installations communautaires existantes de même que les infrastructures routières, de transport en commun, l'assainissement. Les infrastructures de drainage et de gestion des déchets doivent être améliorées d'urgence.

3.6.3 Etape suivante

Les principales propositions stratégiques du Schéma Directeur de 2000 sont toujours d'actualité et devront être prises en compte dans la future planification de la ville. L'un des aspects majeurs du Schéma Directeur de 2000 a été l'expansion de la zone urbaine en fournissant des terrains viabilisés aux communes périphériques. Dans une certaine mesure le Schéma Directeur de 2000 a cherché à équilibrer cette extension de la zone urbanisée avec la densification des 10 centres urbains communaux qui forment le cœur de la ville. Seulement un faible succès a été enregistré dans ce dernier cas ; et ce bien que la densification par le lotissement des parcelles privées dans toutes les 10 communes a montré qu'il existait une demande en logements. Ces deux dynamiques de croissance spatiales nécessitent une forte orientation politique pour assurer une utilisation efficace des infrastructures et limiter l'étalement urbain.

Les stratégies sous-jacentes pour le développement futur d'Abidjan, comme mentionnées plus haut, proviennent des meilleurs concepts des pratiques de planification des années 1980 et 1990. Le futur Schéma Directeur nécessitera de prendre en compte ces pratiques auxquelles l'on ajoutera les concepts de planification actuels en phase avec les questions de développement durable, tels que: l'engagement de la Côte d'Ivoire de dynamiser l'EIES et l'approbation du EES pour de nouveaux aménagements, une

ville compacte et un Développement axé sur le Transport en Commun (TOD) , pôles d'emplois , le Plan national du Gouvernement 2010 -2015 , l'engagement du gouvernement à réduire la pauvreté , les politiques des Ministères pour le développement et la croissance future , et les normes de planification modernes qui reflètent la densité et les contraintes de la valeur des terres quant à la disponibilité des terres pour la construction d' installations communautaires.

Un obstacle majeur est la difficulté à mettre en œuvre les propositions du Schéma Directeur. Une absence notable dans le Schéma Directeur de 2000 demeure les politiques d'occupation du sol pour guider les actions souhaitées. Il est également nécessaire de définir clairement les organisations et les acteurs responsables de la mise en œuvre des politiques et le rôle des communes dans le contrôle de l'Aménagement pour s'assurer que les projets sont réalisés à temps et de manière coordonnée.

4.0 Développement Durable

4.1 Stratégie pour le Développement Durable

L'engagement de la Côte d'Ivoire au futur développement durable est énoncée dans la «Stratégie Nationale pour le Développement Durable et son Plan d'Action 2012 -2016" par le MINESUDD, 2011. Le document est une ébauche de document d'orientation, préparée par le Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable. Ce document est actuellement en cours de révision par le Bureau du Président. Comme première étape vers le développement durable, la recommandation du document pour l'exigence d'une Stratégie d'Évaluation Environnementale (SEE) pour le nouveau développement a été décrétée en tant que loi.

La vision de développement durable exposée dans l'ébauche de document d'orientation est la suivante :

« Promouvoir la paix, la cohésion sociale, le développement économique et social ; et la gestion durable des ressources naturelles pour les populations présentes et futures »

Les principaux éléments stratégiques de la durabilité sont :

1. Promotion de la production et de la consommation durable
2. Paix, Sécurité de personnes et des biens et la promotion de la bonne gouvernance
3. Promotion du patrimoine culturel et de la diversité
4. Gestion durable des ressources naturelles, de la biodiversité et le renforcement de la lutte contre le changement climatique
5. Maitrise de la dynamique démographique et du développement des secteurs sociaux
6. Renforcer la coopération et l'intégration
7. Promotion de l'éducation, de l'information et de la communication

Le défi d'Abidjan est que la ville a besoin d'accélérer la croissance économique en vue de satisfaire à la fois l'objectif national, qui est de devenir une économie émergente et les attentes grandissantes d'une population croissante, dont environ un quart vit dans des quartiers précaires. Cet impératif pour la relance économique doit être équilibrée par le fait que la croissance de la population a entraîné une expansion de l'urbanisation, particulièrement visible à travers la perte de terres agricoles à la périphérie de l'agglomération urbaine actuelle et à travers la menace pour les zones de captage d'eau qui alimentent la lagune Adjin et la lagune Potou, où l'eau potable est stockée.

L'impact apparent, en termes de dégradation de l'environnement, dans la région du Grand Abidjan peut se résumer ainsi:

- Une forte dégradation des sols,
- l'érosion des sols et des pentes, le long des vallées fluviales,
- la pollution des rivières, des lagunes et des ressources en eaux souterraines,
- la déforestation à grande échelle,
- la perte de la diversité biologique en raison de l'urbanisation,
- l'insuffisance des équipements pour l'évacuation des eaux usées et l'élimination des déchets solides dans les zones urbaines,
- les embouteillages dans toutes les zones urbaines, ainsi que le bruit associé, la mauvaise qualité de l'air et les externalités négatives relatives à la sécurité, et
- les mauvaises conditions de vie dans les habitations informelles.

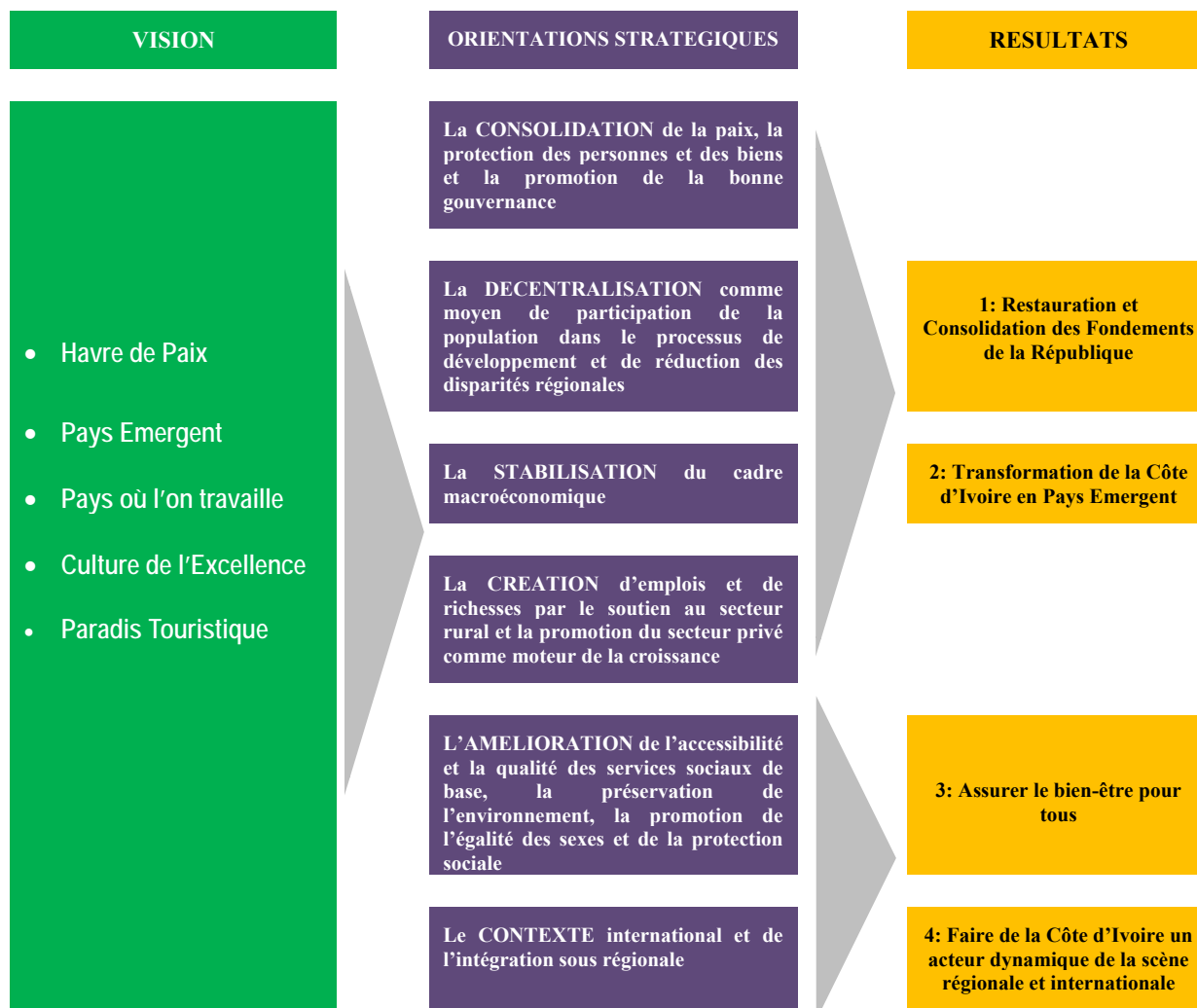
4.2 Contexte de la Planification

4.2.1 Vision Nationale - Stratégie pour la Relance du Développement et la Réduction de la Pauvreté 2012-2015

Le « **Plan National de Développement** » (PND 2012-2015) a établi **une vision de développement** pour la croissance durable future, de la nation. Cette vision est basée sur le scénario de « **RENAISSANCE** », qui comprend 5 objectifs principaux pour la Côte d'Ivoire. Pour réaliser cette vision à long terme, 6 Orientations Stratégiques sont regroupées pour atteindre 4 résultats principaux, voir Figure 4.1.

La vision et les résultats ci-dessus couvrent un large éventail de préoccupations quant au développement futur du pays et à la réduction de la pauvreté. Le thème sous-jacent aux propositions du PND est celui d'une économie émergente fondée sur une croissance durable. Du point de vue de la présente Étude, qui consiste à fournir un Plan Cadre et des Politiques d'Utilisation des Sols pour le Grand Abidjan, les objectifs majeurs suivants, soutenant les résultats du PND sont importants :

- Assurer une gouvernance institutionnelle moderne, équitable et globale, visant à (i) approfondir la décentralisation et la participation citoyenne, et à (ii) établir un développement équilibré du territoire national.
- Assurer la redistribution équitable des ressources nationales
- Créer des emplois et des richesses par le soutien du secteur rural et la promotion du secteur privé en tant que moteur de croissance, afin de renforcer le secteur de la production pour, notamment, diversifier l'économie et améliorer la transformation locale des produits agricoles et des minéraux.
- Intensifier la promotion de la compétitivité globale de l'économie, par : (i) la modernisation des infrastructures, (ii) le développement du capital humain, du savoir-faire et de l'innovation, (iii) l'établissement d'un milieu international d'affaires, (iv) la promotion active des exportations, et (v) l'amélioration du financement de l'économie.
- Amélioration de l'accessibilité et de la qualité des services essentiels, protection de l'environnement, promotion de l'égalité des genres et protection sociale.



Source: Stratégie de Relance du Développement et de Réduction de la Pauvreté (2012-2015)

Figure 4.1 Vision pour la Côte d'Ivoire

4.2.2 Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

Le Schéma Directeur 2000 est le document légal de planification juridique pour guider le futur développement territorial de la région métropolitaine d'Abidjan. L'étendue du schéma directeur comprend la ville d'Abidjan ainsi que son arrière-pays périurbain et rural. La principale priorité du schéma directeur a été orientée vers l'identification des zones de l'environnement naturel pour leur protection et les zones d'expansion urbaine. Le schéma directeur identifie également des projets d'infrastructure et de développement qui seront réalisés à court, moyen et long terme ; au cours d'une période de 20 ans, avant qu'un nouveau schéma directeur soit légalement requis.

4.2.3 Plans d'Urbanisme de Détail

Le but des plans légaux d'urbanisme de détail (PUD) est de fournir des informations de planification supplémentaires et plus détaillées à des zones spécifiques et des développements proposés dans le

Schéma Directeur. Ces documents fonctionneraient alors comme un document d'orientation et de contrôle du développement pour le Gouvernement et le secteur privé. Depuis 2000 aucun PUD pour le Grand Abidjan n'a été publié en tant que document juridique. Quelques cartes ont été élaborées et soumis pour approbation. Il est désormais probable que ces plans soient révisés à la lumière du Schéma Directeur actualisé. En attendant le futur Schéma Directeur, le PUD rédigé pour Port-Bouët est utilisé comme document d'orientation pour les demandes actuelles d'aménagement.

4.2.4 Plan Stratégique d'Abidjan 2007

Le plan Stratégique d'Abidjan a été publié en 2007 par le District d'Abidjan sous l'autorité du Ministère d'Etat, Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité. La stratégie a été orientée vers la définition des bases de la gestion future des sols et l'amélioration des conditions de vie des citoyens dans le District Autonome d'Abidjan (DAA). Ce n'était pas un plan d'aménagement spatial identifiant les changements dans le développement futur dans le Schéma Directeur de 2000. Les principales stratégies énuméraient un certain nombre de questions devant être abordées. Il s'agissaient notamment : de l'actualisation du Schéma Directeur 2000, de l'élaboration des Plans d'Urbanisme de détail (PUD) pour les trois communes qui avaient été intégrées dans le DAA, de la régularisation des cadres fonciers et institutionnels, de la réservation et la protection des terrains affectés au logement et aux équipements publics, de la création d'espaces ouverts, de l'installation de monuments civiques, d'assurer une utilisation optimale des lotissements et la création de logements sociaux .

Un certain nombre de projets d'investissement ont été identifiés et certains sont en phase de réalisation au sein du DAA.

4.3 Résumé des Composantes Principales du Schéma d'Urbanisme 2000

4.3.1 Principales Conclusions

La méthodologie, les résultats et les recommandations de l'évaluation de l'actuel Schéma Directeur de 2000 sont énoncés dans Section 3 du Chapitre 3 de ce Rapport. Les principales conclusions de l'évaluation, en termes de réalisation du Schéma Directeur de 2000, ont montré que les objectifs du Schéma Directeur n'ont pas été atteints :

- Les projets de logements stratégiques, d'emploi, de services publics en réseau et de transport urbains retardés.
- La répartition inégale des projets achevés.
- Le réseau routier principal et les réserves foncières publiques occupées illégalement.
- Les zones d'expansion urbaine partiellement aménagées.
- Les structures de mise en œuvre inadéquates installées.
- Le manque de Financement.

4.3.2 Principaux projets à poursuivre dans le Schéma Directeur de 2030

Une description détaillée des principaux projets du Schéma Directeur de 2000 à être inclus dans l'élaboration du Schéma Directeur de 2030 est présentée dans la Section 3.4 du Chapitre 3 de ce Rapport. Ce qui suit est un bref résumé de ces projets.

- La structure spatiale ; les futurs projets de développement sont organisés en 6 unités urbaines comprenant des communes contiguës. Des unités urbaines supplémentaires seront identifiées pour intégrer toutes les communes à l'intérieur du Grand Abidjan.
- Les zones d'expansion urbaine : celles-ci n'ont été que partiellement développées depuis que le Schéma Directeur de 2000 a été établi. Elles seront maintenues pour définir la limite de la zone urbaine d'Abidjan. Dans certains cas, des zones d'expansion supplémentaires seront définies pour tenir compte de la nouvelle croissance découlant de récents projets stratégiques de la route.
- La densification urbaine : le développement intensif envisagé a été quelque peu sporadique. Cette proposition sera poursuivie et associée à la densification des centres civiques et des zones TOD.
- La rénovation urbaine : la restructuration des quartiers les plus anciens de la ville n'a pas eu lieu, entraînant une détérioration du tissu/paysage urbain. Le renouvellement urbain sera un élément essentiel dans le futur schéma directeur.
- La conservation : la perte des terres naturelles non aménagées - forêts et zones de captage d'eau - a continué et avec des questions telles que la perte de la biodiversité, la qualité de l'environnement, la santé et la sécurité générale, il est impératif que la protection des ressources naturelles du Grand Abidjan soient ramenés au premier plan de la future stratégie de développement durable.
- Les logements publics : la fourniture de logements publics pour le secteur des personnes à faible revenu a chuté bien en dessous de la demande ; par exemple plus de 32% de la population du DAA occupent des habitations informelles¹⁰. Il est donc urgent de fournir des habitations à loyer modéré.
- Les logements privés ; le secteur privé sert principalement les secteurs des personnes à revenus moyens et élevés en offrant des logements économiques et des propriétés plus haut de gamme. En raison d'un certain nombre de facteurs qui ont entravé le développement, la densification spontanée des propriétés urbaines existantes de la région, ont eu à prendre le pas sur la demande ; mettant une pression énorme sur les capacités des infrastructures. Les nouveaux logements du secteur privé devront être concentrés dans les zones d'expansion et à travers le redécoupage et les logements à étage.
- Les installations illégales ; depuis le Schéma Directeur de 2000, les terrains occupés, les densités et la population de ces régions a augmenté. La délocalisation sera nécessaire dans certains endroits pour exécuter des projets stratégiques de la route et assurer la santé et la sécurité de la zone urbaine.
- Le transport ; le réseau routier stratégique et des systèmes de transport public ne sont pas terminés et, de ce fait, constitueront la base de la future stratégie de transport.

¹⁰ Le calendrier de diagnostic et d'amélioration de règlement des habitations informelles des 13 communes du District Autonome d'Abidjan; Octobre et Novembre 2013; Arc Engineering / Synergie Expertise; Union des Villes et Communes de la Côte d'Ivoire (UVICOCI) du Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité

- Les services publics ; ceux-ci n'ont pas suivi le rythme de la croissance et la répartition de la population. Les normes de planification existantes datent, dans certains cas, de 20 ans et doivent être actualisées.
- L'industrie ; une seule des zones industrielles proposées a été construite les autres seront incluses dans la planification future.
- Les infrastructures ; les grands équipements publics ont été retardés ; si le fournisseur concerné a des plans d'urbanisme pour la future provision, ceux-ci seront intégrés dans le Schéma Directeur de 2030.
- L'agriculture ; bien que les plantations aient été identifiées dans le Schéma Directeur de 2000, les zones urbaines aménagées actuellement n'occupent que 18% de la superficie totale du Grand Abidjan. Des propositions pour le développement agricole seront nécessaires dans la planification future du Grand Abidjan, à la fois pour protéger la zone de l'étalement urbain et pour augmenter la productivité agricole en vue d'assurer la sécurité alimentaire.

4.4 Défis Actuels de la Planification

La Section 3.5 du Chapitre 3 de ce Rapport présente les Questions Clés et les défis à relever, dans la réalisation d'une stratégie urbaine durable pour le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030 ; questions et défis qui ont surgi en raison de l'incapacité de mettre en œuvre le Schéma Directeur de 2000, au cours de la dernière décennie. Dans un bref résumé, les défis de planification urbaine sont énoncés ci-dessous pour plus de commodité. Les problèmes de transport sont présentés ailleurs dans ce Rapport.

4.4.1 Densification spontanée

- Les propriétés existantes dans les zones urbaines les plus anciennes sont loties pour fournir des logements à louer ; cela en raison de l'offre d'hébergement qui se retrouve en-dessous de la demande de la population accrue et du coût des nouveaux logements, qui sont au-delà des niveaux de revenus d'un important pourcentage de la population. De plus, les propriétés situées le long des routes principales, entreprennent de construire des étages supplémentaires et d'inclure un usage commercial au rez-de-chaussée. Le développement de la ville compacte favorise la densification des zones urbaines existantes ; cependant, cela doit être fait en tenant compte de la capacité de l'infrastructure existante. La densification nécessitera également des équipements publics supplémentaires pour la population accrue.
- Les habitations informelles abritent environ 32% de la population¹¹ du DAA, et dans certaines communes représentent plus de 50% de la population totale à savoir Adjamé 72%, Attécoubé 65%, Port Bouët 85%, Anyama 51%. Dans dix communes du DAA, la densité brute est élevée avec les habitations individuelles à Songon et au Plateau atteignant plus de 900 personnes par hectare. Outre les questions sociales, de sécurité et de santé que ces habitations engendrent, un pourcentage élevé est situé le long des versants. Ces zones sont sujettes aux glissements de terrain et aux inondations. Les autres principaux endroits où l'on retrouve des habitations sont le long des grandes voies de circulation et à proximité des zones d'emploi. Selon l'Enquête sur les ménages (HIS), menée par la Mission d'Etude de la JICA, le secteur informel contribue

¹¹ Ibid.

considérablement à l'emploi dans divers secteurs d'activités. La relocalisation et la réinstallation dans des zones qui offrent des opportunités d'emploi, doit être une préoccupation majeure avant d'entreprendre le réaménagement de ces zones pour la construction de routes stratégiques ou l'amélioration du cadre de vie. Le système actuel consistant à fournir une compensation financière à ceux qui occupent illégalement des terrains, peut entraîner le transfert du problème ailleurs.

4.4.2 Expansion Urbaine

- Les nouveaux projets d'aménagement dans les zones périphériques de la ville d'Abidjan, identifiées pour l'expansion urbaine dans le cadre du Schéma Directeur de 2000, ont été en partie entravés en raison du retard dans la fourniture des infrastructures générales de ces zones. L'aménagement actuel dans ces endroits est sporadique et, dans certains cas, seulement partiellement réalisé et mis en attente ou abandonné, probablement en raison de problèmes de financement personnel. Il y a un besoin urgent d'infrastructures routières et d'utilité publique pour rétablir la confiance des aménageurs afin de concentrer les nouveaux projets d'aménagement sur ces zones d'expansion identifiées, qui devraient être capables d'accueillir suffisamment la demande future de logements à l'horizon 2030.
- La pression exercée par la croissance urbaine est visible le long des principales artères radiales d'Abidjan. Le lotissement actuel au-delà des zones d'expansion du Schéma Directeur de 2000 est guidé à la fois par les attentes des aménageurs concernant les nouveaux projets de routes et de ponts, qui ouvriront l'accès aux zones rurales et par la demande en logements venant de tous les niveaux de revenu de la population croissante. Dans les deux cas, la spéculation foncière est manifeste ; une affaire récente enregistrée dans la presse d'Abidjan, est l'offre illégale de terrain à vendre du côté est de Bingerville. En substance, il s'agit d'une question de contrôle de l'aménagement ; l'identification de nouvelles zones urbaines dans le cadre du Schéma Directeur de 2030 et approbation des plans par le Gouvernement pour l'aménagement, doivent être coordonnées avec la mise en place réaliste de routes stratégiques et d'infrastructures d'utilité publique.

4.4.3 Logement

- Pour apprécier l'ampleur potentielle de la demande future en logements permanents durant la période du Schéma Directeur, les chiffres approximatifs suivants présentent un total global dans le Grand Abidjan :
 1. La croissance démographique projetée à l'horizon 2030¹² – une augmentation de 2 666 722 personnes, ce qui correspondrait à environ 670 000 ménages, avec une taille moyenne des ménages à 4 personnes (HIS). Selon les chiffres de l'INS issus du recensement de 1998, les ménages avec une taille moyenne de 6 personnes s'élèveraient à plus de 440 000 unités.
 2. Le déguerpissement et la relocalisation de toutes les habitations actuelles informelles, légales et illégales ; une population totale de 1 555 563¹³, avec un taux moyen de 8 personnes par habitation¹⁴, soit environ 190 000 unités.

¹² Mission d'Etude de la JICA

¹³ Ibid. Calendrier de diagnostic et d'amélioration des habitations informelles de 13 communes du District Autonome d'Abidjan

3. Les Résidents, louant actuellement des terrains, qui peuvent devenir propriétaires. Total inconnu ; Toutefois, il est probable que ces logements resteront et devront rester sur le marché de la location.

Le secteur public et le secteur privé devront tous les deux répondre à cette demande et l'expérience passée a démontré que un tel programme de construction massive de logements ne sera pas en mesure de satisfaire la demande. La réalisation de ces logements supplémentaires de type habitation de faible hauteur, occupera énormément d'espace et nécessitera de grandes infrastructures routières et des équipements en réseau qui sont coûteux. Il sera de ce fait nécessaire d'augmenter les hauteurs et les densités des bâtiments, pour l'aménagement résidentiel dans les nouvelles zones urbaines et celles sujettes au renouvellement ; ce qui ne manquera pas de changer de manière permanente l'identité visuelle de la ville.

4.4.4 Fourniture d'équipements communautaires

- La répartition équitable des équipements collectifs est un élément fondamental de la croissance intelligente. La fourniture d'installations n'a pas été en mesure de faire face à la demande opportuniste en espace du secteur informel et en termes de densification des zones existantes et de nouvelles zones d'aménagement, l'accent a été mis sur la rénovation et l'agrandissement des installations existantes. De manière générale, la mise à disposition des équipements collectifs connaît un déficit. Les normes en vigueur pour la programmation des équipements publics favorisent l'occupation de l'espace et sont donc adaptées pour les zones de plus faible densité. Dans les zones urbaines existantes, où les densités ont déjà atteint un niveau élevé (plus de 220 personnes par hectare) les normes pour la mise à disposition d'équipements communautaires devraient être revues pour tenir compte de l'augmentation de la valeur du foncier et de la quantité limitée de terres disponibles.
- L'espace public ouvert pour les loisirs et l'usage public est déficient en termes de superficie, d'étendu pour le sport, d'emplacement, de gamme de services pour les besoins des différents groupes d'âge, et de vue panoramique d'Abidjan. L'amélioration de zones aménagées existantes avec un espace public ouvert fonctionnelle à distance de marche des zones d'habitations, est limitée en termes de propriété foncière et de concurrence avec les besoins d'autres d'installations pour les terrains urbains de grande valeur. Toutefois, des petites parcelles d'espaces verts peuvent servir un voisinage local ; la ville nécessitera un réseau plus général d'espaces verts pour améliorer la qualité d'ensemble de l'environnement urbain. Un tel système devrait également favoriser un réseau pour les piétons et vélos et relier les zones résidentielles avec des centres commerciaux et les bords de la lagune Ebrié et de l'Océan Atlantique.

4.4.5 Infrastructures Stratégiques

- Des voies pour le transport à haut niveau de service pour les grands axes routiers, ont été identifiées dans le cadre du Schéma Directeur de 2000 et les emprises de voies sont des couloirs légalement réservés pour leur mise en œuvre. Le retard dans le développement de ces axes stratégiques routiers et ferroviaires a abouti à la construction d'habitations à la fois légales et illégales. Dans le cas des grandes villas individuelles ou des opérations immobilières plus vastes, qui sont des propriétés légalement acquises, les alternatives à explorer sont le déguerpissement

¹⁴ Enquête sur l'économie des ménages urbains des Quartiers précaires d'Abidjan, Côte d'Ivoire, Février 2012; Commission Européenne, Aide Humanitaire

et la mise à disposition de terrains et de fonds en compensation pour que le propriétaire puisse se réinstaller ailleurs, ou carrément de chercher un autre tracé pour la route. Dans le cas de la Route Y4, la future ceinture périphérique pour Abidjan, la dernière option est recommandée vu que, l'aménagement extensif à Cocody Angré 8ème Tranche et Marcory Sogéfia " Sans Fil " ont complètement empiété sur l'emprise de la voie. L'emprise de voie de la route « Le Parkway », qui sera reliée au nouveau pont d'Attecoubé au Plateau, est actuellement occupée par les habitations informelles avec une population de plus de 24 00015 habitants. Le déguerpissement de ces personnes ne nécessite pas une EES car ils sont illégalement installés sur le domaine public. Cependant, les questions sociales, économiques et de sécurité découlant du déguerpissement, de la relocalisation et d'un possible relogement social, doivent être considérées sinon les problèmes d'habitation informelle risquent être transférés sur un autre terrain.

- Bien que la planification des systèmes de services publics en réseaux ne fasse pas partie de cette étude, les Schémas Directeurs récents de l'électricité et de la gestion des déchets solides seront intégrés dans le Schéma Directeur de 2030. D'autres services publics tels que le drainage de l'eau de pluie, l'approvisionnement en eau et le système de traitement des eaux usées, sont actuellement insuffisants ou subissent la pression venant du niveau actuel d'urbanisation et ont donc besoin d'être grandement réhabilités pour satisfaire la demande future. La mise en œuvre des propositions de croissance spatiales du Schéma Directeur de 2030 doit être coordonnée avec la fourniture en temps opportun des services publics.

4.4.6 Emploi

- L'élargissement de l'éventail des possibilités d'emploi sera un facteur clé dans la réalisation de l'objectif du Gouvernement de devenir une «économie émergente». L'enquête sur les ménages (HIS) de la Mission d'Etude de la JICA indique qu'à l'heure actuelle (2013) ; 8,18% de la population active est dans le secteur primaire, 32,05% dans le secteur secondaire et 59,77 % sont dans le secteur tertiaire. Pour que l'économie progresse dans la chaîne de valeur, il faut favoriser le développement de l'industrie et du secteur des services. L'emplacement de ces installations doit être desservi par les transports publics adéquats et devrait avoir un bassin résidentiel local important. De concert, la base de compétences de la main d'œuvre doit également être renforcée à travers une formation adéquate.

4.4.7 Capacité des sols pour l'aménagement

- Les zones principales du Grand Abidjan ont un nombre important de terrains, qui ne sont pas adaptés pour l'aménagement. Ces terrains sensibles, en cas de troubles, sont soumis à : l'érosion, les glissements de terrain, les inondations et la pollution. De plus, les forêts naturelles et les zones humides, qui regroupent une large biodiversité et des zones agricoles productives, vecteurs économiques des collectivités rurales, sont sous la pression de l'urbanisation. Ces zones sensibles sont importantes pour la santé, la sécurité et le bien-être économique de la population de la ville. En outre, elles offrent une qualité esthétique naturelle pour les zones urbaines, ainsi que des aires de loisirs, qui sont largement défaillantes à travers toute la ville.

¹⁵ Ibid.

4.4.8 Mise en œuvre des propositions du Plan d'Urbanisme

- de loin, le plus grand défi a été la difficulté dans la mise en œuvre des dernières propositions du Schéma Directeur dans le délai imparti pour la période de planification. Cela résulte d'un certain nombre de problèmes structurels, mise à part la période de crise socio-militaire, il s'agit d'une combinaison de :
 1. Le fait que les environs du Grand Abidjan sont beaucoup plus vastes et comprennent une population beaucoup plus grande qu'au moment où la loi sur l'aménagement a été élaborée. Cela a mis un fardeau supplémentaire sur les finances et les effectifs disponibles pour l'élaboration du Schéma Directeur et des Plans d'Urbanisme de détail associés, ainsi qu'augmenter le nombre des parties prenantes nécessaires pour participer au processus de consultation. Cette situation est susceptible d'être encore aggravée par l'augmentation spectaculaire du nombre d'entités habilitées à élaborer, de manière légale, des plans d'urbanisme dans le cadre de la loi sur la décentralisation
 2. L'accent mis sur le Schéma Directeur pour identifier et évaluer le coût des projets individuels. Bon nombre de projets importants, qui peuvent agir comme des pompes d'amorçage pour la croissance économique et stimuler le développement du secteur privé, notamment des infrastructures routières, d'utilités publiques et sociales, sont de la responsabilité des ministères et organismes gouvernementaux qui ne sont pas chargés de l'élaboration du Schéma Directeur. Les retards, à un moment donné, dans le calendrier et dans la mise à disposition du financement à un organisme chargé de l'ouvrage, peuvent entraîner de graves conséquences pour les projets en aval d'autres organismes.
 3. Il n'y a pas eu d'orientation stratégique intégrée pour s'assurer que toutes les parties prenantes par secteur sont entièrement coordonnées dans leur appropriation de la vision, des buts et objectifs à atteindre au cours de la période de planification. Cela a conduit à des décisions rapides, prises de court et non coordonnées pour résoudre les pressions opportunistes de développement, qui minent les propositions stratégiques de planification et les objectifs du Schéma Directeur.

4.5 Possibilités de Croissance Durable

4.5.1 Croissance Durable

Les principaux éléments nécessaires à l'atteinte de la croissance durable seront :

- La croissance maîtrisée et la prévention de l'expansion incontrôlée
- L'équilibre entre la Croissance économique, le Développement social et la Gestion de l'environnement
- La modernisation des modes de vie

4.5.2 Aménagement Actuel

La mise en œuvre des projets routiers et d'aménagement identifiés dans le Schéma Directeur de 2000 déblocquera d'importantes opportunités de croissance et de développement durable dans la région du

Grand Abidjan, s'ils sont planifiés et gérés de manière intégrée. Les principales opportunités découlant de l'aménagement actuel, sont définies ci-dessous.

- Le 3^{ème} Pont Rivera-Marcory ; le pont routier à péage de 1,5 km, relié à une nouvelle autoroute à six voies, est bien avancé et devrait être ouvert fin décembre 2014. Il atténuera la congestion du trafic sur les ponts existants qui relient le continent vers les centres principaux d'emploi sur Petit Bassam. La route s'accélénera résidentiel et développement de l'emploi dans l'est d'Abidjan, Cocody, Bingerville et Port-Bouët ; zones qui ont connu une hausse des valeurs de propriété dans l'anticipation de l'achèvement du pont.
- La Route de Port-Bouët à Grand Bassam ; l'autoroute, actuellement en construction, devrait être achevée en 2015 et accélérera le développement le long de cet axe côtier et stimulera la construction d'autres routes stratégiques reliant au continent.
- La Zone Industrielle d'Attinguié, PK 24 ; Cette zone de 500 ha est en train d'être constituée et équipée pour être opérationnelle au cours de 2014. Elle ouvrira une nouvelle zone d'emploi et favorisera le développement urbain dans les villages environnants - Attinguié, Akoupé et Alokoua entre 4 et 12 km au nord-ouest de l'actuelle frontière urbaine d'Abidjan. En outre, un nouveau centre logistique de 100 ha est prévu dans cette zone.
- L'Expansion du Port d'Abidjan à Treichville et la Baie de Vridi à Biétry ; la zone portuaire existante sera élargie par le biais de travaux de remise en état, pour inclure de nouveaux quais, des terminaux pour conteneurs, des zones d'opérations portuaires et une marina. Le port renforcera le rôle de Petit Bassam en tant que centre d'emploi principal d'Abidjan et favorisera le développement des industries de sauvegarde et de services portuaires interdépendantes et complémentaires.
- Le Pont N'Djem - Songon ; en construction, cependant la date d'achèvement demeure non-confirmée. Cela a été le stimulus pour la spéculation foncière résidentielle le long du cordon littoral jusqu'à Jacquerville. Il fournira un accès routier sans entrave à l'ancien centre de tourisme local et aux gisements actuels de pétrole du littoral. Le développement dans ces zones s'accélénera à l'achèvement du pont.
- Le Terminal (Gare) de Bus Interurbain d'Adjamé ; Ce projet est prévu pour le début de cette année et offrira la possibilité pour l'application mixte, de manière concomitante et adjacente, du concept de Développement axé sur le Transport (« Transit Oriented Development » – TOD).
- Le 5^{ème} Pont Attécoubé-Plateau, un projet prioritaire du gouvernement devant commencer en 2015, créera, avec le projet Le Parkway et l'amélioration de l'Avenue Reboul, une nouvelle liaison depuis l'ouest jusqu'au Plateau / Adjamé et favorisera le renouvellement urbain tant attendu.
- La Gare de Transport Lagunaire de Mossikro ; qui doit être réalisée en 2014. Ceci, combiné avec d'éventuels nouveaux bateaux (traversiers), ouvre la possibilité d'un développement mixte au niveau du centre de transit multimodal, bus et bateau, réaménagé au Plateau.
- La Centrale Thermique à Cycles Combinés (Triple énergie 372MW) - Songon Dagbé ; en plus d'assurer une alimentation adéquate pour soutenir la croissance urbaine, favorisera une pression accrue pour le développement résidentiel le long du corridor de Songon à Yopougon.

- Le Projet Aérocity ; est une pièce maîtresse actuelle pour le développement de l'investissement direct à l'étranger, qui devrait attirer des investissements étrangers pour le développement de logements et de l'emploi autour de l'aéroport et le long du corridor de Port-Bouët à Grand Bassam.
- L'Hôpital Général d'Angré-Bessokoi Cocody; achevé mais pas ouvert, permettra d'accélérer la réalisation de projets résidentiels en cours dans cette zone située à la lisière nord-est de Cocody.
- Le Nouvel Hôpital Mère et Enfant et le centre d'Hémodialyse à Bingerville ; de grandes infrastructures de santé publique en cours de construction, qui encourageront le développement résidentiel dans une zone sous pression en raison de la conversion des terres agricoles pour les besoins de l'urbanisation.
- Les projets de logement sociaux et économiques; en construction à l'ouest d'Abobo, Alépé ... cela nécessitera, en appui, le développement de l'emploi et des équipements publics.

4.5.3 Etudes de Développement Majeur

Les possibilités de développement durable découlant de développements futurs majeurs, en ce moment à l'étude par le gouvernement, sont décrites ci-dessous.

- Le Projet Ferroviaire Nord-Sud; en plus de fournir un réseau majeur de transport en commun qui reliera Anyama à l'aéroport international et ouvrira des centres de TOD à usage mixte autour des stations, sera le catalyseur du renouvellement urbain des centres anciens urbains à Anyama, Abobo, Adjamé et Treichville.
- Le Projet Ferroviaire Est-Ouest, un système de transport en commun majeur ouvrant des opportunités TOD depuis Yopougon jusqu'à Bingerville.
- L'Extension du Port d'Abidjan comprenant le Pont d'Azito : il s'agit d'un projet de développement économique et industriel majeur sur l'Île Boulay, pour placer Abidjan comme la plaque tournante principale de l'Afrique de l'Ouest, les liaisons routières et de transport de marchandises sont à l'étude et doivent favoriser les installations portuaires, les industries pétrochimiques et complémentaires et le développement résidentiel à long terme sur l'Île Boulay et le cordon littoral de Braké.
- Le Renouvellement Urbain du Plateau et d'Adjamé ; cela favorisera un réaménagement considérable pour offrir une vitrine reflétant une qualité de vie élevée et un environnement de travail pour Abidjan, en tant que centre économique majeur en Afrique de l'Ouest.
- L'Extension de l'Aéroport International ; aspect du projet Aérocity qui permettra d'améliorer la capacité de l'aéroport pour les voyageurs et les marchandises, ce qui va offrir des opportunités pour l'augmentation des arrivées de touristes et la manutention de marchandises.
- La Route Internationale d'Abidjan à Lagos; fournira une augmentation du transport routier de marchandises le long de la côte Ouest Africaine et offrira des opportunités d'emploi dans les domaines industriels et logistiques du côté Est du Grand Abidjan.
- Les Gares Lagunaires sur la Lagune Ebrié ; un potentiel de développement à usage mixte autour des quais ainsi que des services de transport lagunaire rapides des zones périurbaines vers le centre-ville.

- Les aménagements proposés à Anyama ; actuellement soumis à étude, sont l'Abattoir d'Abidjan, le Village Olympique, le Marché Régional des Produits Agricoles, le Dépôt Ferroviaire relocalisé. Le développement de l'ensemble de ces projets ouvrira des opportunités d'emploi, plus que recherchés, pour la zone nord du DAA et favorisera le développement extensif résidentiel et commercial ; de même que celui des installations publiques.
- Le Jardin Botanique de Bingerville ; un grand parc public indispensable pour la ville, avec le potentiel d'être une attraction majeure sur un réseau d'espaces ouverts qui relie les vallées fluviales réhabilitées à un ensemble d'esplanades en bordure d'eau.
- Les infrastructures de services publics ; diverses études sont en cours pour le traitement des eaux pluviales et usées, l'élimination des déchets solides, l'approvisionnement en eau et en énergie ; ce qui permettra d'élever le niveau de vie à travers la ville.
- Le Pont sur l'île Désirée ; il s'agit d'un important projet de construction de pont pour permettre l'achèvement de la ceinture périphérique Y4.
- Les projets de logements sociaux ; des études sont en cours pour trouver différents sites à travers le Grand Abidjan, ces sites offrent la possibilité de délocaliser une partie des 1,55 million de résidents des habitations informelles et de libérer des terrains situées dans les zones inconstructibles (pentes instables, vallées, etc.) ; zones pouvant être utilisées pour créer des espaces verts, qui sont en manque dans les zones urbanisées.

4.6 Principes d'Orientation

4.6.1 Principes d'Orientation

Pour relever les défis clés de la planification et saisir les opportunités engendrées par les projets requis pour le développement du Grand Abidjan, un ensemble de Principes d'orientation guideront la croissance durable. Les Principes directeurs sont les principes des meilleures pratiques internationales essentielles établies dans le cadre du développement durable pour assurer l'avenir du bien-être de la planète et de la société. Ces principes d'orientation, constituent les bases sur lesquelles seront formulés les Plans et Politiques pour le Schéma Directeur 2030. Les Principes d'orientation sont présentés à la Figure 4.2.



Figure 4.2 Principes d'Orientation

4.6.2 Croissance Intelligente de la Ville

Un programme de croissance intelligente a été adopté pour guider le développement futur prévu de la région du Grand Abidjan. Les quatre objectifs sont :

1. Etablir des initiatives de ville compacte afin d'endiguer l'expansion urbaine coûteuse et prédatrice d'espace.
 - Fournir une gamme d'opportunités d'emploi à proximité des zones d'habitations
2. Promouvoir un développement urbain axé sur l'usage des transports en commun (TOD)
 - Privilégier le transport Collectif et Vert au détriment de l'utilisation des véhicules privés.
3. Promouvoir une meilleure qualité de vie

- Créer le sentiment d'identité et d'appartenance des résidents à travers des espaces et des bâtiments communautaires
- Répartir équitablement les équipements publics, y compris des centres de santé et d'éducation faciles d'accès.
- Fournir des types de logements accessibles à toutes les couches sociales

4. Préserver et valoriser les ressources naturelles et culturelles

4.7 Bases de la Croissance

4.7.1 Croissance Economique

Le Plan National de Développement (PND) 2012-2015 a ciblé une croissance économique moyenne nationale d'environ 10,2% « Triomphe de l'Eléphant »¹⁶. En l'absence de données publiées par le gouvernement sur les derniers taux de croissance économique, la dernière estimation du FMI indique un taux de croissance de 9,6 % en 2012. Ce scénario de développement économique reflète la vision d'emmener la croissance de la Côte d'Ivoire au statut de pays émergent à l'horizon 2020. Au cours de la période 2013 -2015, l'économie sera pilotée par la croissance dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire.

Dans le Grand Abidjan sur le long terme, en raison de la pression de la croissance urbaine causée par l'augmentation de la population, la croissance économique majeure viendra des secteurs secondaire et tertiaire. Elle sera menée par l'investissement dans l'expansion des secteurs de l'industrie manufacturière, de la construction, du commerce, de l'immobilier, des finances et du transport.

Le PND propose également un soutien financier aux petites et moyennes entreprises ainsi qu'aux logements sociaux urbains, deux aspects qui seront cruciaux pour le développement durable actuel et futur du Grand Abidjan. En outre, le PND a identifié des projets majeurs de développement à entreprendre à Abidjan pour une croissance sociale et économique. Certains d'entre eux ont été mis en évidence dans le point 2.5.3 ci-dessus.

Abidjan a toujours occupé position de principale plaque tournante économique de l'Afrique de l'Ouest, qui a été affectée par la crise socio- politique. La croissance économique future de la ville vise à retrouver cette position et s'y appuyer pour parvenir à une plus grande position économique sur le plan régional et mondial. Pour progresser dans l'échelle de valeur économique, la sagesse indique qu'un pays doit renforcer ses forces productives par :

- La mobilisation des travailleurs
- L'appropriation de nouvelles technologies
- L'accumulation de capitaux
- La création d'un environnement propice aux affaires

Un développement réussi impliquera une expansion de l'offre le plus rapidement possible sans permettre à la demande de croître encore plus vite. A Abidjan, la demande de terrains et installations est déjà supérieure à l'offre, en raison des retards dans la réalisation d'infrastructures stratégiques, le

¹⁶ Plan National de Développement 2012-2015, République de Côte D'Ivoire, Mars 2012

ralentissement de la construction de maisons, et le retard dans la fourniture d'installations communautaires, etc. En termes de développement durable dans le Grand Abidjan, le cadre de planification de l'utilisation des sols devra veiller à ce qu'il y ait, en temps opportun, les espaces et installations nécessaires pour permettre aux secteurs public et privé de répondre rapidement à la demande.

Les principaux secteurs qui montrent une amélioration dans l'immédiat, en raison de la confiance nationale et internationale en la stabilité du pays, sont les affaires (les entreprises) et dans une certaine mesure, le tourisme. À plus long terme, une croissance continue au niveau des entreprises locales et le retour des investisseurs étrangers favoriseront :

- L'industrie manufacturière ; par la recherche des industries à valeur ajoutée, c'est-à-dire le textile et l'alimentaire.
- La Construction ; à travers la construction continue et planifiée d'infrastructures, de bâtiments à usage industriel, commercial, de logement et touristique.
- Les Services ; surtout avec le retour de la Banque Africaine de Développement, des hôtels et restaurants, du fait de l'augmentation des activités touristiques et de l'informatique.
- L'Énergie ; les industries complémentaires liées aux champs de pétrole et de gaz littoral.
- Le Transport ; l'expansion du Port d'Abidjan et le projet de l'autoroute sur l'Axe Abidjan-Lagos.

4.7.2 Croissance Démographique Future

Le dernier recensement a été effectué en 2014.

Tableau 4.1 Future Croissance de la Population

La projection de la population pour le Grand Abidjan jusqu'en 2030 indique une population future dans la zone de planification de 7.634.000 personnes, ce qui est une augmentation de la population à partir de 2014 de plus de 53% à un Taux de Croissance Annuel Moyen (TCAM) de 2,72%.

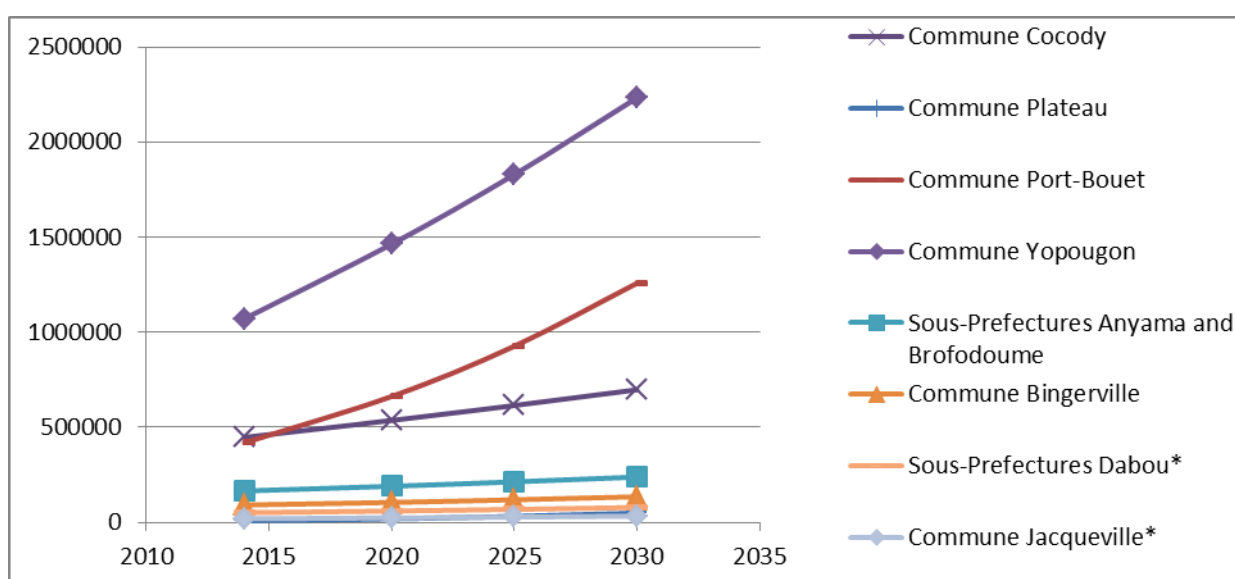
Année	Population
1998	3,308,553
2014	4,967,544
2020	6,675,000
2025	7,634,000
2030	3,308,553

Sources: Recensement INS 1998/2014, Mission d'Etude de la JICA

Une répartition détaillée de la croissance et de la distribution de la population pour chacune des communes et sous-préfectures est énoncée dans le Volume II, Partie 2, Chapitre 2 de ce Rapport. De manière pratique, ce qui suit résume les tendances spatiales de croissance les plus significatives à travers le Grand Abidjan.

- Dans l'agglomération d'Abidjan du DAA, les TCAM sous la moyenne sont prévus, pour les communes de Bingerville à 2,46%, et les sous-préfectures d'Anyama et de Brofodoumé (en réalité situées dans la commune d'Anyama) à 2,33%. Ces endroits sont actuellement sujets à l'aménagement des anciennes terres agricoles affectées, dans le cadre du Schéma Directeur de 2000, pour l'expansion urbaine.
- Sur les zones urbaines les plus anciennes, la commune du Plateau à 12,41% de TCAM, Port-Bouët à 7,11% de TCAM, Yopougon à 4,70% de TCAM, et Cocody à 2,82% de TCAM devraient croître plus vite que le TCAM de l'ensemble du Grand Abidjan. Dans le cas du Plateau, cela suppose un renouvellement urbain majeur, et dans celui de Port-Bouët, que les terrains non-aménagés à l'Est de l'aéroport seront pris en charge.

- Au-delà de la limite du DAA, les communes de Jacquville à 3,33% de TCAM et de Grand-Bassam à 1,29% de TCAM, ainsi que les sous-préfectures de Dabou à 2,71% de TCAM et de Bonoua à 1,73% de TCAM, connaîtront une croissance consistante de la population.
- En termes de nombre réel de personnes, il y aura une croissance importante de la population sur la période du Schéma Directeur de 2030 dans les communes de : Port-Bouët – 486 330 ; Yopougon – 675 662 ; Bingerville – 294 134 ; Grand-Bassam - 160 772, et les sous-préfectures d'Anyama et de Brofodoume – 491 479 ; Bonoua - 155601 ; Dabou - 242852 ; comme le montre la Figure 4.3 ci-dessous.



Source: Mission d'étude de la JICA

Note: * Uniquement la partie de sous-préfecture se trouvant dans la Zone de Planification SDUGA est utilisée.

Figure 4.3 Communes avec une croissance démographique importante

Les projections de croissance de la population ci-dessus fournissent un canevas approximatif pour la répartition spatiale de la population dans le futur. Ainsi, ces chiffres peuvent être utilisés comme une indication générale de l'approvisionnement futur des équipements fonciers, communautaires et de logement. Dans le cadre de ce projet, l'identification des besoins relatifs à l'utilisation du sol n'est pas en mesure de définir la répartition de l'utilisation détaillée du sol ou de l'occupation spécifique des espaces. Toutefois, la situation actuelle relative à la dynamique de croissance urbaine et à la pression actuelle de l'aménagement foncier, a été prise en compte dans la mesure du possible. Une exception notable de ceci se voit à la limite du DAA et de la commune de Grand Bassam située sur le cordon littoral. 85% de la population générale de la commune de Port Bouët est logé dans des habitations informelles, dont la majorité est située immédiatement à l'Est de l'aéroport. Le déplacement et le relogement dans cette zone est susceptible de s'étendre au-delà de la période de planification. Même la délocalisation de manière progressive dans ces zones ne peut être évaluée avec précision, étant donné qu'un large éventail de questions relatives à la disponibilité foncière, l'approvisionnement des infrastructures, de même que les questions sociales et politiques devront être abordées.

Cependant, les nouveaux projets d'aménagement et de planification le long du cordon littoral entre les habitations informelles et la ville de Grand Bassam sont en cours et devraient s'accélérer, pour tirer parti

de l'autoroute Abidjan - Grand Bassam devant être achevé en 2015. Le côté Est de Port-Bouët jusqu'à l'ouest de la zone de Grand Bassam est en passe de devenir effectivement une agglomération urbaine autonome. L'impact sur n'importe lequel des besoins estimés en infrastructures, sont minimales, de sorte qu'à ce stade il n'y ait pas de changement dans la répartition détaillée de la population. Un ajustement des projections démographiques pour les communes de Port-Bouët et de Grand Bassam sera donc nécessaire sur la base du plan cadre d'utilisation du sol proposé pour cette zone définie à la section 6.5.

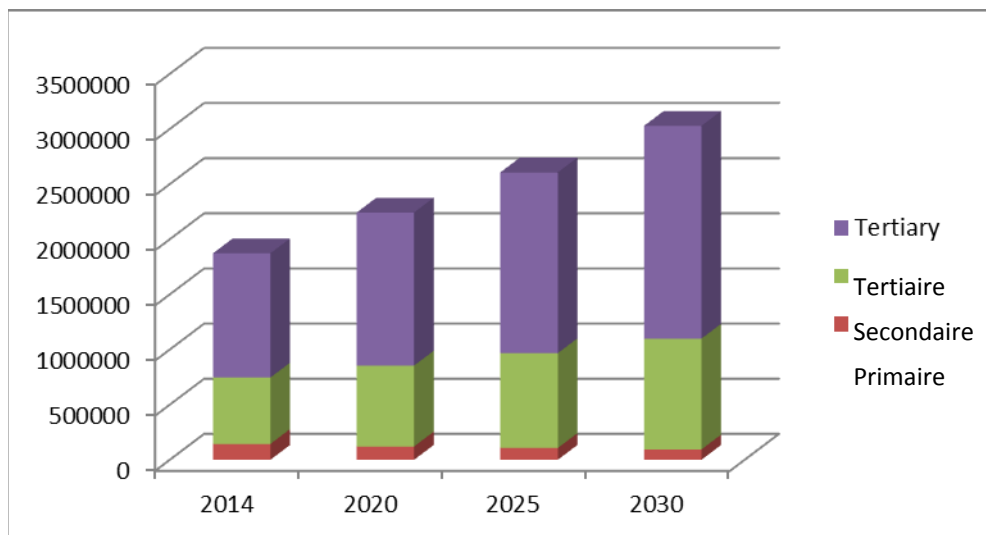
4.7.3 Augmentation de l'Emploi

Selon les chiffres de l'enquête sur les ménages (HIS) et de l'AGEPE, la population active de référence à en 2014 pour le Grand Abidjan est de 1 871 000. Prenant le taux de la participation de la main-d'œuvre sur la population totale à 56,9%, les données de l'AGEPE indiquent que le taux de chômage à Abidjan est de 19,5%¹⁷ ; ce qui devra être réduit pour atteindre les objectifs de croissance économique du PND.

Les niveaux actuels de l'emploi en 2014 dans les secteurs de l'industrie, montrent que : 7,7% sont employés dans le secteur primaire, 32,2% dans le secteur secondaire et 60,2% dans le secteur tertiaire. Les projections d'emploi futures prévoient une croissance à la fois au niveau des industries secondaires de travail intensif (construction) et au niveau des travailleurs hautement compétents des secteurs secondaire (manufacturier) et tertiaire (services, transports, éducation, etc.) En termes de stratégie d'utilisation durable du sol, cela nécessitera des terrains adéquats et convenablement situés pour les activités industrielles ainsi que pour les opportunités d'expansion de locaux pour les services et l'éducation. La Figure 4.4 illustre l'évolution de la main d'œuvre, projetée à l'horizon 2030. Le total de l'emploi est projeté à 3.028.000 et les changements apportés à chaque secteur sont estimés comme suit:

- Le Secteur Primaire, avec une baisse d'environ 4,6% à 3,1 % du total, avec 94 000 employés.
- Le Secteur Secondaire, qui connaît une légère augmentation de 33,2 %, soit 1.005.000, et
- Le Secteur Tertiaire, qui connaît une croissance de 3,5% pour 63,7% de la main d'œuvre totale, soit 1.929.000.

17 Emploi des jeunes : stratégie de relance, MEMEASFP, 20/12/2013



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 4.4 Population Active par Secteur

5.0 Vision et Objectifs

5.1 Vision

Vision du Grand Abidjan

Mettre en place une zone de croissance fournissant des espaces de qualité de vie et des zones d'emplois générés par l'industrie propre, avec des paysages agricoles et naturels conservés et valorisés qui procurent également un cadre idéal pour les touristes.

La région du Grand Abidjan est destinée à contribuer au renforcement de l'économie de la Côte d'Ivoire par l'amélioration de l'infrastructure économique et l'enrichissement de la qualité de vie dans le Grand Abidjan grâce à la mise en place d'infrastructures sociales et équipements urbains adéquats. Il s'agit d'une initiative de développement majeure pour la croissance économique nationale afin de soutenir la réalisation de la Côte d'Ivoire en tant qu'une « économie émergente », comme énoncé dans le Plan National de Développement (PND).

Cette étude vise principalement à définir le développement futur de la planification urbaine à travers la mise à disposition de terrains suffisants pour accueillir les demandes futures d'aménagement. Cependant, toute vision pour le Grand Abidjan doit avoir pour but implicite d'être le principal moteur économique de la Côte d'Ivoire. Il s'agira notamment de prendre en compte :

- le fonctionnement efficient et efficace du Port Autonome d'Abidjan,
- la base solide pour la croissance industrielle,
- la libération du potentiel touristique,
- la hausse de la productivité agricole,
- le repositionnement en tant que centre des finances et des affaires par excellence de l'Afrique de l'Ouest,
- l'approvisionnement d'infrastructures de transport modernes privilégiant le transport en commun,
- et l'amélioration de la qualité de vie de ses citoyens.

La vision globale du Grand Abidjan promeut ces éléments dans le cadre d'un développement durable.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan propose une approche intégrée et durable, construite sur les opportunités offertes par l'expansion du port, la réalisation récente d'infrastructures stratégiques et l'intégration des villes satellites dans la zone du Grand Abidjan, pour accélérer la

croissance économique et le développement social afin de créer un environnement de qualité dans les zones urbaines et l'arrière-pays agricole de la ville d'Abidjan pour les entreprises et les investissements locaux et étrangers.

La réalisation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, nécessitera des efforts concertés du gouvernement et des acteurs du secteur privé dans divers domaines.

5.2 Buts

Les objectifs soutenant Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan pour orienter une croissance équilibrée et durable de la population et de l'économie sont les suivants:

Objectif	Justification
<ul style="list-style-type: none"> Créer une identité unique, spécifique au Grand Abidjan comme capitale économique de l'Afrique de l'Ouest 	Soutenir les efforts du gouvernement à faire du pays une économie émergente.
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'expansion de l'industrie propre qui deviendra un moteur important de la croissance économique. 	Soutenir les efforts du gouvernement dans le sens de la croissance économique.
<ul style="list-style-type: none"> Créer un environnement de haute qualité pour la vie et les occupations des résidents, les investisseurs et les visiteurs 	Créer une meilleure qualité de vie pour les résidents et attirer les IDE.
<ul style="list-style-type: none"> Fournir une gamme complète d'équipements collectifs qui seront profitables aux résidents et travailleurs. 	Exigence fondamentale pour une bonne gouvernance.
<ul style="list-style-type: none"> Pour attirer les investissements étrangers et locaux à travers une planification intelligente de l'occupation du sol soutenue par des infrastructures routières et infrastructures d'utilité publique adéquates. 	Susciter la confiance des investisseurs des secteurs privés
<ul style="list-style-type: none"> Pour orienter la croissance urbaine et ajouter de la valeur grâce à la densification des centres urbains existants. 	Exigence du Schéma Directeur 2000 et de la croissance intelligente.
<ul style="list-style-type: none"> Pour offrir un plus grand choix de logements pour tous les groupes de revenu 	Exigence du Schéma Directeur 2000 et de la croissance intelligente.
<ul style="list-style-type: none"> Pour améliorer la qualité esthétique et la verdure des zones urbanisées 	Susciter la responsabilité des citoyens et du gouvernement envers la ville et attirer les investisseurs.
<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir la coexistence de la nature sous toutes ses facettes – l'eau, la verdure et la biodiversité, avec les zones urbaines 	Exigence fondamentale du développement durable
<ul style="list-style-type: none"> Utiliser les zones naturelles du paysage en tant que composante de la structure étendue de l'espace ouvert et de loisirs du Grand Abidjan. 	Utilisation des actifs naturels pour remédier au déficit en espace ouvert.
<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir le développement d'un système de transport public efficace et complet reliant la route, les ferries, le chemin de fer comme les principaux modes de transport 	Exigence du Schéma Directeur 2000 et de la croissance intelligente.

5.3 Objectifs de la Planification Stratégique

Les objectifs de la planification stratégique soutenant la vision et les objectifs, reflètent les principes d'orientation. Ces objectifs stratégiques sont indiqués dans le tableau suivant :

Objectifs de la planification stratégique	GP1 EnV	GP2 Sus	GP3 EcD	GP4 QLM	GP5 CPP	GP6 OPI	GP7 Ide	Justification
• Créer un environnement durable de travail, de vie, de loisirs et d'affaires dans la région du Grand Abidjan.		•	•	•				Base d'un Schéma directeur d'urbanisme intégré.
• Développer les installations de populations compactes pour lutter contre l'étalement des installations urbaines à faible densité tout en permettant aux collectivités de vivre à proximité des pôles d'emplois.		•			•			Exigences sous-jacentes pour une croissance intelligente et le développement de la ville compacte.
• Favoriser une hiérarchie des centres urbains qui permettent la planification intégrée de l'occupation du sol des régions contiguës des autorités locales.		•			•			Organisation de la répartition spatiale des centres commerciaux / centres de développement axés sur le transport de masse et la répartition équitable des installations communautaires.
• Assurer la répartition fonctionnelle et équitable des centres urbains et des infrastructures sociales.		•		•				Exigence fondamentale de la bonne gouvernance.
• Désigner et mettre en œuvre des pôles d'activités basées sur le savoir-faire, la haute technologie et la santé.			•	•				Favoriser la croissance de l'emploi et de l'industrie au niveau de la chaîne de valeur.
• Encourager et faciliter le développement du front de mer associé à la lagune Ebrié et l'océan Atlantique.	•			•		•	•	Donner une haute valeur, et des potentialités touristiques et de loisirs aux fronts de mer
• Initier et mettre en œuvre la réhabilitation des thalwegs après le démantèlement des installations illégales.	•			•		•		Éliminer les risques environnementaux et sanitaires des catastrophes naturelles et d'origine humaine.
• S'assurer que des espaces adéquats sont identifiés pour la relocalisation opportune des populations des installations informelles déplacées et orientées vers des logements sociaux à faible coût et / ou des espaces aménagés à proximité des centres d'emploi.		•			•	•		Contrôler et réduire la propagation des installations informelles causées par la réalisation d'infrastructures essentielles.
• Conserver et améliorer les terres agricoles pour le développement durable des entreprises agro-alimentaires.	•	•				•		Protéger la sécurité alimentaire locale.
• Protéger et améliorer les zones humides et les forêts naturelles pour enrichir la biodiversité, et fournir des zones récréatives et touristiques.	•	•				•	•	Exigence fondamentale du développement durable
• Mettre en place un réseau de transport public intégré et de haute qualité dans l'ensemble du Grand Abidjan avec des liens vers les zones plus large.				•	•			Exigence du Schéma Directeur 2000 et de la croissance intelligente.
• Fournir un réseau routier complet et mis à niveau pour relier les centres urbains.				•	•			Exigence du Schéma Directeur 2000 et la réalisation de la ville compacte
• L'occupation du sol et l'aménagement des terres devront être déterminés selon la disponibilité des services et des infrastructures adéquats, y compris les infrastructures de transport.		•				•		Élément essentiel d'une mise en œuvre réussie, d'un coût efficace et coordonnée
• Développer des centres à usage mixte, centres à densité mixtes comme développement basé sur le système de transport en commun (TOD) pour atteindre une croissance et des modes de déplacements équilibrés.		•		•	•			Base du développement de la ville compacte.
• Réaménager les anciennes zones industrielles existantes en zones de grappe d'industrie propre.	•	•	•					Exigence du développement urbain et de la croissance durables et pour attirer les IDE.

Légende des colonnes des principes directeurs du SDUGA (voir Figure 4.2):

- GP1 EnV – Valeurs Environnementales
- GP2 Sus – Durabilité
- GP3 EcD – Développement économique
- GP4 QLM – Qualité de vie, Modernité
- GP5 CPP – Connectivité des personnes et des lieux

GP6 OPI – Participation dans la planification et la mise en œuvre
GP7 Ide – Identité

6.0 | Stratégie d'Aménagement Spatial

6.1 Scénarios de Croissance Spatiale

6.1.1 Introduction

Six scénarios de croissance spatiale ont été élaborés pour orienter la croissance spatiale dans la zone du Grand d'Abidjan et révisés pour repérer les centres de croissance importants. Les scénarios ont été évalués et un Scénario Privilégié de Croissance Spatiale a été formulé pour diriger la Stratégie d'Aménagement Spatial pour le Grand Abidjan.

La section présente est structurée comme suit :

- Confirmation des principales contraintes spatiales d'aménagement
- Prérequis pour le développement futur
- Une description complète des six scénarios et de leurs avantages et désavantages
- Un Scénario Privilégié de Croissance Spatiale
- Hiérarchie des centres urbains
- Réseau de transport stratégique
- Centres d'Emplois

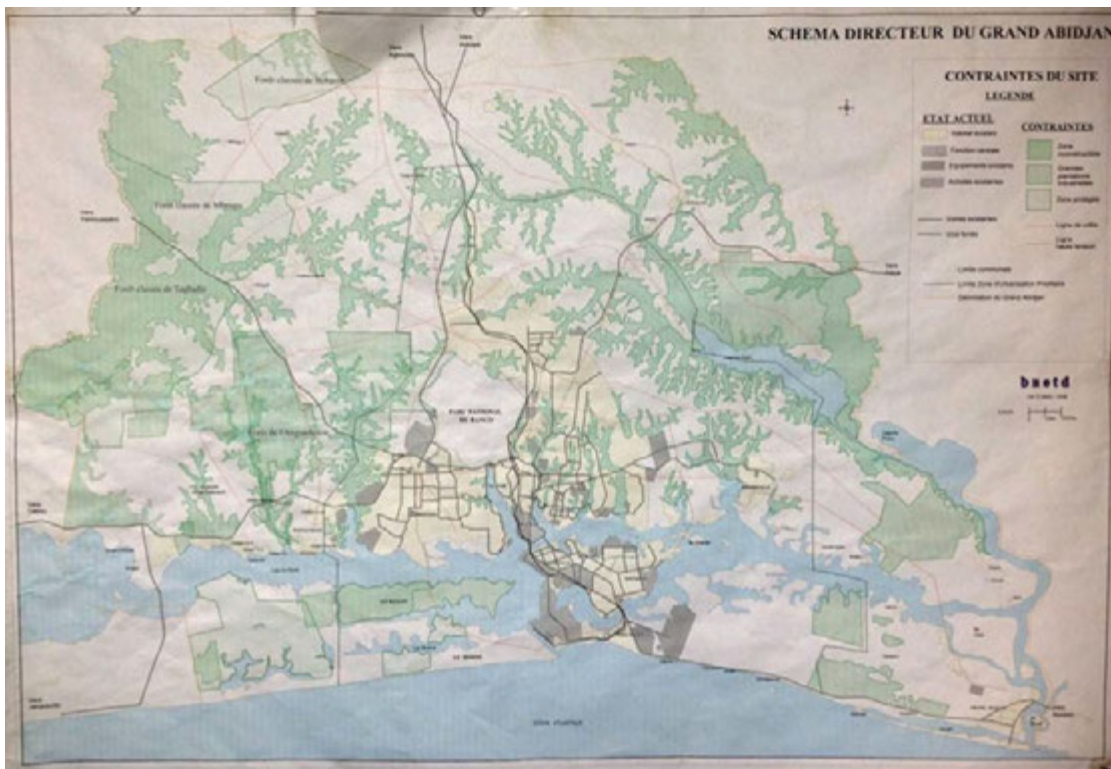
6.1.2 Principales contraintes spatiales

La Figure 6.1 présente les zones existantes de développement et les principales contraintes physiques au développement futur prises en compte par le Schéma directeur de 2000. Les contraintes étaient les suivantes :

- Zones non adaptées à l'aménagement : il s'agit des berges, le long des rivières et aux abords des cours d'eau, peu élevés et sujets aux inondations, à l'érosion du sol et aux glissements de terrain, et pouvant nécessiter la construction de pieux profonds pour les bâtiments.
- Zones de plantations industrielles : vastes terres privées pour la culture du palmier, du caoutchouc et de la noix de coco.
- Zones protégées : zones forestières à l'intérieur des limites du Grand Abidjan, c'est-à-dire le Parc National du Banco, la Forêt d'Anguededou, la Forêt classée du Tagbadie, la Forêt classée de Mbrago et le parc classé de Bebasse.
- Ligne électriques de haute tension : terres de réserve pour le réseau national de transport d'électricité.

- Arêtes de collines : les arêtes principales de la ville à conserver.

Ces principales contraintes physiques sont encore pertinentes aujourd'hui. Il y a aussi des restrictions environnementales au développement associées à la lagune Ébrié. Elles seront prises en considération dans l'évaluation des scénarios de croissance spatiale.



Source : BNETD

Figure 6.1 Contraintes

6.1.3 Prérequis pour le développement futur

6.1.3.1 Schéma directeur du Grand Abidjan 2000

Le plan identifiait un certain nombre de projets majeurs qui contribueraient à stimuler la croissance future de la zone pour atteindre les buts et objectifs fixés. Ces projets, que ce soit par la mise en œuvre ou dans le processus d'engagements des travaux, orientent toujours les décisions du gouvernement pour le Grand Abidjan. Le

Tableau 6.1 présente les projets majeurs et indique ceux qui, non achevés, seront des prérequis pour le Plan cadre 2030 du Grand Abidjan. La colonne UNITÉ du tableau se réfère aux « unités urbaines » de répartition spatiale des projets, telle qu'établie dans le Schéma directeur 2000.

Tableau 6.1 Projets du Schéma directeur 2000

UNITÉ	PROJET	ÉTAT
1. Attécoube, Adjamé, Plateau		
	Élargir l'Avenue Reboul et la prolonger jusqu'au pont routier d'Attécoubé.	EN SUSPENS : études commencées, en attente de financement
	Voie Triomphale à partir du centre du Plateau (de la Place de la République à la Bibliothèque nationale à Adjamé (Mirador-Williamsville))	EN SUSPENS : étude en cours
	Nouvelle Gare routière d'Adjamé	EN SUSPEND : partiellement achevé, en attente de financement
	Réhabilitation de l'Université d'Abobo-Adjamé	TERMINÉ
	La casse d'Adjamé	partiellement achevé : Réaffectation du sol pour d'autres activités (commerces d'alimentation, lotissements)
2. Port-Bouët		
	Agrandissement de l'Aéroport International FHB	EN SUSPENS : étude en cours
	Agrandissement du port d'Abidjan	EN SUSPENS
	Voie ferrée (le long de la Y4)	EN SUSPENS : étude en cours
	Autoroute d'Abidjan à Grand Bassam (largeur 60 mètres)	EN COURS
	Pont Abouabou-Anan reliant la partie Ouest d'Abouabou et le secteur Elokro à la commune de Bingerville	EN SUSPENS : en attente de financement
	Route V2 ou boulevard Abekan Bernard (largeur 80 mètres) reliant l'autoroute à la Place Akwaba via Abouabou	EN SUSPENS
	Route V7 (largeur 60 mètres) reliant la route V2 à la ville de Grand-Bassam dans Vitre I	EN SUSPENS
	Route V5 (largeur 40 mètres) reliant la route V2 à la ville de Grand-Bassam et passant au sud d'IAO	EN SUSPENS
	Nouveau terminal d'autobus	EN SUSPENS
	Hôpital général	EN SUSPENS
	Université privée	EN SUSPENS
	Cité aéroportuaire, logements sociaux du District d'Abidjan	EN SUSPENS : étude en cours
	Parc boisé	EN SUSPENS : étude en cours
	Petites unités industrielles, légères et non polluantes	EN SUSPENS
	Parc d'Exposition d'Abidjan	EN SUSPENS : étude en cours
	Parc touristique	EN SUSPENS : étude en cours
3. Abobo		
	Restauration de l'Université d'Abobo-Adjamé (Nangui-Abrogoua)	TERMINÉ
	Lotissement SICOI Concorde PK18	EN COURS
	Petites unités industrielles, légères et non polluantes	EN SUSPENS
4. Cocody		
	Percée Reboul : route horizontale (50 m rectiligne) qui reliera les communes de Cocody et Yopougon (Plaine de Banco).	EN SUSPENS : étude en cours
	Échangeur (Pont) de la Riviera 2	EN COURS
	Hôpital général de Cocody-Angré	ACHEVÉ, mais pas encore ouvert
	Réhabilitation et dépollution de la baie de Cocody	EN COURS
	Château d'eau de Djibi, Château d'eau d'Abatta	TERMINÉ
	Ligne haute tension reliant la Côte d'Ivoire et le Ghana	EN SUSPENS : étude en cours
5. Yopougon		
	Les communes d'Adjamé et de Yopougon seront directement reliées par le futur pont du Banco Nord.	EN SUSPENS : étude en cours
	Agrandissement de la centrale thermique d'Azito (Phase 3)	EN SUSPENS : étude en cours
	Agrandissement du port d'Abidjan	EN SUSPENS

	Développement d'une nouvelle zone industrielle	EN COURS : étude en cours
6. Marcory, Koumassi, Treichville		
	Le troisième pont (HKB) reliant les communes de Marcory et Cocody (d'INJS à Thérèse HB)	EN COURS
	Construction d'un pont de Cocody à Treichville	EN SUSPENS
	Palais de la Culture (Phase 1)	TERMINÉ

6.1.3.2 Dynamique de croissance urbaine actuelle

La formulation de tous les scénarios a pris en compte la dynamique de croissance actuelle de la ville d'Abidjan, à la fois dans ses environs urbains et dans l'arrière-pays rural. L'impact des projets du Schéma directeur 2000 qui ont été réalisés, sont en cours de réalisation, est clairement perceptible dans le modèle actuel de croissance urbaine et oriente les décisions de planification spatiale. Sur la carte de la Figure 6.2 les principales zones où s'exerce la pression de croissance sont indiquées en jaune, et la direction de la croissance est indiquée par des flèches rouges. Les chiffres de la carte renvoient à ce qui suit :

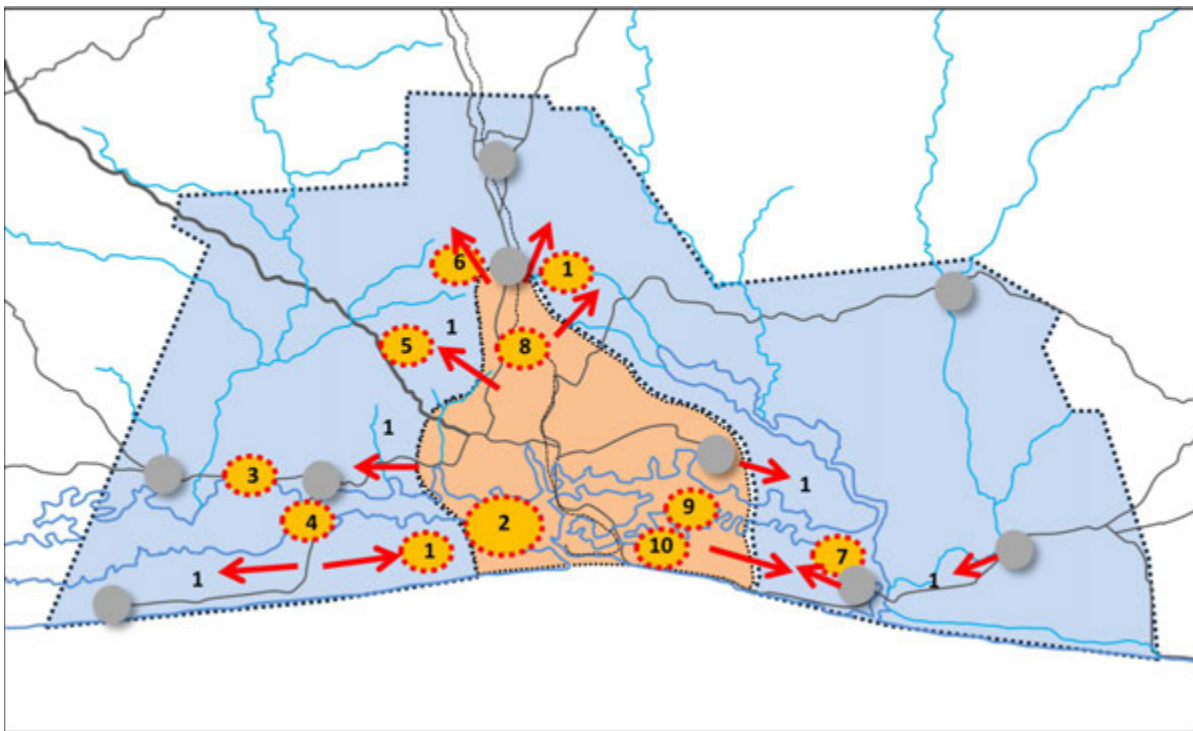


Figure 6.2 Zones de croissance actuelles

1. Zones d'expansion résidentielle : il s'agit de l'aménagement d'anciennes terres agricoles par les propriétaires coutumiers, soit dans les zones précédemment identifiées comme telles selon le Plan directeur urbain 2000, soit comme résultat d'un changement opportuniste, pour acquérir une valeur foncière plus élevée.
2. Zone du nouveau port et île Boulay : tel qu'identifiées dans le Plan directeur 2000.
3. Autoroute vers Dabou, telle qu'identifiée dans le Plan directeur 2000.

4. Pont et route côtière à Jacqueville : la nouvelle liaison par pont va stimuler les ventes de terrains privés pour usage résidentiel et un éventuel développement touristique.
5. Zone industrielle PK24 : nouvelle zone industrielle majeure planifiée qui comprendra des zones résidentielles.
6. Stade Anyama : développement de revitalisation planifié.
7. VITIB de Grand-Bassam : lotissement industriel majeur
8. Abattoir Abobo : tel qu'identifié dans le Plan directeur 2000
9. Ponts Koumassi – Bingerville : nouvelle liaison routière planifiée.
10. Aérocité : développement privé majeur mixte et résidentiel.

D'autres études sont en cours pour le tramway et des lignes de train qui stimuleront la croissance des communes desservies.

À l'intérieur de la principale zone urbaine de la ville d'Abidjan, il y a une croissance incontrôlée, entraînée par le secteur privé. L'occupation informelle de terres réservées l'aménagement formel et aux nouveaux projets, est omniprésente dans toutes les communes. Ces terres sont principalement occupées par des immigrants des pays voisins d'Afrique de l'Ouest, et répondent également à une partie de la demande de logement due à la migration rurale-urbaine des Ivoiriens. Les propriétaires légaux de terres modifient à la fois l'occupation du sol et la hauteur des bâtiments sur leurs terrains, qui passent principalement d'immeubles d'habitations à des immeubles à usages mixtes résidentiels/commerciaux. La densification des terrains de résidences à un seul étage, pour accueillir plus de grandes familles ou pour la location des pièces en surplus est très courante dans toutes les communes.

6.1.4 Évaluation des Scénarios de Croissance Spatiale

6.1.4.1 Les Scénarios de Croissance Spatiale pour le Grand Abidjan

La mission d'étude de la JICA a élaboré six scénarios de la structure spatiale, guidés par l'agenda de croissance intelligente en vue de:

- Examiner l'efficacité des différents scénarii de croissance globale du Grand Abidjan
- Explorer les opportunités de valeurs ajoutées
- Identifier les contraintes spatiales et naturelles au développement
- Définir les fonctions des communes d'expansion
- Evaluer les éventuels avantages sociaux et économiques ainsi que les coûts d'une « expansion décentralisée » par rapport à un développement compact

6.1.4.2 Évaluation des scénarios

L'évaluation des scénarios de croissance spatiale est effectuée en se référant aux pressions actuelles d'expansion des habitations, aux projets planifiés et engagés définis dans le Schéma Directeur du Grand Abidjan de 2000, et aux principaux projets et politiques (tels que disponibles pour la mission d'étude de la JICA à l'étape actuelle) établis récemment ou en cours d'examen par le gouvernement, en vue de la

croissance économique future. Cette évaluation générale compare aussi les scénarios aux meilleures pratiques internationales en termes de potentiel de création de valeur ajoutée sociale, culturelle, économique et environnementale, pour une qualité de vie à travers le Grand Abidjan. L'évaluation de chaque scénario est résumée sous forme d'avantages et de désavantages, ou, autrement dit, d'arguments « pour » ou « contre ».

La description de chaque scénario est présentée ci-dessous.

Scénario 1 : Développement autonome des six communes par rapport au District Autonome d'Abidjan (DAA) (Figure 6.3)

Il s'agit d'un scénario de décentralisation spatiale. L'objectif du Scénario 1 est de promouvoir et de concentrer la principale croissance des habitations et des emplois à l'intérieur des communes (en jaune) en hors de la zone urbaine existante (couleur rose). Ce sont des communes satellites séparées, dont le but est d'alléger les pressions actuelles et éventuelles de la population future et des infrastructures sur le DAA. Songon, qui se trouve dans le DAA mais fonctionne en fait comme une commune rurale, est considéré dans ce scénario, comme un centre urbain séparé. Un des concepts importants de ce scénario, est que les sept communes sont séparées entre elles et de l'agglomération urbaine d'Abidjan par des zones vertes agricoles ou par des paysages naturels protégés.

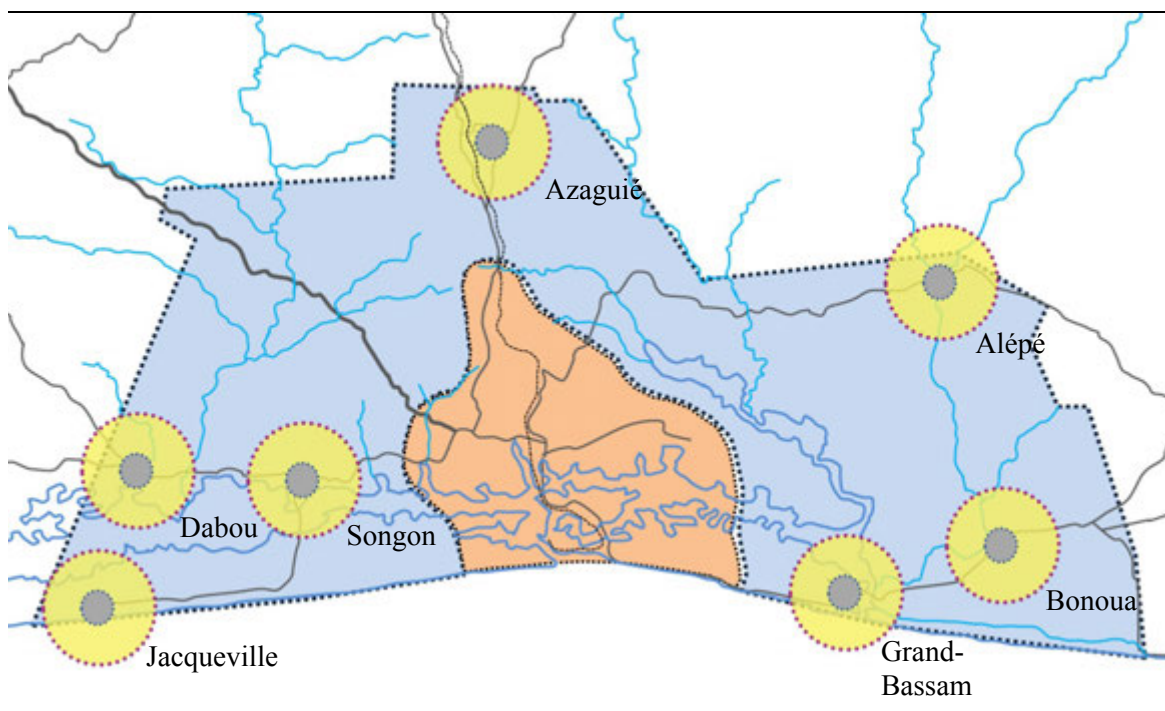


Figure 6.3 Scénario 1

Avantages :

- Oriente la croissance hors du DAA, déjà aux prises avec de sérieux problèmes de capacité de transport, d'appropriation illégale de sols ; d'approvisionnement en eau potable; d'assainissement et

alimentation en électricité, et de pression densification des terres privées et de modification de l'affectation des sols dans les zones d'habitation.

- Permettra de cibler les communes individuelles pour les investissements publics, sur la base des besoins soit pour des initiatives de revitalisation urbaine dans le DAA, soit pour de nouveaux aménagements des villes satellites.
- Donne la chance à chaque commune satellite de croître sur des bases économiques et culturelles locales spécifiques fondées sur le sentiment d'identité des résidents et des travailleurs.
- La notion de centres urbains compacts, implicite à ce scénario, minimise l'impact négatif sur l'environnement et les terres agricoles

Désavantages :

- Ne tient pas compte des pressions de croissance actuelles sur l'expansion physique de la zone urbanisée du DAA.
- Sous-estime l'effet des catalyseurs de développement du Schéma Directeur de 2000
- Diversifie les investissements en les écartant de cet important pôle économique national qu'est le port d'Abidjan.
- Promeut Alépé, Azaguié et Jacquville en tant que villes satellites majeures pour investissements à grande échelle, alors que ces villes sont actuellement des zones agricoles et qu'elles sont éloignées du centre d'Abidjan.
- Établit une concurrence des demandes d'investissement public qui pourraient affecter la résolution des problèmes urgents à régler dans les zones urbaines plus anciennes, d'Abidjan.

Scénario 2 : Développement le long de trois axes majeurs émanant du DAA (Figure 6.4)

Le scénario 2 promeut la croissance le long de trois voies radiales majeures qui desservent l'arrière-pays immédiat du DAA. Il tient aussi compte de l'effet probable de l'autoroute côtière proposée, menant à Jacquville. Ce scénario reflète, dans une certaine mesure, l'élan actuel de l'expansion urbaine du DAA. Les corridors de croissance offrent aussi l'opportunité d'établir un réseau de transport en commun radial. Au nord, la voie ferrée existante pourrait être utilisée. A l'ouest et à l'est, cela pourrait être le prolongement du réseau ferroviaire et/ou un BRT (bus à haut niveau de service) dédié.

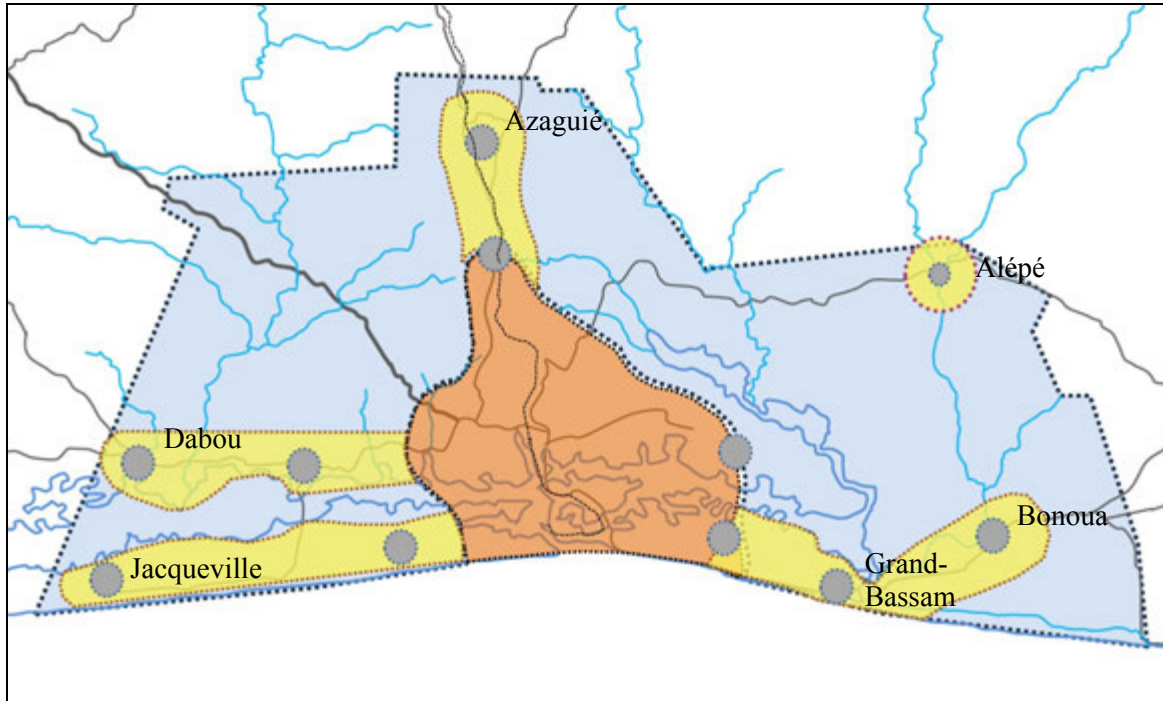


Figure 6.4 Scénario 2

Avantages :

- Bénéfices des économies d'échelle engendrées par l'utilisation des principaux axes d'infrastructures existants.
- Conforme à certains des catalyseurs clés de croissance urbaine du Schéma Directeur 2000.
- Solidifie la confiance des investisseurs privés dans les avantages découlant de la réalisation des infrastructures par le gouvernement à des endroits où la spéculation foncière a déjà lieu.
- Les aménagements de fortes densités le long des axes de croissance appuient les propositions pour un réseau de transport public.
- Ouvre les zones en bordure d'eau à des aménagements de forte valeur.

Désavantages :

- Promeut l'étalement urbain et une pression de densification et de développement commercial le long des axes, sous forme d'une urbanisation linéaire.
- Réduit la qualité visuelle du milieu urbain et entraîne la perte de l'identité actuelle, en tant que communauté distincte.
- Intensifie la circulation routière, particulièrement du fret, sur un réseau routier dont la capacité est déjà insuffisante.
- Présente une image prédominante d'une ville dont les routes ont une forte circulation.
- Limite les opportunités de fournir des espaces verts pour briser la monotonie du paysage urbain.

- Peut entraîner la formation d'îlots de développement entourés de grandes voies de distribution, alimentant les principales artères du corridor.
- Risque de détérioration substantielle de la qualité de l'environnement, en raison des nuisances sonores élevés et de la pollution de l'air le long des corridors.
- Concentrera le développement à ces corridors et peut entraîner un intérêt réduit et des investissements moindres dans l'amélioration urbaine ou dans la réalisation des équipements collectifs dans d'autres zones.

Scénario 3 : Développement des Pôles de croissance avec leurs arrière-pays respectifs (Figure 6.5)

Le scénario 3 promeut la notion de quatre zones de croissance sous-régionales :

- la zone urbaine actuelle d'Abidjan où se concentre l'activité financière, et le port ;
- la zone Ouest, englobant l'agriculture rurale et le potentiel développement du tourisme à Dabou et Jacqueville et Songon ;
- la zone Est, comprenant le patrimoine culturel, l'écotourisme et l'agriculture, englobe Grand-Bassam, Bonoua et Alépé ;
- la zone Nord d'Anyama et Azaquié, probablement liée à la restructuration urbaine et à la logistique en tirant profit du transport ferroviaire actuel de fret et de voyageurs.

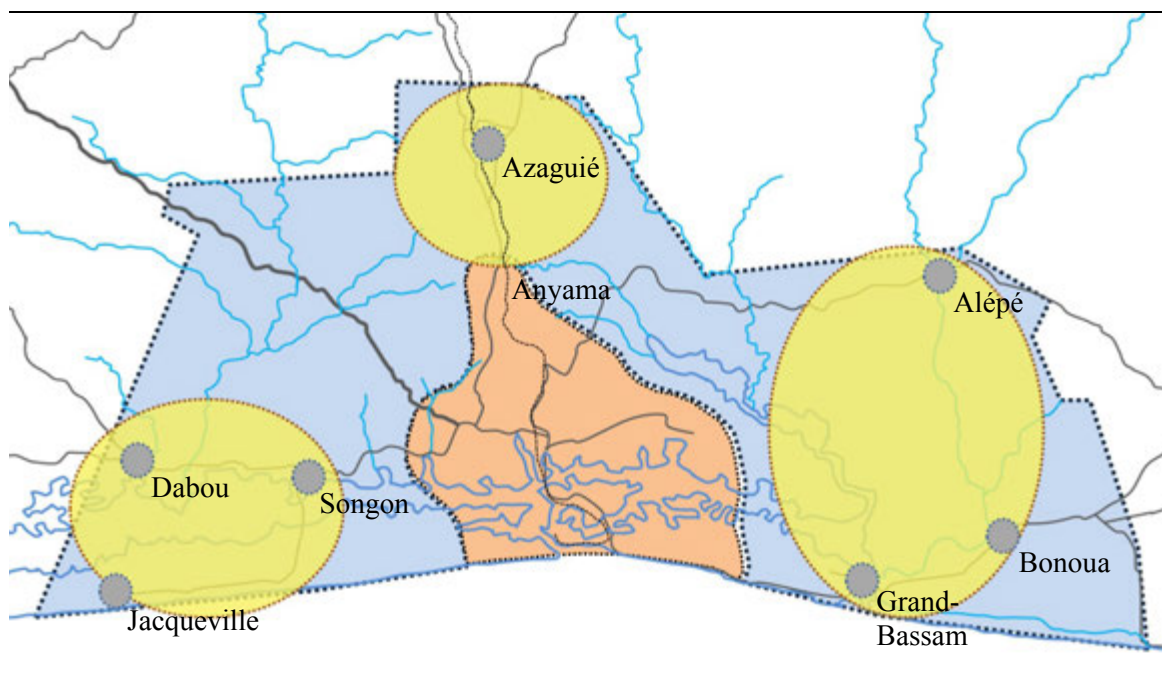


Figure 6.5 Scénario 3

Avantages :

- Permet des économies d'échelle et fournit des commodités permettant d'établir des zones urbaines ou agricoles autosuffisantes.
- Contraint physiquement la croissance urbaine en mettant des séparateurs verts entre chaque zone de croissance.

- Concentre les investissements privés et publics dans les activités de développementales majeures de chaque zone de croissance
- Procure un niveau intermédiaire de gouvernance et de mise en œuvre afin d'assurer l'autofinancement plutôt que la dépendance à la répartition d'un budget centralisé à Abidjan.
- Promeut la notion de réseau autoroutier majeur extérieur, reliant les zones de croissance au vaste arrière-pays agricole qui s'étend au-delà du Grand Abidjan.
- Permet d'envisager un développement industriel et logistique extensif des sols, bien au-delà des sols à valeur élevée du DAA et des zones semi-urbanisées de ses environs immédiats.
- Consolide le rôle d'Alépé, de Bonoua, d'Azaguié et de Jacquerville dans le développement futur.
- Procure un contexte développemental au rôle de la sous-préfecture d'Ohglwapo.

Désavantages :

- Elle s'écarte totalement du Schéma directeur 2000 actuel et demande par conséquent beaucoup de temps pour sa mise en œuvre.
- Ne règle pas le problème immédiat de la pression exercée par l'expansion urbaine sur Songon, Bingerville et Grand-Bassam.
- Procure difficilement un rôle et des fonctions distincts à la zone de croissance de «Anyama-Azaguié » par rapport à l'actuelle zone urbanisée de «Abobo-Anyama ».
- Dispersera les investissements en les éloignant du pôle économique du DAA, et la distance par rapport ce centre peut décourager les investisseurs.

Scénario 4 : Expansion du DAA (Figure 6.6)

Le scénario 4 oriente la croissance vers l'Ouest et l'Est immédiats du DAA, ce qui reflète sous divers aspects la dynamique actuelle de croissance du Grand Abidjan, l'exception notable étant la pression d'urbanisation sur la zone côtière située entre Port-Bouët et Grand-Bassam. Ce scénario nécessitera une nouvelle route extérieure pour dévier la circulation routière de la voie actuellement insuffisante. La zone Ouest urbanise la limite agricole du DAA pour le développement de nouvelles habitations et emplois, avec les principaux centres urbains concentrés sur Songon et Attinguie.

La zone Est envisage une construction intégrale sur la péninsule de Bingerville. Elokaté, à l'extrémité de la péninsule, serait érigée en zone urbaine principale et reliée par des ponts et une route structurante à Bingerville et Bonoua.

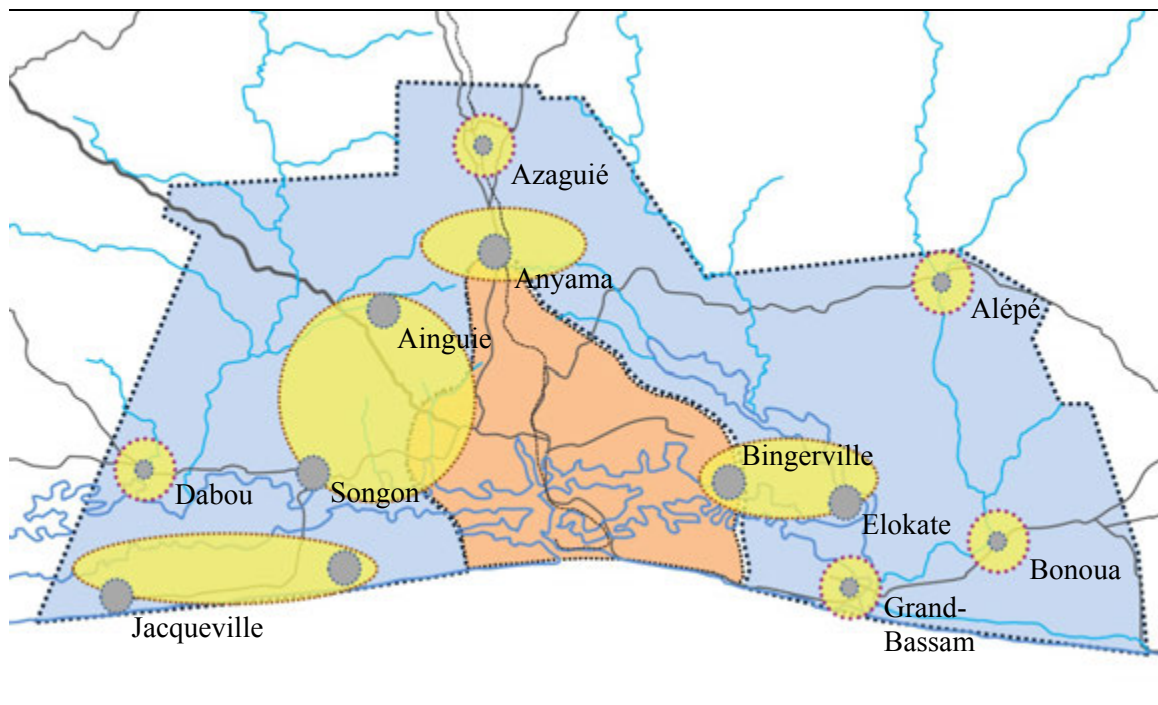


Figure 6.6 Scénario 4

Avantages :

- Poursuit la dynamique de développement actuelle sur le continent, qui permet un réseau de transport plus flexible.
- Réseau de transport en commun d'Ouest en Est, reliant les principales nouvelles zones de développement.
- Réduit le développement urbain intensif le long de la côte Port-Bouët – Grand-Bassam pour permettre l'établissement d'installations touristiques basées sur des stations de vacances à faible densité.
- Potentiel pour une nouvelle autoroute principale à travers Elokate pour réduire la pression sur l'axe de la route A100.
- Opportunité de libérer le potentiel de développement de la sous-préfecture d'Oghlwapo.
- Réduit l'urbanisation linéaire d'Anyama à Azaguié.

Désavantages :

- Nécessitera de contraindre le développement à venir, le long de l'axe A100, où la valeur foncière augmente.
- Engage la croissance majeure à l'expansion du DAA.
- Pour les communes d'expansion, ce scénario implique un scénario de statu quo du développement, lié à leurs économies rurales actuelles, auquel s'ajoute la mise à niveau des équipements publics où cela est nécessaire.

- Bien que la qualité environnementale des communes d'expansion soit maintenue, il peut y avoir des externalités négatives aux zones d'expansion.
- Le potentiel d'établissement de centres de production agricole durables peut être compromis par le manque d'investissements dans les communes d'expansion.

Scénario 5 : Faire du DAA une ville compacte (Figure 6.7)

Le scénario 5 est une stratégie de revitalisation urbaine basée sur la prémisse selon laquelle la résolution des problèmes actuels de la zone urbaine devrait être une priorité dans le futur immédiat. Cela irait de pair avec la garantie que la ville atteigne le positionnement en tant que centre régional et international des finances et des transports maritimes. Le développement des villes rurales serait focalisé sur la mise à disposition d'infrastructures sociales adéquates pour les populations actuelles et futures. À l'intérieur de la zone urbaine d'Abidjan, une hiérarchie nette des centres urbains de forte densité serait définie, pour assurer la répartition équitable des équipements publics liés aux infrastructures de transport publics.

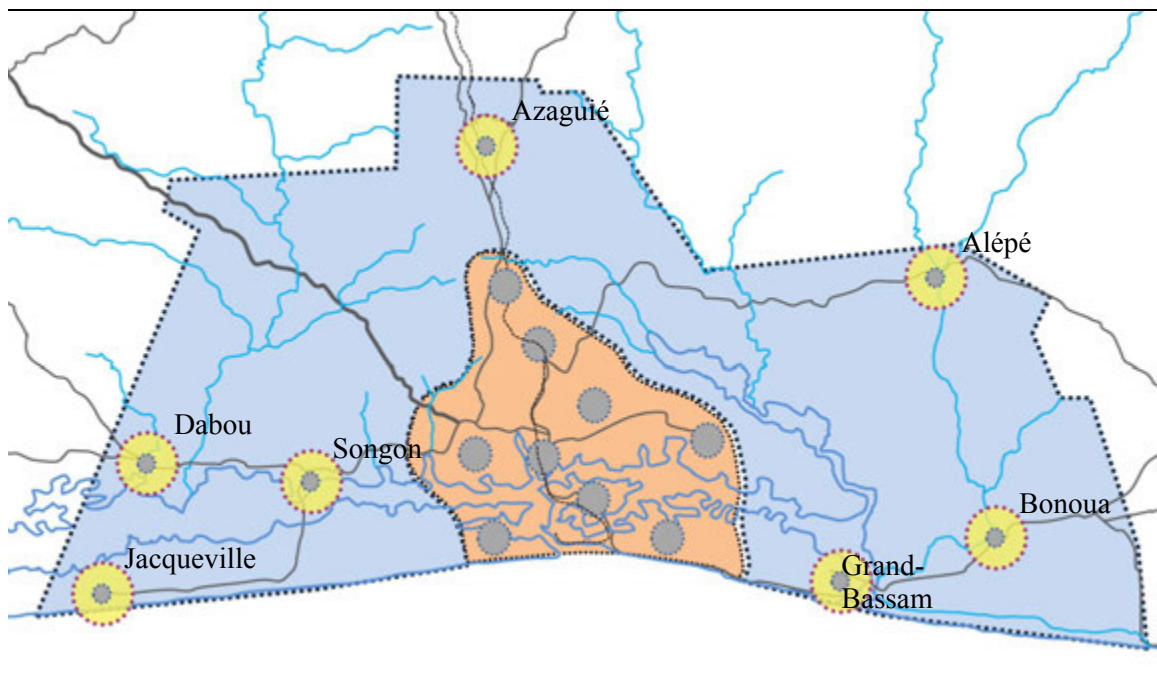


Figure 6.7 Scénario 5

Avantages :

- Établit comme priorité, la mise à niveau des services en réseaux et infrastructures urbaines, pour permettre à Abidjan de devenir une ville internationale de grande qualité.
- Soutenir la densification des zones urbaines existantes par des zones à usages mixtes résidentielles/commerciales de grande hauteur concentrées en TOD (aménagement axé sur les infrastructures de transport en commun) pour s'adapter à la croissance de la population.
- Positionne le transport en commun comme une priorité majeure de la croissance spatiale.

- Encourage les initiatives du secteur privé telles que le PPP (partenariat public-privé) dans les infrastructures et le remembrement des terres stimulé par un zonage de densification à usage mixte résidentiel/commercial.

Désavantages :

- Retarde les possibilités de développement des communes issues des projets d'infrastructures actuellement engagés.
- Le rôle de l'arrière-pays rural demeure inchangé.
- Les problèmes de propriété foncière dans les zones urbaines susceptibles de retarder la réalisation des projets de densification du centre urbain.
- Les problèmes soulevés pour le scénario 4 sont aussi inhérents à ce scénario

Scénario 6 : Réalisation du Schéma directeur du Grand Abidjan 2000 (Figure 6.8)

L'scénario 6 suit les principales propositions de développement et les projets du Plan de structure 2000. La croissance sera orientée vers les réalisations suivantes :

- Consolidation des zones d'expansion originales avec opportunités de logement et d'emploi.
- Protection des ressources naturelles
- Fourniture et amélioration des routes, du transport en commun et des commodités.
- Mise en œuvre opportune des projets engagés.
- Fonctions de soutien du Grand Abidjan pour Alépé, Dabou, Bonoua et Azaguié.
- Centres touristiques à Grand-Bassam et Jacqueline.

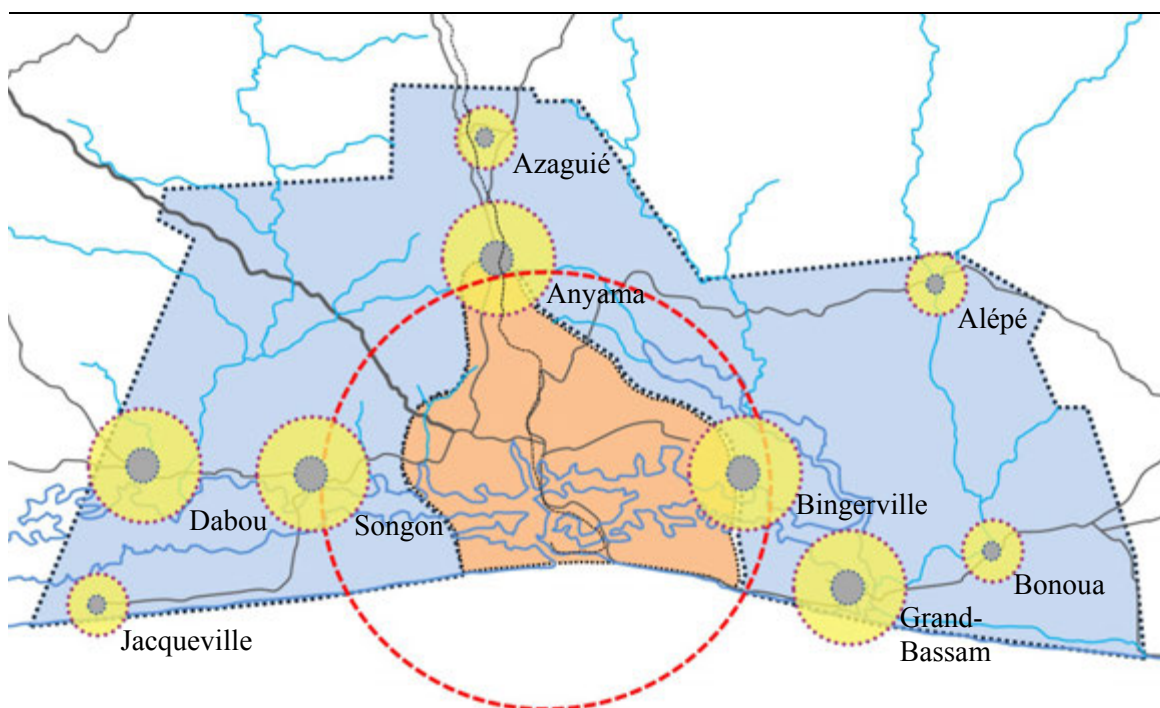


Figure 6.8 Scénario 6

Avantages :

- Le développement est actuellement orienté par ce plan et, par conséquent, ne nécessitera que très peu de modifications.
- Les zones où une nouvelle expansion urbaine produit, peuvent être consolidées et achevées.
- Permet d'achever la mise à niveau des infrastructures majeures et les projets sociaux retardés seront réalisés.

Désavantages :

- Le Schéma directeur 2000 n'est pas appliqué par certains ministères, en raison du manque de coordination.
- La mise à disposition des équipements publics ne répond pas à la demande, en raison de l'indisponibilité des terres à l'intérieur du DAA.
- Les installations informelles illégales retardent la mise en œuvre des projets publics.
- Dans certaines communes, les initiatives du secteur privé créent des changements d'orientation au modèle de croissance prévu par le Schéma directeur 2000.
- La zone de croissance urbaine définie dans un rayon de 20 km (ligne pointillée rouge sur la Figure 1.8 ci-dessus) est déjà au delà de 30 km, ce qui requiert un financement public substantiel pour les équipements publics et les infrastructures.
- Les terres agricoles de l'arrière-pays sont sous la pression exercée par la spéculation foncière à mesure que l'urbanisation s'étend ; cela affectera la sécurité alimentaire locale et les exportations agricoles.
- Le rôle des communes d'expansion n'est pas défini, sauf en tant qu'éventuels banlieues satellites prévu à Grand-Bassam et Dabou, résultant des projets majeurs de route et de transport ferroviaire pour voyageurs.

6.1.4.3 Résumé de l'évaluation des scénarios

Le Tableau 6.2 présente le résumé des principaux bénéfiques (avantages) engendrés par les scénarios de croissance spatiale à envisager dans la formulation du scénario privilégié. Notez que les avantages sont jugés pertinents hors du contexte des scénarios spécifiques et qu'ils peuvent aussi être annulés par les désavantages du scénario en question. Certains avantages sont aussi implicites dans plus d'un scénario et ne sont donc pas répétés.

Tableau 6.2 Résumé de l'évaluation des scénarios

Avantages du Développement Durable découlant des Options Spatiales initiales	Options					
	1	2	3	4	5	6
Donne la possibilité à chaque communauté satellite de s'appuyer sur une économie locale et une base culturelle spécifique tel que le sentiment d'identité des résidents et les travailleurs.	■					
La notion de centres urbains compacts implique dans cette option d'éviter de perturber l'environnement et les terres agricoles.	■					
Bénéficie des économies d'échelle en utilisant les principaux axes des infrastructures existantes.		■				
Suit certains facteurs clés de la croissance urbaine du Plan Directeur de 2000.		■				
Consolide la confiance des investisseurs privés dans les avantages découlant du développement des infrastructures par le gouvernement où la spéculation foncière a déjà lieu.		■				
Ouvre les zones rivéraines pour le développement de grande valeur		■				
Contraint physiquement la croissance urbaine en aménageant des séparateurs verts entre chaque zone de croissance			■			
Permet la considération de vastes terrains pour le développement industriel et logistique bien au-delà des terrains à fortes valeurs du DAA et ses zones semi-urbanisées immédiates.			■			

Avantages du Développement Durable découlant des Options Spatiales initiales	Options					
	1	2	3	4	5	6
Potentielle nouvelle autoroute qui traverse Elokate pour réduire la pression sur le corridor routier A100.				■		
Possibilité de libérer le potentiel de développement de la sous-préfecture Oghlwapo				■		
Freine le développement de la bande allant de Anyama à Azaguie				■		
Fixé comme priorité la mise à niveau des réseaux urbains existants et des infrastructures sociales pour permettre à Abidjan de devenir une ville internationale de grande qualité					■	
Soutenir la densification des zones urbaines existantes à travers une forte hausse des zones à usage mixte résidentiel/ commercial axée sur le TOD pour répondre à la croissance de la population.					■	
Place le transport en commun comme un axe majeur de croissance spatiale					■	
Encourage le secteur privé à mener des initiatives, comme le PPP dans les infrastructures et le remembrement des terres, stimulées par la création de zone de densification des utilisations mixtes résidentielles/ commerciales					■	
Le développement est actuellement orienté par ce plan mais requiert quelques changements.						■
Les espaces où de nouvelles expansions urbaines se produisent actuellement peuvent être consolidées et complétées						■
Améliorations des infrastructures majeures et les projets d'équipements sociaux qui ont été retardées peuvent être complétés						■

6.1.5 Scénario de Croissance Spatiale Privilégié

6.1.5.1 Centres de Croissance

Six scénarios de croissance spatiale pour le Grand Abidjan ont été générés et évalués afin de répondre aux critères de développement durable. Le scénario n°7 qui pourrait diriger Grand Abidjan vers un développement spatial privilégié a été formulé comme indiqué dans la Figure 6.9.

La croissance future sera orientée vers les terres affectées à l'expansion urbaine dans le cadre du Schéma Directeur de 2000, combinée avec les principes de croissance de la "ville compacte" pour les zones urbaines existantes et les villes satellites au-delà des environs urbanisés de la ville Abidjan.

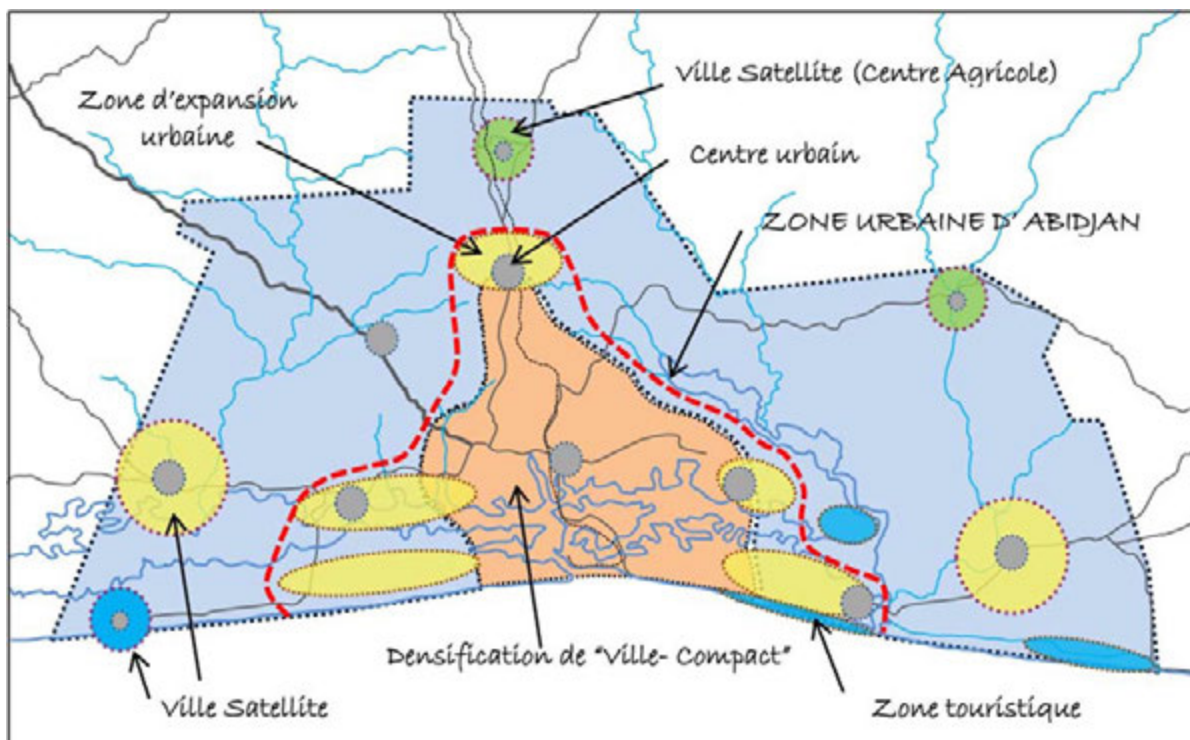


Figure 6.9 Scénario 7 (Scénario de Croissance Spatiale Privilégié)

Le Centre urbain existant:

La revitalisation urbaine des zones clés - Nouveau Centre International des Finances du Plateau, l'élimination des bidonvilles, l'installation adéquate des équipements publics, les infrastructures améliorées, de nouveaux lieux culturels et sociaux, la plantation d'arbres le long des rues et la création d'espaces verts.

Les Centres urbains:

Accroître la densification, TOD des zones mixtes commercial / résidentiel, grands équipements publics, comprenant la colocation, des rues commerçantes et piétonnes, des parkings multi-étages, l'embellissement paysager. MTR (Transport Ferroviaire de Masse) liés par les transports publics.

Zones d'Expansion Urbaines:

Contraint à l'intérieur de Songon, Anyama, la péninsule de Bingerville et le corridor Port-Bouët – Grand-Bassam. Faible densité de développement «Vert» et de nouveaux bassins d'emplois de l'industrie propre reliés par des moyens de transports publics rapides (BRT, Trains, etc.).

Les Hubs Agricoles :

La croissance d'Azaguié, Alépé, Bonoua et Dabou stimulée par le développement de grandes usines de transformation des aliments, de nouvelles technologies agricoles pour accroître la production, le soutien logistique, les politiques de sécurité alimentaire afin de protéger la base agricole de ces villes de l'intérieur / zones rurales. La croissance démographique liée à l'agro-industrie locale et l'emploi touristique ne se rendra pas dans les principales zones urbaines. Les transports en commun seront assurés par un service local modernisé de bus.

Les forêts protégées et les bassins fluviaux des zones rurales et périurbaines seront développés en des parcs de loisirs.

Zones touristiques:

La côte atlantique et les berges des lagunes Ebrié, Adjin et Potou pourront être des zones touristiques majeures avec des hôtels de villégiature de style et des installations pour les touristes nationaux et internationaux. Jacqueville sera la principale destination touristique du côté Ouest. Grand-Bassam sera le "portail touristique" de la côte Est.

6.1.5.2 Hiérarchie des Centres Urbains

Assurer une répartition équitable des équipements collectifs, facilement accessible au public et qui reflètent les niveaux de la gouvernance locale, une hiérarchie à quatre niveaux des centres urbains est proposée.

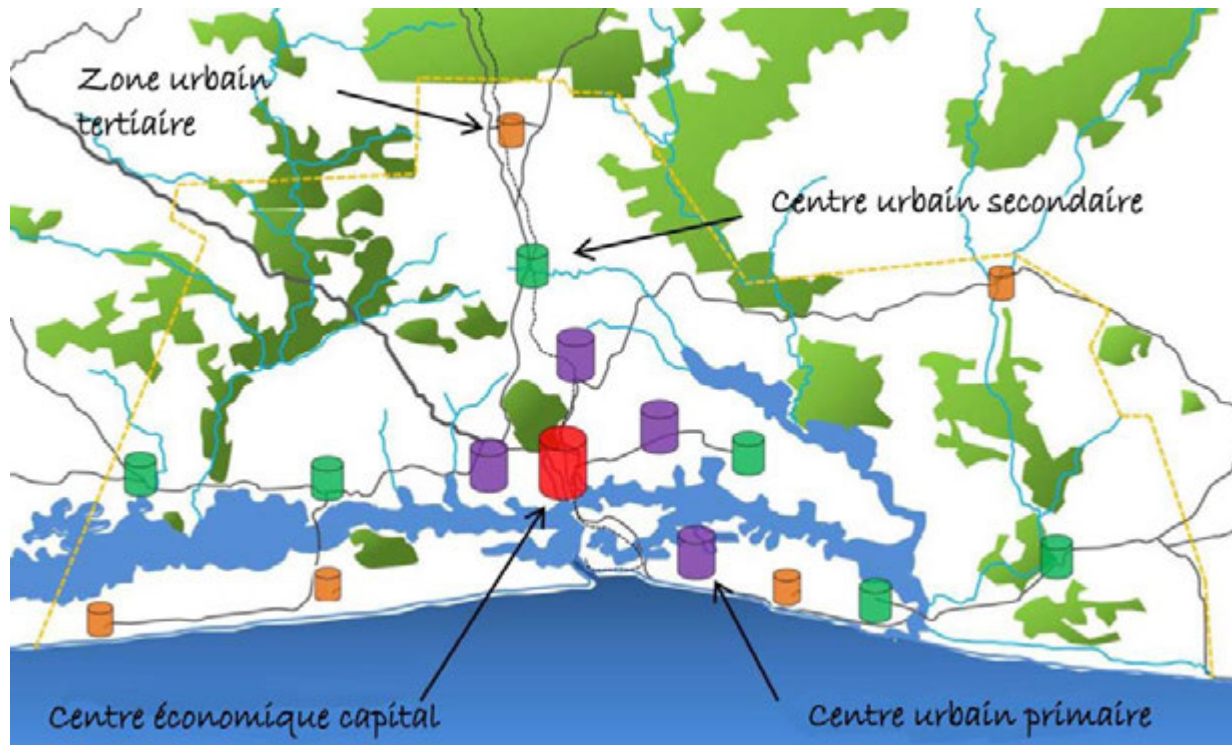


Figure 6.10 Hiérarchie des Centres Urbains

Le Centre Economique Principal:

Nouveau centre des finances internationales, les ministères et les principaux équipements sociaux, culturels, hôteliers et MICE – principal centre commercial et d'attraction

Centre Urbain Primaire :

Centre multimodal, équipements publics de premier ordre, sites culturels et sportifs desservant 500.000 – 1.0 million d'habitants.

Centre Urbain secondaire:

Centres TOD, équipements publics desservant 70.000 – 100.000 habitants

Centre Urbain tertiaire:

Centre Commercial / Terminus de bus, équipements publics desservant 30.000 habitants et plus

6.1.5.3 Réseau Stratégique de Transport

Le réseau stratégique de transport suit principalement celui définie par le Plan d'urbanisme de 2000. Il est complété par un réseau global de transport public complet qui comprend, le «train urbain», élargi le service de traversier pour passagers sur la lagune Ebrié, et un important TOD de stations et terminus de bus. L'objectif prioritaire est de fournir un accès aux principaux centres d'emploi.

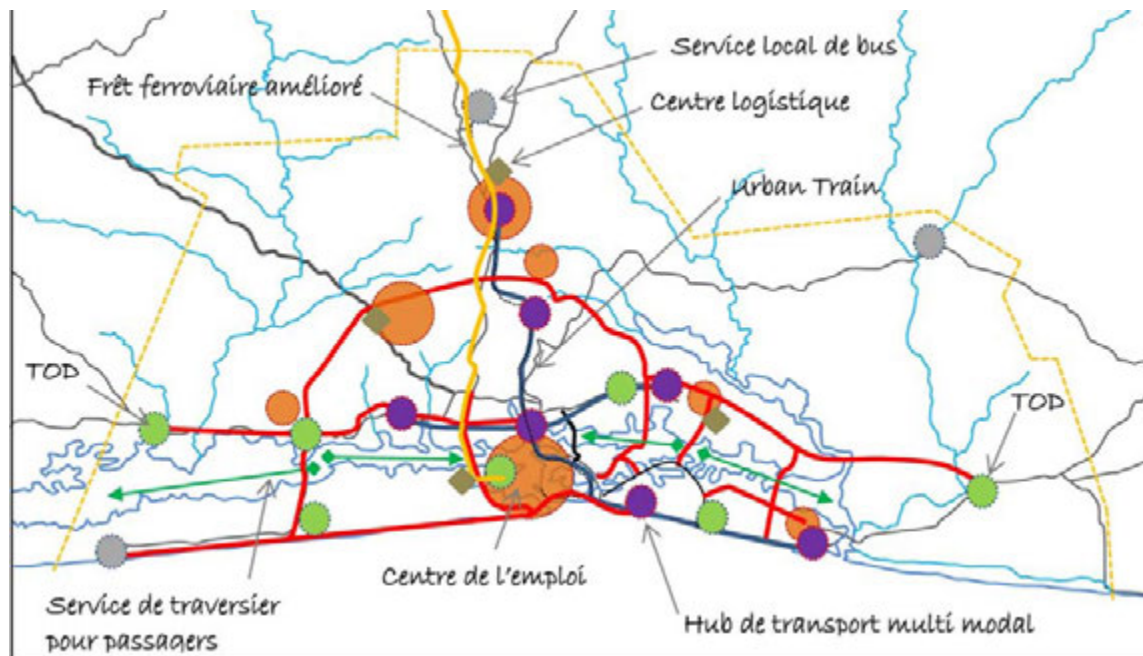


Figure 6.11 Réseau Stratégique de Transport

Réseau des artères routières : Achèvement des projets du Plan Directeur de 2000 et une nouvelle autoroute Est à Bonoua

MRT ou transport ferroviaire urbain: Lignes Nord-Sud et Ouest-Est avec une gare majeure dans le nouveau Centre International des Finances du Plateau. Future extension à Grand-Bassam.

Nouvelle ligne ferroviaire de fret : ligne direct d'Anyama au nouveau port via Yopougon et reliée à la zone industrielle d'Attinguié.

Service de transport en commun: Service Interurbain, reliant les gares de trains urbains et le centre-ville aux centres urbains périphériques Sites propres pour bus sur les principales artères et voies de contournement.

Service de bus urbains et interurbains: pour les centres de faible démographie d'Alépé, Azaguié et Jacquerville.

Service de traversier pour passagers: Service de traversier complètement "vert" reliant les centres sociaux, de travail et touristiques le long de la lagune Ebrié.

Nouvel Aéroport International: Une proposition à long terme pour le développement de Oghlwapo. L'augmentation de la valeur foncière et des problèmes environnementaux dus à l'urbanisation accrue autour de l'aéroport existant, stimulera la pression de réaménagement à plus-value.

Centre logistique: Quatre à la limite de la zone urbaine – Attinguié, Anyama, Dabou, Port-Bouët et Bonopua.

Hub de Transport Multimodal: hubs des transports publics majeurs (rails /bus) pour les zones à forte densité à usage mixte commercial/résidentiel.

TOD: Centre à forte densité commerciale en zones périurbaines

6.1.5.4 Centres d'Emploi

Le principe gouvernant les emplacements des centres d'emploi, est qu'ils doivent se trouver près des zones d'habitation ou être facilement accessibles depuis ces derniers. L'emploi et le transport en commun se trouvent ainsi pleinement intégrés à cette stratégie. Une troisième couche de la stratégie est proposée pour stimuler un plus large éventail d'opportunités d'emploi et pour élever l'emploi dans la chaîne des valeurs, par l'expansion des centres pour des emplois basés sur des compétences élevées, les services et les connaissances.

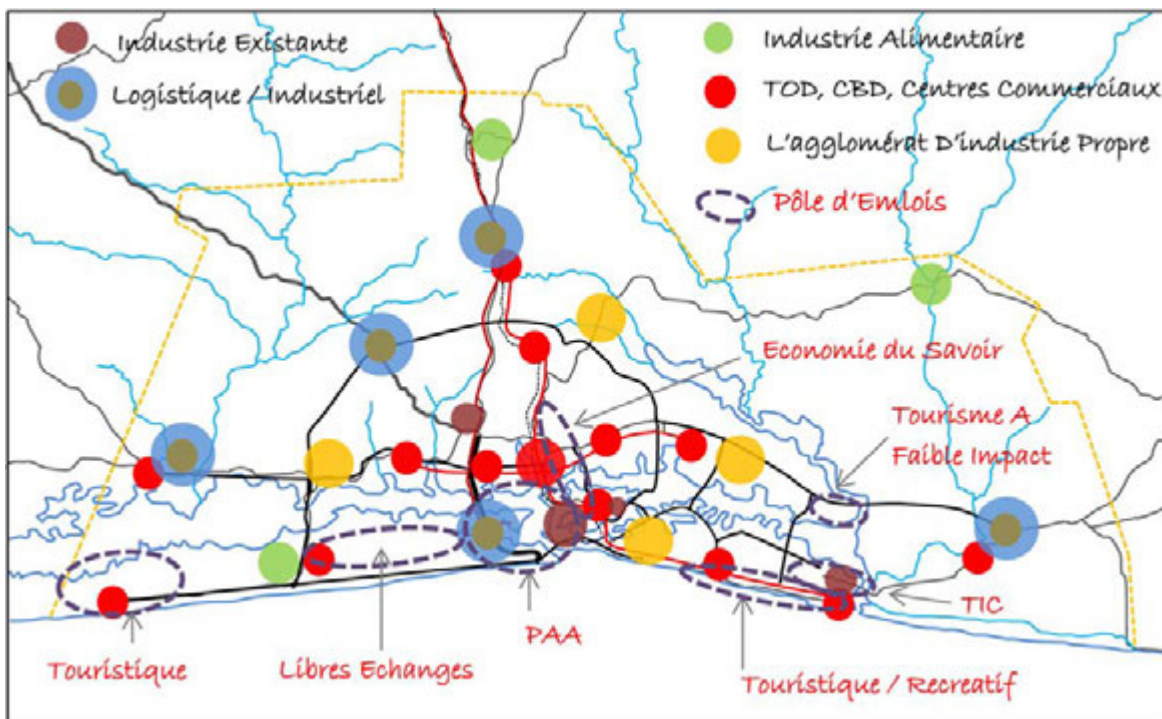


Figure 6.12 Centres d'Emploi

Zones industrielles existantes : Les quatre principales zones industrielles existantes sont : la zone industrielle de Yopougon, la zone portuaire et industrielle de Treichville, Port-Bouët et Macrory, la zone industrielle de Koumassi, et la zone des technologies de l'information de Grand-Bassam.

Nouvelles zones logistiques et industrielles : Dabou, Attingué (PK24), Anyama, Bonoua et la zone d'extension du Port Autonome d'Abidjan.

Transformation alimentaire : Azaguié, Alépé, Dabou, Bonoua et une nouvelle ville proposée près de N'djem.

Centre des Affaires et Aménagements orientés vers le transport en commun, centres commerciaux : Ils seront associés à la rénovation urbaine autour de gares multimodales de transport en commun (autobus, train et ferry).

Plateformes de l'industrie propre : Bingerville, Grand-Bassam, Cocody et Songon.

Pôles d'emplois : Concentrations d'industries des services et des connaissances similaires et complémentaires. Ce sont : le Port Autonome d'Abidjan et son extension, le tourisme et le divertissement (zone de Grand-Bassam), le tourisme à faible impact (zone d'Elokate), la "K" Économie (associée aux deux principales universités et à la rénovation urbaine au Plateau et à Adjamé), et le tourisme à Jacquville.

6.2 EES pour Scénarios de Croissance Spatiale

6.2.1 Définition de l'EES

Le positionnement et la définition de l'ESS diffèrent selon l'institution et le pays, cependant, les principaux points communs sont l'évaluation de l'impact environnemental et social à un stade avancé de l'élaboration de la politique, du plan et du programme, et la répercussion de l'impact dans la prise de décision.

La définition de l'EES dans « L'évaluation Environnementale Stratégique : guide de bonnes pratiques dans le domaine de la coopération pour le développement » (OCDE/ CAD, 2006) est comme suit :

- «Approche analytique et participative visant à intégrer les considérations environnementales dans les politiques, les plans et les programmes et à évaluer les interconnexions avec les considérations économiques et sociales»

La définition de l'EES par le Ministère de l'Environnement japonais est comme suit :

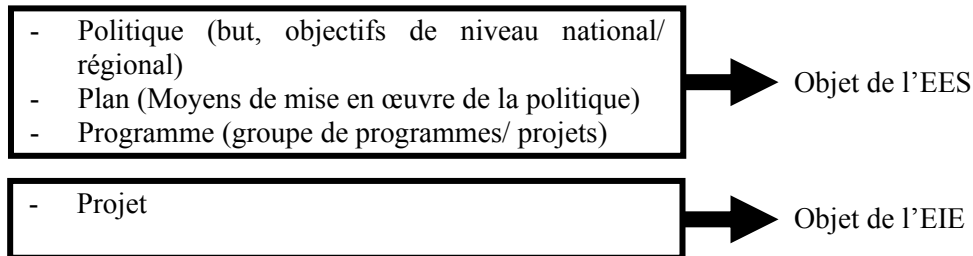
- «Évaluation environnementale au stade de la prise de décision stratégique précédant la mise en œuvre d'un projet individuel , destinée à la planification (planification supérieure) et aux politiques pour fournir un cadre de planification et de mise en œuvre de projets individuels.»

6.2.2 Importance de l'EES

6.2.2.1 Limites des projets (niveau EIE)

L'EES est importante au stade de la prise de décision parce que les projets (niveau EIE) comportent les limites suivantes :

- Choix limité de possibilités et mesures d'atténuation de l'impact environnemental restreintes parce que la majeure partie du contenu du projet est fixe.
- Ne traitent pas les impacts cumulés, causés par de multiples projets.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.13 Objet de l'EES et de l'EIE

6.2.2.2 Introduction de l'EES

L'introduction de l'EES est requise parce qu'elle peut optimiser un plan de développement sur le long-terme et donne une large perspective grâce à un examen au niveau de la politique et au stade de la planification.

6.2.2.3 Spécificités de l'EES

Les spécificités de l'EES sont comme suit :

- Évaluation d'impact intégrant les aspects environnementaux au niveau supérieur de planification
- Évaluation sur une large zone
- Évaluation des impacts non seulement sous leur aspect environnemental mais aussi social et économique.
- Évaluation d'impacts cumulés, causés par des projets multiples.
- Divulgence d'informations et réunion des parties prenantes à partir d'un stade avancé.

6.2.2.4 L'EES dans les directives de la JICA en matière de considérations environnementales et sociales

Les lignes directrices des directives de la JICA concernant les considérations environnementales et sociales sont comme suit :

- Définition : L'évaluation environnementale stratégique (EES) est une évaluation mise en œuvre aux différents niveaux de la politique, du plan et du programme, mais pas au niveau du projet (EIE).
- Principes de base : Les mesures relatives aux considérations environnementales et sociales doivent être mises en œuvre du stade précurseur jusqu'au stade du suivi.

La JICA a recours à l'évaluation environnementale stratégique (EES) lors de la conduite de l'étude de plans directeur, etc., et elle encourage les défenseurs, etc., d'un projet de s'assurer que les considérations environnementales et sociales sont analysées du stade précurseur au stade du suivi.

- Stade de l'étude générale (Étude concernant un plan directeur) : EES mis en application par la JICA pour ce genre d'étude.
- En cas d'existence d'un système d'EES dans le pays bénéficiaire, il est nécessaire de vérifier la cohérence du système concerné avec les objectifs de l'étude,

6.2.2.5 Procédure globale D'EES

Les lignes directrices de la procédure EES standard, sont comme suit :

Tableau 6.3 Procédures standards d'EES

Stade	No.	Procédure	Contenu
Stade de la Planification	1	Compréhension des conditions diverses (politique, système légal, caractéristiques géographiques, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Vérification des politiques et des plans existants • Examen des objectifs/buts de la politique/plan en rapport au plan directeur correspondant • Vérification des conditions environnementales et sociales comme point de repère (utilisation des sols, environnement naturel, zone d'habitat de la population indigène, conditions économiques et sociales) • Vérification des systèmes et du cadre institutionnel relatifs aux considérations environnementales et sociales dans les pays bénéficiaires <ul style="list-style-type: none"> • Règlementations et normes relatives aux considérations environnementales et sociales (Evaluation d'impact environnemental, repositionnement, participation publique, diffusion de l'information, etc.) • Déviance par rapport aux lignes directrices de la JICA • Profil des organismes concernés
	2	Examen des scénarios de développement (alternatifs)	<ul style="list-style-type: none"> • Formulation de plusieurs options (incluant l'option zéro) en tenant compte de différentes contraintes. • Niveaux variés d'options (politique, plan, programme) • Exemples d'options pour des plans de secteur, de développement régional, et d'urbanisme. <ul style="list-style-type: none"> • Examen des secteurs et des modes d'opération (chemin de fer ou transport routier, centrale thermique ou hydroélectrique) • Examen des programmes ou des projets prioritaires • Examen de l'échelle du projet (incluant construction/ extension/réhabilitation) • Examen de l'emplacement et de l'alignement
	3	Sélection des éléments d'enquête/évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Sélectionner les éléments d'étude afin d'adapter le scénario de développement fondé sur les opinions des parties prenantes obtenues lors des réunions. <ul style="list-style-type: none"> • Mesures de lutte contre la pollution (qualité de l'air/eau, nuisances sonores/vibrations, déchets, etc.) • Environnement naturel (zones protégées, écosystèmes, caractéristiques géographiques, etc.) • Environnement social (repositionnement, esthétique, conditions de vie, populations indigènes, etc.) • Impact économique (emploi, développement industriel, emploi des ressources, etc.) • Changement climatique, consommation d'énergie, etc.
	4	Réunions des parties prenantes	<ul style="list-style-type: none"> • Demander la participation d'une grande variété de parties prenantes telles que des membres gouvernementaux, des universitaires, des chercheurs, des ONG, des représentants communautaires, etc. • Comprendre les besoins des parties prenantes • Encouragement à une participation profitable en diffusant de l'information. • Définition : «Parties prenantes locales » signifie les individus ou les groupes intéressés (incluant les résidents illégaux) et les ONG locales. Les « parties prenantes » sont les individus ou les groupes, incluant les parties prenantes locales, qui ont une opinion au sujet des projets de coopération.
	5	Etude/ Pronostic/ analyse/ évaluation des impacts	<ul style="list-style-type: none"> • Examen grâce à l'EEI (Examen environnemental initial, afin de ne pas effectuer une étude détaillée) • Examen/sélection du cadre d'analyse/évaluation
	6	Examen des mesures	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer des mesures d'atténuation (prévention, minimisation, compensation,

		d'atténuation.	etc..) pour chaque alternative
	7	Sélection des programmes/projets	<ul style="list-style-type: none"> • Comparaison d'alternatives fondée sur le cadre d'évaluation • Sélection de l'alternative conseillée (incluant son coût, système de mise en application)
Stade de la mise en œuvre	8	Suivi	

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.2.3 Mise en application de l'EES pour les scénarios de croissance spatiale

La mission d'étude de la JICA a analysé sept scénarios de croissance spatiale. Afin de sélectionner le meilleur scénario de croissance spatiale, les EES de ces scénarios et "l'option zéro action" ont été mises en œuvre. Les résultats des EES sont présentés dans le Tableau 6.4 et le Tableau 6.5 et un aperçu de la moyenne des points est présenté au Tableau 6.6. Puisque le Scénario 7 (combinaison de ville compacte et villes satellites) a obtenu le plus de points, il a été choisi comme le scénario privilégié de croissance spatiale pour le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan.

Tableau 6.4 Résultat de l'EES (1/2)

Scénario	Option Zéro Action	Scénario 1 Développement autonome des six communes par rapport au DAA	Scénario 2 Développement le long de trois axes majeurs émanant du DAA	Scénario 3 Développement des Pôles de croissance avec leurs arrière-pays respectifs
Objectif	Non-control	Promouvoir et concentrer la croissance importante du nombre de résidences et d'emplois au sein des communes	Promouvoir la croissance le long des trois routes radiales principales desservant l'arrière-pays immédiat du DAA	Promouvoir la notion d'existence de quatre zones sous-régionales de croissance
Solutions aux problèmes existants				
Aménagement désordonné des terres	Le désordre actuel de l'aménagement des terres s'aggravera parce qu'il est incontrôlé. (-3)	La zone centrale sera contrôlée assez facilement, quand une politique adéquate sera mise en œuvre. Les six communes seront très bien contrôlées et c'est relativement facile à mettre en œuvre. (+1)	La zone centrale sera contrôlée assez facilement, quand une politique adéquate sera mise en œuvre. La zone le long des trois corridors de croissance sera contrôlée et c'est relativement facile à mettre en œuvre. Une attention particulière devra être accordée aux développements illégaux le long des corridors. (+/-0)	La zone centrale et les trois pôles seront contrôlés relativement facilement, quand une politique adéquate sera mise en œuvre. Une attention particulière devra être accordée parce que la zone centrale et trois pôles seront une très grande zone. (-1)
Manque complet d'infrastructures pour la vie	L'état actuel de manque d'infrastructures sera plus grave (-3)	La zone centrale et les six communes seront réparties adéquatement, donc les infrastructures seront développées relativement facilement, mais le potentiel d'expansion sera relativement limité. (+1)	Les infrastructures dans la zone centrale seront développées adéquatement. Certaines inefficacités se produiront dans les couloirs. (+/-0)	Les infrastructures dans la zone centrale et les trois pôles seront développées de manière efficace. L'infrastructure concentrée causera des difficultés à contrôler et à entretenir, le coût sera élevé. (+/-0)
Manque d'investissement public	L'attrait pour les investisseurs est très faible, et le manque d'investissements publics sera donc aggravé (-3)	La zone centrale et les six communes sont organisées de manière ordonnée, mais le potentiel d'expansion de la zone centrale et des six communes est limité. L'attrait pour les investisseurs ne sera donc pas très élevé. (-1)	Le potentiel d'expansion de la zone centrale et des zones le long des trois couloirs est limité. L'attrait pour les investisseurs ne sera donc pas très élevé. (-1)	Le potentiel d'expansion de la zone centrale et des trois pôles est très grand. L'attrait pour les investisseurs sera donc élevé, mais le coût du terrain sera aussi élevé. (+2)
Forte augmentation de la population	Il n'existe pas de système pour répondre à l'augmentation de la population, donc les problèmes dus à l'augmentation de la population seront plus importants. (-3)	Un système pour accommoder l'augmentation de la population dans les six communes sera organisé, mais la superficie totale pour les accueillir n'est pas grande. (+/-0)	Un système pour accommoder l'augmentation de la population le long des trois corridors sera organisé, mais la superficie totale pour les accueillir n'est pas grande. (+/-0)	Un système pour accommoder l'augmentation de la population dans la zone centrale et les trois pôles sera organisé, et la superficie totale pour les accueillir est grande. (+3)

	Grand nombre de pauvres en milieu urbain	Aucune zone d'habitation ou opportunité de travail ne seront organisées pour les pauvres, donc leurs conditions de vie seront empirées (-3)	La zone d'habitation et les opportunités de travail seront améliorées dans la zone centrale et les six communes futures, mais le potentiel n'est pas si élevé en raison de l'absence de l'expansion de la zone centrale. (+/-0)	La zone d'habitation et les opportunités de travail seront améliorées dans la zone centrale et le long des trois corridors, mais le potentiel n'est pas si élevé en raison de l'absence de l'expansion de la zone centrale. (+/-0)	La zone d'habitation et les opportunités de travail seront améliorées dans la zone centrale et les trois pôles, donc le potentiel est élevé. (+3)
	Expansion désordonnée du DAA	Il n'y aura pas de contrôle de l'expansion désordonnée du DAA, et donc l'accélération de cette condition sera plus sérieuse. (-3)	L'expansion désordonnée du DAA sera contrôlée par l'absorption des six communes mais cela sera limité (+1).	L'expansion désordonnée du DAA sera contrôlée le long des trois corridors mais cela sera limité (+1).	L'expansion désordonnée du DAA sera contrôlée de manière adaptée le long des trois corridors (+3)
	Total des points pour les solutions aux problèmes existants (moyenne)	-18 (-3,00)	+ 2 (+0,33)	0 (0)	+ 10 (+1,67)
Aspects Environnementaux					
Pollution	Qualité de l'air / Mauvaises odeurs	Accélération de vitesse de pollution de l'air due aux transports et aux activités industrielles et augmentation des mauvaises odeurs dues aux eaux usées et aux déchets solides. (-2)	Pollution de l'air due aux transports et aux activités industrielles et présence de mauvaises odeurs dues aux eaux usées et aux déchets solides. Cependant, celles-ci seront contrôlées relativement facilement. (+1)	Pollution de l'air due aux transports et aux activités industrielles et présence de mauvaises odeurs dues aux eaux usées et aux déchets solides. Cependant, celles-ci seront contrôlées relativement facilement. (+1)	La pollution de l'air due aux transports et aux activités industrielles et la présence de mauvaises odeurs dues aux eaux usées et aux déchets solides seront concentrées dans la zone centrale et les trois pôles. Le coût pour les contrôler sera relativement élevé. (-1)
	Qualité de l'eau	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, et particulièrement la pollution de l'eau en métaux lourds deviendra un problème plus grave. (-3)	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, et particulièrement la pollution de l'eau en métaux lourds aura lieu, mais elle sera contrôlée relativement facilement et efficacement. (+2)	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, et particulièrement la pollution de l'eau en métaux lourds aura lieu, mais elle sera contrôlée relativement facilement. (+1)	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, et particulièrement la pollution de l'eau en métaux lourds aura lieu, et sera concentrée dans la zone centrale et les trois pôles. Le contrôle sera relativement facile et efficace mais le coût en sera relativement élevé. (+/-0)
	Déchets	Le problème existant des déchets sera accéléré et grave. (-3)	Le problème existant des déchets sera accéléré et concentré dans la zone centrale et les six communes. Le contrôle en sera relativement facile. (+2)	Le problème existant des déchets sera accéléré et concentré dans la zone centrale et le long des trois corridors. Le contrôle en sera relativement facile. (+2)	Le problème des déchets sera rencontré, et concentré dans la zone centrale et les trois pôles. Le contrôle en sera relativement efficace, mais pas facile et le coût de gestion sera élevé. (-1)
	Bruit / Vibrations	De sérieux problèmes de bruit / vibrations provenant des activités de transport et des	Il y aura du bruit et des vibrations provenant des activités de transport et des	Il y aura du bruit et des vibrations provenant des activités de transport et des	Il y aura du bruit et des vibrations provenant des activités de transport et des

		activités industrielles seront rencontrés. (-2)	activités industrielles mais l'étendue et l'intensité en seront limitées. (+1)	activités industrielles. Une attention devra être accordée à l'expansion le long des trois corridors. (+/- 0)	activités industrielles dans la zone centrale et dans les trois pôles. L'intensité en sera relativement élevée dans ces zones. (-2)	
		Sous-total des points pour la pollution (moyenne)	-10 (-2,50)	+6 (+1,50)	+4 (+1,00)	-4 (-1,00)
Environnement Naturel	Zones Protégées / Ecosystème	Le développement incontrôlé conduira à des impacts importants sur les zones protégées et l'écosystème. (-3)	La surface de nouvel aménagement est limitée, donc les impacts sur les zones protégées et l'écosystème est relativement faible. (+1)	La surface de nouvel aménagement est limitée, donc les impacts sur les zones protégées et l'écosystème est relativement faible. (+1)	La surface de nouvel aménagement est grande, donc les impacts sur les zones protégées et l'écosystème seront importants. (-3)	
	Hydrosphère	Le développement incontrôlé aggravera les effets sur l'hydrosphère. (-2)	La surface de nouvel aménagement est dans six communes. Les parties centrales de ces communes sont situées sur la surface plane, par conséquent, les impacts sur l'hydrosphère sont relativement faibles. (1) The new developed area is in six communes. The center parts of these communes are located on the flat area, therefore the impacts on the hydrosphere are relatively small. (+1)	La nouvelle zone aménagée est limitée mais certains corridors auront une incidence sur certains cours d'eau ou le débit de l'eau de surface. Par conséquent il aura des impacts sur l'hydrosphère. (+/- 0)	La nouvelle zone aménagée est très large, et trois noeuds sont situés dans les zones rurales. L'aménagement dans les trois noeuds aura des impacts relativement élevés sur les eaux de surface et le débit de l'eau / sédiments dans les lagunes. Par conséquent, les il aura des impacts significatifs sur l'hydrosphère. (-3)	
	Topographie/ Géologie	L'aménagement incontrôlé aura des impacts dramatiques sur la topographie / géologie. (-2)	La nouvelle zone aménagée est dans les six communes. Les parties centrales de ces communes sont situées sur la surface plane, par conséquent, les impacts sur la topographie / géologie sont relativement faibles. (1)	La nouvelle zone aménagée est limitée mais certains corridors passera le long de la zone côtière ou par les lagunes. Par conséquent il y aura des impacts sur la topographie / géologie. (+/- 0)	La nouvelle zone aménagée est très large, et trois noeuds sont situés dans les zones rurales et les zones côtières / lagon. Le développement de ces trois noeuds va conduire à des changements topographiques, ce qui présente un certain nombre de risques potentiels. Par conséquent, les impacts sur la topographie / géologie seront importants. (-2)	
	Sous-total des points pour l'environnement naturel (moyenne)	-7 (-2.33)	3 (1.00)	1 (0.33)	-8 (-2.67)	
Environnement Social	réinstallation	L'aménagement incontrôlé conduira à des réinstallations involontaires. (-3)	Certains résidents de la zone centrale vont déménager dans les six communes. Des	Certains résidents de la zone centrale vont déménager dans la zone le long des couloirs. (-1)	Un grand nombre de résidents de la zone centrale vont déménager dans les trois noeuds. Les	

			action de réinstallation adéquates devraient être mises en œuvre. (-1)		impacts seront importants. (-3)
	Conditions de vie et moyens de subsistance	Les problèmes relatifs aux conditions de vie /moyens de subsistance seront plus grave. (-3)	L'amélioration des conditions de vie / moyens de subsistance sera principalement dans la zone centrale et les six communes. (+/- 0)	L'amélioration des conditions de vie / moyens de subsistance se fera principalement dans la zone centrale et les six communes. Certaines activités qui conduisent à des problèmes tels que l'utilisation illégale / incontrôlée des terres doivent être suivies. (-1)	L'amélioration des conditions de vie / moyens de subsistance sera encouragée par le développement. (+2)
	Sous-total des points pour l'environnement social (moyenne)	-6 (-3.00)	-1 (-0.50)	-2 (-1.00)	-1 (-0.50)
	Av. pour les aspects environnementaux	-1.89	1.28	0.44	-0.17
Aspects économiques / financiers					
	Développement / Maintenance / fonctionnement du coût	Déchets inconnue, mais probablement beaucoup plus polluant (-3)	Le coût de développement est relativement faible, parce que la zone est limitée (+2)	Le coût du développement est relativement faible, parce que la zone est limitée. (+2)	Le coût du développement est très élevé, en raison de la grande taille de la zone (-3)
	relance économique	L'aménagement incontrôlé ne conduira pas à la relance économique_ (-3)	La capacité de relance économique est relativement faible_ (-1)	La capacité de relance économique est relativement faible_ (-1)	La capacité de relance économique est importante_ (+3)
	Contribution à l'économie nationale	Faible contribution à l'économie nationale (-3)	Impact significatif au niveau local, mais modeste contribution à l'économie nationale (-2)	Impact significatif au niveau local, mais modeste contribution à l'économie nationale (-2)	Très forte (+3)
	Sous-total des points pour économiques / financiers (moyenne)	-9 (-3.00)	-1 (-0.33)	-1 (-0.33)	3 (1.00)
	Totaux (moyenne)	-2.87	0.22	-0.77	0.43

Points: +3: Excellent, +2: Très bon, +1: Bon, +/- 0: Neutre, -1: Mauvais, -2: Très mauvais, -3: Le pire (évaluation par comparaison entre 8 scenarii)

Pour chaque élément: la moyenne des points a été calculée (au niveau des aspects environnementaux, d'une part la moyenne a été calculée pour chaque sous-élément, tel que la pollution, l'environnement naturel et social, et d'autre part la moyenne a été calculée en points pour les aspects de l'environnement

Les Totaux de points : la moyenne a été calculée sur la base 3éléments, Solution aux problèmes existants, les aspects environnementauxet économiques / Aspects financiers

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 6.5 Résultat de l'EES (1/2)

Scénario	Scénario 4 Expansion du DAA	Scénario 5 Faire du DAA une ville compacte	Scénario 6 Réalisation du Schéma directeur du Grand Abidjan 2000	Scénario 7 Combinaison de la ville compacte avec les villes satellites
Objectif	- croissance et expansion directe à	- Être une revitalisation urbaine	- Suivre les principales	- Combinaison des schémas directeurs

	l'ouest et à l'est immédiate du D.A.A		propositions de développement et de projets de la structure du plan 2000	de croissance de la ville compacte pour les zones urbaines et les villes satellites existantes au-delà des zones urbanisées de la villes d'Abidjan
Solutions aux problèmes existants				
Aménagement désordonné des terres	La zone centrale et la zone d'expansion seront difficiles à contrôler, parce la ce scénario entrainera une utilisation incontrôlée des terres (-2)	La zone centrale et les six communes seront très bien contrôlées et seront relativement faciles à contrôler. (+2)	La zone centrale aura quelques difficultés pour contrôler parce que la zone sera importante Les six communes seront très bien contrôlées et il sera relativement facile de les mettre en œuvre (-1)	La zone centrale sera contrôlée assez facilement si une politique de non expansion de la zone centrale est mise en œuvre (1)
Manque complet d'infrastructures pour la vie	Il ya des inefficacités et des difficultés à contrôler et à entretenir (-2)	Les infrastructures dans la zone centrale et les six communes seront élaborées de façon efficace_ et le coût n'est pas élevé, mais le potentiel pour une expansion future sera limité (+1)	Les infrastructures dans la zone centrale et les six communes seront élaborées de façon efficace_ mais il ya certains facteurs inconnus par rapport à l'extension dans la zone centrale (+/- 0)	Les infrastructures dans la zone centrale et les six communes seront élaborées de façon efficace_ mais une attention devrait être accordée à toute expansion incontrôlée dans la zone centrale (+1)
Manque d'investissement public	La zone centrale et d'autres zones seront élargies mais il y a des facteurs inconnus De sorte que certains investisseurs hésitent à investir (+1)	La zone centrale et les six communes sont disposées de façon ordonnée, mais le potentiel d'expansion de la zone centrale et la taille des six communes sont très limités De sorte l'attrait des investisseurs est faible (-3)	Le potentiel d'expansion de la zone centrale est très élevé. De sorte l'attrait des investisseurs sera élevé, mais il ya certains facteurs inconnus par rapport à l'aménagement (+1)	Le potentiel d'expansion de la zone centrale est très élevé. De sorte l'attrait des investisseurs sera élevé_ mais les potentiels dans les six communes sont limités. (+2)
Forte augmentation de la population	Un système pour contenir l'augmentation de la population dans la zone centrale et des zones élargies sera mis en place, mais les autres zones pour accueillir l'augmentation ne sont pas si grandes. (2)	Le système pour contenir l'augmentation de la population dans la zone centrale et six communes sera étroit, alors le développement de haute densité et les logements à plusieurs niveaux devraient être exigés. (-2)	Un système pour répondre à l'augmentation de la population dans la zone centrale sera mis en place, mais l'espace dans les six communes est petit. (1)	Un système pour répondre à l'augmentation de la population dans la zone centrale sera mis en place, mais les autres zones pour accueillir l'augmentation ne sont pas si grandes. (2)
Grand nombre de pauvres en milieu urbain	Leur espace de vie et les opportunités de travail dans la zone centrale et des zones élargies à développer seront améliorés, de sorte que le potentiel soit élevé. (2)	Leur espace de vie et les opportunités de travail dans la zone centrale et six communes à développer seront très étroits. (-3)	Leur espace de vie et les opportunités de travail dans la zone centrale et six communes à développer seront améliorés, de sorte que le potentiel soit élevé. (2)	Leur espace de vie et les opportunités de travail dans la zone centrale et six communes à développer seront améliorés, de sorte que le potentiel soit élevé. (2)
Expansion désordonnée du DAA	Le contrôle de l'expansion brutale des ADD sera mis en œuvre en puisant	Le contrôle de l'expansion désordonnée des ADD sera mis en	Le contrôle de l'expansion brutale des ADD sera mis en œuvre en puisant	Le contrôle de l'expansion brutale des ADD sera mis en œuvre en puisant

		dans les zones d'expansion, et sa capacité est suffisante. (2)	œuvre par une densité élevée et des logements à plusieurs étages. Mais sa capacité est très étroite et le potentiel d'une future expansion n'a pas été prévu. (-2)	dans la zone centrale élargie, et sa capacité est suffisante. (2)	dans la zone centrale élargie, et sa capacité est suffisante. (2)
	Total des points pour les solutions aux problèmes existants (moyenne)	3 (0.50)	-2 (-0.33)	5 (0.83)	10 (1.67)
Aspects Environnementaux					
Pollution	Qualité de l'air / Mauvaises odeurs	pollution de l'air par les transports et les activités industrielles et les mauvaises odeurs des eaux usées et des déchets solides sera accélérée. (-2)	pollution de l'air par les transports et les activités industrielles et les mauvaises odeurs des eaux usées et des déchets solides se produira. Mais le contrôle d'eux est relativement facile. (1)	pollution de l'air par les transports et les activités industrielles et les mauvaises odeurs des eaux usées et des déchets solides se produira. Mais le contrôle d'eux est relativement facile. (1)	pollution de l'air par les transports et les activités industrielles et les mauvaises odeurs des eaux usées et des déchets solides sera concentrée dans la zone centrale et trois nœuds. Le coût est relativement élevé pour les contrôler. (-1)
	Qualité de l'eau	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, la pollution de l'eau en métal particulièrement lourd sera plus grave. (-3)	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, la pollution de l'eau en métal particulièrement lourd se produira, mais le contrôle est relativement simple et efficace. (2)	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, la pollution de l'eau en métal particulièrement lourd se produira, mais le contrôle est relativement facile. (1)	La pollution de l'eau par les eaux usées domestiques et industrielles, la pollution de l'eau en métal particulièrement lourd se produit et être concentrée dans la zone centrale et trois nœuds. Le contrôle est relativement simple et efficace, mais son coût est relativement élevé. (+/- 0)
	Déchets	Le problème des déchets existants sera accélérée et grave. (-3)	Les problèmes de déchets se produisent et être concentrée dans la zone centrale et six communes. Le contrôle est relativement facile. (2)	Les problèmes de déchets se produisent et être concentrée dans la zone centrale et le long de trois corridors. Le contrôle est relativement facile. (2)	Les problèmes de déchets se produisent et être concentrée dans la zone centrale et trois nœuds. Le contrôle sera mis en œuvre de façon relativement efficace, mais pas si facile et le coût de gestion est élevé. (-1)
	Bruit / Vibrations	Sérieux bruit / vibration provenant de l'exploitation des transports et des activités industrielles se produira. (-2)	Le bruit / vibration provenant de l'exploitation des transports et des activités industrielles se produira, mais l'ampleur et la zone est relativement étroite. (1)	Le bruit / vibration provenant de l'exploitation des transports et des activités industrielles se produira. L'attention devrait être accordée à l'expansion le long des trois corridors. (+/- 0)	Le bruit / vibration provenant de l'exploitation des transports et des activités industrielles se produira dans la zone centrale et trois nœuds. Niveaux de bruit / vibration relativement élevée

					sont dans ces zones. (-2)
	Sous-total des points pour la pollution (moyenne)	-8 (-2.00)	10 (2.50)	-7 (1.75)	-6 (-1.50)
Environnement Naturel	Zones Protégées / Ecosystème	Le développement incontrôlé conduira à des impacts importants sur la zone protégée / écosystème. (-3)	La nouvelle zone développée est étroite, donc les impacts sur les aires protégées / écosystème est relativement faible. (1)	La nouvelle zone développée est étroite, donc les impacts sur les aires protégées / écosystème est relativement faible. (1)	La nouvelle zone développée est très grande; par conséquent, les impacts sur la zone protégée / écosystème seront importants. (-3)
	Hydrosphère	La nouvelle zone développée est relativement grande, et la partie nord-ouest de la zone d'extension est dans une zone rurale. Par conséquent, les impacts sur l'hydrosphère seront relativement grands. (-2)	La nouvelle zone développée est très restreinte; par conséquent, les impacts sur l'hydrosphère seront assez insignifiants. (2)	La nouvelle zone développée est grande dans la zone centrale, mais la zone nouvellement développée dans les zones rurales est restreinte dans certaines communes. Par conséquent, les impacts sur l'hydrosphère ne seront pas si grands. (-1)	La nouvelle zone développée est grande dans la zone centrale, mais la zone nouvellement développée dans les zones rurales est restreinte dans certaines communes. Par conséquent, les impacts sur l'hydrosphère ne seront pas si grands. (-1)
	Topographie/ Géologie	La nouvelle zone développée est relativement grande, et la partie nord-ouest de la zone d'extension est dans une zone rurale, et il y a trois nœuds sont dans les zones rurales et les zones côtières / lagon. Le développement dans les trois nœuds va conduire à des changements topographiques, qui a un certain potentiel pour les dangers. Par conséquent, les impacts sur la topographie / géologie seront importants. (-1)	La nouvelle zone développée est très étroite; par conséquent, les impacts sur la topographie / géologie seront assez minimes. (2)	La nouvelle zone développée est grande dans la zone centrale, qui a quelques faiblesses à cause des inondations et l'érosion des sols. Par conséquent, les il y aura des impacts sur la topographie / géologie. (-1)	La nouvelle zone développée est grande dans la zone centrale, qui a quelques faiblesses à cause des inondations et l'érosion des sols. Par conséquent, les il y aura des impacts sur la topographie / géologie. (-1)
	Sous-total des points pour l'environnement naturel (moyenne)	-6 (-2.00)	7 (2.33)	-4 (-1.33)	-3 (-1.00)
Environnement Social	réinstallation	Un nombre relativement élevé de résidents de la zone centrale vont déménager quelque part dans la zone élargie. Les impacts seront relativement importants. (-2)	Il y aura la réinstallation dans les zones résidentielles nouvellement mises en place, mais le site de relocalisation est à proximité de la zone où ils vivaient auparavant. (2)	Un nombre relativement élevé de résidents de la zone centrale vont déménager quelque part dans la zone élargie, mais le site de relocalisation est à proximité de la zone où ils vivaient	Un nombre relativement élevé de résidents de la zone centrale vont déménager quelque part dans la zone élargie, mais le site de relocalisation est à proximité de la zone où ils vivaient

				auparavant. Les impacts seront relativement importants. (-1)	auparavant. Les impacts seront relativement importants. (-1)
	Conditions de vie et moyens de subsistance	La dégradation actuelle des conditions de vie/subsistance seront plus sérieuses. (-3)	Le développement efficace mènera à de bonnes conditions de vie mais le grand nombre de résidents dans une petite zone aura des difficultés. (+/- 0)	Le développement dans la zone centrale produira de bonnes conditions de vie / de subsistance et des possibilités d'emploi. (2)	Le développement dans la zone centrale produira de bonnes conditions de vie / de subsistance et des possibilités d'emploi. (2)
	Sous-total des points pour l'environnement social (moyenne)	-5 (-2.50)	2 (1.00)	1 (0.50)	1 (0.50)
	Av. for environmental aspects	-1.89	1.86	1.28	1.11
Aspects économiques / financiers					
	Développement / Maintenance / fonctionnement du coût	Le coût de développement est relativement élevé, mais le coût de l'entretien n'est pas si élevé. (1)	Les coûts de développement et les coûts d'entretien / exploitation des logements à plusieurs étages et de traitement des eaux usées concentrées et les installations de gestion des déchets solides sont relativement élevés (-2)	Le coût de développement est relativement élevé, mais le coût d'entretien / d'exploitation est relativement faible. (+/- 0)	Le coût de développement est relativement élevé, mais le coût d'entretien / d'exploitation est relativement faible. (+/- 0)
	relance économique	La capacité de dynamisation de l'économie est relativement grande. (2)	La capacité de relance de l'économie est faible. (-2)	La capacité de dynamisation de l'économie est relativement grande. (2)	La capacité de dynamisation de l'économie est relativement grande. (2)
	Contribution à l'économie nationale	relativement grande (1)	minime (-3)	relativement grande (2)	très grande (3)
	Sous-total des points pour économiques / financiers (moyenne)	4 (1.33)	-7 (-2.33)	4 (1.33)	5 (1.67)
	Totaux (moyenne)	-0.11	-0.24	0.44	0.89

Points: +3: Excellent, +2: Très bon, +1: Bon, +/- 0: Neutre, -1: Mauvais, -2: Très mauvais, -3: Le pire (évaluation par comparaison entre 8 scénarii)

Pour chaque élément: la moyenne des points a été calculée (au niveau des aspects environnementaux, d'une part la moyenne a été calculée pour chaque sous-élément, tel que la pollution, l'environnement naturel et social, et d'autre part la moyenne a été calculée en points pour les aspects de l'environnement

Les Totaux de points : la moyenne a été calculée sur la base 3éléments, Solution aux problèmes existants, les aspects environnementaux et économiques / Aspects financiers

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 6.6 Aperçu de points moyens

Point	Option Zéro Action	Scénario 1 Développement autonome des six communes par rapport au DAA	Scénario 2 Développement le long de trois axes majeurs émanant du DAA	Scénario 3 Développement des Pôles de croissance avec leurs arrière-pays respectifs	Scénario 4 Expansion du DAA	Scénario 5 Faire du DAA une ville compacte	Scénario 6 Réalisation du Schéma directeur du Grand Abidjan 2000	Scénario 7 Combinaison de la ville compacte avec les villes satellites
Solutions aux problèmes existants	-3.00	0.33	0.00	1.67	0.50	-0.33	0.83	1.67
Aspects Environnementaux	-2.61	0.67	0.11	-1.39	-2.17	1.94	-0.86	-0.67
Aspects économiques / financiers	-3.00	-0.33	-0.33	1.00	1.33	-2.33	1.33	1.67
Totaux	-2.87	0.22	-0.07	0.43	-0.11	-0.24	0.44	0.89

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.3 Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030

6.3.1 Contexte de la Planification

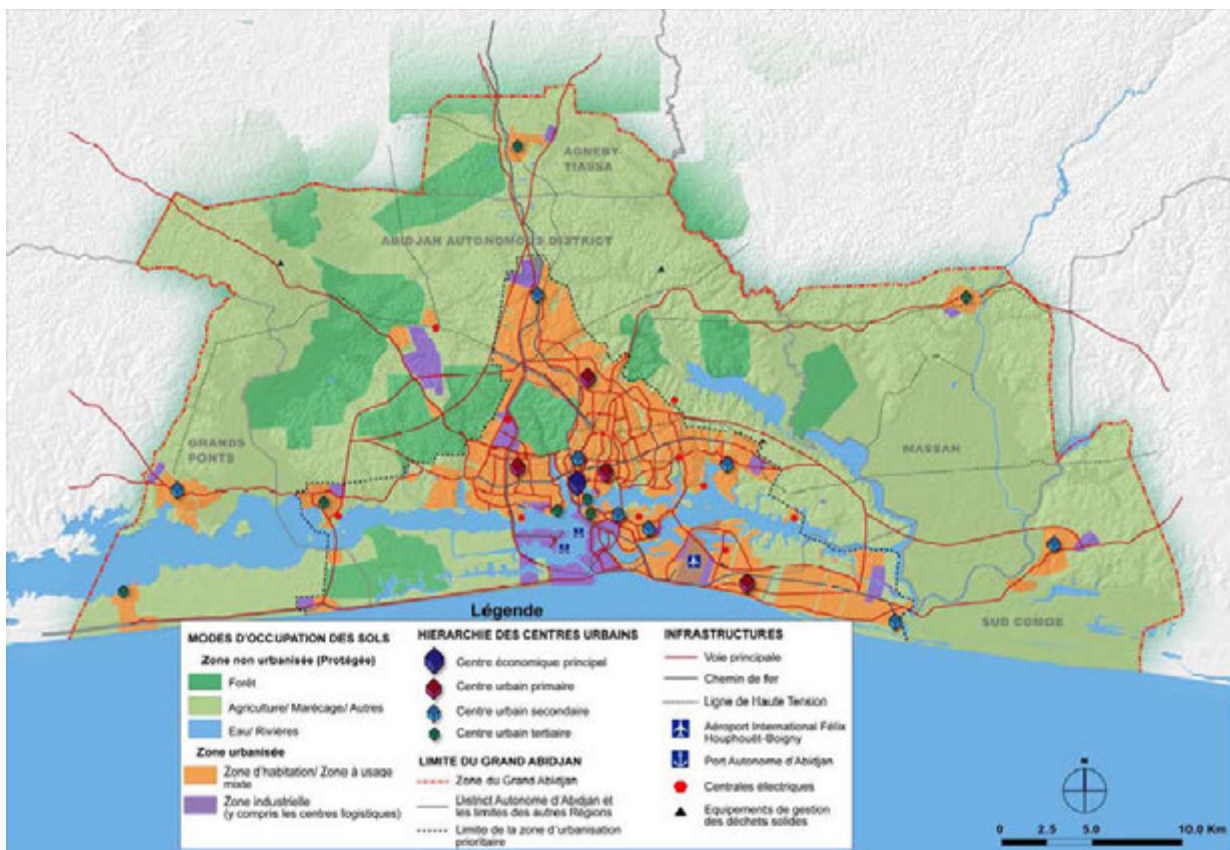
La Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan de 2030 (SSAUGA 2030), établie le cadre de développement de la région du Grand Abidjan. Il s'agit d'un document consultatif et d'orientation qui définit le plan physique intégré de développement durable dans les zones qui feront l'objet d'une croissance accélérée résultant de l'augmentation de la population et stimulée par les infrastructures, le développement industriel et foncier. Les principaux éléments de la stratégie sont expliqués ci-dessous.

SSAUGA 2030 fournit également une feuille de route pour les investissements futurs dans la région en aidant les parties prenantes gouvernementales et les prestataires de services dans l'exécution de leurs plans et programmes sectoriels, et en fournissant une plus grande cohérence pour les aménageurs et les investisseurs.

Deux principales recommandations pour aider à mettre en œuvre la SSAUGA 2030 sont :

- Mettre en œuvre et faire appliquer la protection du système de drainage des vallées, rivières naturelles (thalweg) coulant sur les grands fleuves et la Lagune Ebrié, qui agira comme un tampon / séparateur écologique pour les espaces ouverts et les paysages conservés entre les zones urbanisées des villes et villages.
- Mettre en place un « Comité de Coordination de la Mise en œuvre du SDUGA 2030 » avec les coordinateurs techniques des principales parties prenantes de la mise en œuvre afin d'orienter et de mener le plan jusqu'à terme.

Deux plans illustrent la SSAUGA 2030. La Figure 6.14 montre la Stratégie Spatiale globale de 2030 et délimite toute l'étendue de l'aménagement urbain en 2030, pour accueillir la future croissance de la population, avec à l'appui des opportunités d'emploi et la répartition équitable des équipements communautaires. La Figure 6.16 présente la Stratégie de Mise en œuvre de 2015 à 2030 en illustrant les nouvelles zones d'aménagement et les principales infrastructures de transport urbain, qui devront être réalisées sur la période de planification ; cela est décrit dans la section ci-dessous. La SSAUGA 2030 a été formulée en totale coordination avec le Schéma Directeur du Transport Urbain, qui est inclus dans le Volume III, Partie 6 de ce Rapport. La SSAUGA doit également être lue en conjonction avec le Plan-Cadre d'Utilisation des Sols, voir Section 6.4, Développement des Unités Urbaines, Section 6.5 et le Chapitre 7 des Politiques d'Occupation des Sols pour le Grand Abidjan.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.14 Stratégie Spatiale d'Aménagement du Grand Abidjan 2030

6.3.2 Centres Urbains Compacts

En conformité avec les objectifs de la planification stratégique, les zones d'aménagement existantes et proposées seront regroupées en une hiérarchie de formes urbaines contiguës et clairement structurés. Cette structure hiérarchique favorisera les usages mixtes, les centres de densité mixtes et permettra une utilisation plus efficace et équitable des investissements dans les infrastructures de transport et de services publics.

Une hiérarchie des centres à usage mixte à travers le réaménagement des centres des villes et villages existants permettra d'optimiser l'accessibilité en favorisant le développement axé sur le trafic et la densité mixte dans des endroits qui sont actuellement desservis par une variété de réseaux de transports publics et de services publics. La hiérarchie des centres a été établie sur la base de 7 critères principaux:

1. Les centres urbains existants.
2. Le niveau de la population et la densité de l'emploi;
3. Le niveau de fourniture d'installations et d'équipements pour les bureaux du Gouvernement / de la Municipalité, de même que pour la communauté;
4. L'accessibilité au réseau de transport stratégique;
5. La proximité des opportunités d'emploi ou aux réalisations de développement du Gouvernement,
6. Le potentiel pour la régénération et le remplissage urbain; et
7. La proximité de nouveaux aménagements avec le réseau routier stratégique proposé par le Schéma Directeur de 2000.

Les principaux avantages de cette utilisation mixte, approche de densité mixte sont les suivants :

- Elle favorise la qualité de vie, les opportunités et les choix ;
- Elle contribue à favoriser le renouvellement urbain et la création de valeur dans les zones établies existantes ;
- Elle favorise une utilisation plus efficace des infrastructures de transport et de services publics ;
- Elle réduit la nécessité de créer de nouvelles zones d'habitation majeures en dehors des centres urbains existants ; et
- Elle réduit l'empreinte urbaine et l'impact sur l'environnement.

6.3.3 Aménagement Urbain et Rural

La superficie totale à l'intérieur du périmètre du Grand Abidjan est de 3 846 km². Près de 77% de ce chiffre revêt un caractère rural, soutenant l'agriculture et les forêts naturelles classées. Ce pourcentage comprend également les étendues d'eaux intérieures et les lagunes, dont la majorité se trouvent dans les zones rurales et soutiennent la pêche locale et commerciale. La stratégie spatiale est basée sur la consolidation de la croissance de la population majoritairement au sein des communautés urbaines existantes, les zones d'expansion urbaine définies, et les pôles d'emplois existants ou futurs.

La majeure partie de cette croissance future sera concentrée dans l'agglomération urbaine d'Abidjan. Cela comprend les 10 communes fortement urbanisées et des parties d'Anyama, Bingerville, Songon et Grand-Bassam. En général, le périmètre de l'agglomération s'étend entre 20 et 35 kilomètres du centre d'Abidjan. Ces zones urbaines seront prises en charge par un réseau très accessible de centres urbains secondaires et tertiaires et des pôles d'emplois (y compris les industries traditionnelles, la technologie de pointe, l'éducation et des projets à usage mixte).

À court terme, la croissance en dehors de l'agglomération d'Abidjan se développera à un niveau plus modeste axé sur les futures villes satellites dans les zones rurales. À moyen et à long terme, l'aménagement des zones d'extension sera attiré vers ces localités rurales, car elles ne sont pas

contraintes par les dimensions plus petites des parcelles des zones potentielles d'aménagement au sein de l'agglomération d'Abidjan. L'expansion des habitations dans les zones rurales sera initialement basée sur leurs rôles traditionnels et les activités économiques locales, qui comprennent l'agriculture et des installations industrielles dispersées qui sont essentiellement basées sur l'agriculture. La SSAUGA 2030 favorise le développement du tourisme dans ces zones afin de capitaliser sur le cadre du paysage naturel et fournir le cadre pour les activités liées au tourisme à petite échelle.

Ces centres urbains satellites fourniront également un choix alternatif de lieu d'habitation et de style de vie pour les personnes qui ne souhaitent pas vivre dans les grands centres urbains. La protection des zones humides, des terres agricoles et de la biodiversité du système hydraulique naturel des bassins versants, contribuera à obtenir un environnement de qualité pour ces centres urbains satellites. Il est important de veiller à ce que la vie sociale et économique de ces centres urbains satellites ainsi que les besoins de leurs résidents soient pris en charge par les opportunités d'emploi, d'équipements communautaires et des services complémentaires.

Pour aider à équilibrer la croissance et le développement à travers la zone du Grand Abidjan et à produire un modèle de développement durable, le développement industriel, commercial et résidentiel futur, sera encouragée dans toute la région. En appui, des infrastructures de transport urbain et de services publics, de même que la fourniture d'équipements communautaires, doivent être programmées pour assurer un modèle de développement durable.

La stratégie favorise les systèmes de transport de haute qualité : pour desservir le Grand Abidjan, pour réduire l'utilisation des véhicules particuliers en améliorant le transport en commun par bus et par voie ferroviaire; et en investissant dans un réseau de transport ferroviaire de marchandises efficace complétée par des centres logistiques ferroviaires et routiers en périphérie et de réduire le nombre de poids lourds (PL) qui traversent les zones urbaines. La SSAUGA 2030 soutien et est élaborée autour de la réalisation d'un second pont traversant l'Est de la ville afin de contourner la zone urbaine de Grand-Bassam et de se relier à la future autoroute de Lagos à Abidjan.

6.3.4 Gestion de l'Aménagement

La SSAUGA 2030 constitue la base de traitement des facteurs de changement dans la superficie, découlant du réseau routier stratégique, de l'expansion du Port d'Abidjan, des nouvelles zones industrielles et du renouvellement urbain des anciens centres communaux. Elle établit également la structure spatiale pour atteindre les objectifs de la planification stratégique. La Stratégie spatiale affecte toutes les terres soit des Terres pour l'Aménagement, soit des Terres Protégées.

- Les Terres Aménagées comprennent les terrains appropriés pour des fins d'urbanisme, des travaux liés aux terrains industriels et portuaires.
- Les Terres Protégées comprennent les zones humides, les zones agricoles, les plantations et des zones de protection et de conservation.

Ces catégories constituent le contexte stratégique de l'occupation des sols pour la SSAUGA 2030.

6.3.4.1 Catégories d'Occupation des Sols Aménagés

Les catégories d'occupation des sols aménagés sont des terres considérées comme potentiellement appropriées pour l'aménagement urbain. Cela comprend les zones urbaines existantes, les habitations et sites ruraux pouvant accueillir une variété d'aménagements urbains tels que le logement, l'industrie, les

entreprises, les installations communautaires, les activités touristiques, sportives et récréatives, ainsi que les espaces ouverts.

Les catégories de zones aménagées comprennent:

- Les terres aménagées: les terres qui sont actuellement utilisées pour, ou sont susceptibles de convenir à, des fins d'urbanisation.
- Les terrains industriels: les terres qui sont stratégiquement importantes pour la stabilité et la croissance économique à la fois au niveau national et local.
- Les terres rurales: les terres où l'aménagement soutenant les activités rurales ou les usages à faible densité, par exemple l'éducation et les campus de technologie de pointe, est approprié.

6.3.4.2 Catégories d'Occupation des Sols Protégés

Les catégories d'occupation des sols protégés sont des terres considérées comme n'étant pas appropriées pour l'aménagement urbain dans la période de planification du SSAUGA 2030. L'occupation des sols protégés comprend des terres qui font partie du système de drainage naturel des eaux de pluie, la production rurale ou d'autres valeurs non - urbaines et comprennent des zones agricoles, des ressources naturelles, la gestion des eaux de crue, les zones d'importance écologique et les espaces interurbains.

Les catégories d'occupation des sols protégés comprennent:

- Des terres protégées : les terres qui sont en-dehors des zones urbaines existantes et des zones de peuplement rurales ou qui sont excédentaires aux besoins prévus par la SSAUGA 2030, et comprend des terres agricoles de basse altitude (cultures maraîchères).
- Des terres préservées : les zones humides, les zones de rétention d'eau d'inondation, les zones désignées pour la protection (y compris la protection du littoral) et la conservation.
- Des terrains en observation : les terres qui ne sont pas actuellement considérées comme nécessaires, mais qui peuvent potentiellement être adaptées pour l'aménagement au moment approprié, la fourniture en temps opportun de l'infrastructure et la résolution de contraintes environnementales, écologiques, culturelles, etc. Par exemple : les plantations et les terres de nature nationale stratégique, qui nécessiteront l'approbation de l'EES pour l'aménagement.

Le SSAUGA 2030 limite les actions suivantes dans les catégories d'occupation des sols protégés:

- Encore plus de division ou lotissement des terrains, ce qui peut conduire à des aménagements de plus de six cents mètres carrés,
- L'aménagement urbain, et
- Le développement résidentiel associé à l'hébergement touristique.

Le SSAUGA 2030 soutien la diversification économique des collectivités en permettant une série d'aménagements dans les catégories d'occupation des sols protégés, à savoir:

- Les installations touristiques modestes
- Les installations de sport et de loisirs, et
- Les projets déclarés d'importance nationale par la Ministre de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme.

6.3.5 Hiérarchie des Centres Urbains

La hiérarchie des centres urbains adoptée en vertu de la SSAUGA 2030 est conçue pour saisir et diriger les opportunités de croissance accélérée à travers:

- Les Zones de Croissance Concentrées ; zones ciblées pour l'aménagement futur à grande échelle de densité élevée (ou moyenne) afin de promouvoir la croissance économique à l'échelle sous régionale. Elles sont au cœur du renouvellement urbain dans les zones urbaines les plus anciennes de la ville d'Abidjan.
- Les Pôles de Développement Spécifiques ; à être situés dans une zone désignée et ainsi bénéficier de la synergie de regrouper ensemble les développements similaires et complémentaires, à savoir : le développement portuaire, l'industrie, le tourisme, l'économie du savoir, la Technologie de Pointe et l'informatique.
- Les Centres de Services ; centres villes qui fournissent l'administration civile de base, les infrastructures commerciales et sociales pour la circonscription démographique résidentielle environnante.

6.3.5.1 Hiérarchie des Centres Urbains

La hiérarchie des centres urbains est présentée dans le Tableau 6.7 et illustrée à la Figure 6.14. La hiérarchie prend en compte :

- la population actuelle du Grand Abidjan estimée en 2030 à 8 413 871 ;
- la relation spatiale des grands centres urbains existants au sein de l'agglomération d'Abidjan et son arrière-pays rural ; et
- le réseau de transport stratégique prévu dans le Schéma Directeur du Transport Urbain 2030.

Le Tableau 6.7, montre la catégorisation des centres urbains par la Mission d'Etude de la JICA, provenant des meilleures expertises de l'étranger. Les zones de chalandise de Niveaux I et II, reflètent la croissance estimée de la population au cours des années de 2013 (année de référence) à 2030. La zones de chalandise reflète l'importance du centre en termes d'unité urbaine, voir la section 4.5 ci-dessous, plutôt que de communes individuelles ; cela en raison du caractère dense de l'agglomération urbaine et de la facilité d'accès aux centres commerciaux et civiques. Les centres communaux individuels, ne faisant pas partie des Niveaux I et II, sont décrits dans le Niveau III. En dessous du niveau IV, la hiérarchie urbaine devrait inclure les centres de quartier desservant une zone de chalandise locale (quartier) de plus 30 000 habitants. Il est proposé que cette hiérarchie de centre urbain soit référencée dans l'actualisation de la planification des équipements communautaires et des orientations, tel que recommandé par la Section 7.6 ci-dessous.

Tableau 6.7 Hiérarchie des Centres Urbains

Localité	Zone de Chalandise	Fonction
CENTRE URBAIN ECONOMIQUE PRINCIPAL- NIVEAU I		
Zone du Grand Abidjan	8.000.0000	La vitrine internationale en termes d'affaires et de finances de la Côte d'Ivoire se trouve principalement à Abidjan dans les zones du Plateau et de Petit Bassam. A inclure un nouveau Centre International des Finances, des Ministères et Installations Civique Majeures, des installations Culturelles, des Hôtels et installations MICE, des centres commerciaux et de divertissement principaux. Compte tenu de l'évolution de l'utilisation mixte dans ce centre urbain, il servira aussi de centre principal pour les communes d'Adjamé, Attécoubé et Plateau, mais chacun aura un centre urbain tertiaire.
CENTRE URBAIN PRIMAIRE – NIVEAU II (800 000 – 2.000.000)		
Abobo	2.000.000	Ce seront les premiers centres à Abidjan, avec de fortes densités de populations. Ils seront soumis à un renouvellement urbain important ou, dans le cas du développement de Port-Bouët, à l'aménagement d'un nouveau centre urbain. De grands centres commerciaux desservant une large zone urbaine, généralement deux ou plusieurs communes contiguës. Des centres de transit multimodal de transport en commun, des installations publiques haut de gamme, des sites culturels et sportifs.
Cocody	800 000 – 1.000.000	
Port-Bouët (Nouveau Centre)*	800 000 – 1.000.000	
Yopougon	2.000.000	
CENTRE URBAIN SECONDAIRE – NIVEAU III (300 000 – 700 000)		
Anyama	700 000	Il s'agit de grands centres urbains avec un développement commercial important, associé à des nœuds de transports en commun ; et ils ont un éventail de densités de logement. Ils fourniront des installations publiques haut de gamme pour la chalandise résidentielle au niveau de la commune.
Bingerville	300 000	
Bonoua	300 000	
Dabou	400 000	
Grand-Bassam	300 000	
Koumassi	500.000	
Marcory	300 000	
CENTRE URBAIN TERTIAIRE – NIVEAU IV (50,000 – 200,000)		
Adjamé	200 000+	Des centres commerciaux de taille moyenne au niveau de la commune, y compris un terminus pour les transports en commun. Avec un éventail complet d'équipements publics haut de gamme et de niveau moyen pour les chalandises résidentielles de leurs communes et des populations des sous-préfectures. Dans les zones rurales, la fourniture d'équipements haut-de-gamme servira les populations dans les villages au-delà des environs des villes satellites.
Attécoubé	200 000+	
Plateau	50 000	
Alépé	200 000	
Azaguié	50 000	
Jacquerville	180 000	
Songon	180 000	
Treichville	150 000	

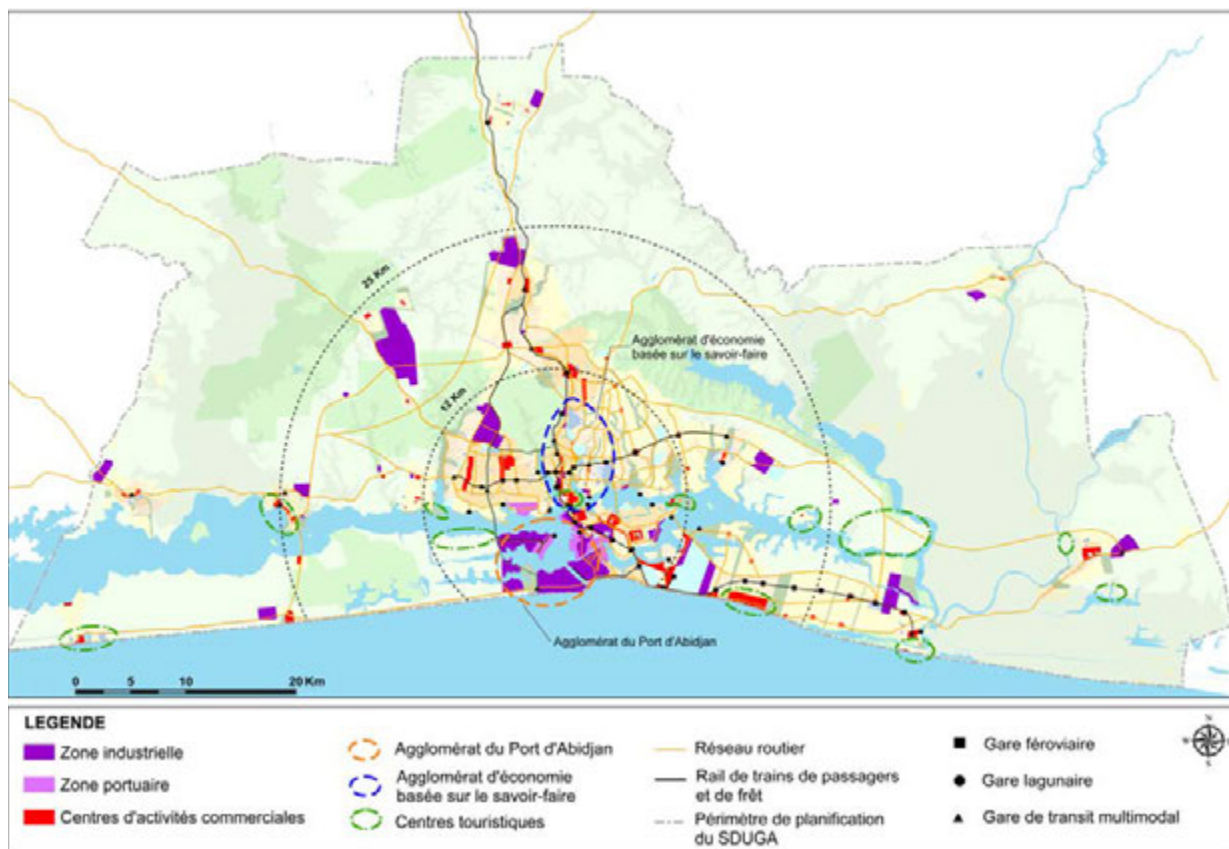
Source: Mission d'Etude de la JICA

6.3.6 Pôles d'Emploi

En accord avec les principes de développement compacts pour une croissance durable, les opportunités d'emploi sont concentrées dans des pôles, qui se trouvent si possible à proximité de l'aménagement résidentiel existant ou futur. Ces pôles prennent quatre formes: les futurs pôles industriels écologiques, qui complètent et mettent à niveau les industries et complexes existants, les pôles de connaissance et de services de santé, les zones touristiques et le renouvellement des centres urbains à usage mixte commercial / entreprise. La Figure 6.15 montre les principaux pôles d'emplois dans trois zones : 12km (principaux centres d'emploi existants), 25 km (nouveaux centres industriels / logistiques proposés), les périphéries (villes satellites), qui prennent en compte: les centres locaux de la population résidente, les liaisons vers les routes stratégiques, les réseaux ferroviaires et de transport en commun, les industries

existantes ou prévues, le renouvellement urbain proposé et le développement axé sur le transport en commun (TOD).

- La zone à l'Intérieur de la Ville : s'étend sur une distance de 12 km du centre-ville au Plateau, et comprend les principaux pôles d'emplois existants.
- La zone à l'Extérieur de la Ville : s'étend sur environ 25 km du centre-ville et comprend de nouveaux pôles logistiques industriels qui sont situés de sorte à profiter de la ceinture périphérique Y4 et des autres voies radiales de la ville.
- La zone de Banlieue (Périurbaine) : comprend les pôles d'emploi proposés pour les villes satellites.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.15 Pôles d'Emploi Futurs

Les Pôles Industriels : seront la cible principale de l'industrie manufacturière pour de profiter du potentiel de développement économique, qui va émerger avec l'achèvement des réseaux stratégiques routiers et ferroviaires, l'expansion du port et les nouvelles zones industrielles. Les zones industrielles traditionnelles, les zones et les propriétés seront convenablement équipés avec des infrastructures pour permettre la croissance. Le zonage de l'occupation des sols permettra l'expansion de ces zones, y compris la possibilité de fournir des logements aux travailleurs. Les futures industries qui seront situées dans ces zones devront être «vertes» non-polluantes (y compris l'industrie légère) et à même de compléter n'importe laquelle des industries existantes, qui devront elles-mêmes être mises à niveau pour atteindre le statut « vert » sur la période de la Stratégie.

Les Pôles de l'Economie de Savoir (« K Economy ») : sont la priorité, en termes d'emploi, pour la vision Gouvernementale d'une économie basée sur la production de la valeur ajoutée et la fourniture des technologies de pointe et des services tels que :

- la Pétrochimie
- l'Electronique
- la Biotechnologie
- la Nanotechnologie
- les secteurs de l'Informatique et de l'Externalisation des Processus d'Affaires (« Business Process Outsourcing »)
- les Centres d'Affaires
- les Campus de l'Enseignement Supérieur, y compris les Universités Etrangères et les Ecoles Internationales
- les Prestations de Santé par le secteur privé

Les Centres Urbains de Développement Mixte: main dans la main avec le renouvellement urbain et le développement axé sur le Transport en Commun (TOD), des pôles d'emploi seront créés dans le contexte du développement à usage mixte pour:

- la distribution et le commerce, y compris : les Grandes Surfaces, les magasins dans les centres villes
- les industries de services
- les bureaux publics et les installations communautaires
- la logistique
- les bureaux régionaux des sociétés privées
- les hôtels, loisirs et divertissements

6.3.7 Tourisme

En 2012, il a été estimé qu'environ 280.000 touristes ont visité la Côte d'Ivoire¹⁸ et presque tous sont arrivés dans le pays par l'Aéroport International Félix Houphouët - Boigny. Bien que le tourisme ait été sérieusement affecté par la crise socio-politique, avec de ce fait, les arrivées des touristes actuellement inférieures à celles de la fin des années 1990, au cours des dernières années, la tendance est à une augmentation annuelle constante. Cela reflète la perception, par l'industrie touristique, de la stabilité du pays et de ses diverses opportunités pour le tourisme international et national. Le lancement du Sofitel Abidjan Hôtel Ivoire à Cocody comme le fleuron Afrique de l'Ouest pour la marque Sofitel International est révélatrice de la confiance des investisseurs étrangers. Le Tourisme sera un moteur de développement important au cours des décennies à venir et d'ici 2020, le Gouvernement prévoit les arrivées de touristes pour atteindre 1,0 million¹⁹ par an ; d'ici 2030 pour atteindre 5 millions de visiteurs par an et contribuer à 7% du PIB²⁰.

¹⁸ Cadre D'Orientation Stratégique Du Tourisme Ivoirien et Plan d'Actions 2014-2030, Rapport Provisoire, Mai 2013, BNETD.

¹⁹ Compte-rendu de réunion entre la Mission d'Etude de la JICA et le Ministère du Tourisme, 03 Mai 2012

²⁰ Cadre D'Orientation Stratégique du Tourisme Ivoirien et Plan d'Actions 2014-2030, Rapport Provisoire, Mai 2013, BNETD.

La zone du Grand Abidjan comprend un large éventail d'installations touristiques et d'attractions, notamment :

- le paysage naturel : la côte, les lagunes, les rivières et forêts
- les zones urbaines : les hôtels, les restaurants, les marchés locaux, les lieux pour le divertissement, les affaires, les conventions et de grands sites pour les événements régionaux et internationaux sportifs et festivals artistiques
- les stations balnéaires : qui offrent des plages et des sports nautiques - Jacquville, Île Boulay, Grand- Bassam
- les sites religieux de renommée internationale : deux cathédrales visitées par le Pape Jean-Paul II, diverses conceptions architecturales de mosquées et les églises « libériennes » uniques à Bregu, Ougouédoumé et Oghwapo
- le patrimoine culturel : les sites archéologiques, la forêt sacrée à Moossou, le site du patrimoine mondial de l'UNESCO à Grand-Bassam, les festivals locaux tels que l'Abissa et de nombreux exemples de villages avec des plantations coloniales.

Presque tout ce qui précède nécessite de nouveaux investissements pour améliorer les installations et attractions existantes. En plus des normes de service, la commercialisation et les infrastructures de tourisme doivent rattraper le retard des deux décennies de développement dans ces domaines à travers le monde. Cela nécessitera des établissements de formation pour la restauration, le service, la sécurité, le développement des affaires, etc. De nouveaux aménagements seront également nécessaires, sous la forme d'hôtels de toutes les gammes étoilées, les parcs d'attractions, des destinations d'aventure et d'escapade, et une architecture emblématique pour refléter l'image internationale d'une ville dynamique.

Alors que le tourisme international apportera des devises et des investissements étrangers, l'aspect touristique local est tout aussi important. Cela permettra d'assurer l'affluence en dehors des visiteurs d'outre-mer pendant la basse saison. Le projet de développement proposé du transport ferroviaire urbain, du transport lagunaire à grande vitesse et d'autres initiatives de transport en commun, ainsi que la construction d'un réseau routier stratégique, permettra une plus grande accessibilité à travers la ville et jusqu'aux zones rurales et forestières du Grand Abidjan. En ce qui concerne ces derniers endroits, cela favoriserait des festivals liés à la récolte de produits agricoles, des séjours en milieu rural et des sorties dans les zones forestières.

La SSAUGA 2030 favorise le développement des installations touristiques et des attractions pour les touristes nationaux et internationaux et met en évidence les principaux pôles de développement du tourisme. À cet égard, l'ensemble de la région du Grand Abidjan est considéré comme étant une ressource importante sur et autour de laquelle une nouvelle et importante destination internationale peut être construite. Le Chapitre 7.12 de ce rapport établit les politiques relatives au développement du tourisme dans le Grand Abidjan. La Figure 6.17 ci-dessous montre Les Zones Touristiques pour le tourisme national et international, il s'agit de :

- la lagune et les zones en bordure de l'océan Atlantique
- plus de parcs à thème actifs et des zones pour les sports nautiques
- le séjour en milieu rural, l'écotourisme et les sites culturels
- le site du patrimoine mondial de l'UNESCO de Grand- Bassam et les zones de patrimoine réhabilitées
- les hôtels dans le centre-ville, les MICE et les espaces pour les expositions

- les lieux de festivals et événements culturels, urbains et ruraux

6.3.8 Espaces Ouverts de Détente

L'étude n'a pas été en mesure de définir à partir des informations disponibles, le nombre exact d'espaces publics ouverts dédiés à des fins récréatives pour les habitants du Grand Abidjan. Selon l'enquête sur l'occupation des sols, qui a tenu compte des espaces privés et publics de plus de 2.0 ha, environ 81 304 ha ont été recensés. La majorité était des terrains de sport et des établissements privés, tels que le terrain de Golf à Cocody, qui ne sont pas facilement accessibles au public. Cela n'inclut pas les petits espaces, les parcs, les aires de jeux et de détente générale. De l'observation, la fourniture des espaces ouverts pour un usage récréatif est limitée et il est probable que certains endroits aient été occupés par des habitations informelles et à des fins commerciales. Il semble que la norme actuelle de l'offre, qui est 5 % de la superficie totale urbaine²¹ n'est pas respectée. La modernisation des zones aménagées existantes avec suffisamment d'espaces publics ouverts, fait face à de nombreuses difficultés telles que la propriété foncière et les valeurs économiques relatives. Une stratégie générale est proposée pour une étude détaillée plus approfondie, qui devra définir une hiérarchie claire des espaces ouverts mettant l'accent sur le développement des bordures de l'eau et des vallées en tant que liaisons et espaces ouverts linéaires. Cela permettrait la répartition des types de loisirs, demandés par les différents groupes d'âge et d'activités, pour être mis à disposition et inclus dans les normes actuelles de planification et les orientations. Les politiques d'occupation des sols relatives à la planification future des espaces ouverts, des lieux de détente et du paysage, sont énoncées dans les Sections 5.3, 5.8 et 5.9 du présent rapport.

La stratégie d'aménagement spatial pour les espaces ouverts favorise la préparation du « Plan Vert-Bleu », dont les principales composantes devraient être :

- les zones aquatiques – les lagunes, la façade océanique, les rivières et les lacs ; ce sont des zones de loisirs pour les activités de sports nautiques. Elles servent également d'espace pour les loisirs passifs et de cadre visuel pour les zones urbaines.
- les Espaces Verts - des parcs de vallées fluviales, des esplanades le long des routes stratégiques et des espaces verts entre les grands quartiers résidentiels ; fourniront des pistes piétonnes et cyclables interdites aux véhicules, qui relient les zones résidentielles, les centres commerciaux et des nœuds de transport en commun. En outre, ils fonctionnent comme des séparateurs naturels de paysage entre les zones urbaines : afin de créer un sentiment d'identité et un espace pour les communautés de quartier, de favoriser la biodiversité de la flore et de la faune, de protéger des terrains sensibles et de localiser une gamme d'équipements de loisirs à proximité des résidents.
- les jardins publics - la mise à niveau des jardins publics existants pour répondre à l'exigence en termes de loisirs selon le mode de vie moderne pour les familles, les personnes handicapées, les utilisateurs de loisirs âgés et actifs. En outre le renouvellement urbain des centres villes existants devrait offrir de nouveaux grands parcs du centre civique ainsi que toute une gamme d'espaces ouverts locaux.
- Les voies piétonnes - le principal mode de déplacement dans le Grand Abidjan est la marche. Des allées piétonnes sécurisées et attrayantes devraient être créées au sein des zones urbaines

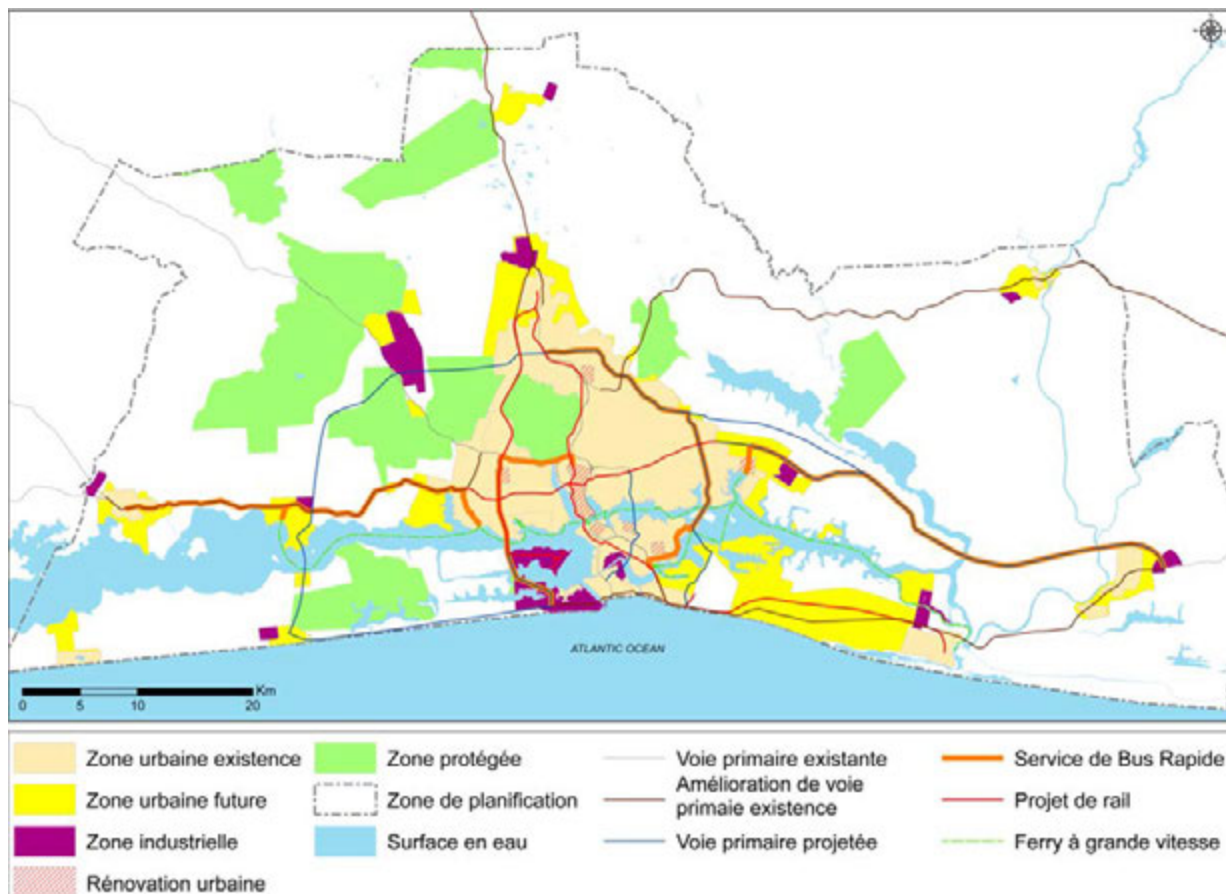
²¹ BNETD, Novembre 1998

existantes et futures, à la fois le long des routes et en tant que voies purement piétonnes. Elles doivent être bien conçues, ombragées, correctement éclairées et à même de fournir des liaisons directes depuis les zones résidentielles vers les espaces ouverts, les centres de commerce et d'emploi et les moyens de transport en commun. Les routes devraient être utilisées comme espaces pour l'affichage de l'art civique et devraient comprendre des espèces de plantes à fleurs et des plantes parfumées.

- Les parcs de quartier - une gamme complète de grands espaces actifs et passifs paysagers devrait être disponible dans les nouveaux quartiers résidentiels à la fois pour les logements publics et par les aménageurs, à leurs propres frais, pour les logements du secteur privé.
- Les parcs forestiers – les zones forestières classées existantes et le Parc National du Banco devraient avoir des espaces consacrés aux loisirs passives, qui, dépendant de la sécurité, pourraient être étendues pour inclure le camping, des auberges, des barbecues en plein air, des centres de formation, des sentiers pédestres et cyclables, etc., afin de profiter de la nature et fournir un refuge naturel pour échapper à la vie trépidante de la ville.

6.3.9 Stratégie de Mise en œuvre

La stratégie de mise en œuvre proposée pour la Stratégie d'Aménagement Spatial Urbain du Grand Abidjan de 2030 est expliquée en détail au Chapitre 8 ci-dessous. Cette section montre les principales zones d'expansion urbaine futures et les grands projets d'infrastructures de transport à réaliser au cours de la période du plan de 2015-2030, voir la Figure 6.16.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.16 Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030

Le plan indique la zone urbaine existante (aménagée ou terrains déjà pourvus d'infrastructures de services en réseau publics de base), les futures zones d'expansion, les zones industrielles existantes et proposée, les zones de renouvellement urbain, les zones protégées et les futurs projets de routes stratégiques et de transport public de masse.

La Stratégie spatiale a été élaborée avec l'hypothèse selon laquelle les zones informelles de peuplement seront progressivement supprimées et réaménagées pour un usage foncier formel. Ce sera un exercice fastidieux; consistant à trouver des sites pour la réinstallation de la population, à négocier avec d'éventuels propriétaires fonciers et immobiliers, à construire de nouveaux logements pour la population déplacée et à apurer des sites et à les réaménager. Il est donc entendu que ces procédures peuvent s'étendre au-delà de la période du plan à l'horizon 2030. La stratégie de mise en œuvre suppose la séquence suivante, qui est coordonnée avec la croissance future et la fourniture d'infrastructures, pour le réaménagement des zones de peuplement informelles :

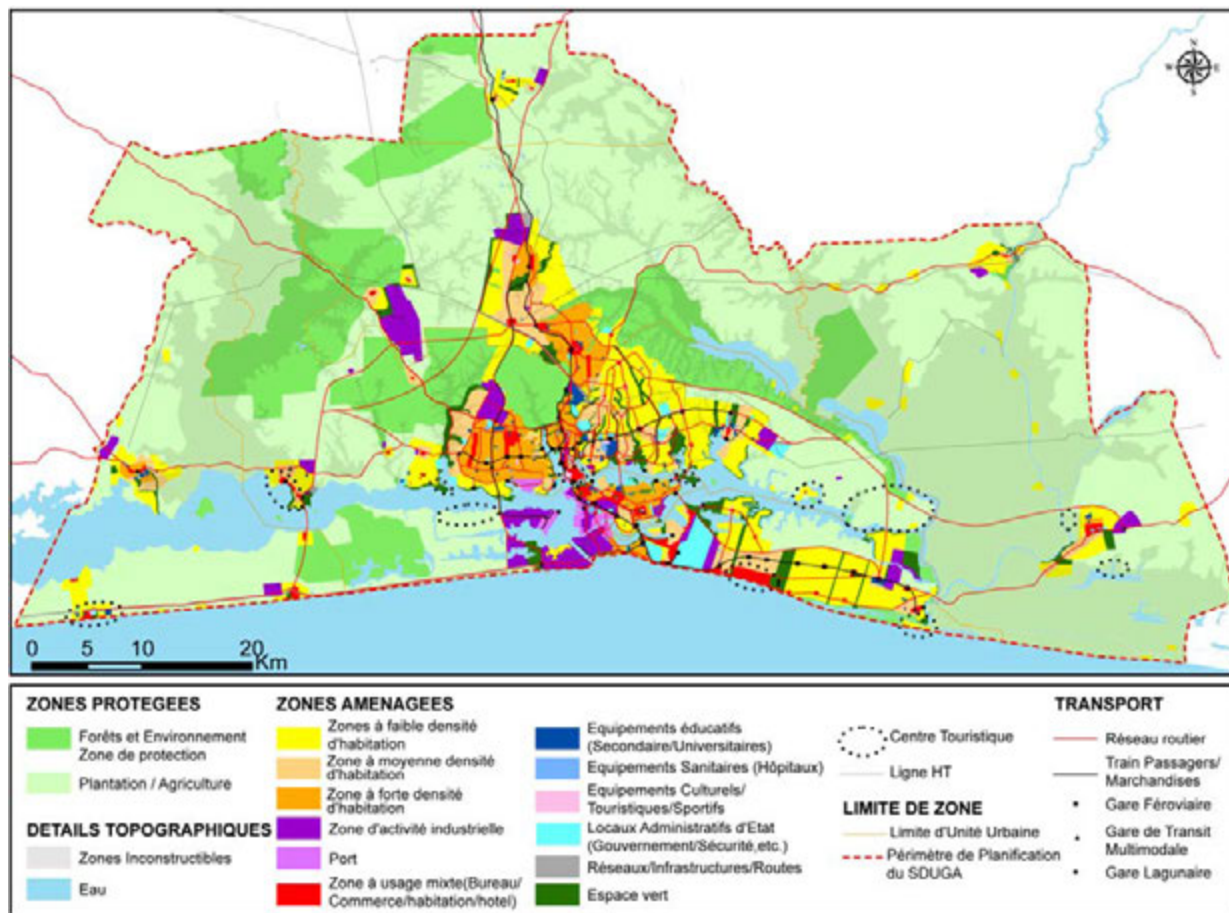
1. La Relocalisation Prioritaire: les Voies Stratégiques c'est-à-dire, Le Parkway et la Y4. Le réseau des routes et infrastructures stratégiques est un élément fondamental pour stimuler la croissance économique.

2. Du court au moyen terme : les zones soumises aux glissements de terrain, aux inondations et à la pollution, qui constituent un danger pour la santé des citoyens d'Abidjan ; il s'agit notamment des ravins. Ceux-ci devraient être réhabilités en tant qu'espaces publics ouverts pour améliorer le cadre de vie et la qualité de l'environnement d'Abidjan.
3. Le long terme : les façades des rues, les marchés locaux et les centres d'emploi à proximité, car ce sont les principales sources de revenus pour les populations des habitations informelles.

L'expansion urbaine dirigée par les principes de la ville compacte pour répondre à la croissance de la population, est calculée de sorte à obtenir une augmentation de la population urbaine existante, actuellement quelque 44 000 ha par 29 420 ha. La zone urbaine devrait atteindre quelque 73 420 ha, environ 21% de l'ensemble de la région du Grand Abidjan, une augmentation par rapport à l'actuel 12,7%.

6.4 Plan Cadre de l'Occupation des Sols

Le Plan Cadre de l'Occupation des Sols du Grand Abidjan pour 2030 est illustré à la Figure 6.17.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.17 Plan Cadre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030

Le plan montre les principales modes d'occupation du sol et la densité de l'aménagement compact, qui dirige la Stratégie Spatiale de Croissance, pour soutenir la croissance de la population. Le plan n'est pas le détail, site par site, de tous les modes d'occupation du sol dans le Grand Abidjan, du fait que la sélection des sites des futures modes d'occupation du sol devrait être faite après approbation du SDUGA. Ce sont les utilisations extensives importantes et stratégiques du sol, existantes et proposées, qui sont présentées dans le Plan-Cadre d'Utilisation des Sols pour les Unités Urbaines. Il s'agit, entre autres, des principaux établissements publics secondaires et tertiaires existants, des hôpitaux, des installations culturelles et sportives, des bureaux de l'Administration Public, des installations publiques et de sécurité. De plus, de grandes installations publiques désignées sont incluses, là où les détails des sites ont été donnés à la Mission d'Etude de la JICA. Le plan servira de guide général pour les documents de contrôle plus détaillés de planification et d'aménagement urbain (les PUD, les travaux publics, les budgets, la réglementation pour le zonage, etc.), qui devront être complétés le Gouvernement afin de répondre aux exigences légales du Schéma Directeur. Les détails du Plan Cadre d'Occupation du Sol sont décrits sur la base d'Unités Urbaines dans les sections individuelles sur l'Aménagement des Unités Urbaines du Rapport Intérimaire.

Le Tableau 6.8 présente le budget global de l'occupation du sol pour 2030, en référence aux zones protégées et aux zones Aménagées. Le budget de l'occupation du sol pour les zones aménagées énonce les totaux pour les zones résidentielles et les zones d'activité (industrie, activités portuaires et développement à usage mixte). Le total des installations et infrastructures communautaires est une combinaison des grands sites communautaires et des sites de services en réseaux, comme indiqué sur le plan, ainsi que des sites actuels plus petits, et de tous les sites futurs. De ce fait, il y aura un double comptage du fait que ces petits sites actuels sont inclus dans les budgets des zones résidentielles et d'aménagement mixte. Par conséquent, un montant global précis n'est pas indiqué, étant donné que la Mission d'Etude de la JICA n'a pu acquérir une vérification complète de toutes les installations existantes.

Tableau 6.8 Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	56.832
Plantations / Agriculture	223.316
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	8.433
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	9.287
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	27.181
Activités	
Industrielle	7.830
Portuaires	990
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	2.984
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	49.328*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

6.5 Aménagement des Unités Urbaines

6.5.1 Contexte de la Planification Urbaine

Le Schéma Directeur de 2000 a organisé l'aménagement spatial en une série d'Unités Urbaines. La logique de ce regroupement spatial, qui prend en compte l'urbanisation historique, la création de manière interconnectée d'infrastructures routières, sociales et d'utilité publique, a été adoptée pour la Stratégie d'Aménagement Spatial Urbain du Grand Abidjan de 2030. Les six unités urbaines originales ont été élargies et modifiées pour obtenir les dix unités suivantes, Tableau 6.9. Celles-ci comprennent toutes les communes du District Autonome d'Abidjan, les cinq communes qui se trouvent maintenant au sein de la zone élargie du Grand Abidjan, et une Zone Spéciale qui est le Port d'Abidjan. Les stratégies d'aménagement proposées et le cadre de l'occupation du sol pour chaque Unité Urbaine, sont décrits ci-dessous.

Tableau 6.9 Unités Urbaines

Structure Spatiale des Unités Urbaines	
District Autonome d'Abidjan	
Unité 1 – Zone Urbaine Centrale	Attécoubé, Adjamé, Plateau
Unité 2 – Zone Côtière Urbaine du Sud Est	Port-Bouët, Grand-Bassam
Unité 3 – Zone Urbaine Nord	Abobo, Anyama
Unité 4 – Zone Urbaine Est	Cocody, Bingerville
Unité 5 – Zone Urbaine Ouest	Songon, Yopougon
Unité 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam	Marcory, Koumassi, Treichville
Unité 7 – Zone Spéciale	Port d'Abidjan Port (une partie de Port-Bouët, Treichville, Yopougon)
Villes Satellites	
Unité 8 – Grand Abidjan du Nord	Azagué
Unité 9 – Grand Abidjan de l'Est	Alépé, Bonoua
Unité 10 – Grand Abidjan de l'Ouest	Dabou, Jacquerville

Source : Mission d'Etude de la JICA

Concernant les projets, cette section énumère les grands projets au sein de chaque Unité. Ces projets sont les suivants:

- Les projets prévus identifiés dans le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2000, dont beaucoup sont engagés mais n'ont pas été achevés.
- Les projets plus récents engagés et planifiés, qui ont été proposés par les ministères et le secteur privé, ce dont la Mission d'Etude de la JICA a été informée au cours de l'étude.
- Les propositions stratégiques de développement supplémentaires recommandées par la Mission d'Etude de la JICA pour un examen plus détaillé sur la faisabilité soit dans le champ de cette étude, soit aux termes de nouvelles études.

Ces projets proposés et leur calendrier sont des éléments clés de la stratégie globale de développement pour les Unités. Les directives suivantes, relatives à l'occupation des sols et aux orientations de développement, sont un résumé de la description plus détaillée figurant dans le Rapport d'Avancement Partie 3, Schéma Directeur d'Urbanisme. Les principaux thèmes de planification décrits dans les sections suivantes sont les possibilités physiques et spatiales de développement contenues dans une structure d'occupation du sol pour réaliser les principes directeurs et la vision de la croissance et le développement durable dans le Grand Abidjan.

6.6 UNITÉ 1 - Zone Urbaine Centrale (Adjamé, Attécoubé, Plateau)

6.6.1 Contexte de la Planification Urbaine

La Zone Centrale d'Abidjan comprend les communes d'Adjamé, d'Attécoubé et du Plateau; les zones d'habitation originales d'Abidjan. Au total, ils ont une superficie de 5 928 ha, dont 3 442 ha sont occupés par le Parc National du Banco qui est un parc protégé. La population totale de l'Unité en 2014 est de 641 377 habitants, ce qui devrait augmenter à 698 606 d'ici 2030, avec une population

supplémentaire de 57 229 habitants, soit une augmentation de 9%. Ce faible taux de croissance de la population peut être attribuée à :

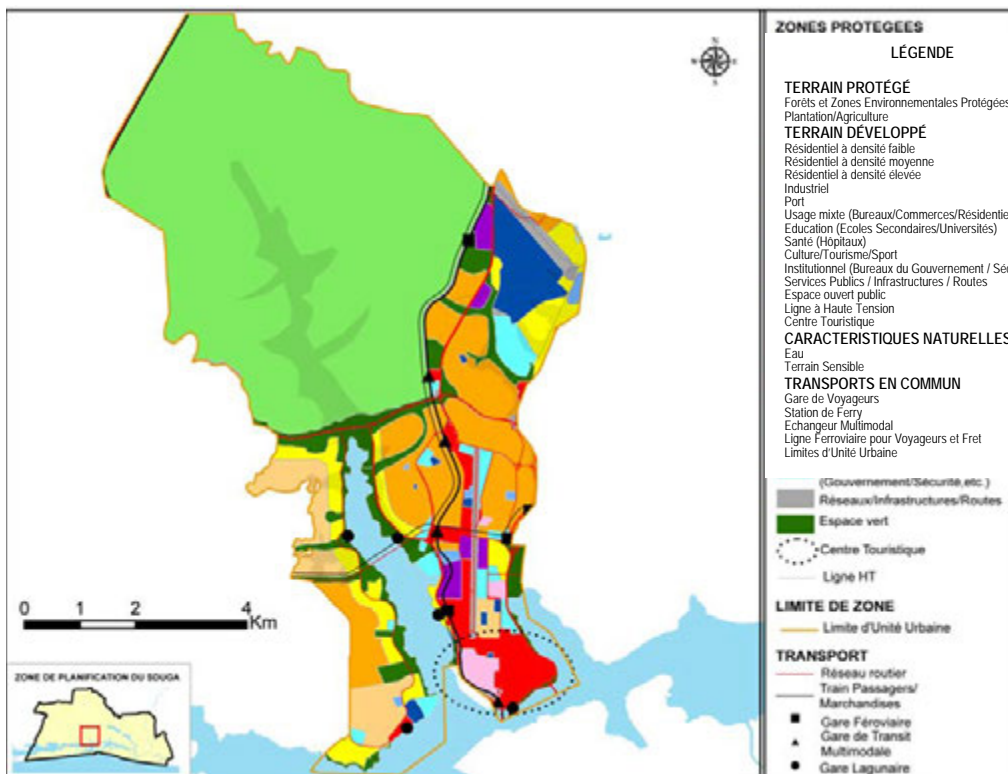
- L'absence de terrains non aménagés.
- De fortes densités dans les zones résidentielles existantes.
- La très grande proportion de la population, 72% (459 531 personnes) vivant dans des quartiers informels, qui peuvent avoir à être réinstallés dans la localité où ils vivent et trouvent un emploi.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u) pour les habitations formelles et un taux d'occupation de 6,0 personnes par unité (p/p/u) pour l'actuelle population du secteur informel relocalisée, est de 181 844.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 386 901 à 618 418, soit une augmentation de 60%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.6.2 Plan d'occupation des sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 1 est illustré à la Figure 6.18.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.18 Unité Urbaine 1: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.10, qui indique un ratio d'utilisation urbaine d'environ 45%. Ce budget

comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration du futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.11 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans à l'Annexe F.

Tableau 6.10 Unité Urbaine 1 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	3 281
Plantations / Agriculture	0
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	771
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	251
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	337
Activités	
Industrielle	78
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	221
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	3 903*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.11 Unité Urbaine 1 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENT	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	52	Gendarmerie, Commissariat	74.43
Mairie (02)	22	Maire, Services techniques	9.15
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	1,652	Communication, Eau potable, Electricité	1,885.76
Santé (04)	152	CSU, FSU, CSUS, CSDR	451.37
Education (04)	1,314	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	1,098.89
Activités Economiques (02)	311	Marché, Gare Routière,	101.53
Socioculturel (03)	517	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	101.69
Sport (04)	219	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	179.59
Total	-		3,902.45

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.6.3 Principaux Thèmes de Planification

1. « *Image d'une ville phare internationale* »

Avec le retour des bureaux et sièges d'importantes agences internationales à Abidjan, ainsi que l'extension du port, il est essentiel que l'Unité urbaine affiche un environnement urbain de haute qualité. En substance, une image urbaine qui projette les aspirations d'une nation pour son rang en Afrique de l'Ouest et à l'international, un paysage urbain et un front d'eau modernes avec un centre-ville et un quartier des affaires animés et dynamiques. Ceci nécessitera un programme de rénovation urbaine substantiel de toute l'Unité, avec une intensification des densités et des immeubles allant des moyennes hauteurs à de grandes hauteurs, comme envisagé dans des plans d'aménagement urbain d'Abidjan élaborés antérieurement, mais pas encore mis en œuvre.

2. « *Le transport en tant que catalyseur pour la rénovation urbaine* »

Les nouveaux réseaux de transport collectif proposés (train, bus et bateaux-bus) ainsi que leurs gares et stations, offrent d'importantes possibilités de développement de centres polyvalents basées sur des partenariats public-privé (PPP). Ces centres peuvent capturer la fréquentation accrue dans les gares et jouer le rôle de catalyseur économique pour la rénovation urbaine. La construction de la Voie Triomphale va grandement contribuer à créer un lien urbain classique entre le Plateau et Adjamé pendant environ 50 ans. Il faudrait revoir la conception, en prenant en compte les conditions actuelles et les aspirations de la ville ainsi que le potentiel pour déménager le dépôt de chemin de fer et les casernes des forces de sécurité en dehors du centre urbain. Il serait souhaitable d'encourager la restriction de la circulation routière dans le centre urbain, par le biais de la promotion des transports collectifs, la construction de parking à plusieurs niveaux, et l'interdiction du stationnement dans les rues.

3. « *Un environnement de vie, de travail, et de loisir de qualité* »

Création de nouveaux parcs urbains et locaux, de places publiques dans la ville, plantation généralisée d'arbres de rue, réduction de la circulation dans le centre et augmentation des quartiers pédestres. Ceci encourage non seulement les façades sur rue et les activités commerciales en front d'eau - restaurants en terrasses, art public, manifestations culturelles, rues régularisées et sûres «jour et nuit», marchés, spectacles musicaux et dansants mais élargit le choix des endroits touristiques nationaux et internationaux, et encourage un mode de vie en plein air plus sain.

Ceci nécessitera la suppression des occupations illégales et le déplacement de ces populations dans de nouveaux emplacements, à proximité, qui se base sur le soutien communautaire. Ces terrains récupérés devront être considérés comme étant des ressources publiques dont pourra profiter toute la population d'Abidjan, et non pas comme des biens privés exploités de manière exclusive.

Les infrastructures sociales seront améliorées afin de s'assurer que les équipements collectifs adéquats sont disponibles pour les populations. Il serait souhaitable que les périmètres de couverture des écoles soient à une distance de marche ou desservies par les transports collectifs. L'aménagement basé sur le transport en commun (TOD), dans les alentours des gares routières, ferroviaires et lagunaires, devrait inclure des centres de santé, des jardins d'enfants, des bureaux administratifs, etc., accessibles en transport en commun, et axés sur la polyvalence des services proposés, tels que des lieux de travail, des magasins, des installations pour le divertissement et les loisirs.

L'Unité sera également dotée de réseaux d'alimentation en eau et d'assainissement nouvellement construits ou réhabilités de manière à desservir l'ensemble de la communauté. Cette amélioration d'ordre environnemental devra être complétée par un système efficace de collecte et de traitement des déchets solides et dangereux.

4. «Protection du patrimoine naturel et culturel»

La lagune Ébrié, la baie du Banco, les vallées fluviales et le parc du Banco sont des havres de paix et de repos offrant un ravissement visuel et esthétique à l'écart des zones urbaines bétonnées et encombrées. Ces atouts naturels définissent le caractère du centre d'Abidjan et sont dégradés. Il est temps de tourner le visage de la ville dans leur direction et d'apprécier leur contribution à la vie et à l'image de la ville. Ils doivent être dotés de fonctions actives comme faisant partie d'un «cadre bleu ET vert» au sein de la ville et mis en valeur en tant qu'écosystèmes et habitats durables.

Les quartiers plus anciens de la ville renferment de nombreuses enclaves de l'architecture coloniale et des premières années de l'indépendance. Ce sont des manifestations physiques de la "mémoire" de la nation. Il serait par conséquent souhaitable de préserver et de réhabiliter ces édifices uniques, et de former de manière plus effective un voisinage historique et patrimonial offrant à la fois une valeur économique commerciale et touristique. À cet égard, l'importance des édifices religieux en tant que lieux d'intérêt culturel doit être également prise en compte. Les propositions pour la rénovation urbaine dans Plateau et Adjamé doivent reconnaître et donner la priorité à la préservation du patrimoine culturel avec au moins un poids égal accordé aux opportunités de nouveaux aménagements commerciaux et résidentiels.

5. «Plateforme efficace d'échanges»

La croissance organique historique de la ville, résulte de tout le trafic (à l'exception des bateaux-bus) entre la partie continentale et Petit-Bassam et le «cordon littoral», passe par le Plateau, Attécoubé, et Adjamé. La priorité est d'assurer, dès que possible, la mise en place d'un transport urbain soutenu par le réseau ferroviaire, d'un service lagunaire rapide et de bonne qualité, et de nouvelles mesures de gestion du trafic, conjuguée aux nouveaux ponts à l'intérieur de l'Unité et en tant que liaisons sur la lagune Ebrié. L'objectif est de permettre des déplacements en toute sécurité et le plus efficacement possible à travers l'Unité, et de la relier aux autres quartiers dans la zone urbaine immédiate et au-delà. De telles solutions dans le transport devront être soutenues par la création de nouveaux centres commerciaux et d'emploi dans d'autres Unités visant à réduire le trafic transitaire.

6.7 UNITÉ 2 - Zone Côtière Urbaine du Sud Est (Port-Bouët, Grand-Bassam)

6.7.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 2, s'étend le long du «cordon littoral» sur la côte Est d'Abidjan, entre le canal de Vridi et le fleuve Comoé. Les communes de Port-Bouët et de Grand-Bassam occupent en termes de superficie de terres, 17 934 ha.

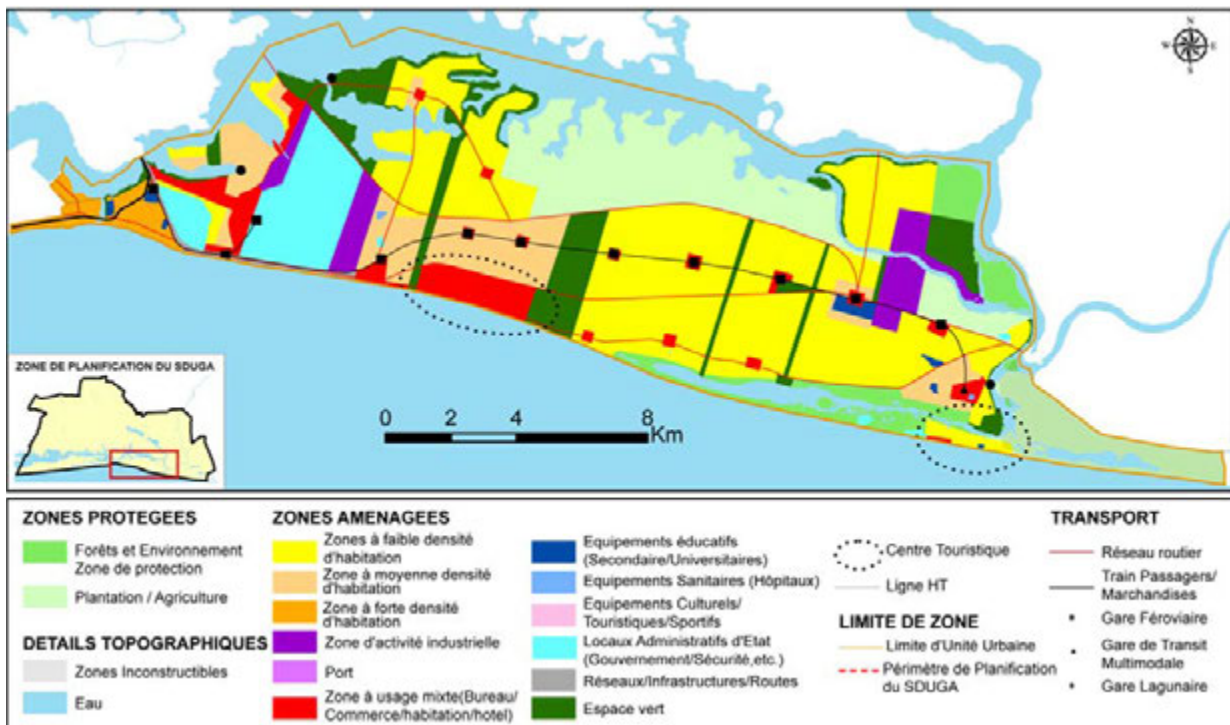
La population totale estimée de cette Unité en 2014 est de 497 899 habitants. La prévision d'augmentation de population pour 2030 est de 856 496 habitants, pour un total de 1 354 395, soit une augmentation de 173%. La croissance de la population va stimuler la pression du développement liée à la transition des terres agricoles et des plantations pour en faire des sites résidentiels entre l'Aéroport International et Grand-Bassam. Cette population comprend le relogement d'environ 239 466 personnes vivant dans des habitations informelles à Port-Bouët.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u) pour les habitations formelles et un taux d'occupation de 6,0 personnes par unité (p/p/u) pour l'actuelle population du secteur informel relocalisée, est de 282 578.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 105 520 à 236 464, soit une croissance de 124%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.7.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 2 est illustré à la Figure 6.19.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.19 Unité Urbaine 2: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.12, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 76%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.13 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve à l'Annexe F.

Tableau 6.12 Unité Urbaine 2 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	962
Plantations / Agriculture	3 387
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	394
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	1 680
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	6 421
Activités	
Industrielle	772
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	969
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	7 495*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.13 Unité Urbaine 2 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	79	Gendarmerie, Commissariat	112,39
Mairie (02)	42	Maire, Services techniques	16,48
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	2 496	Communication, Eau potable, Electricité	2 847,26
Santé (04)	415	CSI, FSU, CSUS, CSDR	681,52
Education (04)	1 559	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	3 371,83
Activités Economiques (02)	459	Marché, Gare Routière,	153,31
Socioculturel (03)	139	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	41,15
Sport (04)	328	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	271,16
Total	-		7 495,13

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.7.3 Principaux Thèmes de Planification Urbaine

1. Portail international d'Abidjan

L'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny devra être étendue, et avec le développement de l'Aérocité, il devrait permettre d'assurer des formalités d'arrivée de bonne qualité et promouvoir l'image «bon voyage» aux voyageurs. Cette image de qualité «Akwaaba» alliant le concept de transport et de

sécurité modernes et efficaces au sens esthétique culturel ivoirien, devrait être intégrée en tant qu'expérience séquentielle le long des routes principales à travers un aménagement paysager de qualité des rues et des éléments sculpturaux évoquant l'idée de «portail d'entrée». Une philosophie de conception similaire devrait être appliquée aux trains urbains ainsi qu'aux gares proposés.

2. *L'Aire de jeux d'Abidjan*

Les plages le long des côtes sont des destinations de loisir et de détente très prisées des citoyens. Le terrain plat en fait l'endroit idéal pour la création de nouveaux logements et de centres de sports et loisirs, qui seraient desservis directement et régulièrement par la nouvelle ligne de train interurbain. Le développement d'hôtels de villégiature pourrait être encouragé par le biais d'un nouveau zonage d'affectation des sols visant à élargir le produit touristique international et national et en complément du quartier historique de Grand-Bassam. Le concept d'une plateforme de loisirs, de sports et de divertissements serait également une valeur ajoutée au nouveau développement résidentiel et encouragerait le développement et la mise à niveau des zones plus anciennes. Les centres sportifs, les parcs thématiques / aquatiques et autres attractions devraient également encourager un regroupement des installations associées, ce qui rend l'opération financièrement plus viable qu'une approche individuelle.

3. *Valorisation des industries existantes*

La zone franche des TIC devrait être considérée comme un catalyseur pour l'expansion de l'entrée d'Abidjan dans vaste ensemble de l'industrie des TIC. Il ne s'agit pas seulement d'augmenter la zone franche, mais également d'offrir des possibilités d'établissement de PME, de soutenir les services et les parcs d'affaires pour des entreprises locales et internationales. Ceci permettra d'étendre la zone franche au nord de Grand-Bassam à travers un groupement significatif des TIC. Le Schéma Directeur 2000 a identifié cette zone pour l'établissement d'industries artisanales. De petits ateliers d'artisanat et des points de vente jalonnent la route A1. Cette initiative pourrait être encouragée dans le but de soutenir l'industrie du loisir, non seulement par le biais de l'artisanat touristique, mais également avec la fabrication de mobilier à vocation hôtelière, le matériel destiné aux professionnels de la plomberie et de l'électricité, les services de blanchisserie et d'entretien ménager, les experts de la conservation des immeubles, les pépinières et l'industrie paysagère. Cette Unité pourrait également être l'endroit idéal pour l'implantation d'établissement de formation pour les emplois de l'industrie du tourisme, financés et exploités par des hôtels, agences de tourisme, etc.

4. *Déplacement des quartiers précaires*

Les trois thèmes de planification urbaine précédents dictent une nouvelle croissance visant l'établissement de cette Unité en tant qu'image majeure d'Abidjan du 21^{ème} siècle. Cette notion va de pair avec le fait d'offrir un nouveau départ à ceux qui occupent les installations anarchiques le long des côtes de la zone urbaine de Port-Bouët et le Quartier France de Grand-Bassam. Des terrains doivent être prévus pour la réalisation de logements sociaux à coûts abordables. Leurs emplacements devraient permettre un accès efficace et à coût réduits, aux transports publics et être à proximité des nouveaux centres d'emplois ayant besoin d'employés non spécialisés ou moyennement spécialisés.

5. *Communautés en bordure d'eau*

Les propriétés en bordure d'eau, avec une vue sur l'eau, se vendent à des prix les plus élevés de tous les développements résidentiels. C'est le modèle qui a permis à Dubaï de devenir en l'espace d'une décennie, l'une des premières places touristiques et d'investissement dans l'immobilier au monde. L'Unité composée de Port-Bouët et de Grand-Bassam bénéficie aussi bien du charme des baies donnant sur la

lagune Ébrié, que des vues spectaculaires sur la mer et l'horizon à travers le Golfe de Guinée. Des zones d'habitations basses dotées de marinas, de mouillages et d'accès individuels à des bateaux privés, devraient être encouragées sur la lagune Ébrié, avec des aménagements résidentiel et hôtelier de moyennes et grandes hauteurs, un peu plus en arrière et le long de la côte Atlantique pour maximiser la vue.

6. *Gestion du trafic en vue de séparer les véhicules de transport de marchandises de longues distances du trafic local*

Avec actuellement le seul pont accédant à Grand-Bassam, l'important trafic sur l'autoroute internationale Abidjan - Lagos proposée, sera acheminé vers cette Unité. Pour éviter les conflits entre le trafic de transit et la circulation locale, les véhicules de transport de marchandises devront être confinés sur l'autoroute en chantier et les autres routes mises à niveau, pour desservir le trafic local. Les propositions de développement plus large du Grand Abidjan recommandent un deuxième pont qui permettrait aux poids lourds de contourner Bonoua et Grand-Bassam, ce qui allégerait le trafic à l'intérieur des deux villes en question et sur le pont existant.

7. *Établissement d'un nouveau centre urbain important*

La distance entre l'Aérocité proposée et le centre de Grand-Bassam, est de plus de 20 km. Cette zone sera sujette à une nouvelle pression développement dans un avenir proche. Pour d'orienter la croissance en dehors de l'étalement de la banlieue, un nouveau centre urbain sera nécessaire afin de conférer à la communauté future, le sens de l'espace et une identité propres. Le nouveau centre devrait adopter les principes de TOD de forte densité à usage mixte pour fournir une gare de transport public sur l'extension de la ligne de train urbain. Un tel nouveau centre urbain permettrait une gamme structurée d'équipements collectifs pour servir une large proportion de la nouvelle population de 200 000 personnes projetée pour l'Unité. Il est important qu'il y ait une séparation claire par le biais de l'Occupation de terrains non bâtis, les terres agricoles, les espaces verts, etc., pour définir l'étendue de la communauté bénéficiant du nouveau centre urbain, évitant ainsi une expansion tentaculaire et fournir une identité distincte à cette future petite agglomération.

8. *Densification du centre-ville*

Il serait souhaitable de rénover les centres villes existants de Port-Bouët et Grand-Bassam par le biais d'un zonage de densité avec des centres à usages mixtes qui procureront :

- un environnement urbain de meilleure qualité et respectueux des personnes ;
- des parcs urbains et places publiques;
- une gestion efficace du trafic et le stationnement hors de la rue :
- une augmentation des espaces commerciaux et de bureaux ;
- des appartements résidentiels en hauteur ;
- des hôtels et des résidences ;
- des gares multimodales de transport public ; et
- des équipements collectifs.

À plus long terme, l'extension du train urbain jusqu'à Grand-Bassam devrait inclure un TOD de forte densité à usage mixte à l'une des gares dans Grand-Bassam. Il serait souhaitable d'intégrer les installations figurant dans la liste ci-dessus.

6.8 UNITÉ 3 - Zone Urbaine Nord (Abobo, Anyama)

6.8.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 3 comprend les communes au Nord d'Abidjan. Abobo et Anyama, occupant une superficie totale de 75 720 ha.

La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 1 254 756 habitants. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 494 066 habitants, ce qui fait de cette Unité l'une des plus fortes zones de croissance. La population totale estimée pour 2030 est de 1 819 269 habitants, soit une hausse de 564 513 habitants, une augmentation de 45%.

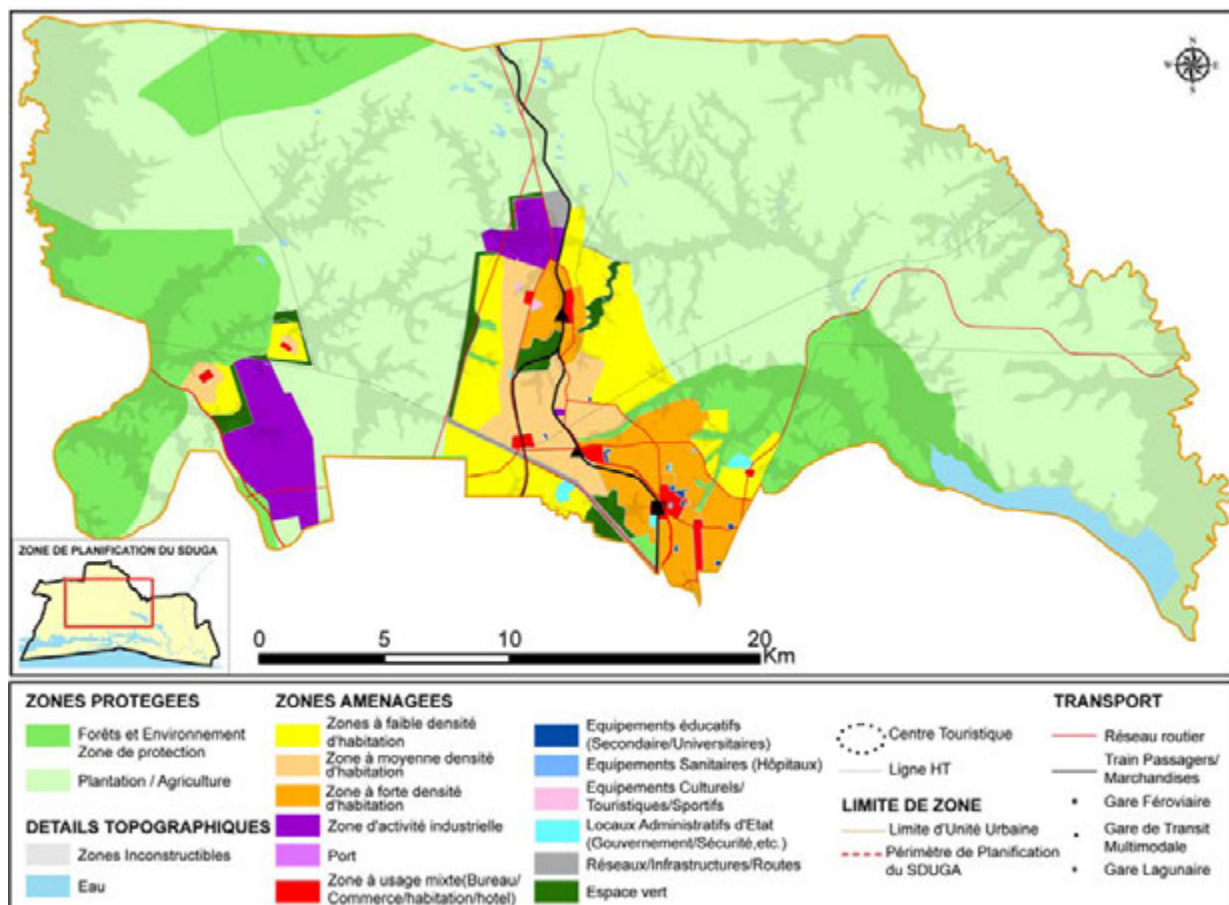
- La densité à Abobo se situe dans la fourchette basse de densité moyenne. Ceci s'explique par la construction de logements bas et les vastes étendues de terrains non développées, prévues pour l'extension urbaine. Les zones urbaines existantes, qui comprennent des parcelles de terrain à louer et des zones importantes d'habitations précaires, se situent très probablement dans la frange haute de densité moyenne, atteignant sans aucun doute des niveaux de forte densité.
- La densité de la population à Anyama, bien que très faible du fait que la commune compte la sous-préfecture rurale de Brofodoumé, affichent des propriétés de densité de peuplement urbain identiques à celles décrites ci-dessus pour la commune d'Abobo. Cette croissance est concentrée le long de la route A1 qui mène au nord de la ville.
- Cette Unité Urbaine comprend environ 105 559 personnes vivant dans des habitations informelles, qui devront être pris en compte pour un relogement.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u) pour les habitations formelles et un taux d'occupation de 6,0 personnes par unité (p/p/u) pour l'actuelle population du secteur informel relocalisée, est de 441 602.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 313 977 à 593 064, soit une hausse de 89%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.8.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 3 est illustré à la Figure 6.20.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.20 Unité Urbaine 3: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.14, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 17%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.15 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.14 Unité Urbaine 3 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	13 622
Plantations / Agriculture	48 930
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	2 847
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	2 253
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	3 966
Activités	
Industrielle	2 093
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	425
Equipments	
infrastructures et équipements communautaires	11,246*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.15 Unité Urbaine 3 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	133	Gendarmerie, Commissariat	190,65
Mairie (02)	56	Maire, Services techniques	140,08
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	4,317	Communication, Eau potable, Electricité	5 021,17
Santé (04)	722	CSI, FSU, CSUS, CSDR	1 171,69
Education (04)	3,377	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	3 911,54
Activités Economiques (02)	781	Marché, Gare Routière,	260,57
Socioculturel (03)	302	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	93,99
Sport (04)	563	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	456,33
Total	-		11 246

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.8.3 Thèmes de Développement

La réalisation d'une croissance spatiale et socio-économique équilibrée dans cette Unité est de première importance par rapport à la notion générale de développement durable à travers la ville d'Abidjan. Le développement incontrôlé dans cette zone, menace la qualité des ressources en eau potable de la ville. Des logements, une infrastructure sociale et des emplois adéquats sont essentiels pour prévenir des problèmes d'implantations informelles supplémentaires.

1. Protéger les bassins versants

Mettre en œuvre des projets d'assainissement et d'évacuation des eaux pluviales et recaser les populations des quartiers informels. Établir un mécanisme de suivi des bassins et leurs pentes pour s'assurer que les zones menacées par la dégradation environnementale sont identifiées pour la mise en place de nouveaux projets d'atténuation. Ceci a pour but d'éviter l'érosion des versants des bassins et d'éliminer les risques sur la santé découlant du rejet incontrôlé des déchets et polluant dans les cours d'eau. Les zones industrielles ne devraient pas se trouver à proximité des bassins afin d'éviter que les déversements de matières dangereuses ne pénètrent dans le système d'eau naturelle. L'intégrité des pentes doit être maintenue par des mesures de protection géotechniques et le contrôle de l'évacuation des eaux de surface, afin de prévenir les glissements de terrain et de réduire la sédimentation en aval. L'aménagement de terrains en pente abrupte dont l'inclinaison est supérieure à 1 pour 6 le long des versants, y compris les terrassements pour créer des plateformes à des fins de construction, doivent être interdits. Tout développement (immeubles, routes, services publics, etc.) à l'intérieur de la zone de protection de la lagune Adjin identifiée sur le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000 doit faire l'objet d'une EIE, d'une étude d'impact géotechnique et de mesures d'atténuation approuvées.

2. Mis en œuvre d'une infrastructure de transport stratégique

Dans le cadre d'un court terme du Schéma Directeur d'Urbanisme 2030, la route Y4, les améliorations des voies locales et le train urbain doivent être mis en œuvre pour amorcer la rénovation urbaine de cette Unité. La gare urbaine récemment terminée à Abobo Avocatier, à l'initiative de la commune, devrait être considérée comme un pôle pour le développement adjacent d'un TOD, lié à une gare de train urbain et une partie importante du réseau de transport public local.

Les terrains doivent être prévus et immédiatement réservés dans cette Unité pour la mise en œuvre à moyen terme de l'itinéraire de la ligne ferroviaire proposée et dédiée au fret jusqu'au futur port d'Abidjan sur l'île Boulay.

3. Centre logistique Nord

Il est proposé d'installer un grand centre logistique à l'intérieur de cette Unité. Ceci permettrait de capitaliser sur les possibilités de colocation émergeant de la proximité :

- des jonctions de la voie Y4 avec les principaux itinéraires radiaux du nord vers la ville,
- de la ligne de chemin de fer existante Abidjan - Ouagadougou - Kaya et
- de l'embranchement de la future ligne ferroviaire dédiée au fret jusqu'à la zone d'expansion du port d'Abidjan.

Le centre logistique se consacrerait au fractionnement des marchandises en vrac et à leur distribution pour les fabricants et les marchés locaux d'Abidjan. Ce développement est considéré comme une importante source d'emplois non spécialisés et moyennement spécialisés visant dans une grande mesure les occupants des zones des quartiers précaires d'Anyama.

4. Mise en œuvre de grands projets publics au sein d'une structure hiérarchique de centres urbains

Un nombre des «principaux plans de développement à moyen terme» a été identifié dans le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000 : le projet d'alimentation en eau potable, 5 projets d'infrastructures d'utilité publique, le projet de logements sociaux et l'initiative de développement commercial. La croissance démographique rapide au cours des 15 dernières années aura devancé la mise

à disposition d'équipements publics adéquats. Afin d'assurer une répartition équitable des équipements collectifs, il faut établir des centres administratifs urbains, les renforcer avec des possibilités d'affectation des sols à la construction de logements du secteur privé en termes de développement commercial et accroître la densité résidentielle. Ces centres doivent être desservis par les transports collectifs et devraient comprendre un éventail d'équipements collectifs nécessitant peu de terrain ou d'espace.

5. *Logement*

La priorité du gouvernement dans la période immédiate du Schéma Directeur d'Urbanisme 2030 doit consister à assurer des logements adéquats pour faire face à la croissance démographique rapide dans l'Unité, visant en particulier ceux des quartiers précaires.

Les infrastructures des services publics doivent être mises en place dans les zones qui sont déjà sous-divisées et identifiées pour une expansion urbaine dans le cadre du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000 pour encourager une exploitation rapide par le secteur privé. Dans cette optique, il serait souhaitable que le gouvernement mette sur pied une organisation de soutien et des agences de financement direct pour accélérer la construction de logements privés.

Les densités des logements devraient être révisées et l'affectation des sols à la construction de logements considérée pour encourager le développement d'appartements de hauteur moyenne et éventuellement de grande hauteur à une courte distance de marche des futures gares de train urbain.

Des terrains doivent être prévus pour des logements sociaux à faible coût ou à un prix abordable, de préférence à proximité des principaux centres d'emploi.

Le déménagement des implantations marginales doit être entrepris sur la base de la création de communautés.

6. *Un important regroupement industriel*

Un important regroupement industriel, qui peut bénéficier de la proximité d'une plateforme logistique, de lignes de chemin de fer pour le système de voies de contournement Y4 et le transport des marchandises et des passagers est proposé pour cette Unité. L'étalement résidentiel existant sur toute l'Unité limite les possibilités d'établissement d'un regroupement industriel à l'intérieur du périmètre immédiat des villes d'Abobo et d'Anyama, en raison du coût élevé des terrains, de l'impact du mauvais voisinage et complexité des terrains des bassins fluviaux. Il est proposé d'établir une zone industrielle avec une agglomération résidentielle offrant son soutien qui devrait inclure des logements sociaux, dans un périmètre triangulaire délimité par les villages d'Ebimpé - Azaguié Blida - Brou Assé.

7. *Densification du centre-ville*

Il serait souhaitable de rénover le centre-ville existant d'Abobo par le biais d'un zonage de densité avec des centres à usage mixte qui fourniront :

- un environnement urbain de meilleure qualité et respectueux des personnes ;
- des parcs urbains et places publiques dans la ville ;
- une gestion efficace du trafic et un stationnement hors rue ;
- un espace accru pour des activités commerciales, divertissantes et l'installation de bureaux ;
- des appartements construits en hauteur ;

- des hôtels et des résidences ;
- des nœuds de transit collectif intermodaux et
- des équipements collectifs

Dans le cas d'Anyama, il serait souhaitable de prévoir un nouveau centre urbain de TOD polyvalent de forte densité à l'une des nouvelles gares du train urbain. Celui-ci pourrait intégrer les installations énumérées ci-dessous.

6.9 UNITÉ 4 – Zone Urbaine Est (Cocody, Bingerville)

6.9.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 4 comprend les communes à l'est d'Abidjan, Cocody et Bingerville, occupant une superficie totale de 28 264 ha.

La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 500 857 habitants. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 201 815 habitants. La population totale estimée pour 2030 est de 940 912 habitants, soit une hausse de 440 055 habitants ou encore de 88%.

La densité de Cocody se situe dans la fourchette basse de densité moyenne s'explique par la construction basse et le prix plus élevé des logements.

La densité démographique très faible de Bingerville provient du faible développement de la commune.

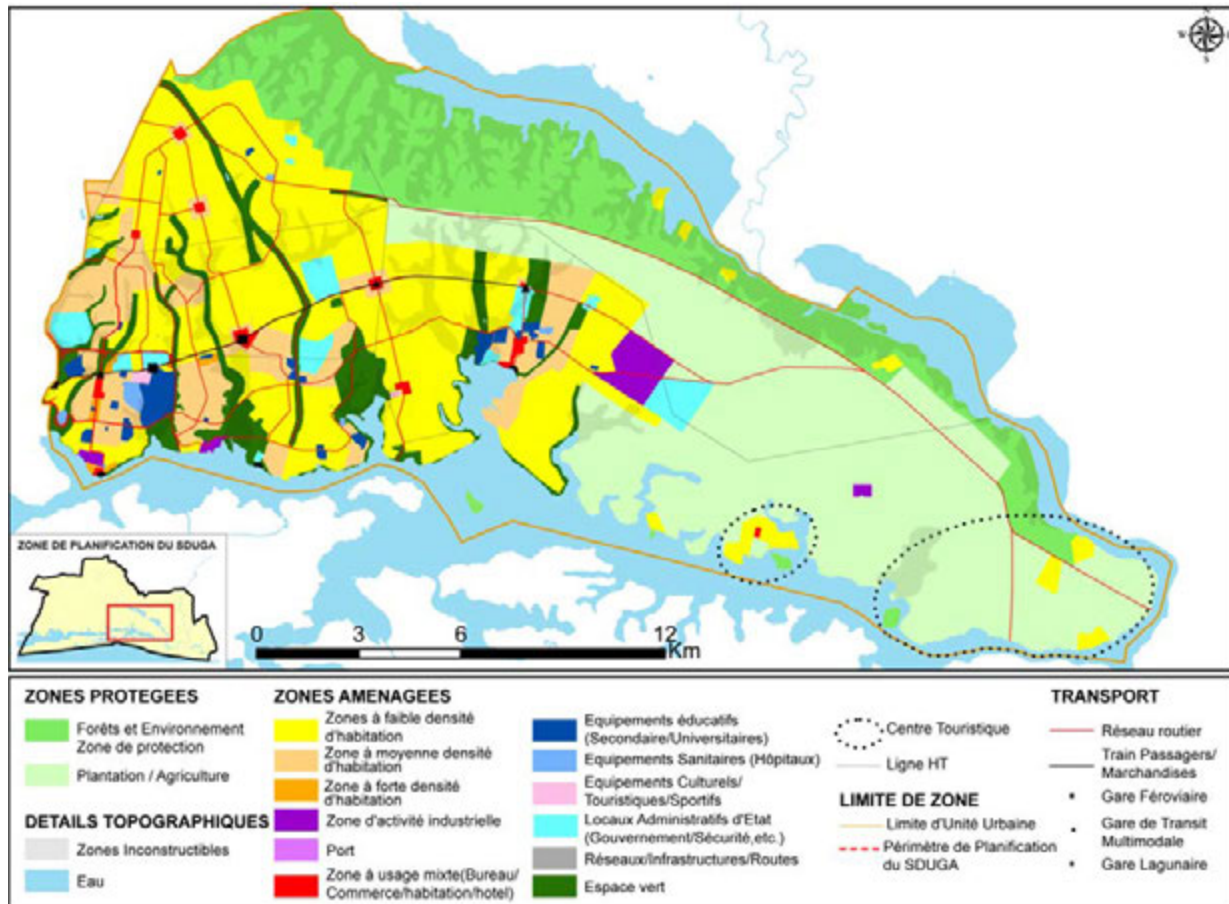
Cette Unité comprend environ 115 134 personnes vivant dans des habitations informelles.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u) pour les habitations formelles et un taux d'occupation de 6,0 personnes par unité (p/p/u) pour l'actuelle population du secteur informel relocalisée, est de 252 961.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 251 698 à 434 403, soit une hausse de 73%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.9.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 4 est illustré à la Figure 6.21.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.21 Unité Urbaine 4: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.16, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 48%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.17 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.16 Unité Urbaine 4 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	5 385
Plantations / Agriculture	9 310
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	55
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	2 265
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	7 876
Activités	
Industrielle	318
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	140
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	5 083*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.17 Unité Urbaine 4 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	70	Gendarmerie, Commissariat	98,79
Mairie (02)	36	Maire, Services techniques	14,49
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	2,193	Communication, Eau potable, Electricité	2,502,82
Santé (04)	197	CSU, FSU, CSUS, CSDR	599,07
Education (04)	1,746	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	1,458,47
Activités Economiques (02)	334	Marché, Gare Routière,	134,76
Socioculturel (03)	122	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	36,18
Sport (04)	291	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	238,36
Total	-		5 082,97

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.9.3 Thèmes de Développement

De toutes les Unités dans le Grand Abidjan, celle-ci, plus que n'importe quelle autre, a vu l'achèvement et la construction de projets publics importants identifiés dans le Schéma Directeur d'Urbanisme 2000. Ainsi, le développement au cours des 13 dernières années a suivi ce Schéma Directeur d'Urbanisme.

Tenant compte de cet aspect, il y a quatre importants facteurs qui doivent être considérés lors des aménagements futurs de cette unité. Il s'agit de :

- la ligne côtière du nord fait partie des bassins versants d'eau de surface pour les lagunes d'Adjin et Potou, qui stockent l'eau pour l'alimentation en eau potable dans Abidjan ;
- Djorogobité Cocody comprend une superficie de terres inoccupées non négligeable ;
- Il y a un seul pont pour la circulation à l'est d'Abidjan à Grand-Bassam,
- L'étalement urbain continu le long de la péninsule imposera un lourd fardeau économique sur les finances publiques visant la fourniture adéquate et dans les meilleurs délais des routes, l'accès aux services publics et des infrastructures sociales.

1. Encourager à court terme l'entière occupation des terres loties

Des zones extensives de terres inoccupées ou de développement partiellement achevé se trouvent à Djorogobité Cocody. Il serait souhaitable que la zone non développée soit évaluée pour restructurer le schéma urbain en permettant la création de centres commerciaux, de possibilités d'emploi et offrir des débouchés, y compris la fourniture des services publics et des infrastructures sociales adéquates pour l'achèvement rapide des projets.

2. Mise en œuvre des routes stratégiques prévues

Cocody est le principal bloc de départ de véhicules privés pour les transits dans le noyau central d'Abidjan et Petit-Bassam. L'achèvement du troisième pont prévu pour la fin 2014 redirigera et fluidifiera le trafic tout en renforçant dans un même temps l'attrait de cette Unité en tant que lieu de résidence. Le reste des projets routiers stratégiques identifiés doit, si possible, être mis en place afin d'assurer la gestion efficace de la circulation dans l'ensemble de l'Unité.

Il est proposé, à long terme, qu'une nouvelle autoroute soit construite le long de la péninsule pour traverser la voie navigable, par un pont au nord d'Eloka Té et rejoigne un contournement jusqu'à Bonoua. Ceci allégera le trafic routier sur le pont à Grand-Bassam lorsque l'autoroute Abidjan-Lagos ouvrira au public. Cet itinéraire devrait également être considéré comme étant l'itinéraire de poids lourds pour acheminer un tel flux de circulations à l'écart des centres urbains à Bonoua et Grand-Bassam. Un nouveau raccordement à l'est de Bingerville devrait diriger le trafic sur l'autre rive de la Lagune Ébrié vers la zone du vieux port. La nouvelle autoroute rejoindrait la route Y4 pour canaliser le trafic dans le nord d'Abidjan vers la nouvelle zone portuaire sur l'île Boulay. L'autre objet de cette route est un rôle de protection pour le développement de bassins versants sur la côte nord.

3. Assurer la protection des bassins versants, des terres agricoles et de l'environnement rural

La prévention de la pollution des bassins versants nécessite des restrictions de développement en bordure des hautes terres, en interdisant l'excavation et le terrassement le long des versants de vallées, la mise en œuvre d'un réseau de drainage des eaux pluviales, l'élimination de structures illégales le long des fonds plats des vallées et leur maintien loin des industries polluantes.

Il serait souhaitable de préserver les terres agricoles au nord et à l'est de Bingerville dans le but d'accroître leur productivité, de mettre un frein à l'étalement urbain et de fournir un liseré vert et remplissant pleinement son rôle à la zone urbaine d'Abidjan.

4. Destination touristique de «Dépaysement»

Les zones forestières, l'habitat de la faune et de la flore indigènes, le long de la côte des lagunes d'Adjin et de Potou, sont des lieux idéaux pour ces centres de loisirs forestiers et aquatiques à faibles impacts servant d'espaces verts et de destination de détente à la campagne pour les citoyens. Lorsque de telles zones ne relèvent pas de la compétence de l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR), elles doivent être achetées à des fins d'Occupation publique, de gestion forestières et de développement d'activités récréatives passives et actives. Ceci a pour but d'assurer la protection et l'amélioration de la biodiversité essentielle, de la sécurité de l'eau et des ressources à des fins récréatives.

La pointe de la péninsule est le «joyau caché» d'Abidjan, une retraite tranquille, raffinée, au bord de l'eau et en milieu rural à proximité de la ville. Celle-ci abrite également une architecture modeste remontant à la période précédant l'indépendance dans un vaste décor paysager naturel vierge. Actuellement, la zone est accessible par une seule route en terre battue à travers des plantations ou par un service irrégulier de bac pouvant transporter six véhicules jusqu'à Vitré par la Lagune Ébrié. Il est proposé que ce caractère rural discret soit protégé et que l'amélioration de l'accès ne menace pas la conservation de son charme rural actuel. Seul le tourisme à faible impact pourrait être développé dans cette zone. Certaines attractions et installations pourraient inclure : des logements chez l'habitant, des stations de cure santé et bien-être qui mettent à profit des remèdes africains traditionnels, des hôtels boutiques avec façade sur la lagune, des activités de loisirs nautiques, ainsi que le développement d'une attraction d'un thème culturel et historique.

Cette zone est considérée comme une attraction touristique «tranquille» contrastant avec le thème de développement «Terrain de jeu d'Abidjan» proposé pour l'Unité 2. Un point important à considérer pour attirer des touristes internationaux est «l'emballage» d'une palette d'attractions les encourageant à rester un jour de plus. Les attractions proposées sur la pointe de la péninsule de la partie continentale d'Abidjan sont seulement à un trajet en bateau par la lagune ; des hôtels de villégiature prévus à l'avenir et le Quartier France à Grand-Bassam et dans sa proximité. La promotion du développement touristique de cet endroit rural semble justifiée par le fait que l'église idiosyncrasique et le temple religieux à Bregbo, 5 km à l'ouest, attirent déjà des visiteurs ivoiriens et étrangers. Le gouvernement explore actuellement les possibilités découlant de la promotion du tourisme religieux en Côte d'Ivoire. Cette initiative devrait également être considérée en tant que caractéristique importante d'une expérience touristique pour le Grand Abidjan.

5. Développement de centres urbains civiques / commerciaux et de TOD

Cocody est mis sous pression par les propriétaires de terrains ou constructions à usage résidentiel le long des artères principales, tel que le Boulevard Latrille, qui réclame un changement de zonage de leur propriété pour inclure l'augmentation de la hauteur des immeubles et l'Occupation à usage commercial. Une telle action entraînerait inévitablement un développement linéaire incontrôlable, des embouteillages, un environnement pédestre non sécurisé et une esthétique urbaine et architecturale dépouillée de la physionomie des rues. La prolifération de banlieues de Cocody souffre déjà d'une expression de design urbain limité de «sentiment d'espace» pour les communautés locales, une limitation renforcée par des complexes résidentiels derrière de hauts murs. Ceci est la rhétorique urbaine de l'exclusion.

Pour satisfaire la demande d'espaces commerciaux et fournir des centres communautaires «civiques», les propositions suivantes ont été faites :

- Par le biais des mécanismes d'affectation des sols à la construction de logements et de consolidation des propriétés du secteur privé, le rajeunissement urbain de centres locaux existants doit être encouragé et inclure l'intégration de services de transport collectif multimodal.

- Les gares le long du Boulevard Mitterrand, l'itinéraire proposé pour le train urbain, doivent être axées sur la mixité et un TOD de forte densité et inclure des installations pour le transport public multimodal. Ceci inclurait un itinéraire du BHNS nord - sud proposé, reliant les zones du sud de Cocody au centre d'Abobo.
- Les gares lagunaires des bateaux-bus devraient être autorisées à incorporer dans leur développement un axe commercial et, dans les endroits où les terrains disponibles le permettent, encouragées à offrir une mixité de développement commercial, résidentiel et hôtelier sur le front d'eau.

6. Couloirs d'espaces verts

Les parcs, aires d'agrément et terrains publics de sport font défaut au niveau des quartiers, communautés et voisinages à travers les zones urbaines de Cocody et de Bingerville. Doter à posteriori ces zones urbaines d'espaces verts à usages récréatifs peut nécessiter une reprise de terrains privés pour cause d'utilité publique. Bien que cela ne doit en aucun cas être limité ou réduit, en particulier dans les zones d'habitations dépourvues d'espaces verts, c'est une solution qui demanderait beaucoup de temps et coûterait cher. Il est proposé que le fond plat des bassins fournisse le réseau principal d'espace vert à travers l'Unité après le recasement des quartiers illégaux et des cultures circonstancielles opportunistes. Cette solution permet également d'assurer la facilité d'accès au principal point de déversement des eaux pluviales pour son entretien et toute intervention d'urgence si besoin. Elle représente en outre l'intérêt de favoriser la création de bassins de retenue des eaux pluviales pour atténuer tout risque éventuel d'inondations en aval. Il serait souhaitable que ces espaces verts soient équipés d'un éventail d'équipements récréatifs passifs et actifs pour tous les âges et les personnes handicapées.

7. Densification du centre-ville

Il serait souhaitable de rénover le centre-ville existant de Bingerville par le biais d'une affectation des sols à la construction de logements de densité avec des centres polyvalents qui fourniront :

- un environnement urbain de meilleure qualité et respectueux des personnes ;
- des parcs urbains et des places publiques dans la ville ;
- une gestion efficace du trafic et un stationnement hors rue ;
- un espace accru pour des activités commerciales, divertissantes, et l'installation de bureaux ;
- des tours d'habitations ;
- des hôtels et des résidences ;
- des nœuds de transit collectif intermodaux et
- des installations communautaires

8. Revaloriser le front de la Lagune Ébrié

Ce littoral comprend des baies larges et recluses et il serait souhaitable qu'il soit aménagé avec l'objectif de permettre la promotion des propriétés de qualité et l'accès à des espaces verts publics. Une promenade verte publique pour s'étendre sur le front d'eau de manière ininterrompue reliant le Plateau à Bingerville et aux jardins botaniques proposés. Des développements commerciaux seraient encouragés le long de la promenade. Les constructions en bordure de l'eau devraient avoir une hauteur de deux étages maximum et être éloignées du littoral pour maximiser la vue à partir des propriétés. Il est considéré que ce front d'eau serait sans doute mieux adapté au développement de marinas plutôt qu'à

l'accès direct aux bateaux à partir de propriétés individuelles (proposé pour l'Unité 2) qui générerait la promenade.

9. Nouvelles zones d'emploi

Outre les possibilités d'emploi offertes par les centres commerciaux et les équipements collectifs, deux zones stratégiques d'emploi sont proposées pour cette Unité urbaine afin de soutenir la croissance économique de la Côte d'Ivoire :

- La première est la progression des exportations du pays dans la chaîne des valeurs. Il est proposé que la nouvelle zone industrielle soit située à Bingerville pour la transformation alimentaire et la production de textile organique.

La seconde a pour but, par le biais du zonage, des avantages fiscaux et autres mécanismes d'aménagement du territoire, d'encourager le développement d'une industrie propre sous le vocable de «K-Economie» à travers cette Unité urbaine. Ceci inclurait la promotion d'un «pôle connaissance» de l'enseignement supérieur, axé sur les universités à Cocody, Adjamé, la rénovation urbaine de Plateau ainsi qu'un soutien visant à inciter d'autres institutions complémentaires basées sur le savoir à s'installer dans cette Unité urbaine.

6.10 UNITÉ 5 – Zone Urbaine Ouest (Songon, Yopougon)

6.10.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 5 comprend les communes à l'ouest d'Abidjan, Songon et Yopougon. La superficie de la commune de Yopougon inclut également l'extension prévue et proposée du port d'Abidjan, qui est décrite plus loin dans l'Unité 7. Au total, ils ont une superficie de 65 972 ha.

La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 1 226 421 habitants. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 483 879 habitants. La population totale estimée pour 2030 est de 1 980 335 habitants, soit une hausse de 753 914 habitants, ou encore de 61%.

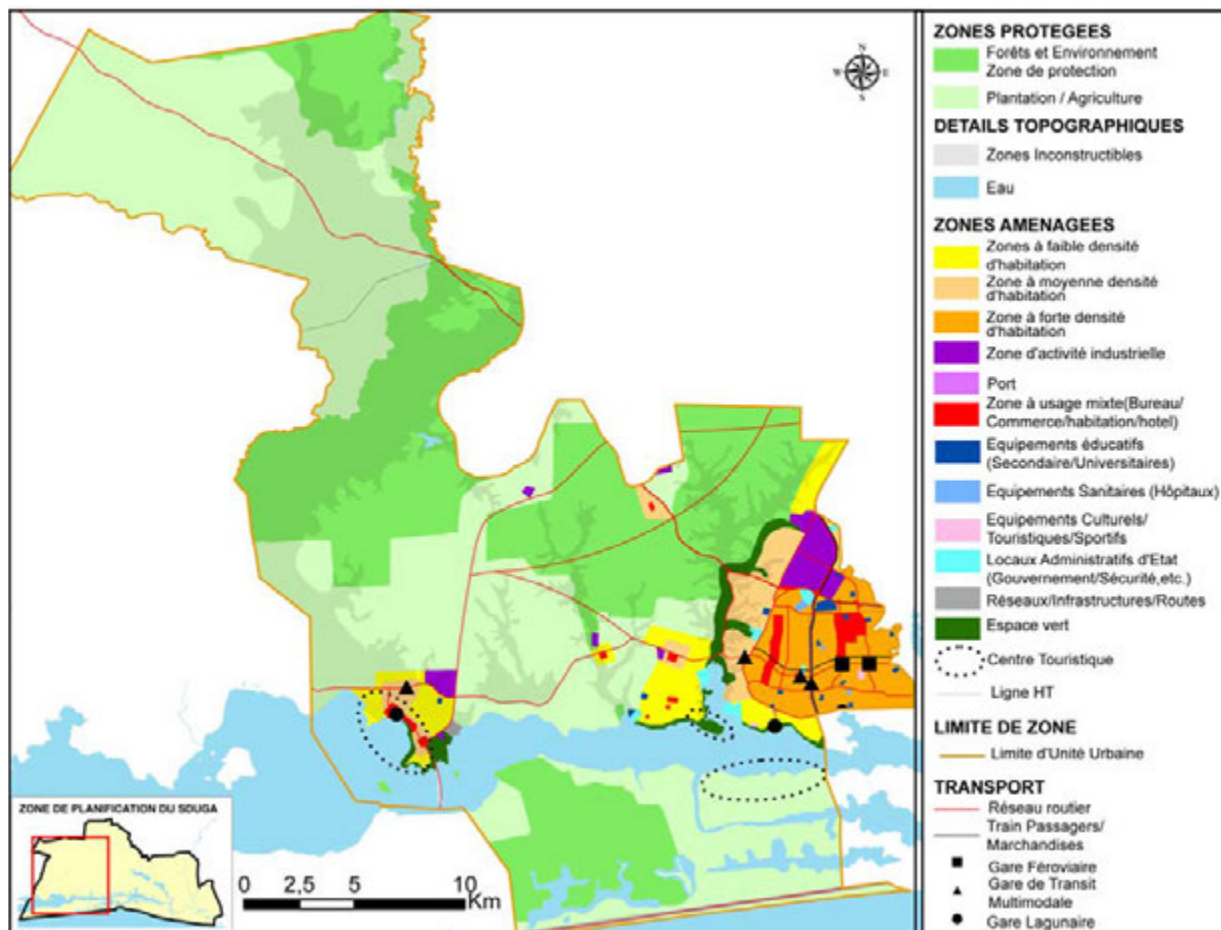
- Yopougon est indiquée comme étant de moyenne densité. Cependant, les zones anciennement aménagées de cette commune sont susceptibles d'enregistrer des niveaux de densité élevés en raison de la sous-division de propriétés et des vastes quartiers précaires.
- La très faible densité démographique de Songon reflète l'important caractère rural de la commune et la concentration du développement urbain dans le sud le long de la route de Dabou.
- Cette Unité comprend environ 247 540 personnes vivant dans des habitations informelles.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u) pour les habitations formelles et un taux d'occupation de 6,0 personnes par unité (p/p/u) pour l'actuelle population du secteur informel relocalisée, est de 527 379.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 329 420 à 475 419, soit une hausse de 44%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.10.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 5 est illustré à la Figure 6.22.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.22 Unité Urbaine 5: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.18, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 15%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration du futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.19 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.18 Unité Urbaine 5 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	23 989
Plantations / Agriculture	32 134
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	2 965
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	1 674
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	2 214
Activités	
Industrielle	891
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	475
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	10 875*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.19 Unité Urbaine 5 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	146	Gendarmerie, Commissariat	207,53
Mairie (02)	58	Maire, Services techniques	24,95
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	4,699	Communication, Eau potable, Electricité	5 465,72
Santé (04)	398	CSI, FSU, CSUS, CSDR	1 230,22
Education (04)	3,662	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	3 058,65
Activités Economiques (02)	844	Marché, Gare Routière,	283,64
Socioculturel (03)	329	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	102,31
Sport (04)	616	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	501,68
Total	-		10 874,73

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.10.3 Thèmes de Développement

1. Densification du centre-ville

Il serait souhaitable de rénover le centre-ville existant de Yopougon par le biais d'un zonage de densité avec des centres polyvalents qui fournissent :

- un environnement urbain de meilleure qualité et respectueux des personnes ;
- des parcs urbains et places publiques dans la ville ;
- une gestion efficace du trafic et un stationnement hors rue ;
- un espace accru pour des activités commerciales, divertissantes et l'installation de bureaux ;
- des appartements construits en hauteur ;
- des hôtels et des résidences ;
- des nœuds de transit collectif intermodaux et
- des installations communautaires

2. Développement de centres urbains administratifs / commerciaux et de TOD

Pour satisfaire la demande d'espaces commerciaux et fournir des centres administratifs locaux, les propositions suivantes ont été faites :

Par le biais des mécanismes de zonage et de consolidation des propriétés privées, la rénovation urbaine de centres locaux existants doit être encouragée et inclure l'intégration des infrastructures de transport collectif multimodal.

Les gares le long de l'itinéraire proposé pour le train urbain, doivent être axées sur la mixité et un TOD de forte densité et inclure des installations pour le transport en commun multimodal.

Les gares lagunaires des bateaux-bus devraient être autorisées à incorporer dans leur développement un axe commercial, et, dans les endroits où les terrains disponibles le permettent, encouragées à offrir une mixité de développement commercial, résidentiel, et hôtelier sur le front d'eau

3. Mise en œuvre des routes stratégiques prévues

Les routes stratégiques prévues mises en évidence au point 7.2 ci-dessous devraient être mises en œuvre en priorité. L'achèvement du pont Azito (quatrième pont) jusqu'à l'extension du port d'Abidjan et le cinquième pont jusqu'à Plateau seront mis en œuvre à court terme dans le cadre du Schéma Directeur d'Urbanisme 2030.

Il est proposé qu'à long terme la section de l'autoroute Y4 reliant Abobo par le pont Songon / Jacquville soit mise en œuvre pour compléter le périphérique jusqu'à Abidjan.

4. Élargir l'éventail des centres industriels à l'ouest d'Abidjan

Cette Unité comprend la zone industrielle existante à Yopougon et une nouvelle, en chantier à Attinguié. La deuxième zone industrielle inclura également une importante composante d'habitation. Des terrains ont également été réservés pour l'extension du port d'Abidjan le long de la baie des quartiers de Yopougon Bregou et Yopougon Camp Militaire.

Une composante importante de l'Occupation des sols de la «Ville intelligente» est l'offre d'emploi à proximité des zones d'habitations. Cette Unité urbaine a connu une croissance démographique considérable au cours des 10 dernières années avec une augmentation générale du niveau des revenus. Elle comprend également de vastes quartiers précaires. La nouvelle demande d'emploi non spécialisée pour la gestion / direction, est susceptible d'être satisfaite grâce aux développements industriels existants et proposés mis en évidence ci-dessus. En outre, il est important d'élargir les perspectives de possibilités d'emploi et de le faire progresser dans la chaîne des valeurs. Il est par conséquent proposé de développer

une zone d'emploi propre, dit «vert» pour le parc d'affaires, les PME et les industries dans les secteurs de la technologie et de l'artisanat à Songon. Celle-ci bénéficierait de la proximité du futur échangeur de la route Y4 - Dabou et des zones résidentielles à revenus plus élevés sur les berges de la lagune Ébrié.

5. Centres logistiques

Les données de l'étude sur la circulation de l'équipe de de JICA, indiquent qu'une proportion importante de poids lourds entrant à Abidjan, circulent le long de la route de Dabou et de l'autoroute du Nord. Pour compléter le nouveau centre industriel à Attinguié et tirer parti de la future voie de détournement Y4, un centre logistique, pour l'entreposage et le fonctionnement de marchandises en vrac, devrait être fourni dans cette zone. L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) a des propositions pour un nouveau centre logistique dans cette zone. Le centre logistique devrait également incorporer des installations pour le stationnement des camions et une étude plus détaillée devrait être entreprise pour assurer une complémentarité avec l'installation de L'OIC.

6. Assurer la protection des bassins versants, des terres agricoles et de l'environnement rural

La prévention de la pollution en bordure des bassins versants nécessite des restrictions en matière de développement, en interdisant l'excavation et le terrassement le long des versants, la mise en œuvre d'un réseau de drainage des eaux pluviales, l'élimination des installations illégales le long des fonds plats des bassins et le maintien à distance des industries polluantes.

Les terres agricoles à l'ouest de cette Unité urbaine doivent être préservées dans le but d'accroître leur productivité, de mettre un frein à l'étalement urbain et de fournir une ceinture verte et remplissant pleinement son rôle dans la zone urbaine d'Abidjan.

6.11 UNITÉ 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam (Marcory, Koumassi, Treichville)

6.11.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 6 couvre l'île qui forme le noyau urbain d'Abidjan, communément appelée Petit-Bassam. Marcory, Koumassi et Treichville, occupent une superficie totale de 2 990 ha. La totalité de cette superficie n'inclut également pas le port d'Abidjan, qui est décrite plus loin dans l'Unité 7. L'île Désirée se situe également dans cette Unité urbaine.

La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 731 551 habitants. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 240 954 habitants. La population totale estimée pour 2030 est de 866 484 habitants, soit une hausse de 134 933 habitants, ou encore 18%.

- La densité de Kourmassi est très forte, ce qui non seulement indique l'intensité du développement mais suggère également une population non négligeable du secteur informel.
- Il est prévu que la densité de Marcory évolue de son niveau moyen actuel à un niveau élevé avant 2030.

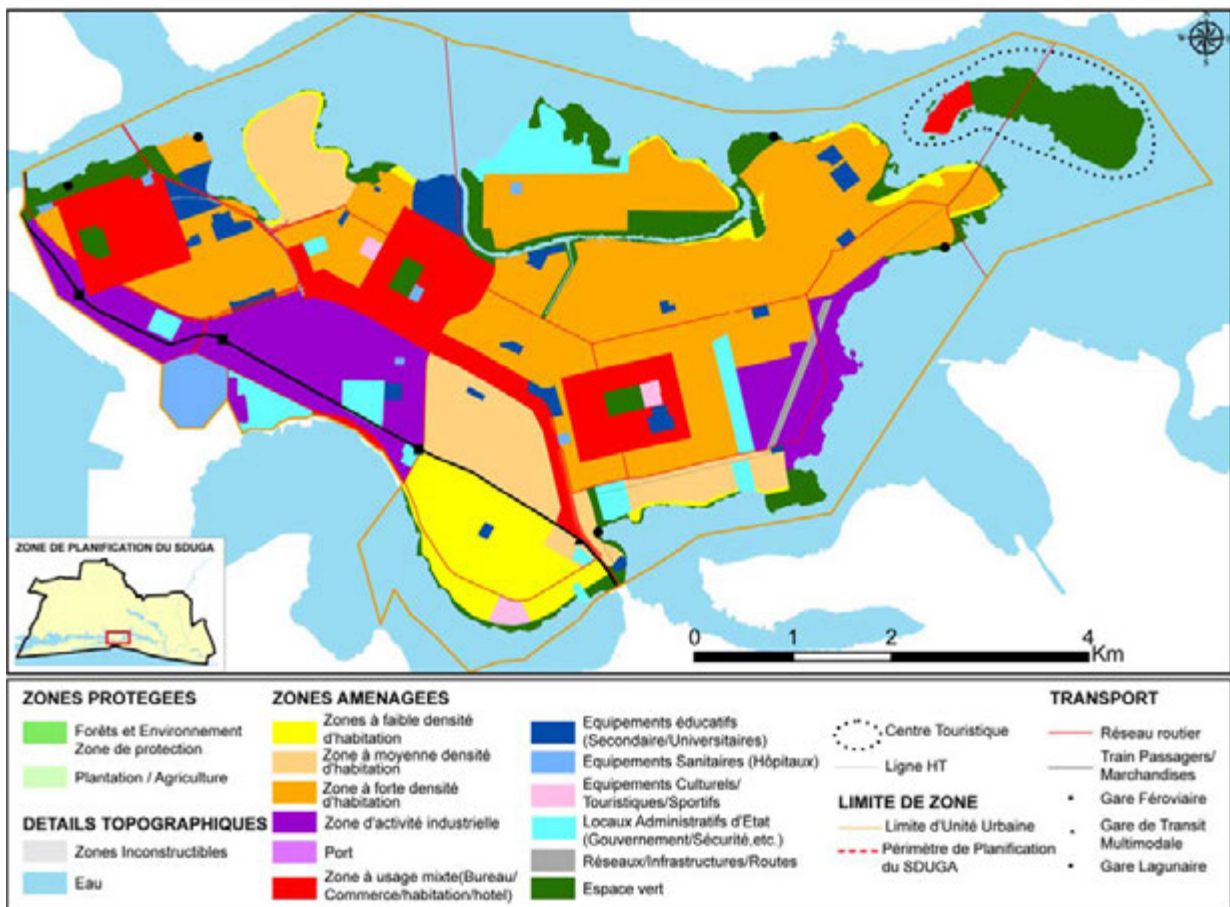
- Par contre, la densité pour Treichville indique une plage de densité moyenne constante. En fait, il est fort probable que les densités des zones d'habitations à Treichville se situent dans la plage de forte densité. Cet écart potentiel s'expliquerait par le fait que de vastes zones de la commune sont occupées par des sites portuaires et industriels.
- Cette Unité comprend environ 198 953 personnes vivant dans des habitations informelles.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u) pour les habitations formelles et un taux d'occupation de 6,0 personnes par unité (p/p/u) pour l'actuelle population du secteur informel relocalisée, est de 247 168.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 371 200 à 480 763, soit une hausse de 30%, avec une croissance significative dans le secteur secondaire.

6.11.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 6 est illustré à la Figure 6.23.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.23 Unité Urbaine 6: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la Zone Urbaine de Petit Bassam en 2030 est présenté dans le Tableau 6.20, avec un taux d'utilisation urbaine de 100%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.21 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.20 Unité Urbaine 6 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	0
Plantations / Agriculture	0
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	1 044
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	291
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	229
Activités	
Industrielle	391
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	378
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	4 677*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.21 Unité Urbaine 6 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	64	Gendarmerie, Commissariat	90,98
Mairie (02)	26	Maire, Services techniques	9,34
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	<i>5% de la superficie urbaine totale</i>
Infrastructures (03)	2 020	Communication, Eau potable, Electricité	2 304,84
Santé (04)	181	CSU, FSU, CSUS, CSDR	551,68
Education (04)	1 607	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	1 343,10
Activités Economiques (02)	371	Marché, Gare Routière,	124,10
Socioculturel (03)	112	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Clubs de Jeunes et Centres pour Femmes	33,31
Sport (04)	268	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	219,50
Total	-		4 676,90

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.11.3 Thèmes de Développement

Petit-Bassam est l'autre centre urbain d'Abidjan. Tandis que Plateau est le cœur administratif de la ville, Petit-Bassam est son centre industriel et commercial. Il abrite le plus important atout économique de la Côte d'Ivoire : le port d'Abidjan. Des développements supplémentaires de ce site dans le cadre du Schéma Directeur 2030 doivent se concentrer sur cinq objectifs essentiels :

Améliorer l'exploitation du port et de ses installations de soutien industrielles, commerciales et de transport associées à cette activité. Cela doit inclure la mise à niveau de la ligne ferroviaire de fret existante.

Prévoir la rénovation urbaine par le biais du zonage de densité et les aménagements polyvalents pour faire face à la croissance démographique, des terrains pour des espaces verts et des installations communautaires et le développement de l'Unité en tant que centre d'affaires important.

Rehausser la qualité de l'environnement pour ceux qui vivent dans cette Unité urbaine.

Fournir un système de transport public global et coordonné de services ferroviaires, bateaux-bus et de bus de liaisons pour les passagers, associé au TOD.

Mettre en œuvre un réseau routier stratégique pour réduire la charge de trafic sur les principales artères et les ponts existants. Considérer la création d'itinéraires dédiés exclusivement aux poids lourds jusqu'aux services portuaires.

À long terme et au-delà de ce Schéma Directeur d'Urbanisme, tandis que l'économie de la Côte d'Ivoire atteint celle d'un pays développé plus mature, les futurs plans d'aménagement urbain devraient considérer la réinstallation des sites industriels et la conversion en industries propres et orientées sur les services plutôt que sur la fabrication. Le but est de s'assurer que la ville jouira à l'avenir d'un milieu de vie et de travail d'une qualité élevée au cœur de son centre urbain.

6.12 UNITÉ 7 – Zone Spéciale (Port d'Abidjan)

6.12.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité est considérée comme une zone de fonction spéciale du fait qu'elle concerne unique le port d'Abidjan et les zones qui y sont associées. Au total, ils ont une superficie de 4 074 ha. Le port est concentré autour du canal de Vridi et de la zone portuaire de la lagune Ébrié.

- Le port existant et les expansions engagées (20ha) sont situés principalement dans la commune de Treichville. Il y a également une zone de quai fruitier au port sur la côte de la baie de Banco dans la commune de Plateau.
- L'expansion engagée du port de l'île Boulay est prévue dans la commune de Yopougon et couvrirait une superficie de 679 ha²².
- Une zone portuaire proposée de 1 550 ha dédiée à l'industrie pétrolière sur le «cordon littoral» à l'ouest du canal de Vridi, qui fait partie de la commune de Port-Bouët.
- En outre, des réserves de terrains sont proposées pour des installations portuaires de soutien sur la côte continentale dans la commune de Yopougon.

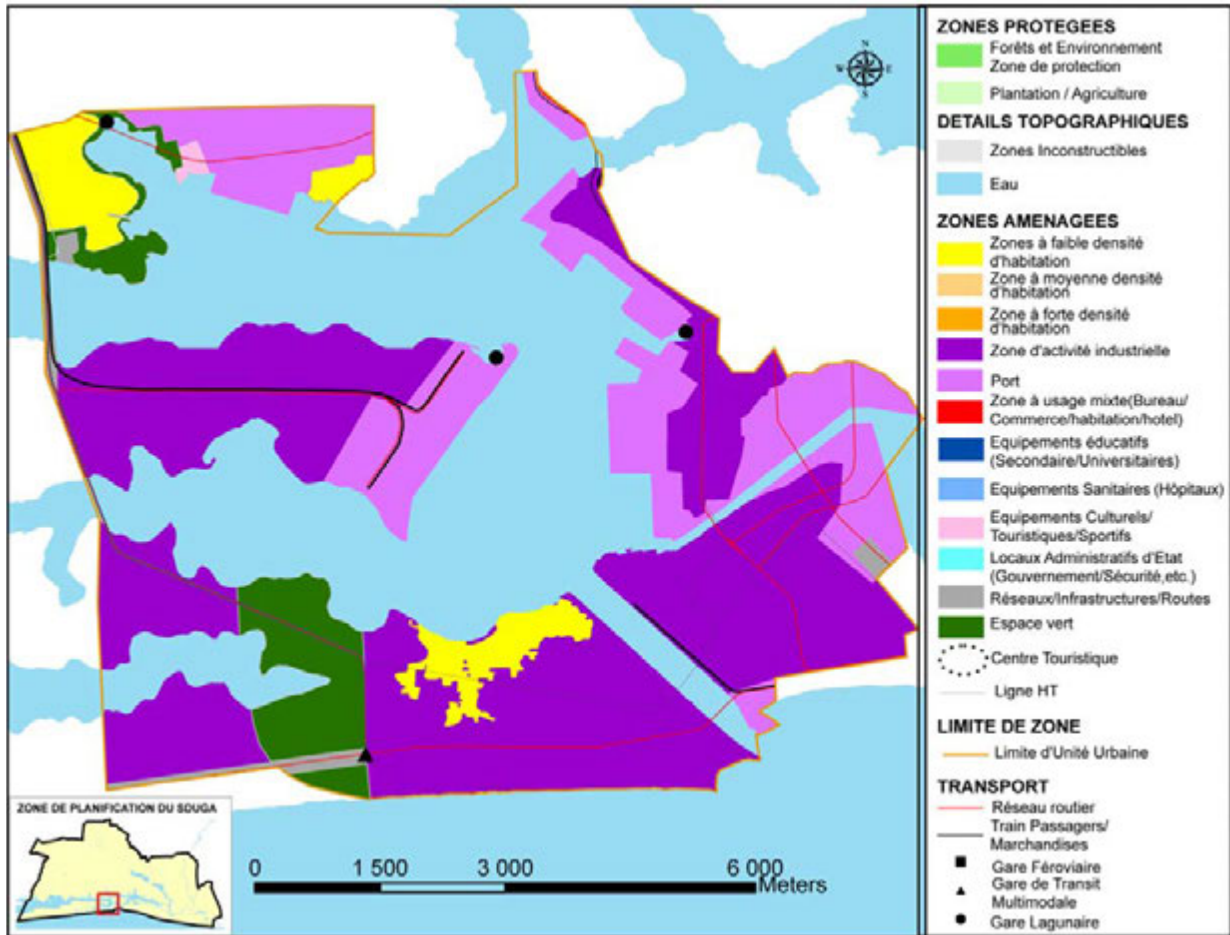
La Figure 6.24 indique que les terrains adjacents à la zone portuaire existante et à celle proposée pour l'expansion existent ou sont prévus pour des zones industrielles dans les communes de Treichville, Port-Bouët et Yopougon. Outre une zone proposée pour les logements des ouvriers sur l'île Boulay, une des zones portuaires et industrielles mentionnées ci-dessus incluent des développements résidentiels.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 87 413 à 213 268, soit une hausse de 144%; croissance principalement significative dans le secteur secondaire.

6.12.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 7 est illustré à la Figure 6.24.

²² Port Autonome D'Abidjan – une référence internationale.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.24 Unité Urbaine 7: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la Zone Spéciale est présenté dans le Tableau 6.22, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 95%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration du futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols.

Tableau 6.22 Unité Urbaine 7 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Habitats	
Résidentiel – Densité Faible (< 71p/p/h)	278
Activités	
Portuaire	990
Industrielle	2 370
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	436*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

6.12.3 Thèmes de Développement

La partie Est de l'île Boulay est engagée pour l'expansion du port d'Abidjan et les installations de soutien industrielles et de transport associées aux activités portuaires, y compris une aire de stationnement des camions. L'île Braké est engagée pour le développement pétrochimique et de raffinerie de pétrole ainsi que le développement industriel connexe, y compris des logements pour les ouvriers. Le quatrième pont reliera le site à la zone continentale de Yopougon et d'autres ponts sont proposés pour raccorder les deux îles et Port-Bouët. À l'heure actuelle, ces ponts sont exclusivement routiers, mais à l'avenir un lien ferroviaire pourrait être considéré avec l'expansion du port.

Ces vastes développements dans cette zone introduiront des industries comportant un risque élevé de pollution dans les eaux de la lagune Ébrié et du lac Braké ainsi que sur les terres occupées par les plantations de coco, de palmiers, de manioc et de maïs. Le développement proposé de la zone doit faire l'objet d'une EES, EIE et EIT pour s'assurer que l'impact sur l'environnement est réduit et contrôlé. La préoccupation majeure est l'impact sur les espèces de poisson de la lagune, qui sont pêchées pour la consommation locale à Abidjan.

6.13 UNITÉ 8 – Grand Abidjan du Nord (Azaguié)

6.13.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 8 est axée sur les milieux urbains et l'arrière-pays rural d'Azaguié à quelques 35km au nord du centre d'Abidjan, considéré au Plateau. La superficie de cette unité spatiale du Grand Abidjan est de 21 101 ha.

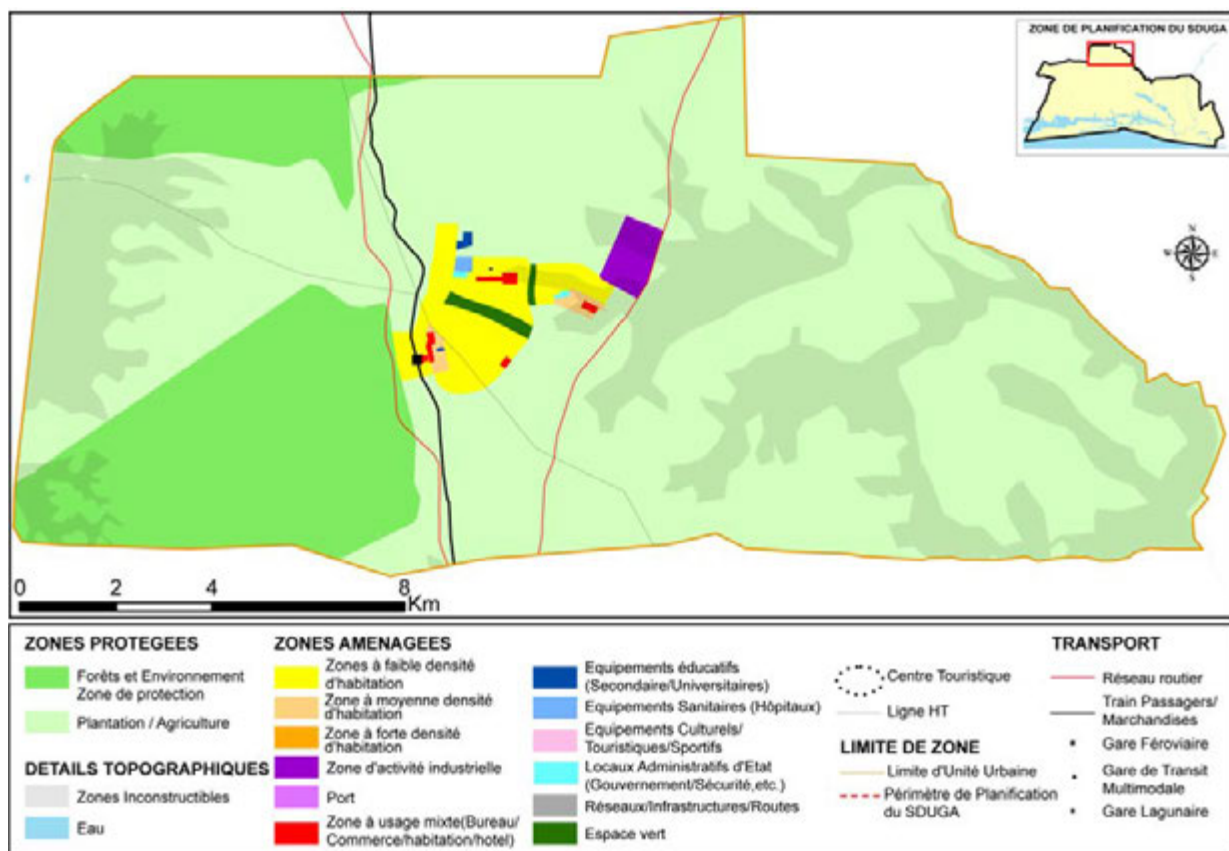
La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 33 118 habitants. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 11 858 habitants. La population totale estimée pour 2030 est de 42 972 habitants, soit une hausse de 9 854 habitants, ou encore de 30%.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u), est de 10 869.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 11,208 à 31,153, soit une hausse de 178%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.13.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 8 est illustré à la Figure 6.25.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.25 Unité Urbaine 8: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.23, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 4%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.24 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.23 Unité Urbaine 8 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	4,138
Plantations / Agriculture	16,028
Habitats	
Résidentiel – Densité Moyenne (≥ 71 ; ≤ 220 p/p/h)	51
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	628
Activités	
Industrielle	134
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	31
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	234*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.24 Unité Urbaine 8 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	3	Gendarmerie, Commissariat	4,51
Mairie (02)	2	Maire, Services techniques	0,66
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	<i>5% de la superficie urbaine totale</i>
Infrastructures (03)	98	Communication, Eau potable, Electricité	114,30
Santé (04)	9	CSU, FSU, CSUS, CSDR	27,36
Education (04)	77	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	66,60
Activités Economiques (02)	16	Marché, Gare Routière,	6,15
Socioculturel (03)	6	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	3,30
Sport (04)	12	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	10,88
Total	-		233,79

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.13.3 Thèmes de Développement

Dans le cadre du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, Azaguié est considéré comme une zone de croissance en tant que ville satellite. Ceci nécessite des possibilités d'emploi pour la population locale. En effet, il ne s'agit pas d'une ville dortoir d'où les habitants commutent jusqu'à Abidjan. La projection démographique en 2030 indique que la ville devrait connaître une croissance de près de 69%. Cependant, il est improbable que ceci stimule une croissance urbaine importante.

1. Azaguié – pôle agricole

Il est proposé que le nouveau développement se concentre sur l'établissement d'un pôle agricole. Il est recommandé d'établir une nouvelle zone industrielle pour la transformation alimentaire des produits agricoles en tant que principal débouché d'emploi pour cette région.

2. Fourniture équitable d'installations communautaires

Il sera également essentiel de mettre à niveau les équipements collectifs existants et d'en prévoir de nouveaux, comprenant des établissements scolaires et médicaux pour la population qui s'accroît. Cela inclut un éventail d'équipements municipaux.

3. Expansion urbaine contenue

Les deux villes devraient être développées en une seule zone de développement global. Cette zone urbaine combinée, ne devrait pas s'étendre au-delà des deux artères qui relient Azaguié à Abidjan. Ceci inclurait la zone industrielle pour la transformation alimentaire, qui devrait idéalement avoir des liens directs avec la gare de chemin de fer mise à niveau, dotée d'installations de chargement de fret. Le développement devrait être maintenu à une faible densité avec des aménagements polyvalents de moyenne densité dans le centre de la ville, dans les alentours de la gare ferroviaire et de la gare routière.

4. Protection de l'environnement rural

Il est crucial que la communauté d'une ville satellite soit séparée de la principale agglomération urbaine d'Abidjan par des zones vertes non aménagées. Cela a le mérite de renforcer l'identité des résidents en tant que communauté autonome et indépendante. Le développement de la ville satellite devrait être soutenu par le contrôle de l'utilisation des sols qui protègent et valorisent les terres agricoles existantes. De nouvelles technologies qui permettent d'accroître la productivité agricole devraient être encouragées.

6.14 UNITÉ 9 – Grand Abidjan de l'Est (Alépé, Bonoua)

6.14.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 9 couvre la partie Est, essentiellement rurale du Grand Abidjan, au-delà des lagunes Ébrié et Potou. Ce sont les zones partielles des communes axées sur les zones urbaines d'Alépé et de Bonoua. Leur superficie combinée à l'intérieur de l'agglomération du Grand Abidjan est de 93 946 ha.

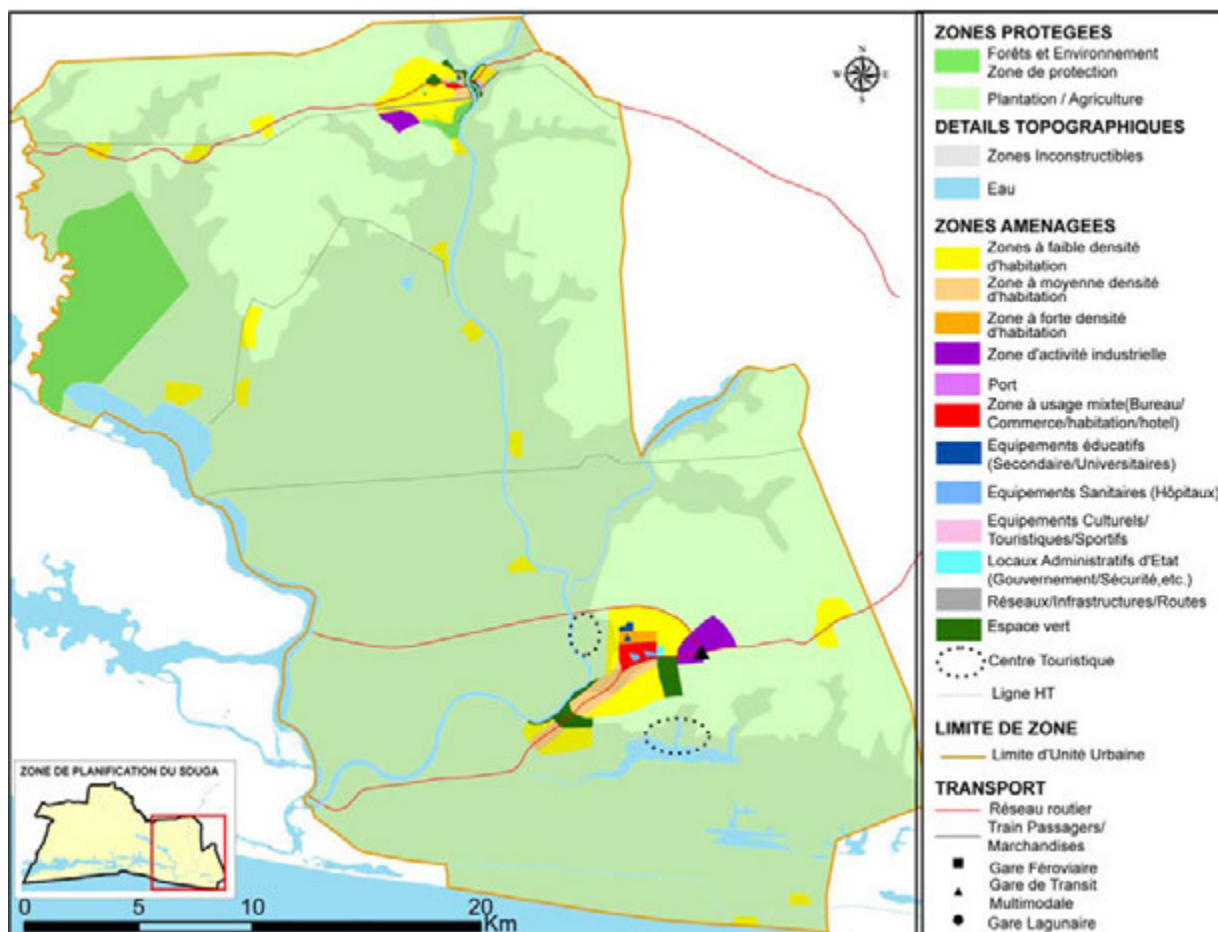
La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 223 083 habitants en 2013. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 106 302 habitants. La population totale prévue pour 2030 est de 438 987 habitants, soit une hausse de 215 904 résidents, ou encore de 97%.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u), est de 103 174.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 75 549 à 128 608, soit une hausse de 70%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.14.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 9 est illustré à la Figure 6.26.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.26 Unité Urbaine 9: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Est de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.25, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 5%. Ce budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.26 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour la projection de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.25 Unité Urbaine 9 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	3 625
Plantations / Agriculture	85 844
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	81
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	463
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	2 864
Activités	
Industrielle	408
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	147
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	2 432*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.26 Unité Urbaine 9 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	32	Gendarmerie, Commissariat	46,09
Mairie (02)	16	Maire, Services techniques	6,76
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	1,022	Communication, Eau potable, Electricité	2 502,82
Santé (04)	91	CSU, FSU, CSUS, CSDR	599,07
Education (04)	814	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	1 458,47
Activités Economiques (02)	188	Marché, Gare Routière,	134,76
Socioculturel (03)	57	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entrainement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	36,18
Sport (04)	136	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	238,36
Total	-		2 431,4855

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.14.3 Thèmes de Développement

Dans le cadre du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, Alépé et Bonoua sont considérées comme zones de croissance en tant que villes satellites. Ceci nécessite des possibilités d'emploi pour la population locale. En effet, il ne s'agit pas d'en faire de villes dortoirs, avec des mouvements pendulaires de population vers Abidjan. Les projections démographiques en 2030 indiquent que cette Unité urbaine devrait connaître une croissance proche de 64%. Cependant, en raison de son isolement géographique

relatif, il est improbable que ceci stimule une croissance urbaine importante. Dans le cas de Bonoua, il est estimé que l'expansion urbaine atteindra un niveau significatif.

1. Alépé - pôle agricole

Il est proposé que le nouveau développement pour Alépé se focalise sur l'établissement d'un pôle agricole. Il est recommandé d'établir une nouvelle zone industrielle pour la transformation alimentaire des produits agricoles en tant que principal débouché d'emploi pour cette région.

2. Bonoua - important centre urbain et logistique

Le développement de Bonoua, sur l'axe Est d'Abidjan, devrait être prévu en tant qu'un centre urbain et pôle agricole majeur. Le développement devrait se concentrer sur des habitations à faible et moyenne densité avec un centre urbain de TOD polyvalent. L'éventail actuel d'emplois offerts à Bonoua devrait être élargi pour inclure : des emplois commerciaux et de services dans le centre-ville, couvrant une plus grande aire de recrutement de la ville ; la zone industrielle pour la transformation alimentaire et la fabrication légère, ainsi qu'un centre logistique, comprenant une aire de stationnement des camions. Ces dernières installations ont pour but de faciliter le fractionnement des marchandises en vrac voyageant du Ghana et des produits des zones rurales de l'Est. L'un des objectifs visé par l'établissement d'un centre logistique / l'aire de stationnement pour camions à Bonoua, est d'aider à réduire la circulation de poids lourds dans Abidjan. Le centre de logistique / l'aire de stationnement des camions devrait être situé en dehors de la ville et avoir un accès direct à la voie de contournement, de la nouvelle autoroute de Bonoua, comme proposé dans le Plan Cadre.

3. Fourniture équitable d'équipements communautaires

Il sera également essentiel de mettre à niveau les équipements collectifs existants et d'en prévoir de nouvelles, comprenant des établissements scolaires et médicaux pour la population en continuelle augmentation dans chacune des villes. Cela inclut un éventail d'équipements municipaux.

4. Protection de l'environnement rural

Les terres agricoles existantes, le patrimoine naturel et paysager (par exemple, Fleuve Comoé) et la diversité culturelle (communauté Oghlwapo) doivent être protégés de l'urbanisation. Il est crucial que la communauté d'une ville satellite soit séparée de la principale agglomération urbaine d'Abidjan par des zones vertes non développées. Cela a le mérite de renforcer l'identité des résidents en tant que communauté autonome et indépendante. Le développement des deux villes satellites devrait être soutenu par des contrôles d'utilisation des sols qui protègent et améliorent les terres agricoles existantes. De nouvelles technologies qui permettent d'accroître la productivité agricole devraient être encouragées.

6.15 UNITÉ 10 – Grand Abidjan de l'Ouest (Dabou, Jacquerville)

6.15.1 Contexte de la Planification Urbaine

L'Unité 10 couvre la partie ouest, essentiellement rurale du Grand Abidjan. Il s'agit des zones partielles de la superficie des communes, focalisées sur les zones urbaines séparées par la lagune Ébrié, de la grande ville de Dabou sur la partie continentale et de la petite ville de Jacquerville sur le «cordon littoral» dans le périmètre du Grand Abidjan. Leur superficie combinée totale est de 34 026 ha.

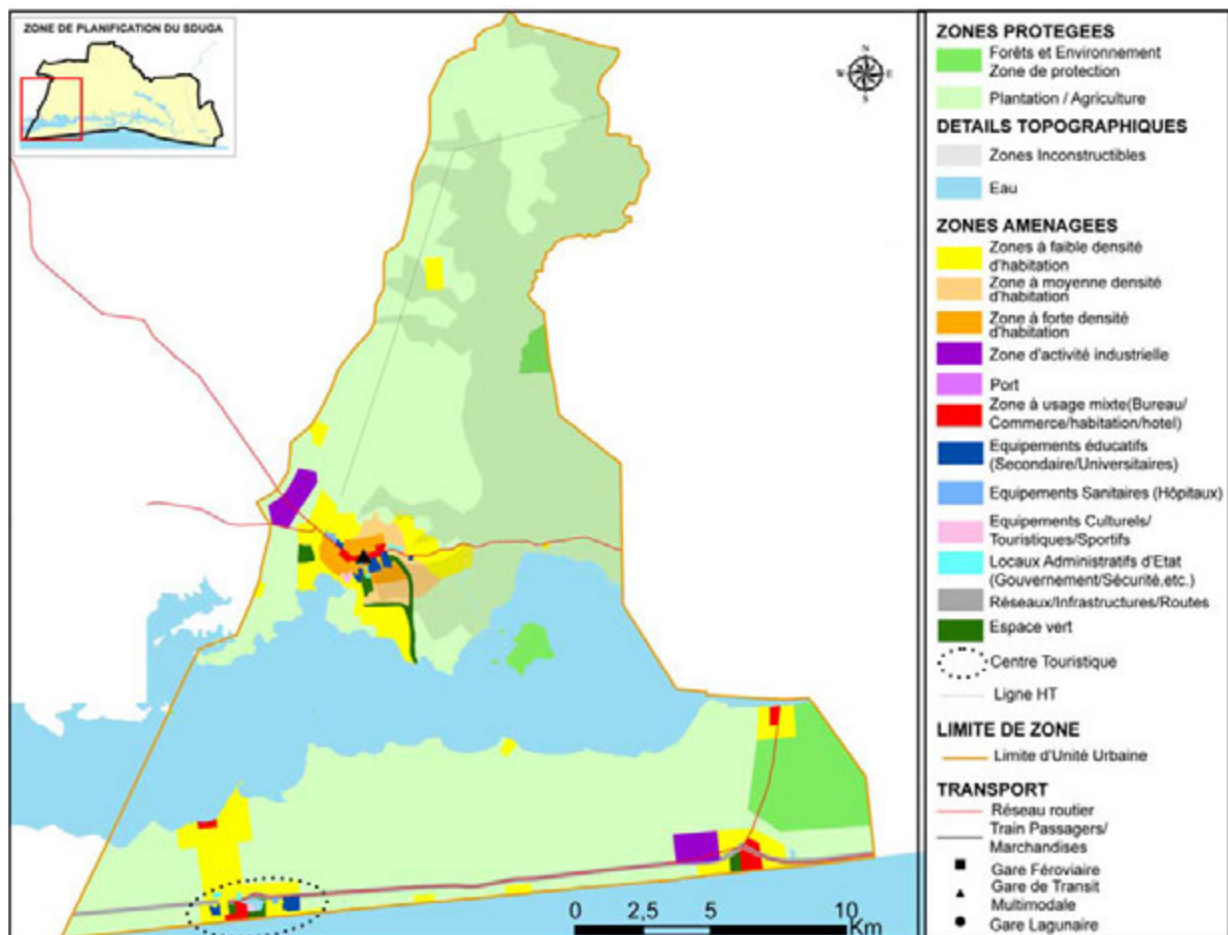
La population totale estimée de cette Unité en 2013 est de 183 858 habitants. Depuis le dernier recensement en 1998, cette Unité a vu sa population augmenter de 94,478 habitants. La population totale estimée pour 2030 est de 545 578 habitants, soit une hausse de 361 720 habitants, ou encore de 197%.

Le nombre total de ménages estimé pour l'Unité Urbaine, en considérant un taux d'occupation de 4,0 personnes par unité (p/p/u), est de 128 022.

Il est prévu une augmentation de l'emploi allant de 62 266 à 132 950, soit une hausse de 114%, avec une croissance significative dans les secteurs secondaires et tertiaires.

6.15.2 Cadre de l'Occupation des Sols

Le Cadre de l'Occupation des Sols pour l'Unité Urbaine 10 est illustré à la Figure 6.27.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 6.27 Unité Urbaine 10: Cadre de l'Occupation des Sols 2030

Le budget global de l'occupation des sols proposé pour le plan cadre de la partie Ouest de la Zone Urbaine, est présenté dans le Tableau 6.27, qui indique un taux d'utilisation urbaine d'environ 13%. Ce

budget comprend uniquement les utilisations principales des sols pour l'élaboration le futur Plan Cadre de l'Occupation des Sols ; comme mentionné auparavant, le total des Equipements comprend la double comptabilisation des besoins fonciers. Le Tableau 6.28 énonce les besoins détaillés en équipements communautaires et les exigences foncières pour l'estimation de la population de 2030. Une liste complète des équipements communautaires nécessaires pour cette Unité Urbaine et établie selon les normes de planification actuelles de la Côte d'Ivoire, se trouve dans les Annexes.

Tableau 6.27 Unité Urbaine 10 : Budget Global de l'Occupation des Sols 2030

OCCUPATION DES SOLS	Ha
Zones de Protection Forestière et Environnementale	1 832
Plantations / Agriculture	27 683
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (≥ 221 p/p/h)	276
Résidentiel – Densité Moyenne ($\geq 71; \leq 220$ p/p/h)	358
Résidentiel – Densité Faible (≤ 70 p/p/h)	2 368
Activités	
Industrielle	376
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	198
Equipements	
Infrastructures et Equipements Communautaires	2 947*

Source: Mission d'Etude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

Tableau 6.28 Unité Urbaine 10 : Besoins Fonciers en Equipements Communautaires

EQUIPEMENTS	No	TYPE	Ha
Sécurité (02)	41	Gendarmerie, Commissariat	57,28
Mairie (02)	22	Maire, Services techniques	8,40
Jardins Publics et Espaces Verts	-	Détente et espaces récréatifs	5% de la superficie urbaine totale
Infrastructures (03)	1 271	Communication, Eau potable, Electricité	1 451,23
Santé (04)	114	CSU, FSU, CSUS, CSDR	347,36
Education (04)	1 010	Maternelle, Primaire, Secondaire, Cantine	845,68
Activités Economiques (02)	233	Marché, Gare Routière,	78,14
Socioculturel (03)	71	Centre Polyvalent, Centre social, Centre d'Entraînement, Club de Jeunes et Centres pour Femmes	20,97
Sport (04)	170	Sport, Centre Sportif, Complexe sportif, Stade	138,21
Total	-		2 947,30

Source: Mission d'Etude de la JICA

6.15.3 Thèmes de Développement

L'Unité, dont la bordure Est suit celle des deux communes, est unique par comparaison aux autres unités urbaines. Outre le fait qu'elle abrite deux villes satellites et leur arrière-pays à caractère rural, la zone immédiatement au sud du pont reliant Songon et N'djem est proposée en tant qu'extrémité Ouest de l'agglomération d'Abidjan pour le développement d'une nouvelle ville. Il est prévu que ces trois zones urbaines fonctionnent de différentes manières. La délimitation de l'extrémité Est pourrait faire l'objet de débats.

Des projections montrent que la population dans cette Unité devrait plus que doubler d'ici 2030 en raison de la croissance naturelle d'une part et grâce au meilleur accès au centre d'Abidjan que devraient assurer les nouveaux ponts et les autoroutes proposées. Les informations anecdotiques de l'augmentation des prix des terrains dans les alentours de Songon et N'gem indiquent une demande de terrains pour le développement dans ces zones.

1. Dabou - important centre urbain et logistique

Dabou est un pôle important pour la gouvernance locale et l'agriculture. Ce rôle sera renforcé et représentera l'objectif principal d'une croissance planifiée pour l'avenir. Le développement devrait se concentrer sur des résidences à faible et moyenne densité avec un centre urbain et un TOD polyvalent. L'éventail actuel d'emplois offerts à Dabou devrait être élargi pour inclure : des emplois commerciaux et de services dans le centre-ville couvrant une plus grande aire de recrutement de la ville, la zone industrielle pour la transformation alimentaire et la fabrication légère, et un centre logistique, comprenant une aire de stationnement pour camions. Le développement du centre logistique / l'aire de stationnement pour camions dans cette région a pour but d'aider à réduire la circulation de poids lourds dans Abidjan le long de la route de Dabou qui sera mise à niveau et élargie à l'avenir.

2. Jacqueville - pôle touristique

3. Le développement se concentrera sur la redynamisation de la ville en tant que destination touristique pour les visiteurs locaux et étrangers. Cette initiative inclut la fourniture de nouveaux hôtels de villégiature. Il serait également souhaitable de prévoir un éventail d'installations touristiques au-delà de la ville, le long du littoral Atlantique et du front d'eau sur la Lagune Ébrié. Ce front d'eau devrait également accueillir des résidences de vacances privées à faible densité. Le développement urbain dans l'ensemble de Jacqueville devrait être limité à des constructions basses à faible densité, comprenant des développements hôteliers et commerciaux.

4. Il devrait être également l'occasion d'étendre l'emploi et le développement commercial par le biais d'installations d'appui, comprenant des opérations de sécurité et d'urgence, pour les gisements pétroliers et gaziers en mer. Les oléoducs / gazoduc arrivent sur le continent par Jacqueville et longe la route de Jacqueville jusqu'à Abidjan.

5. Réalisation de réseaux de transport stratégiques

Le développement de l'extension du port d'Abidjan et des zones pétrochimiques / industrielles connexes sur l'île Boulay et l'île Braké stimulera la croissance de cette Unité. Les améliorations prévues pour les routes existantes et la construction des nouvelles autoroutes jusqu'aux zones d'extension portuaires doivent être achevées pour assurer l'exploitation efficace de ce complexe. Les routes à l'intérieur de cette Unité considérées comme étant prioritaires sont :

L'élargissement de la route de Dabou

La route côtière de Jacquville à Port-Bouët

Une route réservée aux poids lourds de N'djem à la zone portuaire.

Des transports collectifs, bus et bateaux-bus, doivent être assurés aussi bien au niveau local qu'au niveau interurbain. Des nœuds de transport multimodaux avec des développements de TOD polyvalents devraient être prévus à Dabou, Jacquville et la nouvelle ville proposée, décrite ci-dessous. Un service direct et moderne de bateau-bus devrait être assuré entre Dabou et Jacquville.

6. Nouvelle ville sur le cordon littoral

À cinq kilomètres au sud de à N'djem, la future route côtière rejoindra la route de Jacquville, qui mène au pont traversant la lagune Ébrié. C'est l'emplacement proposé, face à l'océan pour établir un centre urbain tertiaire qui accueillera au maximum une population de 60 000 habitants. Cette ville délimitera l'agglomération d'Abidjan au sud-ouest. Les densités de développement devraient aller de «élevé» dans le centre-ville à «faible» dans sa périphérie. Le profil de hauteur des édifices devait permettre de construire en hauteur dans le centre tout en respectant des hauteurs moyennes et faibles en bordure d'eau et en limite de la ville. Il faudra prévoir un large éventail d'équipements collectifs.

Cette ville se trouvera à 20km de Jacquville, 25km de la zone d'expansion du port d'Abidjan, et à 10 km de Songon. Bien qu'il soit prévu des mouvements pendulaires quotidiens de la population vers les principales zones d'emploi d'Abidjan, des dispositions doivent être pris pour que la ville soit économiquement autonome. L'emploi devra être axé sur : l'appui aux services publics et commerciaux destinés aux résidents, le tourisme / la transformation alimentaire des produits agricoles / marins, et la fabrication pour l'industrie légère.

A long terme, au terme de la période de validité du Schéma Directeur d'Urbanisme 2030, il est prévu que cette ville s'étende vers l'Est et devenir un important centre résidentiel et de services pour la zone d'expansion future du port d'Abidjan et de ses installations portuaires. Pendant la durée du Schéma Directeur d'Urbanisme 2030, les terres naturelles et agricoles existantes seront protégées et valorisées en tant qu'espace vert de détente entre la nouvelle zone portuaire et la nouvelle ville.

7. Fourniture équitable d'équipements communautaires

Il sera également essentiel de mettre à niveau, les équipements communautaires existants et d'en prévoir de nouveaux, comprenant des établissements scolaires et médicaux pour la population croissante de chacune des villes. Cela inclut un éventail complet d'équipements municipaux.

8. Protection d'une zone verte non-urbaine

Au-delà de la bordure urbaine, bien qu'intégrant la zone à l'est de la nouvelle ville, comme indiqué précédemment, les terres agricoles existantes et le patrimoine naturel et paysager - plages, fronts d'eau, le lac Braké, devront être protégés de l'urbanisation. Les communautés des villes satellites de Dabou et de Jacquville seront séparées de l'agglomération principale d'Abidjan par des zones vertes non développées. Ce sera également le cas pour la nouvelle ville, afin de renforcer l'identité des résidents en tant que communauté autonome et indépendante. Le développement des deux villes satellites et de la nouvelle ville, devra être appuyé par des contrôles de l'utilisation des sols qui protègent et valorisent les terres agricoles. De nouvelles technologies qui permettent d'accroître la productivité agricole devraient être encouragées.

7.0 Politiques d'Occupation des Sols pour le Grand Abidjan

7.1 Politiques d'Occupation des Sols par Secteur

Dans le cadre du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030, des politiques sectorielles ont été élaborées pour orienter et réaliser le développement durable escompté en termes de:

- Aménagement de l'Espace
- Contrôle de l'Aménagement
- Gouvernance

Au total, 190 politiques réparties dans 13 secteurs, ont été élaborées comme indiqué dans le Tableau 7.1.

Les actions des politiques, les principaux acteurs consultatifs et organismes responsables de l'application des politiques sont énoncées dans la Matrice pour la responsabilité de la Mise en œuvre, Annexe G.

Tableau 7.1 Politiques d'utilisation du sol pour le Grand Abidjan

Secteurs	Objectifs du secteur	Politiques
1. Occupation du Sol et de Croissance (11)	LES CENTRES DE GESTION DE CROISSANCE	OS1 - OS2
	CROISSANCE HARMONIEUSE	OS3 - OS5
	AMENAGEMENT COMPACT	OS6 - OS9
	PRESERVER LES TERRES AGRICOLES	OS10
	ENVIRONNEMENT NATUREL	OS11
2. Etablissement (15)	SITUATION DE L'AMENAGEMENT DES RESIDENCES	HO1 - HO4
	LA QUALITE DE L'HABITAT	HO5 - HO8
	L'HABITAT PUBLIC	HO9 - HO12
	CONCEPTION DE L'HABITAT	HO13 - HO15
3. Aménagement Urbaine (15)	CREER ET GERER LA STRUCTURE URBAINE	BE1 - BE3
	ETABLIR UN DU DOMAINE PUBLIC LISIBLE ET UN DECOR URBAIN	BE4 - BE6
	UNE STRUCTURE DE PAYSAGE INTEGREE	BE7 - BE13
	CONSERVER ET AMELIORER L'HERITAGE CULTUREL	BE14
	LES CONSTRUCTIONS ET TECHNOLOGIES ECOLOGIQUES	BE15
4. Transport (20)	Système de Gestion du Trafic	TI1 - TI3
	Transport Public	TI4 - TI7
	Réseau de Transport de Marchandises	TI8 - TI10
	Stationnement	TI11 - TI12
	Réseau Routier	TI13 - TI14
	Transport Ecologique	TI15 - TI20
5. Infrastructures Sociales	PLANIFICATION ET COORDINATION DES INFRASTRUCTURES COMMUNAUTAIRES	CF1 - CF2

(9)	L'APPUI AU SECTEUR DE L'EDUCATION	CF3 - CF4
	L'APPUI AU SECTEUR DE LA SANTE	CF5
	L'APPUI AUX SERVICES RELIGIEUX	CF6 - CF7
	L'APPUI AUX SERVICES D'URGENCE	CF8
	L'APPUI AUX SERVICES PUBLIQUES ET SOCIAUX	CF9
6. Commerce (13)	SITUATION DU DEVELOPPEMENT COMMERCIAL	CO1 - CO6
	ETABLISSEMENT DE NOUVELLES UNITES DE ZONAGE	CO7 - CO9
	LE ROLE ACCRU DES CENTRES-VILLES	CO10 - CO13
7. Industrie (8)	EMPLACEMENT DE L'AMENAGEMENT INDUSTRIEL	ID1 - ID4
	MISE A DISPOSITION DES TERRES DESTINEES A L'INDUSTRIE	ID5 - ID6
	AGGLOMERAT DE LA HAUTE TECHNOLOGIE	ID7 - ID8
8. Urbanisme et d'Aménagement (22)	CONCEPTION RESIDENTIELLE GLOBALE	DA1 - DA3
	CARACTERE DE QUARTIER TRADITIONNEL	DA4 - DA7
	RENFORCER L'IDENTITE DES ZONES URBAINES	DA8 - DA17
	UN MODELE D'AMENAGEMENT DIVERSIFIE	DA18
	LES NORMES DE CONCEPTION D'AMENAGEMENT COMMERCIAL ET INDUSTRIEL	DA19 - DA22
9. Espaces verts et Paysages (16)	AMENAGEMENT DES PARCS / SYSTEME DES ESPACES RECREATIFS ET OUVERTS	OSL1 - OSL4
	LES NORMES DE PROGRAMMATION D'INFRASTRUCTURES RECREATIVES ET D'ESPACES OUVERTS	OSL5 - OSL8
	UNE VOLONTE DE CREATION ET DE MAINTENANCE DES ESPACES OUVERTS	OSL9 - OSL11
	CO-LOCALISATION DES ESPACES OUVERTS ET DES ESPACES RECREATIFS	OSL12 - OSL13
	CONCEPTION DE PAYSAGE	OSL14 - OSL16
10. Services Publics (32)	Infrastructures de Service Public Globales	UT1 – UT2
	Gestion des Eaux Pluviales	UT3 - UT5
	Les TIC (Technologies de l'Information et de la Communication)	UT6 – UT7
	Installation Energétiques	UT8 – UT10
	L'Eau	UT11 – UT16
	Elimination des Eaux Usées	UT17 – UT19
	Gestion des Déchets Solides	UT20 – UT32
11. Tourisme (13)	DEVELOPEMENT DU TOURISME	TO1 - TO10
	LES INFRASTRUCTURES DU TOURISME INTERIEUR	TO11 - TO12
	LES INFRASTRUCTURES DE PROMOTION TOURISTIQUE	TO13
12. Environnement (13)	PROTECTION DES ZONES ENVIRONNEMENTALEMENT SENSIBLES	EN1 - EN4
	LA RESTAURATION DES PAYSAGES ENDOMAGES	EN5 - EN7
	PREVENTION DES CATASTROPHES NATURELLES	EN8 - EN13
13. Développement Durable (3)	SYSTEME DE NOTATION GLOBALE	SD1 - SD2
	OPTIMISATION DE L'USAGE DES RESSOURCES NATURELLES	SD3

7.2 Politiques Relatives à l'Occupation des Sols et à la Croissance

OBJECTIF DU SECTEUR: Gérer et optimiser les opportunités de croissance urbaine et économique durable, pour fournir un agencement équilibré des centres urbains et de centres d'emplois tout en protégeant les terres agricoles et l'environnement naturel.

7.2.1 Centres de Gestion de Croissance

Objectives de la Politique: La croissance majeure sera axée dans les centres urbains, les principales zones d'emplois et zones d'expansion désignées au sein des Communes du District Autonome d'Abidjan et Grand-Bassam, ainsi que les villes satellites de Jacqueville, Dabou, Azaguié, Alépé et de Bonoua dans l'optique de créer une croissance «compacte de la ville».

Politique OS 1: Centres de Croissance Urbains

Définir une hiérarchie des centres urbains où les principales infrastructures résidentielles, commerciales et sociales et de densification seront pourvues. Ces centres doivent capitaliser sur les infrastructures de transports et de services existantes.

Politique OS 2: Centres de Croissance et d'Emploi

Promouvoir le regroupement des entreprises industrielles et celles basées sur la connaissance, en développant les zones déjà pourvues en infrastructures routières et de services adéquates.

7.2.2 Croissance Equilibrée

Objectifs de la Politique: Créer une approche de croissance équilibrée dans les Centres de Gestion de la Croissance, en identifiant les zones de croissance qui établiront le calendrier et l'ordre d'exécution des aménagements futurs et la mise à disposition d'infrastructures.

Politique OS 3: Zones d'Expansion Urbaine

Favoriser la Croissance spatiale directe par le phasage des approbations d'aménagements, pour encourager le développement précoce dans les zones à l'intérieur des communes périphériques du District d'Abidjan, afin d'optimiser le potentiel de développement des zones déjà suffisamment desservies par des routes et des services publics et d'éviter les dépenses publiques d'investissement initial visant à desservir de nouveaux aménagements.

Politique OS 4: Rénovation des Anciennes Zones Urbaines

Encourager la réhabilitation et la rénovation des zones urbaines les plus anciennes en tandem avec le développement de nouvelles zones afin que les infrastructures commerciales, les services et équipements collectifs de base soient disponibles pour la future population.

Policy LU 5: Etendre les Centres Existants

Réaliser de nouveaux aménagements dans les zones contiguës aux centres urbains et pôles d'emploi existants au sein du District d'Abidjan et dans les villes satellites d'Alépé, Azaguié, Bonoua, Dabou et Jacqueville, afin de tirer profit de la réalisation d'infrastructures routières et services existants.

7.2.3 Aménagement Compact

Objectifs de la Politique: Promouvoir un système compact de développement urbain en limitant la croissance des centres urbains existants où les services urbains pourront être fournis de manière efficace, tout en mettant un accent sur le ciblage de quartiers existants pour stimuler la revitalisation et créer de

nouvelles opportunités, encourager l'utilisation des transports publics, réduire l'étalement urbain et protéger les paysages ruraux.

Politique OS 6: Zones d'Expansion Urbaine

Concentrer les nouveaux aménagements dans les communes périphériques du DAA et les centres urbains et pôles d'emploi existants des villes satellites comme principales zones de croissance.

Politique OS 7: Redynamiser les Centres Existants

A l'intérieur des zones à forte densité du centre-ville, promouvoir la réalisation des projets de renouvellement urbain, par le secteur privé et PPP comme catalyseurs primaires du renouvellement urbain.

Politique OS 8: Pôles de Transport Public de Masse

Promouvoir les aménagements de forte densité à usage mixte dans les pôles de Développement axé sur le Transport Public de Masse (TOD).

Politique OS 9: Accès aux Routes Artérielles

Les nouvelles zones de développement devraient avoir une distance d'accès minimum de 400m sur les Routes Artérielles.

7.2.4 Préserver les Terres Agricoles

Objectifs de la Politique: Protéger les exploitations agricoles actives et les zones humides associées de l'étalement urbain pour contribuer à la sécurité alimentaire nationale et les objectifs d'exportation.

Politique OS 10: Terres Agricoles

Aucun réaménagement des zones de production agricole et des zones inondables associées ainsi que les zones de captage d'eau, ne sera autorisé.

7.2.5 Milieu Naturel

Objectifs de la Politique: Protéger, préserver et valoriser les fleuves, les zones humides et les paysages forestiers pour une contribution efficiente à la biodiversité et aux caractéristiques esthétiques du paysage naturel.

Politique OS 11: Milieu Naturel

Tout aménagement dans ces zones sera limité à une faible densité, de faible hauteur et à des espaces réduits pour résidences couvertes, des complexes hôteliers, infrastructures de loisirs, dont les éléments et caractère paysagers existants sont les caractéristiques prédominantes de l'aménagement. L'autorisation d'un nouvel aménagement sera soumis à l'approbation d'une l'EIE et d'une enquête sur la végétation, y compris les programmes d'atténuation, de réintégration et de gestion.

7.3 Politiques Relatives à l'Établissement

OBJECTIF DU SECTEUR: Favoriser la création de résidences stables et durables de même que des logements bien entretenus qui soient accessibles à toutes les couches sociales.

7.3.1 Emplacement de l'Aménagement des Résidences

Objectifs de la Politique: Encourager la densification résidentielle dans les villes existantes et les quartiers qui sont attractifs pour les nouveaux acquéreurs de maison, accessibles, viabilisés ou aménagés.

Politique HO 1: Pôles Résidentiels

Les aménagements résidentiels ne seront autorisés que dans des zones définies pour un usage résidentiel ; la construction de logements en bande avec façade le long des routes ne sera pas autorisée à l'extérieur des centres urbains ou des pôles résidentiels.

Politique HO 2: Logements dans les Centre-villes

Promouvoir les aménagements de logements par le secteur privé dans les zones urbaines centrales et au sein des pôles de TOD.

Politique HO 3: Densification dans les Zones Existantes Viabilisées

Favoriser la densification des espaces dédiés aux aménagements des secteurs privé et public dans les zones qui sont déjà dotées d'équipements collectifs et d'infrastructures en réseau d'une capacité suffisante.

Politique HO 4: Restriction sur les exploitations commerciales sur des propriétés Résidentielles

Les exploitations commerciales et les propriétés d'habitations privées existantes ne seront pas autorisées dans les zones d'habitations. La transformation des aménagements résidentiels existants le long des voies principales à des fins commerciales, ne sera pas autorisée, sauf dans certaines zones désignées à ces fins par les règlements particuliers d'urbanisme du PUD de la zone.

7.3.2 Qualité de l'Habitat

Objectifs de la Politique: Maintenir, protéger et améliorer le parc immobilier en vue de fournir des logements décentes qui répondent aux besoins des familles dans les quartiers établis pour améliorer la qualité de vie.

Politique HO 5: Logements Abordables

Élaborer des règlements particuliers d'urbanisme et des cahiers de charges qui prônent l'inclusion de logements abordables à faible et moyen coûts dans les aménagements résidentiels.

Politique HO 6: Suppression des Installations non-conformes

Utiliser les possibilités d'aménagement et de réaménagement pour réduire le nombre des installations non-conformes et incompatibles dans les zones résidentielles.

Politique HO 7: Amélioration des Habitations ne répondant pas aux normes

Favoriser l'amélioration et le réaménagement des zones d'habitations délabrées.

Policy HO 8: Zones de Nouveaux Logements

L'approbation de nouvelles zones d'habitations devrait exiger une étude des VRD, des équipements de proximité, des espaces de loisirs et des installations commerciales dans un rayon (500m maximum) accessible à pied.

7.3.3 Logements Sociaux

Objectifs de la Politique: Fournir des logements subventionnés pour la proportion de la population à faible revenu de la croissance future de la population projetée pour la région du Grand Abidjan.

Politique HO 9: Utilisation des Terrains Publics

Les terrains sous exploités de l'Etat devraient être réaménagés dans le but de construire des logements sociaux à haute densité.

Politique HO 10: Emplacement des Logements Sociaux

Les Logements sociaux devront être situés dans des zones où il existe des services publics et des équipements collectifs adéquats, y compris l'éducation et la santé de la population projetée avec un accès facile et peu coûteux aux marchés, aux centres commerciaux et au système de transport public.

Politique HO 11: Suppression des Habitations Informelles

Tous les logements informels qui occupent illégalement les domaines publics de l'Etat doivent être déguerpis et les occupants devront être réinstallés à proximité des zones de logements sociaux avec les objectifs supplémentaires de maintien d'une structure communautaire locale, et à un emplacement permettant un accès à pied aux opportunités d'emploi local.

Politique HO 12: Cadre de Vie

Les logements sociaux doivent être aménagés pour fournir des logements de bonne qualité avec des espaces réservés aux petits commerces exercés par les résidents au rez-de-chaussée, appropriés aux zones résidentielles, et des espaces ouverts aménagés avec aire de jeux pour enfants et d'autres équipements pour les résidents.

7.3.4 Conception de l'Habitat

Objectifs de la Politique: Améliorer la qualité de la conception des logements et l'aménagement du site grâce à l'utilisation de pratiques de construction écologiques durables qui contribueront à une meilleure qualité de vie pour tous les résidents.

Politique HO 13: Besoins Particuliers

Aider à l'élaboration et au réaménagement du parc immobilier pour les citoyens ayant des besoins particuliers - les personnes âgées, les personnes handicapées et autres besoins particuliers dans les zones qui sont accessibles à pied et situées à proximité des nœuds de transport en commun.

Politique HO 14: Normes de Logements Durables

Favoriser des aménagements de logements bien planifiés et bien conçus selon des critères de durabilité internationalement reconnus et des normes qui peuvent aider à réaliser des logements sûrs à moindre coût.

Politique HO 15: Innover dans la manière de Concevoir

Encourager le secteur privé et les organismes publics à développer un choix accru de logements novateurs utilisant les normes de construction écologiques et celles des technologies vertes.

7.4 Politiques Relatives à l'Aménagement Urbain

OBJECTIF DU SECTEUR: Fournir un environnement urbain durable à même de se développer sur les valeurs et les avantages tirés des centres urbains compacts qui favorisent la marche et le transport en commun; des liaisons faciles entre les lieux de résidences, lieux de travail, les équipements collectifs et de loisirs, une complexité dans l'occupation du sol, une forme urbaine et tissu bâti qui répondent aux traditions culturelles de même qu'aux activités quotidiennes, et un domaine public confortable et qui répond aux normes esthétiques.

7.4.1 Créer et Gérer la Structure Urbaine

Objectif de la Politique: Encourager l'utilisation mixte et l'aménagement des installations collectives à l'intérieur et à proximité des communautés existantes ou des infrastructures de transport en commun pour réduire les déplacements en véhicule et favoriser la marche comme moyen de déplacement de choix.

Politique BE 1: Optimiser la Densité de l'Aménagement

Assurer un équilibre entre la forme construite et l'espace vert et la mise à disposition d'équipements collectifs en facilitant la revitalisation des zones urbaines centrales, en établissant des pôles TOD de forte densité, et le contrôle de l'aménagement à la périphérie urbaine, pour promouvoir la vitalité économique, un cadre de vie de haute qualité et un environnement urbain intégré.

Politique BE 2: Connectivité des Quartiers

Promouvoir des communautés qui sont physiquement reliés les unes aux autres et des aménagements qui sont intégrés dans la structure urbaine.

Politique BE 3: Accessibilité pour Tous

Permettre à un plus grand nombre de personnes, indépendamment de l'âge et de la capacité, de participer plus facilement à la vie communautaire, en augmentant la proportion des zones qui soient accessibles à des personnes de diverses capacités, y compris les piétons et les cyclistes.

7.4.2 Etablir un Domaine Public et une Identité Urbaine Visibles

Objectif de la Politique: Définir une image claire de la ville qui réduit la dépendance à l'automobile, augmente la possibilité de marche et améliore la vitalité de la communauté et la santé publique.

Politique BE 4: Rues praticables pour piétons, Espaces et Identité

Fournir des environnements adaptés et confortables aux piétons de même qu'une variété d'espaces verts, afin de promouvoir l'activité piétonne, la santé publique et fournir une plus grande cohérence et visibilité du caractère des rues.

Politique BE 5: Identité Distincte

Définir, conserver et améliorer les zones d'identité distinctes et les espaces et endroits stratégiques en s'appuyant sur les éléments physiques naturels, culturelles et historiques d'Abidjan et de la Côte d'Ivoire.

Politique BE 6: Développement Intégré et Hauteur des Bâtiments

Veiller à ce que tous les nouveaux aménagements soient en harmonie dans les proportions, l'échelle, la masse, leur édifice, la hauteur, leur caractère avec leurs environs immédiats, tout en protégeant les zones à caractères spéciaux et la prééminence visuelle des sites sélectionnés.

7.4.3 Structure de Paysage Intégrée

Objectif de la Politique: Fournir des paysages qui complètent les espaces de loisirs ouverts des zones urbaines afin d'embellir la ville et favoriser un lien avec les paysages naturels de la localité pour promouvoir la biodiversité et une diversité d'activités de loisirs en plein air.

Politique BE 7: Conception équilibrée du Paysage Urbain et du Domaine Public

Mettre en place un réseau de paysages équilibrés et en harmonie avec le décor public, qui s'étend sur tout le domaine public offrant des espaces ombragés confortables pour la circulation à la marche, une variété d'espaces dédiés aux loisirs et autres activités récréatives, et un aspect visuel et esthétique de qualité.

Politique BE 8: Sauvegarde du Paysage Urbain

Protéger et améliorer le réseau des espaces ouverts existants et futurs, avec un accent particulier sur les vallées fluviales et les secteurs en bordure d'eau, tout en favorisant l'amélioration des niveaux d'accessibilité pour favoriser une meilleure santé et qualité de vie.

Politique BE 9: Ecologisation de l'Espace Urbain

L'Écologisation de l'environnement urbain à travers la mise en place d'un domaine public de haute qualité et attrayant dans les zones urbaines permettant une meilleure qualité de vie pour tous les résidents sera encouragée.

Politique BE 10: Conservation du Paysage Naturel et Minimisation des perturbations du site

Préserver les arbres existants, la végétation et les surfaces perméables pour fournir un habitat et promouvoir la biodiversité tout en encourageant la connectivité avec les zones en bordure d'eau et les pôles d'activités clés par une variété de modes de déplacement.

Politique BE 11: Création d'Espaces Ouverts

S'assurer que l'existence d'espaces ouverts publics et privés est suffisante pour satisfaire la demande future de tous les groupes de communauté, tout en régénérant les paysages et les parcs et les places ombragées dans les zones résidentielles qui présentent un manque en espaces ouverts de proximité pour les résidents.

Politique BE 12: Terrains de Sports et Equipements Récréatifs

Promouvoir des endroits stratégiques pour les terrains de sport et des espaces récréatifs qui sont accessibles par une diversité de modes de transport afin de favoriser la santé et le bien-être de la collectivité et aider à la promotion du tourisme sportif.

Politique BE 13: Espaces Récréatifs et de Loisirs

Garantir une meilleure fourniture des espaces, à faible impact, pour la détente et les loisirs ; et des installations sportives dans les périphéries des centres urbains identifiés.

7.4.4 Conserver et Améliorer le Patrimoine Culturel

Objectif de la Politique: Préserver et rendre accessible les traditions historiques et culturelles imprégnées dans les sites archéologiques et historiques, de même que dans les sites ou endroits où les traditions de Côte d'Ivoire sont encore pratiquées pour les générations d'aujourd'hui et celles de demain.

Politique BE 14: Désignation de lieux à protéger en tant que Patrimoine Culturel

Préserver et valoriser le patrimoine culturel traditionnel des sites et établissements archéologiques et des aires et édifices patrimoniaux importants ; afin de refléter les influences climatiques, sociales et historiques uniques du site et de la région, qui peuvent et qui contribuent effectivement au positionnement touristique du Grand Abidjan et de la Côte d'Ivoire.

7.4.5 Constructions et Technologies Ecologiques

Objectifs de la Politique: Veiller à ce que la question du Développement Durable soit considérée dans toutes les demandes d'aménagement et les permis de construire et que cela soit étendu afin d'inclure un système de crédit reconnu au niveau international pour le développement communautaire et des technologies vertes; réduisant l'emprunte carbone des nouveaux aménagements, grâce à des méthodes de construction de faible consommation d'énergie et des solutions innovantes de cogénération d'énergie.

Politique BE 15: Constructions Vertes et Technologies Vertes

Encourager, pour la conception et la construction d'édifices et d'infrastructures, l'utilisation de techniques de construction écologiques, qui favorisent l'amélioration de la performance environnementale, y compris l'efficacité énergétique.

7.5 Politiques Relatives au Transport Urbain

OBJECTIF DU SECTEUR: Tendre vers un système de transport durable et efficace sur le plan énergétique favorisant le développement économique, la croissance démographique et une mobilité accrue au sein du Grand Abidjan.

Cet objectif pourrait être atteint en faisant évoluer les habitudes de déplacement du transport privé vers le transport public en intégrant les modes de transport, en améliorant et en favorisant les transports publics et en décourageant le recours au transport privé. Le système de transport public dans l'agglomération du Grand Abidjan doit être compétitif, pratique, commode et accessible à toutes les couches sociales.

Objectifs de la Politique: Fournir un réseau de transport complet et intégré qui soit pratique, adapté et accessible pour assurer la mobilité de toutes les classes sociales pour desservir toutes les régions du Grand Abidjan aussi bien pour le transport des personnes que des biens.

7.5.1 Système de Gestion du Trafic

Objectifs de la Politique: Etablir des mesures globales visant à contrôler la circulation des véhicules privés dans les centres urbains à un niveau raisonnable et à assurer une fluidité de la circulation.

Politique TI 1: Gestion de la demande en Transport

Des mesures telles que le contrôle de l'accès, la tarification routière, la tarification du stationnement, les voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM), les horaires de travail flexibles ou décalés, doivent être définies pour limiter l'utilisation des véhicules privés. Entre autres, dans la tarification du stationnement, les parkings de véhicules, qu'ils soient situés sur ou hors de la route, doivent être payants. Non seulement, cela pourrait générer des fonds importants pour des investissements dans les infrastructures, mais aussi réduire l'usage des véhicules privés et favoriser les transports publics.

Politique TI 2: Gestion du Trafic

La gestion du trafic dans certaines zones doit être bien étudiée et mise en œuvre pour améliorer la circulation dans les centres urbains, y compris la mise en œuvre d'un contrôle de la circulation locale le cas échéant. Grâce à des systèmes de transport intelligents (STI), les goulots d'étranglement provoquant la congestion du trafic, devraient être identifiés en temps réel pour fournir des informations sur le trafic et réguler de façon optimale le trafic. Des mesures d'amélioration telles que le Contrôle de la Circulation Locale (ATC en anglais), l'assistance de la sécurité routière et l'assistance en matière de fluidité routière devraient également être prises.

Politique TI 3: Zones de Développement Axé sur les Transports Collectifs (TOD en anglais)

Créer des zones de TOD et élaborer des mécanismes de régulation susceptibles de répondre à la demande en déplacement. Promouvoir des zones d'activités commerciales à forte densité autour des gares profitables à la fois à l'économie urbaine et aux opérateurs économiques.

7.5.2 Transport Public

Objectifs de la Politique: Offrir un réseau complet et intégré des transports en commun qui soit pratique, adapté et accessible à toutes les classes sociales pour desservir tous les centres urbains, péri-urbains, quartiers et sous-quartiers, les centres d'emplois, les centres de loisirs et sites touristiques.

Politique TI 4: Corridors de Transport Collectif à Grande Capacité

Entreprendre l'aménagement et la planification du système de transport collectif de grande capacité qui fournira à terme une jonction nord-sud d'Anyama à Grand Bassam avec une extension jusqu' à l'aéroport international, et une connexion est-ouest de Songon à Bingerville et éventuellement des corridors supplémentaires en fonction de la demande. Une technologie appropriée sera adoptée que ce soit pour le transport collectif ferroviaire ou transport rapide par autobus en fonction de la demande.

Politique TI 5: Services d'Autobus

Mettre en place un réseau moderne d'autobus qui intègre le réseau de transport public de grande capacité existant, en réaménageant et en créant de nouvelles voies en vue de favoriser un accès facile dans les zones d'habitations et d'activités économiques. Renforcer les parcs automobiles et les capacités du personnel, améliorer la qualité des services, notamment en matière d'accueil, de fréquence, de ponctualité, de sécurité et de confort. Ce service moderne pourrait contribuer à réduire la forte dépendance actuelle des moyens de transports du secteur informel tels que les Gbakas et les Wôrô-Wôrô. Des systèmes de transport intelligents (STI) tels que le système d'information sur les déplacements devraient être mis en place. Accorder des priorités aux autobus, par exemple aux niveaux des grandes voies et aux différents grands carrefours.

Politique TI 6: Centres Multimodaux

Développer un Centre multimodal qui intègre les TOD régionaux et interurbains ainsi que les gares routières et ferroviaires avec des possibilités d'installations de parcs relais, à Anyama, Adjamé, Songon, Bingerville et Grand Bassam. Une attention particulière devrait également être accordée aux modalités de fonctionnement des différents modes de transport public, entre les autobus de desserte et ceux du transport de masse, et entre les modes de transport privé et public. Favoriser également une utilisation efficace de transports en commun en introduisant un système de paiement sans espèce intégré pour un usage multiple des transports publics et pour le bonheur des usagers. Au-delà de tous ces aspects, il faudra mettre en place un système de ticket unique aussi bien pour les déplacements sur toutes les lignes des bus que pour les lignes ferroviaires dans l'optique de réduire les coûts de transport public et d'accroître les rendements des services.

Politique TI 7: Service de Taxis

Limiter le nombre de taxis communaux et intercommunaux à un niveau de raisonnable et contrôler leur état de sorte à maintenir un service de qualité aux populations, assuré par des professionnels compétents et expérimentés. Aménager des espaces accessibles et exclusivement réservés aux taxis.

7.5.3 Réseau de Transport de Marchandises

Objectifs de la Politique: Assurer un réseau efficace et économiquement rentable de transport international de marchandises en provenance des pays de la sous-région à destination du Port d'Abidjan. Réduire la quantité de marchandises et de biens transportés par la route à travers les centres urbains en favorisant l'usage des voies ferrées grâce à la création d'un système moderne de transport ferroviaire de marchandises desservant les centres logistiques.

Politique TI 8: Transport Ferroviaire de Marchandises

Mettre en place un réseau efficace de transport ferroviaire de marchandises au plan national et vers les pays de l'hinterland. Développer également un terminal à conteneurs aux alentours du port afin de faciliter le transport des marchandises par voie ferroviaire.

Politique TI 9: Interdiction des Poids Lourds

Interdire l'accès des poids lourds dans les centres urbains à forte densité sur une certaine période de temps ou toute la journée et appliquer strictement cette réglementation. Désigner les itinéraires pour poids lourds pour accéder aux centres logistiques, aux zones industrielles, à l'arrière-pays et aux pays limitrophes du port.

Politique TI 10: Centres Logistiques

Relocaliser les entrepôts existants dans la ville et créer un centre logistique et des zones d'activités de distribution décentralisées autour de la Voie Y4 pour réduire la circulation des poids lourds dans les centres urbains à haute densité. Communiquer, contrôler et diffuser l'information aux conducteurs sur la gestion et la promotion de l'efficacité logistique.

7.5.4 Stationnement

Objectifs de la Politique: Réguler le stationnement dans l'optique de réduire le nombre de places de stationnement dans les centres villes, diminuer le stationnement sur la voirie, limiter le stationnement des véhicules privés sur les espaces publics et promouvoir le stationnement en dehors de la zone urbaine.

Politique TI 11: Contrôle du Stationnement Urbain

Mettre en place des règles de stationnements dans les centres urbains. Le stationnement sur la voirie doit être interdit ou strictement contrôlé pour respecter les emprises des voies en général destinées aux automobilistes et aux cyclistes. Les autorités compétentes doivent être saisies pour des éventuels aménagements d'aires de stationnements privées. Des règles de construction ou d'aménagement telles que le code du bâtiment doivent être élaborées. En outre, un système d'informations géographiques sur le stationnement sera nécessaire pour guider ou orienter les conducteurs vers les parkings publics et privés les plus appropriés.

Politique TI 12: Aires de Stationnement des Poids Lourds

Les aires de stationnement actuelles et autres équipements annexes tels que les postes de douanes pour les poids lourds et les véhicules de logistique situés à Vridi, Gonzaqueville, Yopougon et Attécoubé doivent être délocalisés vers des sites en dehors du périmètre d'urbanisation. L'aménagement de ces sites nécessitera une Evaluation d'Impact Environnemental à soumettre à l'approbation de l'autorité compétente.

7.5.5 Réseau Routier

Objectifs de la Politique: Renforcer le réseau routier en vue de faciliter l'accès aux centres urbains et de répondre aux besoins des populations en matière de circulation intra-urbaine.

Politique TI 13: Construction de Routes

Concevoir des programmes de développement du réseau routier en relation avec les autorités compétentes quant à leur mise en oeuvre. Les travaux d'aménagements prennent en compte l'élargissement et le reprofilage des routes, la construction de nouvelles routes et l'amélioration des intersections.

Politique TI 14: Amélioration de la Sécurité Routière

Assurer le suivi de la sécurité routière, identifier et améliorer les points dangereux pour assurer la sécurité des usagers de la route et des riverains. Cela dans un souci de réduire les accidents subis par les piétons. Cela nécessitera la construction d'installations pour piétons telles que les passages piétons, les passerelles et les passages souterrains pour piétons.

7.5.6 Transport Ecologique

Objectifs de la Politique: Prendre des mesures globales pour parvenir à des solutions de transport écologiques, à savoir réduire la consommation de combustibles fossiles et les émissions des gaz à effet de serre, en vue promouvoir des cadres de vie sains aux citoyens.

Politique TI 15: Espaces de Circulations pour Piétons et Cyclistes

Développer des réseaux de voiries cyclables dans les zones à usage d'habitations et d'activités récréatives en vue de favoriser des moyens de déplacement alternatifs sur les courtes distances. En outre, les réseaux de voies dédiés aux piétons et cyclistes doivent être connectés aux gares de transport public pour encourager l'utilisation d'un système dédié aux engins roulants à deux roues. Les réseaux doivent être faciles d'accès, esthétique, bien entretenus et efficace.

Politique TI 16: Un Accès pour Tous

Elaborer des normes et règles spécifiques au système de transport tels que les passages pour piétons, les terminus et les gares de transport public afin qu'ils puissent accueillir tous les usagers, y compris les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes handicapées et les enfants.

Politique TI 17: Modération de la Circulation

Mettre en place des dispositifs permettant de réguler la circulation, tels que les ralentisseurs, les ronds-points, les panneaux de rétrécissement visuel, les culs-de-sac, etc, afin de réduire la vitesse des véhicules dans les zones d'habitations pour améliorer la sécurité et la qualité de vie.

Politique TI 18: Rues Piétonnes

Introduire des rues piétonnes pour les activités commerciales et communautaires en interdisant l'accès des véhicules pendant une certaine période qui pourrait renforcer le mode de vie et les échanges de la communauté. De même, certaines rues piétonnes dans le centre-ville pourraient être aménagées comme "zones de transit" pour favoriser un accès facile aux bus, taxis, ou même aux véhicules légers sur rails pour créer un transport public qui respecte l'environnement.

Politique TI:19: Véhicules Ecologiques

Introduire l'utilisation de véhicules qui ont une faible empreinte environnementale par rapport aux véhicules classiques, en particulier pour les autobus et les taxis.

Politique TI 20: Transport par Voie d'Eau

Développer un système de transport public de qualité et efficace le long de la lagune, avec des services entre Songon et Bingerville, des arrêts intermédiaires et des liens avec le Plateau et d'autres nouveaux aménagements par des ferries à grande capacité comme les catamarans.

7.6 Politiques Relatives aux Infrastructures Sociales

OBJECTIF DU SECTEUR - Améliorer la stabilité sociale et la qualité de vie dans la zone du Grand Abidjan, grâce à la planification intégrée et l'amélioration de l'accès aux Installations Communautaires pour toute la population.

7.6.1 Planification et Coordination des Infrastructures Communautaires

Objectifs de la Politique: Les principaux objectifs pour le secteur des équipements collectifs en matière d'aménagement physique et spatial sont les suivants:

- Améliorer la stabilité sociale et la qualité de vie par:
 - la promotion de l'accessibilité équitable et de la disponibilité des équipements publics à tous les résidents, et
 - le renforcement de la coordination de la planification stratégique et la répartition des équipements collectifs
- Promouvoir la co-localisation des équipements collectifs, dans des centres identifiés ou des emplacements appropriés pour chaque service, pour plus de commodité, d'accessibilité et l'utilisation efficace des ressources.

Politique CF 1: Répartition des Infrastructures Communautaires

Les équipements collectifs seront situés en conformité avec la stratégie spatiale pour accroître l'accessibilité et le choix.

Politique CF 2: Co-localisation des Infrastructures Communautaires

Les équipements collectifs seront co-localisés et intégrés aux aménagements du secteur privé des centres mixtes identifiés conformément à la stratégie spatiale.

7.6.2 Appui au Secteur de l'Education

Objectifs de la Politique: atteindre un système d'éducation moderne en améliorant l'accessibilité et la disponibilité des espaces scolaires de proximité, grâce à une variété de modes de déplacement vers un éventail de types d'écoles.

Politique CF 3: Répartition Equilibrée des Ecoles Publiques et Privées

Les sites des nouvelles écoles et de complexes scolaires en fonction du type/niveau, seront stratégiquement accessibles via un ensemble de modes de transport. Les opportunités pour une utilisation communautaire des équipements scolaires seront identifiées.

Politique CF 4: Enseignement Supérieur / Ecoles Professionnelles

Regrouper les établissements d'enseignement supérieur et professionnels, incluant les centres de recherche, les universités, les collèges et institutions de formation professionnelle à des endroits ayant une bonne accessibilité à différents modes de transport.

7.6.3 Appui au Secteur de la Santé

Objectifs de la Politique: améliorer l'accessibilité et la disponibilité des services de santé (hôpitaux et cliniques, centres de santé) grâce à leurs emplacements stratégiques dans les centres urbains et les communautés rurales.

Politique CF 5: Améliorer l'Accessibilité au Réseau des Services de Santé

Improve accessibility and availability to health service facilities through strategic distribution in line with the urban centres hierarchy.

7.6.4 Appui aux Services Religieux

Objectifs de la Politique: améliorer l'accessibilité et la disponibilité des installations religieuses en tant que fondement social d'une société multi-religieuse du Grand Abidjan.

Politique CF 6: Améliorer l'Accessibilité aux Installations Religieuses

Sauvegarder les sites des lieux de culte et d'études religieuses.

Politique CF 7: Préservation des Lieux de Cultes Historiques

Les Temples, Eglises, les Mosquées historiques seront conservés et protégés conformément à la politique BE14.

7.6.5 Appui aux Services d'Urgence

Objectifs de la Politique: améliorer l'accessibilité et la disponibilité des services d'urgence et soutenir l'expansion des services d'urgence de manière stratégique pour répondre à une demande accrue et diversifiée.

Politique CF 8: Système Intégré de Réponse des Services d'Urgences

Fournir un réseau de services d'intervention d'urgence intégré, grâce à l'identification des sites stratégiques, la co-localisation des équipements, et l'approche de planification globale comprenant un système d'adressage cohérent et un réseau routier.

7.6.6 Appui aux Services Publics et Sociaux

Objectifs de la Politique: améliorer l'accessibilité et la disponibilité des services sociaux et publics afin de :

- Fournir un niveau équitable d'accès aux services publics et sociaux pour faciliter la cohésion sociale et améliorer l'habitabilité dans chaque zone.
- Regrouper les services publics et sociaux en fonction de la stratégie spatiale, pour une meilleure identification, accessibilité et commodité des usagers, et une utilisation efficace des ressources publiques.

Politique CF 9: Co-localisation des Infrastructures de Service Public

Promouvoir la co-implantation / localisation conjointe des installations de services publics conformément à la hiérarchie des centres urbains et identifier des sites par le biais des Plans d'Urbanisme de détail.

7.7 Politiques Relatives au Commerce

OBJECTIF DU SECTEUR: Promouvoir le Grand Abidjan comme une destination de choix pour les organisations internationales et les entités commerciales afin d'y établir leurs bureaux régionaux et sièges, grâce à la création de centres urbains qui offrent une variété de services commerciaux et d'installations, dans des endroits accessibles aux populations.

7.7.1 Emplacement du Développement Commercial

Objectifs de la politique: Répondre à la croissance des centres urbains, les activités commerciales seront situées à proximité des quartiers existants dans des zones appropriées selon l'affectation du sol et le zonage, les prestations de services et le transport.

Politique CO 1: Aménagement Polyvalent du Centre-Ville

Concentrer le développement commercial dans les centres-villes à usage mixte avec un accès facile ou une liaison à des stations nodales des transports en commun, tel que préconisé par le TOD, pour empêcher non seulement la prolifération des zones commerciales le long des rues et des routes principales mais aussi le développement de zones commerciales incompatibles à l'affectation des terres environnantes.

Politique CO 2: Zones à Vocation Commerciale

Les activités commerciales doivent être à l'intérieur des zones à vocations commerciales où les services urbains seront disponibles. Aucune installation commerciale ne devra être approuvée sans que l'ensemble des questions relatives au trafic, aux infrastructures, à la gestion des eaux pluviales et à la compatibilité ne soit résolu.

Politique CO 3: Répartition Equitable des Zones Commerciales

Les activités commerciales seront réparties en fonction de la hiérarchisation des centres urbains, pour s'assurer que des installations commerciales adéquates soient à proximité des zones d'habitations facilement accessibles.

Politique CO 4: Hôtels et Résidences

Des dispositions doivent être prises pour la réalisation d'hôtels et de résidences dans le centre urbain du DAA (Plateau, Adjamé, Petit Bassam, Port-Bouët) et dans les centres urbains avec des accès faciles aux principaux centres d'affaires.

Politique CO 5: 'K'-Economie ou Economie basée sur le Savoir

Les activités de la 'K'-économie doit être autorisées dans les lieux d'habitations pour inciter à l'amélioration du niveau de connaissances de la nation.

Politique CO 6: Les Business Parks ou Parcs d'Affaires

Mettre en place des parcs d'affaires de qualité susceptibles de rehausser et apporter de la valeur aux zones industrielles existantes et projetées.

7.7.2 Etablissement de Nouvelles Unités de Zonage

Objectifs de la Politique: Mettre en place et utiliser de nouveaux unités de zonage qui reflètent mieux les usages et permettent une spécification accrue dans les orientations des aménagements commerciaux, de bureaux et à usage mixte.

Politique CO 7: Centres de Développement basé sur Transport public

Développer des centres à usage mixte de haute qualité, avec différentes densités tels que les TOD, basés sur le système de transport en commun pour atteindre une croissance et des modèles de mobilité équilibrés.

Politique CO 8: Les berges de la lagune Ebrié

Créer à des endroits clés des zones urbaines, des gares lagunaires autour desquelles un aménagement polyvalent permettra de renforcer les activités commerciales, touristiques et de divertissement avec le développement de commerces de détails, d'hôtels et de bureaux.

Politique CO 9: Les centres logistiques

Pour soutenir la croissance du secteur industriel, des centres logistiques devront être établis à proximité des échangeurs de la voie de contournement Y4 et du chemin de fer, avec des accès directs depuis les artères principales. Ils comporteront des installations pour la rupture et la répartition de charges. L'autorisation d'aménager nécessite l'approbation à la fois d'une Evaluation de l'Impact sur le Transport et une Evaluation de l'Impact sur l'Environnement.

7.7.3 Rôle Accru des Centres Villes

Objectifs de la Politique: Un centre-ville, animé et dynamique est important à la croissance continue des centres urbains.

Politique CO 10: Centre-ville Résidentiel

Encourager les aménagements à usages mixtes de commerces, de nouvelles habitations et d'équipements collectifs en centre-ville pour fournir un niveau élevé d'occupation et d'activité.

Politique CO 11: Sites pour Evènements Culturels

Aménager des espaces ouverts et des centres culturels destinés à des évènements dans le centre-ville pour accroître l'ambiance culturelle, économique et récréative de la ville.

Politique CO 12: Marchés

Le développement du secteur privé commercial dans le centre-ville intégrera des locaux de petits commerçants pour en faire des espaces de restauration, et des marchés de vivrier ouverts ou fermés.

Politique CO 13: Centres de loisir et de Divertissement

Eriger le centre-ville comme le centre de shopping et de divertissement de choix dans les centres urbains.

7.8 Politiques Relatives à l'Industrie

OBJECTIF DU SECTEUR: Développer et soutenir les industries économiquement viables existantes, et assurer le développement des activités des industries agroalimentaires, de la haute technologie et celles de la 'K'-Économie (Économie basée sur le Savoir), qui deviendront d'importants centres d'emplois; afin de fournir une base économique locale stable et d'attirer les investisseurs étrangers pour une croissance future.

7.8.1 Emplacement de l'Aménagement Industriel

Objectifs de la Politique : Veiller à ce que les installations industrielles soient situées dans des zones appropriées selon l'occupation du sol et le zonage, le type d'industrie et les perspectives dans le domaine du transport.

Politique ID 1: Centres Urbains de Groupements Industriels

Définir des zones de groupements industriels qui permettront pour une gamme de nouvelles industries propres et incubatrices de même que de petites entreprises d'affaires pour compléter et augmenter la capacité des industries existantes et les installations de l'économie du Savoir afin d'attirer les investissements étrangers.

Politique ID 2: Déplacement des Installations Nuisibles Environnantes

Toutes installations industrielles de fabrication et de stockage des machines industrielles ou de maintenance en zones résidentielles, à proximité d'écoles et en centres urbains doivent être progressivement déplacées. Les terrains que celles-ci occupaient devront être remis en état et réaffectés à des fins appropriées.

Politique ID 3: Rénovation des Anciennes Zones Industrielles

Rénover les installations existantes des zones industrielles de Petit-Bassam et de Port-Bouët, pour accueillir les PME et les nouvelles industries propres, liées aux services, afin d'accroître les possibilités découlant de l'expansion du Port, de l'amélioration des installations de fret et de transport ferroviaire public.

Politique ID 4: Nœuds de l'Industrie Agricole

Définir des zones pour la construction d'usines de transformations agroalimentaires en vue de développer et d'étendre les opportunités de création d'industries locales et d'emplois à proximité des centres urbains d'Alépé, Azaguié, Bingerville, Bonoua, Dabou et Jacquville.

7.8.2 Mise à Disposition de Terres Destinées à l'Industrie

Objectifs de la Politique: Réserver des terres viabilisées pour l'extension des aménagements industriels et qui sont desservies par les réseaux de transport en commun.

Politique ID 5: Expansion des centres de groupement industriels

Mise à disposition des terres pour les aménagements industriels futurs et autres installations complémentaires tels que les parcs d'affaires et logistiques aux alentours des zones existantes destinées à l'industrie.

Politique ID 6: Sites pour Petites Industries Propres

Fournir des terrains adjacents ou à proximité des échangeurs de la voie Y4 pour le développement de l'industrie propre et des services légers, d'entreposage et de logistique. Des zones tampons environnementales doivent être pourvues où ces sites sont à proximité des zones résidentielles, des écoles et établissements sanitaires.

7.8.3 Agglomérat de la Haute Technologie

Objectifs de la Politique : Soutenir la création à long terme d'un Pôle de Technologie de Pointe, au sein de la zone du Grand Abidjan, pour la Côte d'Ivoire.

Politique ID 7: Technologie de Pointe

La préférence pour un nouveau développement industriel dans les zones urbaines sera donnée aux secteurs qui font la promotion de la Côte d'Ivoire en tant que «Plate-forme des Connaissances» à travers les avantages tirés du regroupement et la co-localisation des nouvelles entreprises émergentes de développement, recherche, transfert et fabrication de haute technologie et de biotechnologies, découlant de la collaboration avec les universités existantes à Abidjan.

Politique ID 8: L'Agriculture

Protéger les terres agricoles et encourager le développement de sites de nouvelles technologies de production alimentaire dans les zones rurales afin de soutenir le développement rural et maintenir l'équité en milieu urbain et rural.

7.9 Politiques Relatives à l'Urbanisme et l'Aménagement

OBJETCIF DU SECTEUR: Améliorer le cadre de vie, de travail et de loisirs à travers la mise en œuvre des normes de conception pour créer des paysages urbains, des espaces publics et une architecture attrayants et favoriser la création de quartiers forts et des zones commerciales et industrielles agréables.

7.9.1 Conception Résidentielle Globale

Objectifs de la Politique: Mettre en œuvre les normes de conception qui offrent des possibilités pour des utilisations résidentielles mixtes en particulier les zones proches des axes de transport collectif par l'utilisation de matériaux de construction de haute qualité, et intégration des espaces publics et des transitions appropriées aux utilisations adjacentes.

Politique DA 1: Quartiers Polyvalents

Favoriser l'aménagement de nouveaux quartiers de même que des quartiers réaménagés qui favorisent l'interaction sociale et la cohésion communautaire à travers l'introduction d'infrastructures résidentielles, récréatives et commerciales.

Politique DA 2: Voies Interconnectées destinées aux Piétons et Cyclistes

Conception d'un réseau de trottoirs et de pistes cyclables qui facilitent la circulation intérieure, ainsi que des connexions à proximité des écoles, commerces, ou d'autres centres d'activité.

Politique DA 3: Diversification dans les Aménagements Résidentiels

Utiliser le zonage pour s'assurer que les règlements permettent une variété de types de logements, différentes densités résidentielles, et où cela s'avère nécessaire, des quartiers abritant des bureaux, des services et des commerces.

7.9.2 Caractère de Quartier Traditionnel

Objectifs de la Politique: maintenir le caractère de quartier traditionnel dans les quartiers existants et veiller à ce que la construction e nouveaux logements ou les réaménagements soient guidés par les normes de conception qui reflètent leur caractère.

Politique DA 4: Aménagements de Nouveaux logements

Orienter les aménagements intercalaires dans les quartiers existants afin de s'assurer que les bâtiments neufs et rénovés respectent les caractéristiques établies des quartiers environnants en termes d'échelle, de masse, de matériaux et de l'orientation de la rue.

Politique DA 5: Rues pour Piétons

De nouvelles rues ou des rues reconstruites dans les anciens centres villes et les quartiers doivent être réaménagées pour créer des passages pour piétons et personnes handicapés et des trottoirs pour tous les utilisateurs. La plantation d'arbres le long de ces rues donnera de l'ombre tout en améliorant l'environnement bâti et la qualité esthétique des centres villes et quartiers.

Politique DA 6: Bâtiments d'Angle

Les Bâtiments d'Angle doivent être architecturalement conçus pour apporter un aspect agréable et rythmé à l'identité visuelle du quartier. Ces bâtiments doivent être conçus pour inclure des constructions basses pour le commerce et des installations communautaires de petite échelle si nécessaire. L'on utilisera le zonage pour s'assurer que les règlements permettent une variété de types de logements, différentes densités résidentielles, et où cela s'avère nécessaire, des quartiers abritant des bureaux, services et commerces.

Politique DA 7: Matériau de Construction

Les matériaux de construction doivent en premier lieu respecter le caractère du quartier tout en étant en harmonie avec l'aspect original de celui-ci et aussi tenir compte des technologies de construction durables et écologiques.

7.9.3 Renforcer l'Identité des Zones Urbaines

Objectifs de la Politique: renforcer l'identité et le sentiment d'appartenance dans les zones urbaines existantes, y compris sa variété de caractéristiques de quartier et favoriser un mélange d'aménagement de quartiers résidentiel et commercial dans les nouvelles zones d'aménagement.

Politique DA 8: Environnement Urbain Dynamique

Créer des environnements urbains qui sont riches en diversité aussi bien sur le plan de leurs formes et espaces bâtis que naturels de même que l'ensemble de leurs acquis esthétiques.

Politique DA 9: Zones de Patrimoine

Préparer un programme global de préservation du patrimoine, qui établit des zones de patrimoine dans les villes et la revue de conception pour tous les changements ou modification des propriétés qui ont une valeur patrimoniale.

Policy DA 10: Variété de Conception

Les nouveaux aménagements devraient intégrer des éléments de conception qui reflètent leur caractère historique et traditionnel, tout en favorisant un riche mélange de méthodes traditionnelles et modernes.

Politique DA 11: Paysage de Rue

L'expérience visuelle du paysage de rue et la séquence d'orientation visuelle doivent être d'améliorées le long des principales voies et corridors de circulation des piétons en particulier celles qui se concentrent sur le centre-ville et sur les nœuds de transport en commun.

Politique DA 12: Définition Visuelle

Des mesures doivent être mises en œuvre pour améliorer la définition visuelle, la continuité et l'aspect du paysage de rue du principal réseau routier, afin de créer une plus grande cohérence et lisibilité dans les zones urbaines.

Politique DA 13: Voies d'Entrée

Établir des indications spéciales aux principales entrées des principales villes pour créer un sentiment d'arrivée et d'appartenance.

Politique DA 14: Conception Architecturale

Les nouveaux aménagements de même que les réaménagements doivent être d'un haut niveau de conception architecturale appropriée aux caractéristiques tropicales régionales de la ville, tout en s'intégrant à la structure bâtie et naturelle des zones environnantes immédiates et à la localité.

Politique DA 15: Hauteurs des Constructions

Les hauteurs des constructions doivent être contrôlées pour assurer une prééminence visuelle aux zones du centre-ville, une protection des zones à caractères spéciaux et une intensification des voies d'entrée et des nœuds d'activité.

Politique DA 16: Edifices Emblématiques

Promouvoir l'aménagement de grands édifices ou complexes emblématiques, à des endroits clés tels que les centres villes et les voies d'entrée des zones urbaines.

Politique DA 17: Corridors Visuels

Des vues panoramiques des centres urbains, y compris les installations de transports publics, possibles depuis l'intérieur des zones bâties, des espaces verts publics et des axes routiers menant aux centres urbains, devront être créées, améliorées et protégées de toute obstruction par les bâtiments, les panneaux publicitaires et toute autre structure.

7.9.4 Modèle d'Aménagement Diversifié

Objectifs de la Politique: Favoriser l'aménagement, à usage mixte, de l'industrie, du commerce et des affaires, pour favoriser la proximité et le regroupement des installations complémentaires, créer de

nouveaux centres d'emplois et d'affaires et offrir des possibilités de déplacements à pied et de transit pour réduire les déplacements de véhicules.

Politique DA 18: Zones Industrielles et Pôles d'Affaires

Encourager l'aménagement de zones industrielles et de zones d'activités conçues avec des commodités, composés d'espace commercial, d'espace de bureau et de travail, d'installations d'enseignement et d'installations à usage récréatif dans une approche multifonctionnelle intégrée, situés au centre-ville.

7.9.5 Normes de Conception d'Aménagement Commercial et Industriel

Objectifs de la Politique: Mettre en œuvre, maintenir et mettre à jour les normes de conception créées pour réaliser des zones commerciales et industrielles attrayantes, y compris des corridors de transport avec un traitement architectural cohérent, le paysage et des transitions appropriées aux installations adjacentes.

Politique DA 19: Zones de Transition

Utilisez les lignes directrices de conception pour fournir des transitions appropriées et où cela s'avère nécessaire des zones tampons entre les différents types d'occupation du sol afin d'éviter les impacts négatifs sur les propriétés adjacentes.

Politique DA 20: Affichage Publicitaire

Étudier les moyens de réduire le nombre de panneaux publicitaires dans les limites de la ville, et leur suppression totale dans les sites patrimoniaux identifiés.

Politique DA 21: Installations Industrielles

Les installations approuvées devront respecter la réglementation gouvernementale régissant les questions sur le paysage, le style architectural, le bruit, l'odeur, l'éblouissement, l'éclairage extérieur, la vibration, la fumée, la poussière, les vapeurs ou gaz, stockage de matériel, les dangers, l'approvisionnement en eau et les déchets.

Politique DA 22: Conception d'Infrastructure

Les questions de conception urbaine doivent être prises en compte dans la planification, la conception et la mise en œuvre des systèmes et structures de transport et des services publics, y compris les ponts et les pylônes.

7.10 Politiques Relatives aux Espaces Ouverts et Paysages

OBJECTIF DU SECTEUR: Créer des identités et images propres pour les centres urbains, tels que des Jardins Tropicaux en fonction de leurs sites naturels et créer un environnement extérieur sain dans la zone urbaine tout en développant et en assurant l'entretien des parcs, espaces verts, espaces ouverts et aires de jeux adéquates pour la population future.

7.10.1 Aménagement des Parcs / du Système des Espaces Récréatifs et Ouverts

Objectifs de la Politique: Développer une hiérarchisation des parcs urbains et des espaces ouverts publics à l'intérieur d'un Vaste Réseau Vert intégrant les espaces verts et espaces ouverts privés - qui offrira une variété de possibilités de loisirs et des installations récréatives pour tous les citoyens, en tenant compte des besoins des différentes groupes d'âge, ainsi que des personnes handicapées.

Politique OSL 1: Hiérarchisation des Espaces Ouverts

Établir des normes de programmation et des lignes directrices des installations pour une hiérarchie des espaces ouverts qui complètent la création d'infrastructures sociales basée sur les populations et les communautés. Cette hiérarchisation inclura entre autres :

Les Parcs régionaux (> 10 ha), comprenant les zones forestières désignées et les zones humides.

Les Parcs Urbains Centraux (8-10 ha) et d'autres installations récréatives de plein air centralisées selon les ressources naturelles disponibles dans chaque principal centre urbain pour desservir 500.000 habitants.

Les Parcs municipaux (-8 ha) dans chaque centre-ville d'environ 200.000 habitants.

Les Parcs communautaires (2-4ha), à 5 minutes de marche des zones d'aménagement résidentiel et mixte.

Les Mini-Parcs (0,2-1ha) à 2,5 minutes de marche de tous les logements dans les nouveaux aménagements ainsi que dans les quartiers résidentiels existants.

Politique OSL 2: Infrastructures Récréatives

Fournir une variété d'installations de loisirs, stades et terrains de sports, des gymnases, aires de jeux, des parcours et équipements de conditionnement physique, de pistes cyclables, des espaces dédiés aux planches à roulettes et autres sports extrêmes, les espaces engazonnés, etc, afin d'encourager un large éventail de possibilités de loisirs avec un accent mis sur un mode de vie sain de tous les citoyens.

Politique OSL 3: Système d'Espaces Ouverts Vert et Bleu.

Intégrer le paysage naturel des vallées, de rivières, les zones marécageuses et le système de protection contre les inondations dans un ensemble de Vaste Réseau Vert, intégrant parcs et espaces ouverts, y compris les parcs conçus pour les saisons sèches et des parcs linéaires. Cette politique encouragera également les aménagements et / ou le réaménagement des rivières, des berges maritimes et lagunaires propices aux loisirs et aux activités récréatives tout en reliant les éléments du paysage au Vaste Réseau Vert.

Politique OSL 4: Système de Paysage Urbain

Définir un espace suffisant pour la plantation d'arbres d'ombrage le long des rues et améliorer les espèces végétales ainsi que la qualité esthétique des rues et places urbaines, avec des passages affectés aux piétons, aux cyclistes comme faisant partie du Vaste Réseau Vert.

7.10.2 Normes de Création d'Infrastructures Récréatives et d'Espaces Ouverts

Objectifs de la Politique: Mettre à jour les normes existantes sur les espaces ouverts et l'aménagement / la planification d'installations de loisirs pour répondre aux besoins sans cesse croissantes des populations pour favoriser un mode de vie sain.

Politique OSL 5: Normes d'Aménagement de Nouveaux Espaces Ouverts et Récréatifs

Examiner les normes existantes et définir un minimum d'espaces ouverts à aménager selon des niveaux comparables à certains pays émergents ou développés dans les zones urbaines.

Politique OSL 6: Création d'Espaces Ouverts Privés

Tout nouvel aménagement privé, devra mettre en place un paysage le long des rues et dans le cas d'un aménagement résidentiel, les espaces ouverts aménagés couvriront une superficie d'un niveau d'au moins 2 m² par personne.

Politique OSL 7: Création d'Espaces Ouverts Publics

L'aménagement d'espaces ouverts publics dans les zones urbaines du Grand Abidjan respectera le niveau de superficie d'au moins 8m² par personne (0,8 ha pour 1000 habitants). Les superficies d'Espaces Ouverts à l'extérieur des zones urbaines seront considérées comme un plus.

Policy OSL 8: Création d'Infrastructures Récréatives

La réalisation des infrastructures récréatives dans le périmètre du Grand Abidjan doit respecter et si possible dépasser les normes de d'aménagement existantes.

7.10.3 Volonté de Création et de Maintenance des Espaces Ouverts

Objectifs de la Politique: Préserver et valoriser les atouts du caractère ouvert de la communauté, que ce soit en milieu urbain, péri-urbain ou rural, par le maintien d'espaces ouverts pour assurer la mise à disposition de ressources naturelles et d'esthétiques précieuses pour les populations présentes et futures.

Politique OSL 9: Préservation des Atouts Paysagers

Assurer le maintien et l'amélioration des principales zones boisées, des forêts classées, des plantations, des cours d'eau, des étangs, des zones humides et des crêtes de montagne comme des atouts et éléments visuels qui enrichissent le paysage.

Politique OSL 10: Arbres Existants

Conserver et entretenir des arbres adultes trouvés dans toutes les zones et veiller à ce que le caractère des zones ayant une prépondérance d'arbres adultes soit préservé.

Politique OSL 11: Voies navigables

Désigner des tronçons fluviaux, d'étangs, de lagunes et des zones humides pour la mise en œuvre de mesures visant à améliorer leur valeur naturelle (y compris les parcs conçus pour les saisons sèches le long des vallées fluviales) et définir des lignes directrices pour les aménagements à l'intérieur ou

7.10.4 Co-Localisation des Espaces Ouverts / Espaces Récréatifs

Objectifs de la Politique: Promouvoir la coopération entre les organismes gouvernementaux concernés par les aménagements de parcs principaux, des installations récréatives et des espaces ouverts, afin de permettre une utilisation commune par le public.

Politique OSL 12: Infrastructures Scolaires Partagées

Coordonner avec le Ministère en charge de l'Education, l'utilisation par les habitants aux alentours, des infrastructures récréatives des écoles s'il y a lieu.

Politique OSL 13: La Co-localisation

Assurer l'aménagement des parcs principaux à proximité de zones d'habitations et dans les zones à fort potentiel de colocation avec des activités récréatives (par exemple, les zones de commerce de détails, les pôles d'échange de transport en commun, les bureaux et les écoles).

7.10.5 Conception de Paysage

Objectifs de la Politique: Aménager un paysage de qualité satisfaisante par un choix pointu des espèces végétales, des mobiliers, des éléments souples et durs, des jeux d'eau, les techniques d'ombrages et l'utilisation d'art public.

Politiques OSL 14: Mini Parcs et Places

Aménager de mini parcs paysagers et des Places dans les centres urbains en vue de créer des espaces verts de relaxation et des lieux pour des événements culturelles et autres usages publics informels.

Politiques OSL 15: Règles de Conception

Établir des règles de conception pour les éléments souples et durs du paysage qui déterminent la sélection des espèces végétales adaptées, des matériaux de construction durable, de la signalisation et de l'éclairage, des mobiliers paysagers, etc.

Politique OSL 16: Environnement pour Piétons

Désigner et mettre en œuvre des réseaux de rues destinées aux piétons et des réseaux verts pour piétons dans les centres urbains, les principaux centres d'activités et dans les régions autour des nœuds de transport qui répondent aussi aux besoins des personnes âgées et des handicapés.

7.11 Politiques Relatives aux Services Publics

L'étendue des travaux pour l'étude du SDUGA ne nécessite pas l'élaboration de propositions de planification pour la fourniture future d'infrastructures de services publics à l'horizon 2030. Dans l'élaboration de la structure de l'occupation du sol pour le Grand Abidjan, les schémas directeurs actuels pour les services publics, lorsqu'ils sont fournis par les ministères concernés, ont été intégrés dans le plan cadre de l'occupation du sol, tels qu'ils sont présentés. En outre, afin d'assurer une approche globale et intégrée par secteur pour le développement planifié futur du Grand Abidjan, ci-après est présenté un ensemble de politiques d'occupation du sol à titre consultatif, qui ont été élaborés sous forme de projet. Celles-ci (les politiques) devront guider le MCLAU dans les prochaines étapes du Plan d'Aménagement pour le Grand Abidjan afin d'aboutir au document légal qui est le Schéma Directeur.

OBJECTIF DU SECTEUR: créer les conditions nécessaires à un environnement de qualité de vie, de travail et d'activité élevé à travers la provision d'infrastructures efficaces, des services publics et autres

services qui contribuent à travers l'utilisation de l'énergie et des ressources renouvelables à la réduction de l'empreinte écologique de la Côte d'Ivoire.

7.11.1 Infrastructures de Service Public Globales

Objectifs de la Politique : Fournir des infrastructures de service public globales visant à répondre aux besoins de la population croissante tout en satisfaisant les capacités nécessaires pour une croissance économique durable.

Politique UT 1:

Améliorer la création d'infrastructures, des services publics et des services d'élimination des déchets au moyen d'une stratégie coordonnée impliquant toutes les autorités et les organismes compétents pour assurer un service fiable et une capacité suffisante pour répondre aux besoins de la population.

Politique UT 2:

Les autorités locales, en coordination avec les autorités et les organismes compétents, devront s'assurer que les plans d'aménagement des infrastructures, des services publics et des services d'élimination des déchets complètent les exigences de la planification de la zone du Grand Abidjan.

7.11.2 Gestion des Eaux Pluviales

Objectifs de la Politique: Adopter des mesures visant à atténuer les inondations dans les zones aménagées par des diguettes adéquates et des zones de rétention afin d'empêcher la contamination des terres agricoles et des habitats naturels des zones humides par des polluants d'origine hydrique émanant des routes, chantiers de construction, des zones de stockage et zones aménagées.

Politique UT 3:

Une stratégie coordonnée de gestion des eaux pluviales doit être formulée pour la zone du Grand Abidjan pour identifier et mettre en œuvre des mesures visant à atténuer les inondations.

Politique UT 4:

Les terres agricoles, les zones humides, les vallées fluviales seront désignées comme zones de rétention des inondations où les nouveaux aménagements à l'exception des aménagements de rétention / amélioration des installations existantes ou installations récréatives seront interdits.

Politique UT 5:

Les Propositions d'aménagement (y compris les routes et les services publics souterrains) et les mesures de prévention des inondations (notamment les diguettes) adjacentes ou dans les zones désignées comme bassins de rétention des inondations devront être soumises à une Etude d'Impact de Drainage pour approbation avant toute approbation de permis d'aménagement.

7.11.3 Les TIC (Technologies de l'Information et de la Communication)

Objectifs de la Politique: Politique visant à créer un environnement de communication qui favorise des

possibilités optimales pour tous les résidents de même que pour les entreprises et les industries dans le Grand Abidjan pour participer pleinement à l'économie globale de l'information interdépendante.

Politique UT 6:

En coordination avec les organismes compétents, développer des infrastructures de technologies de l'information et de la communication intégrées pour le Grand Abidjan afin de promouvoir le développement des industries de Technologie de Pointe.

Politiques UT 7:

Fournir des réserves de services publics pour les futurs corridors de fibre optique parallèlement aux programmes d'amélioration routière proposés – Yopougon à Dabou, Abobo à Alépé, Port Bouet à Bonoua, Anyama à l'île Bouley - comme les principaux réseaux desservant et liant les nouvelles zones d'aménagement sur le plan local et national.

7.11.4 Installation Energétiques

Objectives de la Politiques: Fournir des installations d'énergie durable et des énergies renouvelables, là où c'est possible, qui peuvent soutenir l'expansion des zones urbaines et rurales et la croissance économique.

Politique UT 8:

Les Nouvelles Unités de Traitement des Eaux Usées (STP) et de transfert des déchets solides et les installations d'élimination de déchets doivent tenir compte de la cogénération.

Politique UT 9:

Les compagnies d'électricité devront fournir une alimentation d'électricité très fiable, et un service efficace dans les zones de services, notamment en ayant des pertes négligeables dans leurs réseaux de distribution, conformément aux directives et règlements du Ministère du Pétrole et de l'Energie, CI-Energie.

Politique UT 10:

Les nouvelles technologies d'énergie doivent être encouragées, y compris les installations de production de biomasse, l'énergie solaire, les turbines éoliennes et les systèmes solaires photovoltaïques. Les opportunités de crédits pour le développement d'énergie privée par le transfert du surplus de la production vers le réseau principal devraient également être encouragées.

7.11.5 L'Eau

Objectifs de la Politique: protéger les bassins versants, les stations de pompage des eaux souterraines, les ressources en eau et les citernes d'eau pour améliorer la qualité de l'eau et assurer un approvisionnement suffisant en eau pour les activités industrielles, domestiques, agricoles et dans la mesure pour la production d'électricité.

Politique UT 11:

Interdire toute décharge de déchets domestiques et industriels dans les rivières et cours d'eau qui forment le bassin versant des lagunes Ebri, Adjin, Potou, ainsi que tous les autres cours d'eau pouvant former le bassin versant de la rivière Comoé, dans le Grand Abidjan.

Politique UT 12:

Entreprendre une étude qualitative et quantitative globale sur les eaux souterraines sur l'ensemble du Grand Abidjan pour vérifier l'état de l'aquifère existant avec l'intention de supprimer progressivement l'extraction de l'eau souterraine dans les régions urbaines, sauf à des fins agricoles.

Politique UT 13:

Encourager les mesures visant à réduire le niveau de consommation d'eau pour l'irrigation par l'utilisation de mesures d'économie d'eau y compris la collecte des eaux de pluie. L'eau souterraine provenant de puits dans les zones urbaines ne doit être utilisée qu'à des fins agricoles en raison de la contamination actuelle.

Politique UT 14:

En coordination avec la provision d'Installations d'usine de traitement des eaux usées dans les zones urbaines du Grand Abidjan, des installations seront fournies pour permettre la production d'Effluents d'Eaux Usées Traités (EEUT) pour un usage d'irrigation goutte à goutte pour tous les aménagements paysagers publics, y compris les parcs, les espaces ouverts, les bâtiments étatiques (écoles et hôpitaux), et l'aménagement paysager de la route.

Politique UT 15:

L'irrigation des espaces d'aménagement paysager privés se fera grâce à une connexion à une source d'eau potable lorsque ce service est disponible.

Politique UT 16:

Exiger que tout nouvel aménagement mette en œuvre des mesures pour réduire la demande en eau en installant des équipements de collecte des eaux pluviales et en recyclant les eaux usées à des fins autre que la boisson.

7.11.6 Elimination des Eaux Usées

Objectifs de la Politique: Relier les zones urbaines du DA du Grand Abidjan à un système d'égouts centralisé qui permet un recyclage et une cogénération de l'eau qui éliminera la contamination de la nappe phréatique de l'aquifère par les déchets et décharges dans les rivières et réseau Lagunaire.

Politique UT 17:

Tout aménagement existant et tout nouvel aménagement doivent être progressivement raccordés à un système d'assainissement centralisé.

Politique UT 18:

Le traitement complet des eaux usées doit être rendu possible dans les zones urbaines du Grand Abidjan sur les terrains mis à disposition par le gouvernement à travers la construction de stations d'épuration des eaux usées avec des installations de cogénération, d'eau potable et de recyclage d'Effluents d'Eaux Usées Traitées

Politique UT 19:

Tous les sites industriels et de fabrication doivent être équipés pour traiter les déchets industriels dangereux et leur effluent devra répondre aux normes établies par le MINESUDD.

7.11.7 Gestion des Déchets Solides

Objectifs de la Politique: Améliorer et renforcer la qualité de vie et construire un environnement favorable aux tendances socio-économiques locales dans le Grand Abidjan grâce à une gestion intégrée des déchets solides impliquant la participation de la société civile et toutes les autres parties prenantes concernées.

Politique UT 20:

La gestion des déchets solides, dans le Grand Abidjan sera régie par les directives de la politique énoncées par l'ANASUR.

Politique UT 21:

Le choix des sites pour l'unité de transfert des déchets, les décharges, les usines d'incinération et leur conception, construction et exploitation devront se conformer à l'ensemble des facteurs environnementaux, économiques et physiques spécifiés par les textes de loi, les règles et règlements.

Politique UT 22:

La mise en place de nouvelles unités de transfert des déchets, des sites de décharges et des usines d'incinération dans le Grand Abidjan devrait être limitée à autoriser les décharges de déchets d'un côté ou de l'autre de la lagune Ebrié, et non des deux côtés dans le souci d'éviter le transport des déchets à travers la lagune dans le centre-ville d'Abidjan c'est-à-dire Petit Bassam, Yopougon, Plateau et Cocody.

Politique UT 23:

L'incinération ou tout projet de transformation des «Déchets en Energie» doit être sans effets négatifs sur l'environnement notamment la pollution de l'air, du sol, des plans d'eau et les eaux souterraines, et les risques qui en résultent ne doivent pas affecter la santé publique.

Politique UT 24:

S'assurez que l'élimination durable des déchets solides et les décharges sont limitées aux déchets inertes et autres déchets qui ne peuvent être soit recyclés soit transformés biologiquement.

Politique UT 25:

L'élimination ou le stockage de déchets radioactifs et dangereux ne sera pas autorisé à l'intérieur de la région du Grand Abidjan.

Politique UT 26:

Le fonctionnement des décharges, unités de transfert de déchets, les installations de récupération, les usines d'incinération et de compostage doivent répondre à toutes les normes pertinentes et doivent prévenir ou atténuer les effets négatifs sur l'environnement.

Politique UT 27:

Le déversement de déchets solides sur les domaines publics qui n'ont pas été désignés comme sites de décharge sanitaire, doit être interdit. Un terme devra être mis à de telles pratiques avec effet immédiat et ces sites doivent être réhabilités selon les lignes directrices.

Politique UT 28:

La stratégie visant à «réduire, recycler et réutiliser» les déchets doit être adoptée dans le Grand Abidjan. Elle sera facilitée par la mise à disposition de points de collecte de recyclage dans les zones urbaines et rurales.

Politique UT 29:

Encourager les partenariats public / privé si possible pour la gestion des déchets solides pour assurer une responsabilité de coopération sociale.

Politique UT 30:

Les études de faisabilité, TIA, EIE doivent être effectués pour déterminer le caractère approprié des sites au-delà des zones urbaines d'extension existantes ou projetées pour des usages de décharges sanitaires qui sont des sites potentiels pour l'investissement privé.

Politique UT 31:

Des horaires de collecte des déchets et leur transport devra être imposés afin de mieux coordonner toutes les stations de transfert des déchets dans les zones urbaines et rurales pour éviter la congestion du trafic et permettre le bon fonctionnement de la collecte des déchets.

Politique UT 32:

Les déchets électroniques générés dans le Grand Abidjan doivent être traités de manière écologique.

7.12 Politiques Relatives au Tourisme

OBJECTIF DU SECTEUR: Contribuer à l'expansion du produit touristique de la Côte d'Ivoire en accord avec la vision du Ministère du Tourisme pour faire de la Côte d'Ivoire l'une des cinq

principales/premières destinations touristiques en Afrique à l'horizon 2030, fournir également des infrastructures touristiques locales basées sur les «Principes d'un Tourisme Responsable ».

7.12.1 Développement du Tourisme

Objectifs de la Politique: Tirer profit des cours d'eau naturelles et des paysages ruraux à proximité de l'Aéroport International Felix Houphouët-Boigny et améliorer l'accessibilité de la zone pour permettre la mise en place d'attractions touristiques et d'installations susceptibles de favoriser l'augmentation du nombre de touristes nationaux et internationaux.

Politique TO 1: Tourisme de Complexes Hôteliers

Soutenir le développement d'une gamme de complexes hôteliers pour les touristes locaux et internationaux le long de l'océan Atlantique et de la lagune Ebrié dont la conception et la structure s'harmonisent avec le cadre du paysage naturel environnant qu'ils reflètent.

Politique TO 2: Préservation du Site du Patrimoine Mondial de l'UNESCO à Grand-Bassam

Mettre en place des mesures pour protéger, préserver et améliorer le quartier "France" de Grand-Bassam en tant que destination touristique internationale durable. Cela inclura : la rénovation des bâtiments historiques, l'amélioration des paysages de rues et jardins, le traitement des eaux usées, la création d'aires de stationnement et la protection de la façade de plage et des bâtiments en face de l'océan contre les marées hautes et de l'érosion provoquée par les vagues d'eaux pluviales.

Politique TO 3: Eco-Tourisme

Mettre en place des infrastructures d'EcoTourisme basées sur la nature, la communauté et l'agriculture telles que les activités d'aventure douce, les centres de traitement de santé, l'Agro-tourisme, les visites thématique de forêts, de parcs aquatiques et sites touristiques en bordure de mer, de zones humides, de rivières, de l'océan et autres lieux bordant la lagune.

Politique TO 4: Tourisme Culturel et Spirituel

Identifier les sites et les patrimoines bâtis à caractère spirituel en vue de promouvoir la culture traditionnelle, les arts et l'artisanat qui devront être aménagés comme partie intégrante des attractions touristiques avec des aires de stationnement à proximité. Développer des circuits touristiques à travers le Grand Abidjan.

Politique TO 5: Bordures de la Lagune Ebrié

Dans les zones urbaines, aménager les berges lagunaires en de principales zones d'attractions, culturelles et de divertissement pour les touristes ainsi que pour les citoyens.

Politique TO 6: Activités MICE (au plan International et National)

Créer des lieux pour les activités MICE (Réunions, Rencontres, Conférences et Expositions) dans les centres urbains et les centres d'affaires pour les événements d'Entreprises au plan local et international.

Politique TO 7: Parcs d'Attraction

Encourager le développement de parcs d'attraction et/ou de divertissement dans les zones dotées d'un bon accès aux transports publics. Créer des Parcs Aquatiques pour attirer les flux de touristes nationaux et internationaux.

Politique TO 8: Hôtels

Prévoir une gamme d'hôtels de moyenne et grande hauteur dans les centres urbains, en mettant l'accent sur les Hôtels 4 et 5 Etoiles dans le quartier du Plateau, le long des bordures de mer et dans les centres d'affaires, avec des infrastructures capables d'abriter des réunions à grande échelle, des conférences, des colloques, des conventions, des activités culturelles, des mariages et des expositions.

Politique TO 9: Hôtel-Boutiques, Résidences et Motels

Encourager les Petites et Moyennes Entreprises (PME) dans le secteur touristique par la création d'hôtel-boutiques, de Résidences et de Motels. Ceux-ci devraient être développés dans les zones présentant une beauté naturelle et un paysage encore non aménagé.

Définir des zones appropriées à la construction de Motels en périphérie des centres urbains, le long des principales voies interprovinciales. L'existence d'aires de stationnement et la sécurité, constitueront un préalable à ces aménagements.

Politique TO 10: Tourisme Médical

Promouvoir le développement des hôpitaux spécialisés comme des centres de traitement à faible coût et de pointe, tout en présentant des alternatives de rééducation médicale et des solutions de services cosmétiques, pour les visiteurs étrangers et les patients.

7.12.2 Infrastructures de Tourisme Local

Objectifs de la Politique: Elargir la gamme des attractions de loisirs, d'espaces culturels et de divertissement à proximité d'Abidjan pour les populations de la Côte d'Ivoire dans l'objectif de répondre à la demande d'un produit intérieur touristique plus qualitatif qui s'adapte à l'évolution du niveau des revenus locaux disponibles, et également répondre à la demande en infrastructures d'hébergement à faible coût pour les personnes se rendant dans le grand Abidjan.

Politique TO 11: Hébergement à Faible Coût

Encourager les PME du tourisme local dans le Grand Abidjan à travers la production de d'hébergements à faible coût, tels que les hôtels, les chambres, les dortoirs, etc. pour les nationaux qui voyagent autour du Grand Abidjan pour un "court séjour", pour des affaires, des études, des problèmes de santé ou dans un cadre strictement touristique.

Politique TO 12: Espaces pour les activités Sportives et Infrastructures Hospitalières

Construire des stades et autres infrastructures sportives qui peuvent abriter des manifestations sportives à caractère national et international dans l'intérêt des populations locales.

7.12.3 Infrastructures de Promotion du Tourisme

Objectifs de la Politique: Mettre à niveau et améliorer les normes de l'industrie du tourisme pour répondre aux attentes locale et internationale, toujours croissantes en matière de la gamme des services et des installations qui sont nécessaires à attirer des touristes aux revenus plus élevés.

Politique TO 13: Centre de l'Industrie du Tourisme

En collaboration avec les centres d'Education et de Connaissance, promouvoir la création d'importants Centres de l'Industrie du Tourisme regroupant des hôtels, des compagnies aériennes, des espaces de restauration et des espaces ouverts. Ces centres offriront des programmes de formations et d'informations aux touristes sur les conditions d'hospitalité, la gestion, l'aventure et l'éco-tourisme, de même que sur la santé et la sécurité, les compétences linguistiques, les agences de voyage, le marketing et la promotion.

7.13 Politiques Relatives à l'Environnement

OBJECTIF DU SECTEUR: Protéger et améliorer l'environnement naturel qui telle une source d'harmonie spirituelle et esthétique, procure un cadre de vie urbain agréable et paisible protégé de toute forme de pollution et préserve la biodiversité de la Côte d'Ivoire.

NOTE: Les 11 politiques environnementales énumérées ci-dessous doivent être considérées au même titre que les politiques 8 (Politiques d'Urbanisme et d'Aménagement), 9 (Politiques sur les Espaces Ouverts et Paysages) 10 (Politiques sur le Tourisme) et 12 (Politiques sur les Services Publiques) & 13 (Politiques sur le Développement Durable) incluses dans le Schéma Directeur d'Urbanisme (Structure) du Grand Abidjan.

7.13.1 Protection des Zones Sensibles

Objectifs de la Politique: Protéger et valoriser les zones humides, les zones riveraines, les forêts et les zones de collines naturelles qui présentent des caractéristiques dominantes de paysage naturel.

Politique EN 1: Zones Humides/ Zones Inondables

Aucun aménagement ne doit être entrepris dans les zones inondables qui font partie du système de prévention des inondations.

Politique EN 2: Zones de Forêts, de Collines et des Vallées Intactes

Aucun aménagement ne sera entrepris dans les zones de forêts naturelles de même que dans les zones présentant une végétation naturelle encore intacte.

Politique EN 3: Développement Durable des Cours d'Eau

Les rivières et les lagunes offrent des potentialités pouvant être utilisées à des fins récréatives, de même que pour l'aménagement des berges et le transport vert, ce qui contribue à améliorer la qualité de vie des résidents locaux. L'aménagement de ces zones doit se conformer aux critères et normes internationales de développement durable et être sujet à une EIE de ses propositions, à des mesures d'atténuation et à des programmes de gestion et de suivi.

Politique EN 4: Contrôle de l'Aménagement des Zones Riveraines

Conformément à la réglementation en vigueur, aucune construction ne sera autorisée à 150m de la mer, ou à 25m de rivières et lagunes. Les propositions pour l'aménagement d'espaces ouverts, de voies d'accès, d'équipements et de quais liés au transport fluvio-lagunaire, doivent être soumises à l'EIE de même qu'à l'impact de la modélisation hydrodynamique.

7.13.2 Restauration du Milieu Naturel Endommagé

Objectifs de la Politique: Réhabiliter les paysages dégradés pour en faire des habitats naturels écologiquement viables afin d'améliorer l'environnement du paysage naturel et contribuer à la biodiversité de la flore et de la faune d'origine.

Politique EN 5: Rétablissement des Habitats Naturels

Réhabiliter les friches industrielles, les zones soumises à un remblayage, les carrières d'extraction et les plantations d'hévéas et de palmiers improductives à des usages occupant une superficie importante dans le souci de rétablir les habitats naturels écologiquement durables.

Politique EN 6: Suppression des Sources de Pollution

Les aménagements existants et les sites de stockage qui entraînent la pollution du système des eaux souterraines, la destruction de l'environnement naturel, ou qui constituent un danger pour la santé, la biosphère dans les zones rurales, doivent être supprimés.

Politique EN 7: Zones Tampons

Des zones tampons paysagers en utilisant des espèces végétales locales et en intégrant les habitats naturels qui sont liés aux zones naturelles existantes au moyen de «corridors écologiques» ou «délimitations naturelles», doivent être mise en place entre les zones sources de pollution et celles qui la subissent telles que les zones résidentielles, les écoles, les établissements de santé, les installations récréatives et sportives.

7.13.3 Prévention des Catastrophes Naturelles

Objectifs de la Politique: S'assurer que des mesures sont mises en place pour éviter ou atténuer les potentiels effets des catastrophes naturelles découlant des nouveaux aménagements.

Politique EN 8: Amélioration des mesures de protection contre les inondations

Utiliser les technologies vertes et les matériaux pour maintenir les systèmes de défense contre les inondations et créer des habitats de zones humides qui contribuent à la gestion et à la qualité de l'eau.

Politique EN 9: Aménagement des Flancs de Collines

Les aménagements des flancs de collines ayant une pente qui dépasse le niveau acceptable établi par les règles et règlements gouvernementaux, ne seront pas autorisés. Toutes les propositions d'aménagement sur une pente de colline seront tenues d'entreprendre une étude géotechnique afin de fournir les preuves des mesures d'ingénierie d'atténuation géotechnique et de drainage des eaux pluviales pour protéger les zones adjacentes, des glissements de pente et des mouvements des eaux pluviales.

Politique EN 10: Suppression des Décharges d'Eaux Usées

Le Contrôle des infrastructures et usines de traitement des eaux usées (STEU), et/ou des mesures STP sur site seront nécessaires pour tous les nouveaux aménagements. L'objectif de cette politique est de s'assurer qu'il n'y aura pas de déversement des eaux usées domestiques ou industrielles non traitées dans les rivières et dans le système de drainage.

Politique EN 11: Amélioration de la Qualité des Sources d'Eaux Naturelles

Des études seront menées pour étudier la faisabilité de nouvelles approches pour augmenter l'oxygénation, l'aération et la qualité des eaux des rivières et des lagunes dans l'objectif d'améliorer la vie aquatique. Cela va nécessiter de revoir l'ensemble des champs captant et le système des eaux souterraines qui s'étendent au-delà de la région du Grand Abidjan.

Politique EN 12: Elimination des Sources de Pollution

Entreprendre une «Evaluation Environnementale Stratégique Intégrée» pour le Grand Abidjan en vue d'identifier des mesures de gestion des catastrophes. Cela devrait inclure la planification de l'occupation du sol et des mesures d'aménagement de sites afin de: restaurer les terres qui ont fait l'objet d'entrepôt ou d'élimination des déchets dangereux; atténuer ou éliminer les bruits de même que les polluants aériens et terrestres existants, et exiger de l'EIE des mesures et le suivi pour tous les nouveaux aménagements notamment les aménagements industriels, miniers, de transports, d'équipements publics, des terres et des aménagements fortement extensifs.

Policy EN 13: Protection des Zones Côtières

Maintenir les «services» écologiques fournis par les lagunes et le littoral, y compris la stabilité des rivages, l'absorption de carbone et la purification de l'eau. Pour préserver le patrimoine naturel et culturel des zones côtières du développement, qui détruit les habitats, la faune, la qualité touristique innée et les actifs et qui contribue à l'érosion côtière.

7.14 Politiques Relatives au Développement Durable

OBJECTIF DU SECTEUR: parvenir à un mode de vie durable dans le Grand Abidjan en préservant et en enrichissant l'identité physique et culturelle de la Côte d'Ivoire et en améliorant la qualité de vie environnementale, économique, sociale et culturelle de ses citoyens.

7.14.1 Système de Notation Globale

Objectifs de la Politique: introduire progressivement un système de notation durable qui sera obligatoire pour toutes les demandes d'aménagement.

Politique SD 1:

Élaborer et adopter un système de notation écologique pour l'environnement bâti, basé sur les meilleures pratiques internationales de développement durable, pour la Côte d'Ivoire comme des normes à respecter pour toutes les nouvelles constructions dans le Grand Abidjan.

Politique SD 2:

Formuler des objectifs, des critères et des mesures de développement durable pour un nouveau système de notation écologique pour les nouvelles communautés, afin de sauvegarder les systèmes vivants, les collectivités viables, la conservation de l'eau et le recyclage, les économies d'énergie et les énergies renouvelables, la gestion des équipements et des déchets. Atteindre le niveau de notation minimum devrait être une condition préalable à l'approbation d'aménagement.

7.14.2 Optimisation de L'Usage des Ressources Naturelles

Objectifs de la Politique: s'assurer que les ressources naturelles sont utilisées de manière rationnelle pour l'aménagement, l'amélioration des prestations de services et contrôler l'aménagement futur.

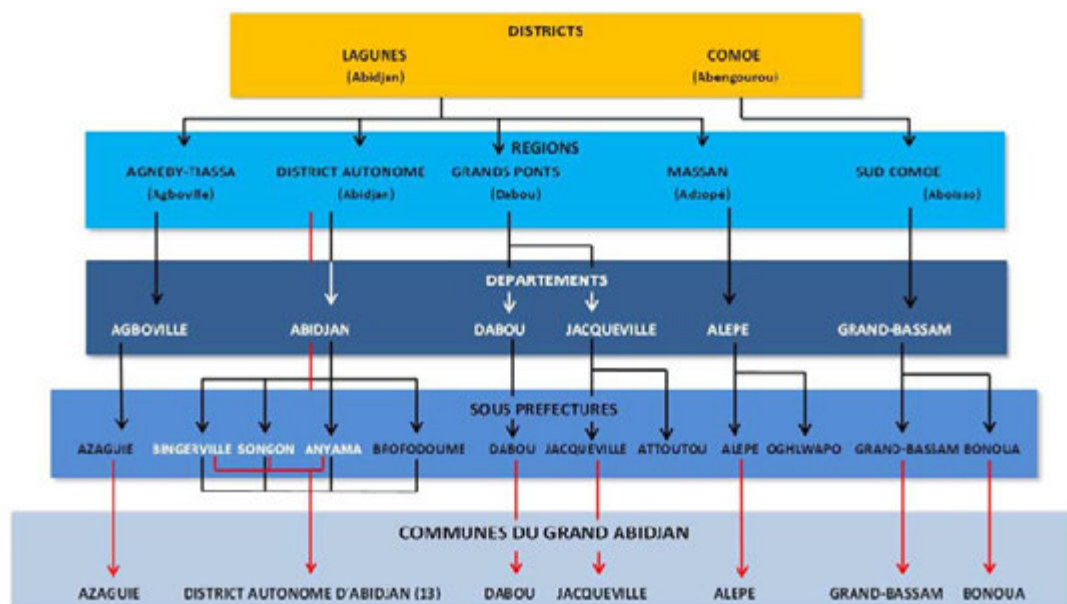
Politique SD 3:

Entreprendre une « Evaluation Environnementale Stratégique Intégrée » pour la région du Grand Abidjan afin d'identifier les zones écologiquement sensibles en vue de leur conservation et leur démarcation des Zones d'Aménagement Différé (ZAD).

8.0 Mise en œuvre

8.1 Contexte

Les Organismes gouvernementaux, les ministères, les régions et les communes joueront un rôle clé dans la mise en œuvre des actions stratégiques (voir Figure 8.1) qui nécessiteront une coordination efficace dans l'effort de réalisation. Afin de réaliser le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030, un certain nombre de mesures gouvernementales clés sont nécessaires. Premièrement, l'approbation et l'adoption, au plus haut niveau, du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030, qui est fondamentale pour le statut et la crédibilité du plan d'urbanisme dans le processus de développement planifié. Deuxièmement, la révision des Plans d'Urbanisme de détail (PUD) et leurs règles d'application, qui sont nécessaires pour orienter une croissance durable et matérialiser les plans d'urbanisme. Et troisièmement, une structure de gouvernance intégrée de la planification est nécessaire pour réaliser le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030 et faire avancer le programme d'élaboration de plans d'urbanisme et la mise à jour du contrôle réglementaire de pour approbation légale.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.1 Structure de Gouvernance du Grand Abidjan

Ce chapitre met l'accent sur la troisième des actions gouvernementales de la structure de gouvernance intégrée pour réaliser des plans. La Loi sur la Décentralisation des Collectivités Territoriales de 2003 a étendu la responsabilité de «l'élaboration de plans d'urbanisme» pour guider les futures modes d'occupation du sol et de contrôle de l'aménagement. Le Schéma Directeur de 2000 a été élaboré sous les auspices du Ministère de la Construction (par la suite le MCLAU). La décentralisation a étendu cette responsabilité de sorte à ce que le MCLAU, les Régions et les Communes, au total 25 entités, soient habilitées à élaborer des schémas directeurs d'urbanisme, voir la Figure 8.1 ci-dessus.

La zone du Grand Abidjan en elle-même est une notion théorique qui englobe une zone soumise à divers niveaux d'urbanisation, influencés par l'agglomération d'Abidjan. Cette « zone d'influence» a été identifiée, dans les Schémas Directeurs précédents pour Abidjan et s'est progressivement étendue depuis les années 1960. Prenant la « Place de la République » au Plateau comme le centre d'Abidjan, l'étendue actuelle de la zone du Grand Abidjan couvre environ 52 kilomètres à l'ouest, 61 kilomètres à l'est et 42 kilomètres au nord, à partir du centre. La zone d'étude du Schéma Directeur de 2030 du Grand Abidjan, voir la Figure 8.2, comprend toute une région, le District Autonome d'Abidjan, qui représente 54,6 % de la superficie totale (210 052 ha) ; et des parties de quatre autres régions : les Grands Ponts 11,5% (44 396 ha), l'Agnéby - Tiassa 5,5% (21 101 ha), le Massan 16,5% (63 285 ha) et le Sud Comoé 11,9% (45 769 ha). A l'intérieur de cette zone du Grand Abidjan, se trouve entièrement ou en partie, 19 communes.

La structure de mise en œuvre devra donc intégrer les mandats juridiques de «l'élaboration de plans d'urbanisme» des autorités compétentes, ainsi que d'un système de coordination qui attribue une responsabilité égale pour réaliser un Schéma Directeur intégré. Cela impliquera les organes de gouvernance, les ministères et autres organismes du gouvernement, chargés de la réalisation du projet. Le développement futur de la ville nécessitera le développement de projets distincts, à des fins publiques pour les communautés locales, et de ceux qui ont une influence régionale pour stimuler la croissance économique.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.2 Zones de Gouvernance Régionale et Communale au sein du Grand Abidjan

Au-delà de « l'élaboration de plans », l'entité responsable de la mise en œuvre doit avoir un accès direct aux fonds publics ou au financement des bailleurs de fonds, pour assurer la mise en œuvre rapide et coordonnée des projets. Le manque de fonds et la nature désordonnée de la réalisation du projet entre les agences d'exécution, a été la cause cruciale de l'échec des schémas directeurs précédents. Cette situation est illustrée de manière spectaculaire par le fait que de nombreux projets non-réalisés du Schéma Directeur de 2000 ont été identifiés dans les plans élaborés dans les années 1970 et 80.

8.2 Statut du SDUGA 2030

La préparation de ce Schéma Directeur de 2030 a été entreprise sous les auspices du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) ; avec la prise en compte des politiques nationales visant le développement durable de la Côte d'Ivoire et d'Abidjan ainsi que des plans, propositions et politiques des autres ministères et organismes. Le Plan d'Urbanisme de 2030 fournira le contexte des orientations stratégiques, comme un cadre consultatif de développement, au sein duquel le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, plus statutaire et détaillé, ainsi que les PUD et PUD seront élaborés et mis en œuvre. Ces plans doivent être compatibles avec le Plan d'Urbanisme 2030 et la réglementation et les directives afférentes.

Afin de permettre la mise en œuvre réussie du Schéma Directeur et d'établir une base solide pour une planification et gestion durable de la croissance à l'avenir, des recommandations ont été faites pour un processus d'évaluation du développement multisectorielle intégrée afin de permettre une meilleure conformité et application.

Le cadre institutionnel pour la mise à jour du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2000 et pour la période jusqu'en 2030, est structuré de sorte à assurer la participation de toutes les parties prenantes tout au long du processus²³. Le cadre institutionnel comprend: un conseil d'administration plus un organe de gestion. Ce dernier pour assurer la mise en œuvre efficace et un schéma directeur cohérent du Grand Abidjan.

1. Organe d'Administration pour le Schéma Directeur

Comité de pilotage:

- Le Bureau du Président de la République;
- Le Bureau du Premier Ministre;
- Les Ministères concernés

Comité de Suivi et Evaluation du Projet (Comité de Coordination Mixte (JCC)):

- Le Bureau de la JICA-RCI;
- Les Ministères concernés;
- Le District Autonome d'Abidjan et les 19 Communes concernées.

Organisme de Mise en œuvre de Projet :

- Les Ministères concernés ;
- Le District Autonome d'Abidjan;
- La Mission d'Etude de la JICA

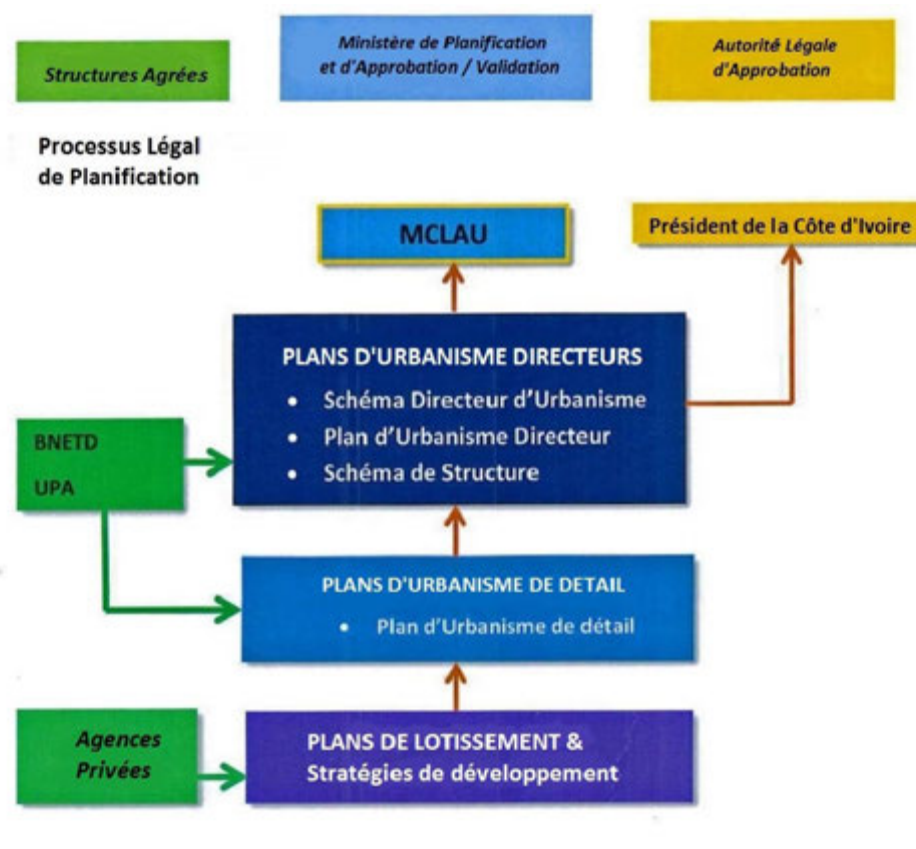
2. Organes de Gestion pour le Schéma Directeur

- Une Agence d'Urbanisme du Grand Abidjan; responsable de la supervision des études d'urbanisme de projet, c'est-à-dire, les plans d'urbanisme de détail, l'examen du cadre juridique, la planification des programmes de développement.
- Un Conseil consultatif; qui comprendra des organismes techniques et les ministères concernés. Ils valideront les projets proposés par l'Agence d'Urbanisme du Grand Abidjan.
- Les Agences de Mise en œuvre ; qui seront sous la supervision des Ministères concernés et seront responsables de la coordination des projets approuvés.

²³ Présenté par MCLAU au Séminaire AA au Ghana, Avril 2013.

8.3 Processus de Mise en œuvre de la Planification Urbaine

Le processus de mise en œuvre de la planification urbaine a deux composantes principales: le processus légal de planification et le contrôle du développement. La Figure 8.3 illustre le processus légal de planification.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.3 Processus de Planification Légale

8.3.1 Cadre Légal de Planification

8.3.1.1 Loi sur l'Aménagement Urbain- Schéma Directeur du Grand Abidjan

La planification légale est régie par les dispositions de la loi sur l'Aménagement Urbain - LOI N° 62-253 DU 31 JUILLET 1962. Cela s'applique à l'élaboration et l'approbation des Plans d'Urbanismes Directeurs et de Plans d'Urbanisme de détail, qui doivent être publiés officiellement pour avoir une valeur juridique. Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2000 est actuellement le seul document de planification à avoir un tel statut juridique. Cette loi autorise le MCLAU à :

- Déterminer le périmètre des parties du territoire national, habilitées à avoir un schéma directeur.

- Déterminer le périmètre des parties du territoire national, habilitées à avoir un plan d'urbanisme de détail.
- Elaborer le plan d'urbanisme directeur afin de fournir un cadre général pour le développement de la partie du territoire national désignée. Ce plan consiste à définir les éléments essentiels ; il s'agit d'une prévision à long terme sur les formes et les étapes de développement et de modernisation du territoire.
- Compléter, si nécessaire, le plan d'urbanisme directeur par l'élaboration de plans d'urbanisme de détail, pour certains secteurs ou zones, qui précisent le détail de l'organisation urbaine et les règles d'occupation du sol.
- Formuler un plan d'urbanisme de détail pour une partie du territoire non couverte par un plan d'urbanisme directeur.

L'approbation des plans est requise par le Président de la Côte d'Ivoire avant de pouvoir être publiés en tant que document juridique.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2000 a été élaboré sous une structure administrative "centralisée". Le plan a été élaboré par le MCLAU (alors MCL) et le BNEDT, qui n'étaient pas obligés de consulter les administrations locales. En vertu de ce modèle d'administration centralisée, les collectivités territoriales n'avaient pas de pouvoir ni de responsabilités.

8.3.1.2 Statut des Plans d'Urbanisme de Détail au sein du Grand Abidjan

Depuis le Schéma Directeur de 2000, quatre Plans d'Urbanisme de détail ont été élaborés. Actuellement trois : Port Bouët, Bingerville et Songon ont été présentés au bureau du président pour approbation. Ils n'ont pas été publiés au Journal officiel. Le quatrième, pour Grand-Bassam, n'a pas été approuvé par le MCLAU. Aucun plan n'a été préparé par les administrations territoriales dans la zone du Grand Abidjan.

8.3.1.3 Loi sur la Décentralisation des Administrations Territoriales (Collectivités Décentralisées)

Cette loi est entrée en vigueur par décret ministériel en 2003, avec son application finale en 2005. Sous une forme simplifiée, le gouvernement décentralisé n'aurait seulement que des « Régions » et des « Communes », avec l'exception que les " districts " (par exemple le Grand Abidjan) relèvent de l'autorité du Ministère de l'Intérieur, comme faisant partie de l'administration centrale. La Figure 8.2 ci-dessus, identifie les administrations régionales et communales dans la région du Grand Abidjan qui sont habilitées à élaborer des plans d'urbanisme directeurs et à les mettre en œuvre en vertu de cette loi. Les plans municipaux doivent être approuvés par le Conseil de Ministres, qui comprend le MCLAU, avant la publication officielle des plans.

Bien que la loi sur la décentralisation ait été adoptée en 2003, il n'y a pratiquement pas de transfert ou de délégation aux collectivités territoriales. Aucun transfert budgétaire sur les ressources humaines, sur les activités déléguées, aucun transfert de titre de propriété de terres appartenant à l'État (Réserve du foncier Public), aucun transfert de capacités techniques et aucune dotation budgétaire nécessaire pour la mise en œuvre physique du projet.

8.3.2 Contrôle de l'Aménagement

Le processus d'aménagement est illustré dans la Figure 8.4.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.4 Processus de Contrôle de l'Aménagement

L'étude du SDUGA ne propose pas de changements à la procédure de contrôle du développement actuel car il implique et requiert l'approbation des instances de la gouvernance impliquées dans l'élaboration des plans. Cela devrait permettre, grâce à une dotation et une surveillance adéquate, que les stratégies et les politiques générales de planification proposées dans les plans directeurs soient transférées vers ce qui est effectivement réalisé.

8.4 Organismes d'Urbanisme

Un certain nombre d'organismes ont été proposés ou mis en place ces dernières années pour rationaliser la mise en œuvre des propositions d'aménagement urbain. Les exemples suivants résument les principales propositions pour les zones urbaines.

8.4.1 Agences d'Urbanisme proposées par la Capitale

Le gouvernement de Côte d'Ivoire a reconnu la nécessité d'établir des organismes interministériels pour planifier et gérer la croissance durable des deux capitales, nationale et économique du pays. Cette section passe en revue les informations, essentiellement des projets, de certains des sujets en cours de discussion qui ont été mis à la disposition de la Mission d'Etude de la JICA. Les articles mentionnés ci-dessous se réfèrent principalement à la structure institutionnelle de l'agence. Aucune des agences n'a été mise en place par décret statutaire. Par conséquent, dans les termes de ce Rapport, cette proposition

ne peut être considérée que comme un exemple des questions à prendre en compte pour une stratégie de mise en œuvre du Schéma Directeur de 2030.

8.4.2 Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme

L'administration d'Abidjan a exploré l'éventualité de la création d'une Agence d'Urbanisme d'Abidjan. Cette structure a été envisagée pour intégrer les organismes et intervenants gouvernementaux concernés, pour planifier et gérer de manière intégrée la croissance future de la région du Grand Abidjan. En Avril 2013 lors d'un séminaire international à Accra, au Ghana, les points suivants ont été abordés. Il est entendu qu'à ce moment, les objectifs de création de l'Agence d'Urbanisme d'Abidjan n'avaient pas été fixés. En raison de la nature sensible des discussions en cours, la Mission d'Etude de la JICA n'a eu accès à de plus amples informations, bien que des discussions aient eu lieu avec le MCLAU et le DAA.

Déclaration Finale de la Conférence d'Accra, Avril 2013.

En ce qui concerne l'établissement d'un schéma directeur d'urbanisme global pour les régions métropolitaines, la déclaration de la conférence a souligné l'importance de:

- la promotion de l'investissement privé dans les secteurs économiques,
- la redynamisation des zones industrielles,
- le développement des villes centrales et d'autres villes principales, et
- la réalisation de projets d'infrastructures et de services publics.

La mise en œuvre du plan de croissance durable de la ville, doit être coordonnée au niveau régional et local.

8.4.3 Le Cas de Yamoussoukro – l'Agence de Planification et de Développement Urbain

Une proposition de stratégie de gestion urbaine pour Yamoussoukro établie un cadre institutionnel pour le "développement urbain harmonieux de l'ensemble de Yamoussoukro, en coordonnant toutes les activités relatives à la conception, la planification et le développement de l'ensemble de Yamoussoukro." La proposition pour Yamoussoukro jette les bases pour la création d'une agence générale dont la mission consiste à réaliser des études, des enquêtes et des recherches liées à la planification et au développement de la ville de Yamoussoukro. La structure institutionnelle comprend l'ensemble des parties prenantes et organismes impliqués dans la mise en place d'une Agence d'Urbanisme et de Développement. Pour plus de commodité la structure des propositions est présentée ci-dessous à la Figure 8.5.

Domaine d'Intervention de l'Agence

Les principaux domaines d'intervention de l'Agence sont les suivants: l'aménagement du territoire, la planification urbaine, le développement urbain et l'amélioration des conditions de vie, le développement urbain durable, le logement, les transports, l'aménagement des infrastructures, l'environnement, la planification de l'utilisation du sol, le développement économique local

Structure Administrative de l'Agence

Un Conseil d'Administration composé:

des autorités locales et régionales du District: communes urbaines (les communes actuelles de Yamoussoukro), du District Autonome de Yamoussoukro

des Ministères en charge de: la Construction, de l'Urbanisme et du Logement ; de l'Administration du Territoire ; des Collectivités Territoriales; des Infrastructures Economiques ; des Transports ; de l'Economie et des Finances; de l'Environnement.

Les pouvoirs et fonctions du Conseil d'Administration sont les suivants:

Définir les grandes orientations et directives pour le travail de l'Agence,

Assurer la bonne exécution des missions assignées à l'Agence,

Approuver le budget annuel et le programme des opérations techniques et financières de l'Agence ainsi que les modalités de financement.

Un Comité Exécutif composé de:

Un Directeur Exécutif ayant le rang de Directeur Général de l'Administration Centrale,

Chefs de départements, ayant le grade de Directeur de l'Administration Centrale, selon les missions et les domaines d'activité de l'Agence.

Par exemple, les activités peuvent être regroupées sous les secteurs suivants: Aménagement du Territoire, Développement Urbain, Urbanisme, Logement, Aménagement du Foncier, Suivi de l'Urbanisation, Développement Economique Local.

Ressources de l'Agence

Les revenus et les dépenses de l'Agence sont estimés et évalués dans le budget annuel de la structure. Les ressources proviennent:

des subventions du gouvernement (Côte d'Ivoire);

de l'aide financière du gouvernement ivoirien et des Collectivités Territoriales;

de l'aide financière de la communauté nationale ou internationale ou des organismes privés

de l'apport des bailleurs de fonds dans le cadre de l'appui institutionnel pour le renforcement des capacités;

des contributions et fonds apportés par les partenaires;

des cadeaux des prestataires de services;

de divers dons, cadeaux et autres sources de revenu

Les dépenses de l'Agence proviennent des dépenses liées à son personnel, son fonctionnement et l'investissement.

Le personnel de l'Agence est composé:

des fonctionnaires de l'administration publique, détachés avec l'autorisation des ministres,

des agents du secteur privé, embauchés sur proposition du Directeur Exécutif de l'Agence. L'embauche de ce type de personnel se fait en fonction de la législation du travail en matière d'accord inter-professionnel, qui sera approuvé comme un contrat individuel par le Directeur Exécutif de l'Agence.

Source: Proposition pour la création d'une structure pour assurer le développement durable en milieu urbain de la capitale politique et administrative Yamoussoukro (Document de travail), Avril 2012: Alexandre Kouamé.

Figure 8.5 Agence de Développement et d'Aménagement Urbain de Yamoussoukro

8.4.4 District Autonome d'Abidjan

Le District Autonome d'Abidjan (DAA) comprend une partie importante de la zone d'étude du Grand Abidjan. Le DAA a mis en place une Agence d'Urbanisme (AUPA) pour coordonner la planification urbaine à l'intérieur de sa zone. La structure organisationnelle de l'agence est encore soumise à examen. Un certain nombre de questions institutionnelles sont à considérer, y compris le rôle de l'AUPA au sein de la Direction à laquelle elle appartient ainsi que son Ministère de tutelle et ses partenaires, dont les différentes requêtes, déterminent ses activités (programme de travail). De première importance sera le soutien des sponsors au sein du DAA pour développer l'Agence et la qualité du personnel.

La structure organisationnelle « de départ » proposée pour l'AUPA est :

La Direction Générale

- Un Directeur Général qui est en charge de la gestion administrative et financière de l'Agence au nom du Gouverneur du District, qu'il représente l'extérieur, si nécessaire.
- Un Directeur Scientifique chargé du contrôle, du suivi et de la coordination des études.
- Un Adjoint au Directeur chargé des tâches liées au secrétariat du directeur.
- Un Gestionnaire de Compte responsable de la gestion administrative et financière
- Un Adjoint chargé de la communication, de la documentation et des questions de gestion de l'Internet.

Un Observatoire

- Un Economiste, expert dans les questions de développement urbain et responsable de l'Observatoire urbain d'Abidjan.
- Deux Assistants, spécialistes dans le domaine de la collecte des données statistiques et des questions de traitement de données.
- Un Assistant chargé d'Etude, spécialiste des questions liées à la cartographie et aux systèmes d'information géographique

Un Département de l'Aménagement du Territoire

- Un Urbaniste expérimenté en charge des questions liées à la prospective.
- Un Assistant chargé d'étude, spécialiste des questions de planification

Un Département en Charge des Projets

- Un ingénieur VRD, spécialiste des questions d'environnement, d'écologie et de développement durable
- Un spécialiste de la mobilité, des mouvements et des questions liées au transport
- Un spécialiste des questions d'habitat et de logement

À plus long terme, il est envisagé que cette structure «de départ» servira de base pour un AUPA consolidé et elle changera au fil des ans en fonction des objectifs et des programmes pluriannuels successifs assignés à l'Agence. L'évolution de cet organigramme est envisagée de deux façons: par

l'augmentation du nombre d'équipes afin de répondre à l'augmentation du nombre des préoccupations de l'agence et/ou par l'augmentation des moyens des équipes.

8.4.5 Conclusion

Les exemples ci-dessus sont principalement axés sur la structure institutionnelle et les mécanismes de mise en place d'organismes d'urbanisme autonomes. En termes d'une agence sous-régionale, en occurrence, le Grand Abidjan, les organismes ci-dessus ne tiennent pas compte de la manière dont les exigences des projets de plusieurs agences différentes peuvent être mises en œuvre de manière coordonnée. La section suivante présente une proposition de la Mission d'Etude de la JICA concernant la mise en œuvre du Plan Directeur d'Urbanisme le Grand Abidjan.

8.5 Mise en œuvre du Schéma Directeur

8.5.1 Questions

La résolution de la crise socio-politique a supprimé l'un des facteurs qui ont perturbé la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2000. Les principales questions qui doivent maintenant être prises en compte dans la création d'un cadre de mise en œuvre efficace et équitable pour le Schéma Directeur de 2030 sont :

- La mise en place d'un cadre institutionnel participatif qui englobe les principales parties prenantes afin de permettre le bon fonctionnement du processus de planification et de mise en œuvre. Le plan cadre devrait également examiner le rôle des bailleurs de fonds en tant que sources de financement. Le cadre institutionnel doit être analysé en détail dans une étude distincte, du fait que cela ne relève pas de cette étude du SDUGA.
- La coordination des actions des autorités chargées de l'élaboration des plans d'urbanisme et des organismes de mise en œuvre, afin de s'assurer d'un programme de mise en œuvre intégré. Cela est essentiel pour garantir la disponibilité des espaces et des infrastructures afin de faciliter l'aménagement en temps opportun.
- La création d'un organisme disposant d'un budget gouvernemental, dédié à l'élaboration et la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2030.
- En plus d'identifier les projets à financements publics, tel qu'exigé par la loi sur planification urbaine, il faudra inclure des politiques sectorielles d'occupation du sol afin d'orienter les organismes de planification et de mise en œuvre, de même qu'attribuer la responsabilité pour les actions.

8.5.2 Stratégie

Le SDUGA de 2030 sera réalisé grâce à la gestion des investissements du secteur privé et à la coordination des programmes et des engagements du secteur public. L'identification d'une hiérarchie des centres urbains, voir la Figure 6.10, pour donner une orientation à l'usage mixte futur, aux aménagements à densité mixte, donnera la clarté, l'orientation et la confiance au secteur privé. D'autres avantages de cette approche-cadre comprennent la fourniture d'un meilleur accès à et le choix d'un mode de transport pour tous les groupes sociaux, une meilleure image urbaine et un potentiel pour une qualité de vie améliorée.

En raison de son niveau de planification stratégique et de son approche transversale sectorielle, le SDUGA de 2030 fournit un cadre pour la planification intégrée et les actions stratégiques. Les programmes des Ministères, Organismes et Autorités Locales peuvent être mieux coordonnés et réalisés, ce qui conduit à une utilisation plus efficace des terres et autres ressources, et la réduction des impacts environnementaux.

8.5.3 Renforcement de la Gouvernance pour la Mise en œuvre

L'adoption et la mise en œuvre du SDUGA de 2030 et le déploiement de sa vision, ses objectifs et ses politiques pour les principaux acteurs des Ministères et Organismes ainsi que le secteur privé, seront soutenus par un large éventail d'initiatives de gouvernance.

Orientations du gouvernement

Il s'agira pour le gouvernement de fournir :

- Des directives pour l'aménagement spatial pour le développement par le secteur privé à travers le zonage.
- Un amorçage grâce à l'infrastructure routière et de services en réseaux, afin d'attirer les investissements du secteur privé.
- Des politiques et actions relatives à l'aménagement foncier pour assurer le développement durable.

Création d'un marché foncier concurrentiel

Le Gouvernement va augmenter la valeur des terres par :

- Le redécoupage des terres afin d'augmenter la superficie brute vendable ou locative des zones aménagées.
- L'introduction d'une échelle progressive de l'impôt foncier pour financer les travaux publics.

Réunir les Parties-Prenantes

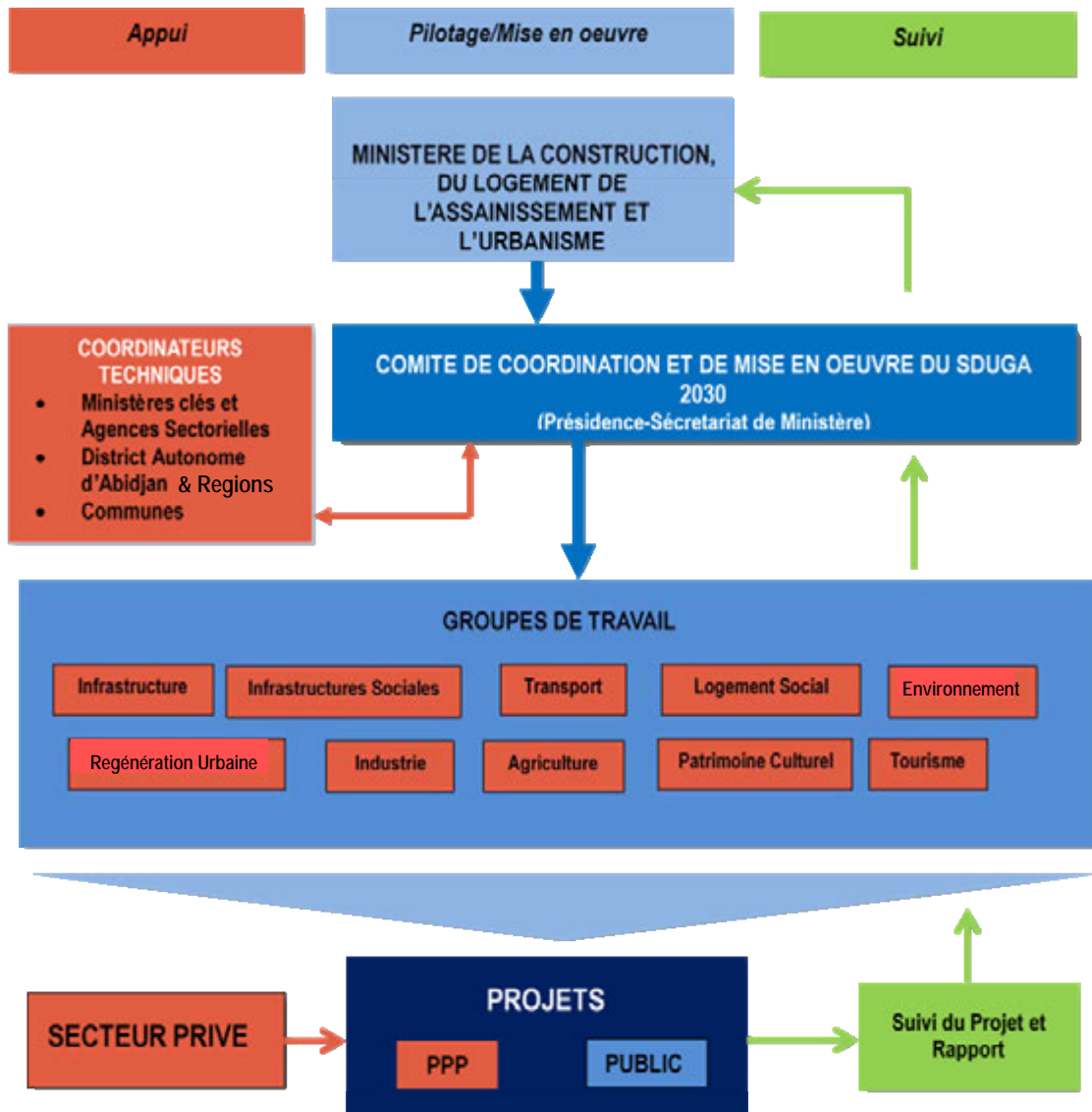
Le Gouvernement devra :

- Promouvoir le PPP pour l'aménagement du domaine public et la fourniture d'infrastructures.
- Faciliter et coordonner le renouvellement urbain et la redynamisation des projets par le secteur privé.
- Encourager le développement économique local à travers le regroupement et le réajustement des terres.

Un Comité de Coordination de la Mise en œuvre sera établi et géré par le MCLAU, conformément à son rôle juridique et plus large en tant que l'autorité de planification stratégique, afin de réunir les exigences de planification dans un contexte sous-régional, de superviser la mise en œuvre du SDUGA de 2030, de guider les politiques et leurs actions et de rendre compte au gouvernement chaque année, voir la Figure 8.6.

Le Comité de coordination de la mise en œuvre sera guidée par une séquence clairement structurée des plans et des politiques de soutien; une Stratégie spatiale, une stratégie de mise en œuvre, une structure

d'occupation du sol de l'unité urbaine de même que les plans directeurs des zones d'extension sélectionnées.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.6 Processus de Mise en œuvre à travers la Gouvernance pour le Grand Abidjan

8.5.4 Financement Dédié

Le Comité de Coordination de la Mise en œuvre sera chargé d'établir les niveaux de financement et les priorités dans la réalisation de projets pour les propositions du SDUGA. Ce budget sera soumis directement au Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget. Il ne fera pas partie des exigences budgétaires globales du MCLAU. Toutefois, le MCLAU aura la responsabilité de surveiller les dépenses.

Le budget sera réparti pour répondre aux exigences de la mise en œuvre dans les différents secteurs ainsi qu'au contrôle de l'aménagement, identifiés par les Groupes de Travail pour réaliser le SDUGA de 2030. Les Groupes de Travail seront composés d'équipes techniques d'agents des Entités « habilitées à élaborer des Plans d'Urbanisme » y compris les ministères spécifiques également responsables de la planification et la mise en œuvre. Dans tous les cas, les budgets définis pour le SDUGA de 2030 seront alimentés à partir des budgets du ministère de tutelle et des collectivités. Cependant, les dépenses seront de la responsabilité du ministère ou de l'autorité concerné, et ces organismes seront tenus de rendre compte de l'avancement des travaux ainsi que des dépenses au MCLAU, qui à son tour rendra compte au Ministère de l'Economie et des Finances au sujet de l'état d'avancement de la mise en œuvre ainsi que des questions soulevées.

Ce Comité résoudra également les différences, au niveau des politiques, entre le Gouvernement Central, les Régions et Communes et les Autorités Locales. Une des fonctions principales du Comité de Coordination de la Mise en œuvre sera de veiller à ce que le SDUGA de 2030 vienne en appui et s'aligne sur le Plan National de Développement et d'autres documents de haut niveau relatifs aux politiques réglementaires.

Le Comité de Coordination de la Mise en œuvre sera appuyé par un groupe de Coordinateurs Techniques choisis parmi les hauts responsables des principaux Ministères, Organismes, Collectivités Régionales, Communales et Locales. Ce groupe se réunira régulièrement sur convocation du MCLAU.

Parce que la mise en œuvre du SDUGA de 2030 relève de la responsabilité de «l'ensemble du Gouvernement», des arrangements de gouvernance pour renforcer la coopération et l'intégration entre les Ministères, les Organismes, les Autorités Régionales, Communales et Locales, sont nécessaires pour garantir le succès du Schéma Directeur. En fin de compte, le développement sera conduit et réalisé par le secteur privé ; et le Gouvernement sera tenu de créer l'environnement institutionnel et les mécanismes de mise en œuvre pour assurer un système transparent, rentable et efficace dans le temps, qui permettra au secteur privé de considérer le développement et l'investissement dans le Grand Abidjan comme plus attractif que dans d'autres endroits, qu'ils soient en Côte d'Ivoire ou à l'étranger.

Il est recommandé que, sur la base des propositions du SDUGA de 2030, une étude distincte sur l'organisation institutionnelle soit entreprise pour définir :

- Les rôles des parties prenantes.
- Les processus institutionnels.
- Les règles qui permettront à chacune des parties prenantes d'atteindre les objectifs de développement durable du SDUGA de 2030.
- Les responsabilités des acteurs publics et privés et celle de leurs agences.
- Les attentes de toutes les parties à respecter les propositions et les politiques du SDUGA de 2030.
- Les mécanismes et stratégies des organismes de financement.
- Les exigences légales et législatives.
- Le soutien aux Autorités Locales.

8.5.5 Mise en œuvre par le Gouvernement Centrale, les Ministères, le DAA, les Régions et les Communes

Les objectifs et les politiques contenus dans le SDUGA de 2030 devront être reflétés dans les décisions, les plans d'entreprise, les programmes d'activité et les fonctions de prestation de services des Ministères, des Organisations et des Autorités Locales concernés. La mise en œuvre des actions stratégiques du SDUGA de 2030 relevant de Ministères, Organismes et Autorités Locales spécifiques, seront de leur responsabilité et comprendront une obligation de rendre compte régulièrement au Gouvernement quant à l'état d'avancement de la mise en œuvre et des dépenses relatives aux budgets alloués.

Les Ministères, les Organismes et les Autorités Locales chargées de la mise en œuvre des actions spécifiques ont été identifiés dans le Annexe G – Agenda des Responsabilités liées à la Mise en œuvre.

Il existe trois grandes catégories de responsabilité en fonction du Ministère ou Organisme responsable, des Acteurs Principaux et des Acteurs Consultatifs :

- **Organisme Responsable** : est le ministère ou l'organisme identifié, il est recommandé que le MCLAU soit chargé de diriger et de réaliser les actions. Il est également chargé de produire un rapport annuel au Ministère de l'Économie et des Finances sur l'état d'avancement de la mise en œuvre.
- **Acteurs Principaux**: il s'agit des Ministères, Organismes et Autorités Locales identifiés comme étant les principales parties-prenantes dans la détermination des stratégies et/ou décisions découlant de la réalisation des actions stratégiques. Ils sont chargés de soutenir l'Organisme Responsable et doivent fournir toute assistance raisonnable afin de s'assurer que la stratégie est réalisée avec succès.
- **Acteurs Consultatifs** : sont les Ministères ou Organismes qui, au regard de leurs attributions légales, doivent être consultés afin de s'assurer d'une proposition globale et intégrée, qui soit appropriée pour la mise en œuvre.

Les Ministères, Organismes et Autorités Locales, identifiés comme les principaux acteurs, doivent être consultés à plusieurs reprises dans la mise en œuvre des actions stratégiques. Ils doivent fournir toute aide raisonnable et contribuer de façon significative afin de s'assurer que les actions stratégiques sont mises en œuvre avec succès. La réalisation des actions stratégiques peut inclure une variété d'actions telles que : l'élaboration de nouveaux plans ou stratégies, la planification pour la coordination et la construction de nouvelles infrastructures et équipements communautaires, l'examen et la révision des programmes de dépenses, et l'examen et la révision des systèmes et procédures d'affaires.

Les programmes d'investissement du secteur public devraient être coordonnés et ciblés à travers la formation de Groupes de Travail spécifiques chargés de la planification, de l'intégration et de la mise en œuvre des plans et des actions basés sur des sujets précis à savoir : les systèmes de régénération urbaines, les programmes de logements abordables, la protection de l'environnement et des projets de patrimoine culturel et les initiatives de la demande en transport. Le tâche des Groupes de Travail sera supervisée par le Comité de Mise en œuvre du SDUGA de 2030 et d'informer le processus annuel budgétaire du gouvernement.

8.5.6 Mise en œuvre par le Secteur de l'Aménagement Urbain

Le SDUGA de 2030 et ses politiques d'orientation seront mis en exergue dans les Plans d'Urbanisme de détail et s'appliquent à toutes les demandes d'aménagement. Les demandes d'aménagement seront également nécessaires pour préparer l'Etude Impact sur le Trafic (EIT), l'Etude d'Impact

Environnemental (EIE) et les approbations des fournisseurs de services en réseaux, qui seront intégrées à travers un processus d'évaluation révisé de la planification et de l'aménagement, ce qui devrait faire l'objet d'une étude séparée.

Le périmètre de croissance urbaine sera défini par le zonage des terres dans les Plans d'Urbanisme de détail. Au-delà de ces limites de croissance urbaine définies, des demandes pour les nouveaux aménagements majeurs ne seront pas autorisées.

En dehors du périmètre de croissance urbaine, des « ceintures vertes » seront établies avec un accent de l'utilisation des sols sur la sécurisation de l'agriculture à long terme pour la production alimentaire de même que sur la protection du système naturel de drainage des bassins versants, des zones humides et des habitats naturels et écologiques. Avec l'aménagement paysager et les espaces publics, un tampon visuel distinctif sera créé pour marquer la transition entre les zones aménagées des centres urbains vers les zones vertes non-aménagées.

Les demandes ne seront autorisées à l'extérieur du périmètre de croissance urbaine, que dans des circonstances particulières. Ces cas pourraient apparaître par exemple lorsque l'aménagement est dans l'intérêt national (par exemple, pour garantir l'approvisionnement futur de la nourriture, pour réduire le risque de catastrophes naturelles), et en tant que tel, doivent être déclarés et répertoriés en tant que « Projet de Grande Envergure » approuvé par l'autorité nationale compétente en matière de planification stratégique et faire l'objet d'une publication au journal officiel.

8.6 Programme de la Mise en œuvre

8.6.1 Aménagement Spatial du Schéma Directeur de 2015 - 2030

Les Figure 6.16, illustrent le programme spatial général pour les zones de croissance ainsi que les routes principales et le système de transport public de masse pour les grands travaux et études durant les 20 ans de la période stratégique. Les scénarios de croissance et de mise en œuvre proposés, montrent l'expansion progressive des zones urbaines comme suit:

- 2015 – 2020 : 12 800 ha
- 2020 – 2025 : 7 700 ha
- 2025 – 2030 : 2 800 ha

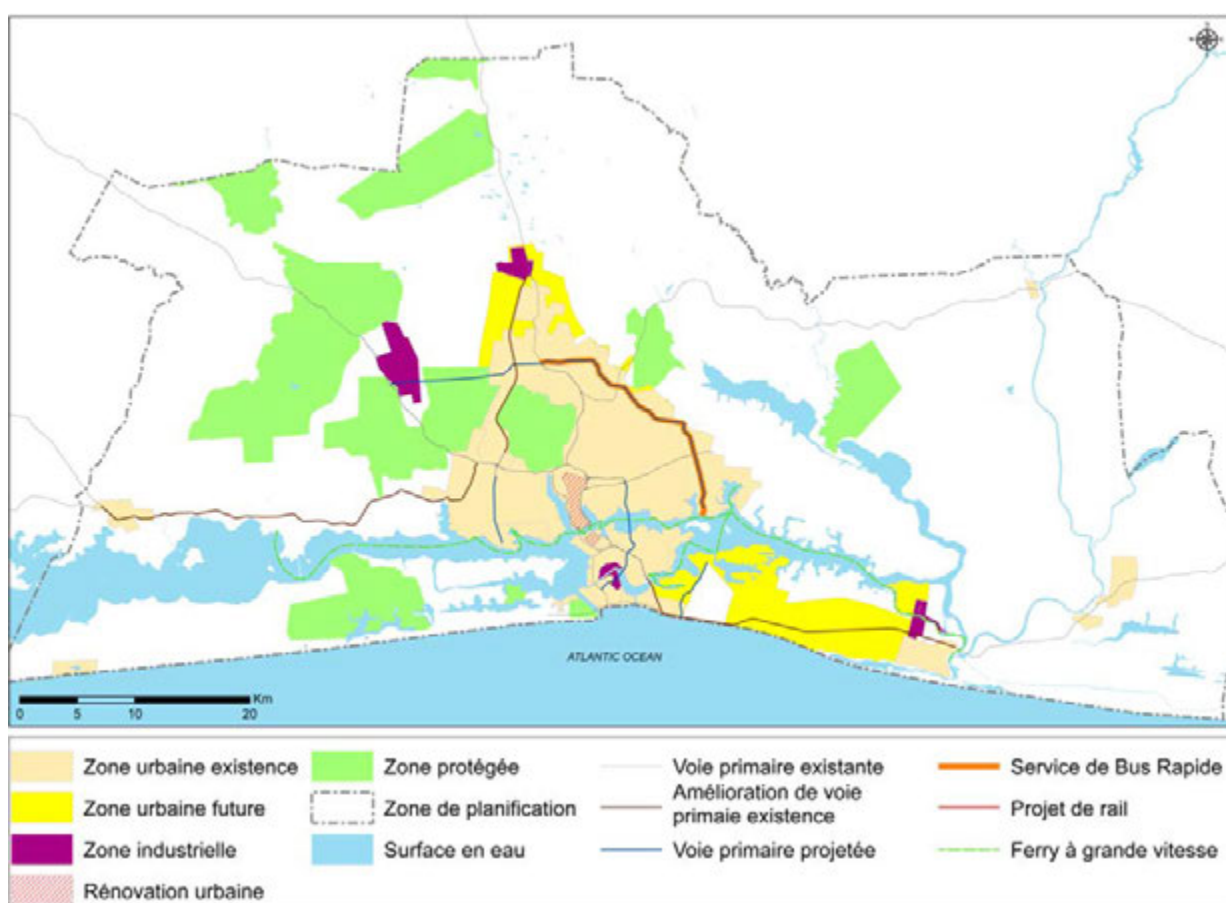
La superficie urbaine totale pour le Grand Abidjan augmentera de quelques 44 000 ha (12,7% de la superficie totale du Grand Abidjan) en 2013 à 67 200 ha (19,2%) en 2030. De cette augmentation de 16 913 ha (4,84%) est au-delà de celle proposée par la zone urbaine du Schéma Directeur de 2000.

8.6.1.1 2015 à 2020

Pendant cette période, la mise en œuvre sera axée sur les zones de croissance et de renouvellement urbain depuis le nord jusqu'au sud de la ville :

- L'axe d'Anyama à Grand-Bassam.
- Le renouvellement urbain du Plateau, d'Adjamé et de Treichville.

- Les zones industrielles d'Attinguié, Anyama, Grand-Bassam et Vridi Port.
- La mise à disposition de transports en commun : du nord au sud par le Train Urbain, le BRT à Abobo et Cocody, le transport fluvio-lagunaire à grande vitesse de l'ouest à l'est le long de la lagune Ebrié.
- La construction des sections nord et est de la ceinture périphérique Y4, et les liaisons par la route et les ponts vers l'Île Boulay et le Plateau en passant par Yopougon.
- Divers projets d'élargissement des routes à Marcory, y compris un pont desservant la nouvelle extension du Port de Vridi.



Source: Mission d'étude de la JICA

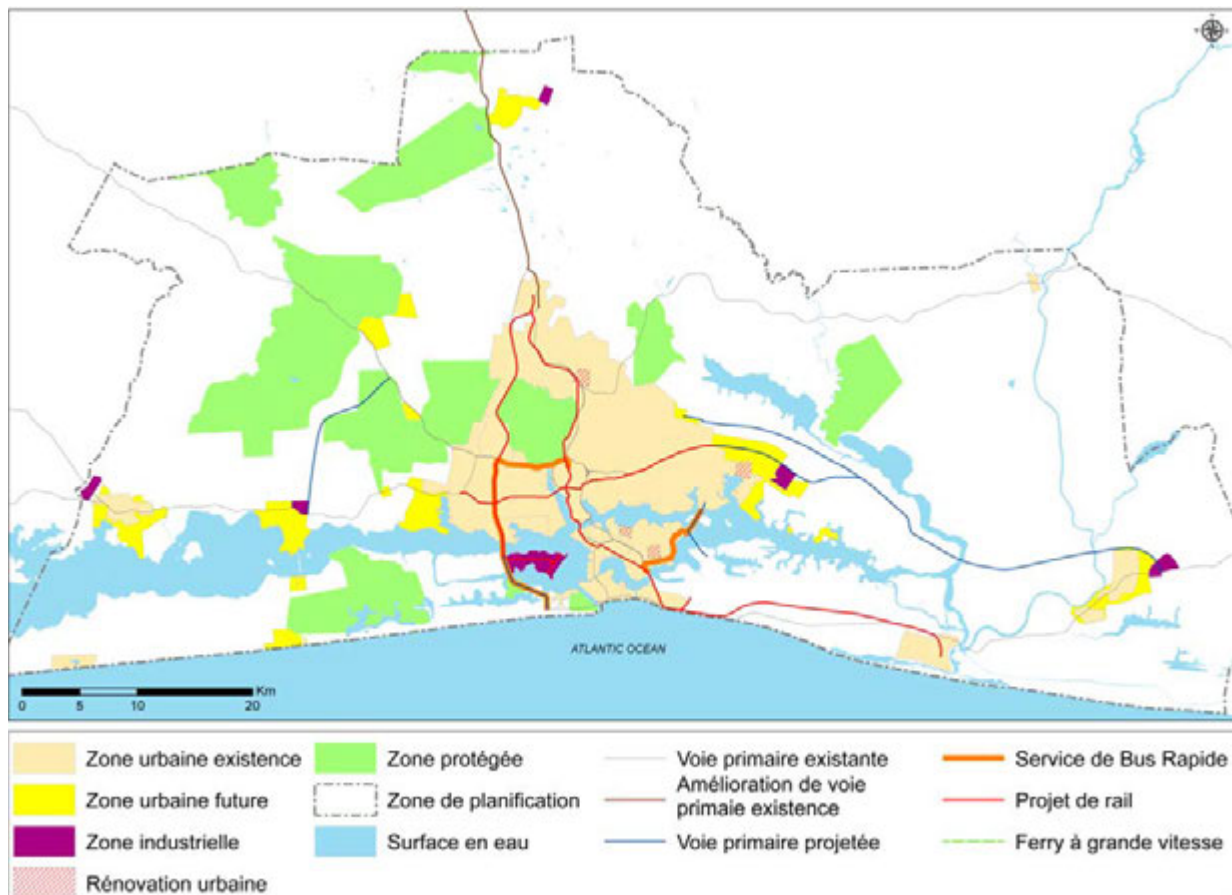
Figure 8.7 Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2015-2020

8.6.1.2 2020 à 2025

La croissance est concentrée sur l'axe d'ouest à l'est et sur l'aménagement à partir de la nouvelle infrastructure des cinq années précédentes :

- Le développement de l'axe Songon, d'une nouvelle ville à Attinguié et de l'urbanisation de la péninsule de Bingerville.

- Le renouvellement urbain à Abobo, Marcory, Koumassi et Bingerville.
- Les zones industrielles de Dabou, Bingerville, Bonoua, et l'expansion du Port d'Abidjan.
- La mise à disposition de transports en commun; le transport ferroviaire qui s'étend jusqu'à Grand-Bassam, le BRT pour relier Cocody à Koumassi. La création de la route à l'ouest pour le transport ferroviaire de marchandises jusqu'à la zones d'expansion du Port d'Abidjan.
- L'extension de la ceinture périphérique Y4 par un pont de l'île Désirée jusqu'à Petit Bassam et Port-Bouët. La nouvelle voie de contournement de Bingerville à Bonoua. De nouvelles routes vers les zones urbaines existantes.
- L'élargissement de la route de Dabou Road et de la voie de contournement d'Abobo.



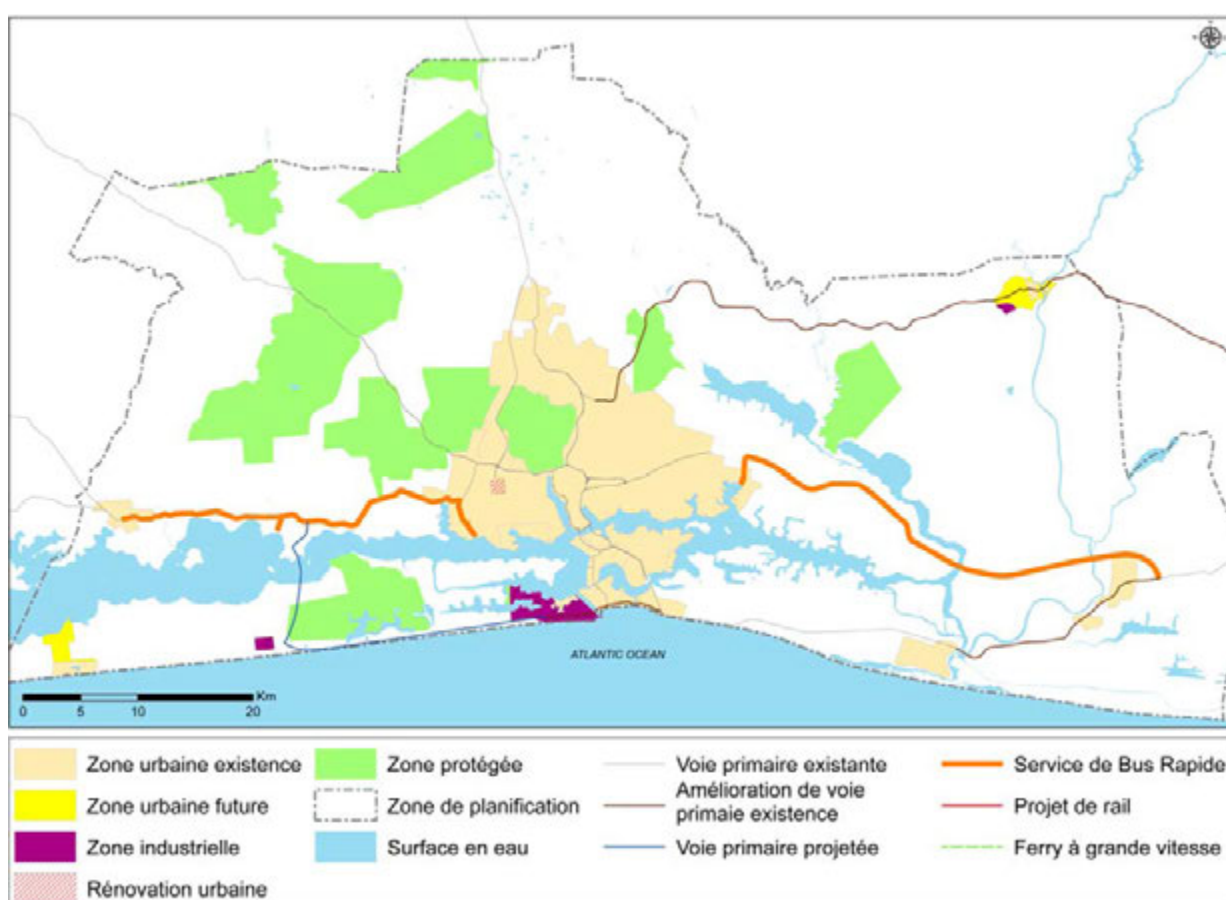
Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.8 Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2020-2025

8.6.1.3 2025 à 2030

La phase finale de la croissance au cours de la période du plan est concentrée dans les villes satellites d'Alépé, Azaguié, Jacquville et une nouvelle zone à l'ouest de l'extension du Port d'Abidjan sur l'Île Boulay ; avec en plus:

- Le renouvellement urbain du centre de Yopougon.
- Des zones industrielles à Ako-Brake, Alépé, Azaguié et Abreby / Ambroise.
- La mise à disposition de transports en commun: l'Axe Ferroviaire Ouest - Est de Yopougon à Bingerville; le BRT de Dabou-Yopougon, Bingerville - Bonoua.
- L'achèvement de la ceinture périphérique Y4 à l'ouest d'Abobo jusqu'à Vridi. La nouvelle route au nord de Port-Bouët à Grand-Bassam. De nouvelles routes vers les zones urbaines existantes.
- L'élargissement de la Route d'Alépé et de la voie de contournement ouest de la Forêt du Banco.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 8.9 Stratégie de Mise en œuvre de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2025-2030

8.6.2 Programme Détaillé Futur

L'élaboration d'un programme détaillé est en dehors du champ d'action de l'Etude du SDUGA. Un tel programme devrait inclure les composantes principales suivantes:

- Les Infrastructures : amélioration du réseau routier et sa modernisation afin de fournir un accès adéquat à des endroits et des zones industrielles où est prévue la croissance initiale et l'investissement dans l'aménagement ; et l'amélioration à long terme des routes primaires pour

répondre à la demande de trafic au cours de la période de vingt ans prévue pour l'aménagement de même que la croissance de la population et de l'emploi.

- Les Réseaux de Services Publics : la mise à disposition d'installations de traitement des eaux, le drainage des eaux pluviales et la prévention des inondations, les usines de traitement des eaux usées, les usines de gestion des déchets solides, l'amélioration des réseaux primaire d'électricité et d'approvisionnement en eau, afin à suivre le rythme de la demande, et de la fourniture en infrastructures TIC.
- Les Sites d'Aménagement : les sites PPP définis et les grands projets du secteur privé.
- Les Etudes de Planification et de Conception : études telles que : le renouvellement de centres urbains et la redynamisation des études au sein du DAA, le Plan d'Urbanisme Plateau en tant que Centre des Affaires, les Plans d'Urbanisme de détail pour Alépé, Azaguié, Dabou, Jacqueville, Grand-Bassam et Bonoua.
- Le Transport Urbain: des études et la réalisation : d'un système de BRT, d'un service de transport fluvio-lagunaire et de développement Stations Lagunaires, d'un réseau et de stations ferroviaires urbains, la modernisation de la ligne de transport ferroviaire de marchandises et de la nouvelle ligne de fret à l'ouest.
- La Planification Légale : l'examen et la publication au Journal Officiel du SDUGA 2030 et les Plans d'Urbanisme de détail nécessaires.

8.7 Suivi et Mise à Jour

Le suivi et les rapports sur les progrès de la réalisation du SDUGA 2030 pour le Gouvernement, les principaux acteurs et les leaders de la société civile, seront un élément clé de la mise en œuvre.

Le suivi est essentiel pour une stratégie efficace et doit comprendre des objectifs clairs ou des résultats mesurables pour contribuer à ce processus. Les objectifs de la planification stratégique et l'Agenda des Responsabilités liées à la Mise en œuvre, Annexe G, constitueront une base utile pour cet exercice, dont les résultats peuvent être utilisés pour mettre à jour et modifier les plans d'urbanisme et les politiques futurs. Au besoin, des informations complémentaires seront fournies, y compris un certain nombre d'indicateurs de performance clés, pour aider à mesurer le succès de la mise en œuvre.

Le Comité de Mise en œuvre du SDUGA 2030 se réunira et présentera au gouvernement, un Rapport de Suivi Annuel du SDUGA 2030, décrivant les progrès de chaque organisme selon le Calendrier de Mise en œuvre. Il déterminera si le SDUGA 2030 a atteint les résultats escomptés et s'il devra se poursuivre pour répondre aux exigences prévues.

Le rapport de suivi permettra d'identifier (et le cas échéant, inclure les raisons pour lesquelles les résultats n'auraient pas été atteints) :

- Le niveau de mise en œuvre selon le calendrier, les dépenses et les étapes pour la gouvernance et les améliorations législatives.
- L'évolution de la mise en œuvre des politiques et des actions des politiques au niveau des stratégies sectorielles. Cela devrait également inclure les progrès de tout projet des Autorités Locales compétentes, par exemple concernant la création d'équipements et infrastructures communautaires.

- Les progrès des fournisseurs d'équipements et infrastructures de transport et de services en réseau publics selon les programmes établis en appui à la stratégie de développement.
- Tout effet imprévu découlant de la mise en œuvre des politiques et des actions des politiques
- Toutes les politiques ou actions des politiques qui peuvent avoir besoin d'être modifiées pour tenir compte des changements dus aux améliorations technologiques, aux changements majeurs dans la demande ou aux changements importants dans l'orientation émis par le gouvernement ,
et
- La redéfinition des priorités de toutes les actions en réponse à la procédure de suivi

L'Agenda des Responsabilités liées à la Mise en œuvre énonce les responsabilités liées à la mise en œuvre pour chaque politique, fournissant des détails sur les actions et les organismes de mise en œuvre impliqués (voir Annexe G). Pour les raisons évoquées auparavant, la mise en œuvre des Politiques Relatives aux Services Publics ne relève pas de l'Etude du SDUGA.

9.0 | Recommendations

La mission d'étude de la JICA a formulé les réponses aux commentaires du gouvernement sur le projet de rapport final (que la mission d'étude de la JICA avait reçus le 20 décembre 2014) et a officiellement fait une réponse au gouvernement les 19 et 22 janvier 2015 (voir Volume 1, Annexe A). Beaucoup de ces commentaires n'étaient pas des questions qui peuvent être résolues dans le Schéma Directeur d'Urbanisme 2030 pour le Grand Abidjan (SDUGA 2030), mais des tâches qui devraient être abordées par les organismes concernés après l'approbation du SDUGA 2030.

Les méthodes de mise en œuvre du Schéma directeur d'urbanisme 2030 pour le Grand Abidjan (SDUGA 2030) sont proposées dans le Chapitre 8 de la Partie 2 et le Chapitre 4 de la Partie 3 dans le Volume 2. Les tâches et les processus ci-dessous ont été conclus en tant que recommandations en tenant compte des commentaires faits par le gouvernement.

Première Etape <Approbation>

1. L'approbation et l'adoption à haut niveau du Schéma Directeur de Développement Urbain 2030 pour le Grand Abidjan (SDUGA 2030)
2. Avis au public à travers la gazette et un journal de diffusion nationale
3. Organisation de la mise en œuvre d'un comité de coordination pour le SDUGA 2030

Deuxième Etape < Mise en Œuvre >

4. Examen et révision des lignes directrices de zonage en vigueur et des normes de planification afin qu'elles soient compatibles avec le SDUGA 2030
5. Préparation des plans urbains de détail (PUD) de toutes les communes du Grand Abidjan, en particulier pour les zones sous forte pression de développement; coordination avec les parties prenantes; et promotion de la mise à disposition des installations communautaires
6. Encouragement du secteur privé à investir en ligne avec le SDUGA 2030 et les PUD
7. Coordination étroite du Plan national de développement de la prochaine période et des schémas directeurs sectoriels au niveau national / régional
8. Avancement de la mise à disposition de l'infrastructure publique, y compris les infrastructures de réseaux divers, en collaboration avec les bailleurs de fonds
9. Suivi et évaluation de l'état d'avancement de la mise en œuvre du SDUGA 2030

Troisième Etape < Examen/Révision >

10. Examen du cadre socio-économique, du plan-cadre de l'occupation du sol et des prévisions de la demande en transport à un moment approprié, 3 ou 5 ans plus tard, par exemple, sur la base des données complètes du Recensement de la population de 2014.
11. Révision de la SDUGA 2030 à la suite de l'examen, si besoin est.

Les commentaires qui ont été discutés par le gouvernement sur la planification urbaine et importante chute de développement des infrastructures en quatre principales préoccupations, à savoir (1) recensement 2014, (2) l'expansion du port d'Abidjan et le développement de l'île Boulay, (3) les plans et projets de développement supplémentaires et (4) les questions institutionnelles. La mission d'étude de la JICA a formulé des recommandations sur chaque question comme indiqué ci-dessous.

(1) Recensement de 2014

Le résultat du recensement de 2014 n'a été communiqué qu'au dernier moment de finalisation du rapport d'étude, en janvier 2015. La mission d'étude de la JICA a comparé le résultat du recensement avec l'estimation de la population en 2013 fait par la mission d'étude de la JICA. La comparaison a révélé que l'estimation de la mission d'étude de la JICA est supérieure au recensement : 5,7% supérieure pour le DAA et 12,5% supérieure pour le Grand Abidjan. Puisque la population DAA (93%) domine la population totale du Grand Abidjan, l'impact sur le processus de planification urbaine, en termes d'agglomération de cette différence, a été jugé très limité.

Cependant, quand on regarde la population par commune / sous-préfecture, il y a des zones qui ont montré une différence démographique significative. Par conséquent, la révision et la mise à jour du cadre socio-économique ont été entreprises pour les conditions actuelles et les futures estimations de population par commune / sous-préfecture dans le Grand Abidjan.

Ce travail d'examen a été limitée seulement à la population par commune / sous-préfecture, mais ne s'étend pas à des données plus détaillées, comme la population de quartier, la taille du ménage, ou de l'emploi par secteur industriel. Par conséquent, ces données détaillées requises pour le processus de planification dépendent inévitablement de l'enquête sur les menages menée par la mission d'étude de la JICA en mai 2013.

Ainsi, il est nécessaire, après l'achèvement de l'analyse du recensement de 2014, d'examiner dans 3 à 5 ans : le cadre socio-économique, le pourcentage de chaque catégorie d'utilisation de sols, et les prévisions de la demande en transports. Il faudra ensuite réviser le SDUGA 2030.

(2) Expansion du port d'Abidjan et développement de l'île Boulay

La mission d'étude de la JICA recommande d'aborder la question ci-dessus avec toutes les parties prenantes y compris les municipalités locales, sur la base d'un projet de plan directeur de l'expansion future du Port d'Abidjan. Ce plan, préparé par le PAA, fournira une base rationnelle pour le plan d'utilisation des terres, afin de déterminer la direction du cadre total de l'utilisation des terres pour l'île Boulay, et de finaliser les plans d'urbanisme de détail des Communes de Yopougon et Port-Bouët. Il est considéré urgent qu'ils préparent leurs PUD, puisque l'offre pour la construction du 4^{ème} pont a déjà été approuvée par le gouvernement.

(3) Plans et projets de développement supplémentaires

Divers plans et projets de développement, qui ont été convenus au sein des organisations directement concernées, ont été introduits à la mission d'étude de la JICA au travers des discussions intensives au sein du Groupe de travail du gouvernement. Les commentaires du Gouvernement Ivoirien reçus le 20 décembre 2014 demandent que ces plans soient dans le Rapport Final. Cependant, les plans et les projets suivants énumérés dans les commentaires doivent rester en attente et ne pouvaient pas être pleinement reflétés dans les plans cadres d'utilisation des terres, parce qu'il n'y avait pas assez de temps pour la mission d'étude de la JICA pour obtenir les détails des plans et projets soumis. Par conséquent, il est recommandé d'examiner la cohérence entre le SDUGA 2030 proposé et les plans et les projets énumérés ci-dessous, lors de la préparation de leurs PUD respectifs.

- Développement de la Baie de Cocody
- Projet de développement de Marcory / Biétry / Boulevard de Marseille
- Aero ville / centre d'exposition
- Village olympique et autres équipements sportifs majeurs
- Abattoir à Anyama
- Plusieurs projets de centres de traitement des déchets
- Equipement sur la Tête d'Ours près de la zone de l'aéroport
- Création de cimetières supplémentaires à la périphérie du Grand Abidjan

(4) Questions institutionnelles

La mission d'étude de la JICA souligne l'importance des trois questions institutionnelles suivantes :

- Bien que le gouvernement a proposé dans leurs commentaires de déplacer les zones industrielles proposées de Bingerville et Jacquerville autre part, cela reste en attente et donc ce n'est pas pleinement reflété dans les plans d'utilisation des terres cadres, parce qu'il n'y avait pas assez de temps pour la mission d'étude de la JICA pour obtenir et pour examiner leurs détails dans le temps très limité avant la date limite de présentation du rapport final.

Le gouvernement local doit proposer et déterminer les emplacements réels et les limites des zones développées / protégées et le zonage, notamment les zones industrielles mentionnées ci-dessus dans les études de PUD, en respectant les dessins des plans-cadres d'utilisation des terres proposés par la mission d'étude de la JICA. En outre, il convient de mentionner que les emplacements des zones industrielles devraient être combinés avec des zones de libre-échange, conformément à la loi d'investissement, afin de promouvoir l'investissement dans les zones industrielles

- Les règlements de développement dans les terres protégées devraient être définis en cadre législatif après avoir discuté avec toutes les parties prenantes concernées. Les exigences de planification devraient être définitivement fixées dans chaque zone d'utilisation des terres en tant que un cadre législatif.
- La préparation des plans urbains de détail (PUD) doit être accélérée dans les zones où la pression de développement augmente ou devrait augmenter résultant du SDUGA / SDTU, par exemple, la zone entre Port-Bouët et Grand Bassam.

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)
Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme
(MCLAU)

Projet de Développement du Schéma Directeur
d'Urbanisme du Grand Abidjan en République
de Côte d'Ivoire (SDUGA)

Rapport Final

mars 2015

Volume II

Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand
Abidjan et Autres Travaux du Projet

Partie 3

Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE)

Table des
matières

1.0	Introduction	1
1.1	Introduction	1
1.2	Les Zones d'Étude	1
1.3	Etendue du PDZE	2
1.4	Méthodologie.....	3
2.0	Zone d'Extension de Bonoua.....	7
2.1	État Actuel de la Commune de Bonoua	7
2.2	Analyse	19
2.3	Plan Directeur de la Zone de Planification Urbaine de Bonoua	26
3.0	Zone d'Extension d'Attinguié.....	43
3.1	État Actuel de la Zone d'Étude.....	43
3.2	Analyse	51
3.3	Plan Directeur de la Zone de Planification d'Attinguié.....	55
4.0	Recommandations	65

Table des
figures

Figure 1.1	Processus du Plan Directeur des Zones d'extension	4
Figure 2.1	Plan de Situation et desserte.....	7
Figure 2.2	Les Quartiers de Bonoua (1)	10
Figure 2.3	Les Quartiers de Bonoua (2)	12
Figure 2.4	Plan de l'affectation du sol actuel de la ville de Bonoua	13
Figure 2.5	Le Projet du corridor Abidjan-Lagos	19
Figure 2.6	Schéma directeur d'urbanisme de la ville de Bonoua (1981)	21
Figure 2.7	Politique de base des terres aménageables.....	29
Figure 2.8	Schéma de l'aménagement spatial de la zone de planification urbaine de Bonoua	31
Figure 2.9	Plan du réseau du Transport de la zone de planification de Bonoua	33
Figure 2.10	Plan d'affectation du sol pour la zone urbaine de Bonoua.....	37
Figure 3.1	Plan de Situation et desserte.....	43
Figure 3.2	Les Quartiers d'Attinguié	46
Figure 3.3	Plan de l'affectation du sol actuel d'Attinguié.....	48
Figure 3.4	Une Partie de la Structure de l'affectation du sol de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan de 2030	56
Figure 3.5	Zone de la planification d'Attinguié	56
Figure 3.6	Schéma d'aménagement spatial de la zone de planification urbaine d'Attinguié.....	57
Figure 3.7	Plan d'affectation du sol de la zone urbaine de d'Attinguié	60

Table des
tableaux

Tableau 1.1	Elaboration des Plan Directeurs de la Zone d'extension	5
Tableau 2.1	Données Sous-préfectorales	9
Tableau 2.2	Housing Typology and Land Use Density.....	11
Tableau 2.3	Affectation du sol de Bonoua.....	13
Tableau 2.4	Répartition de la population Distribution par zone	20
Tableau 2.5	Analyse SWOT	24
Tableau 2.6	Estimation et Répartition de la future population	27
Tableau 2.7	Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (1).....	35
Tableau 2.8	Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (2).....	36
Tableau 2.9	Espaces par zone d'affectation du sol	38
Tableau 2.10	Espaces par zone d'affectation du sol	38
Tableau 2.11	Programme d'Action – Mise à disposition d'Infrastructures	41
Tableau 3.1	Population et Densité de la Sous-Préfecture d'Anyama et Brofodoumé.....	45
Tableau 3.2	Population et Densité des villages situés dans la zone d'Etude	45
Tableau 3.3	Affectation du sol d'Attinguié	47
Tableau 3.4	Equipements socio-communautaires.....	50
Tableau 3.5	Estimation et Répartition de la Future Future Population	51
Tableau 3.6	Projection de la Population de la zone d'étude.....	52
Tableau 3.7	Analyse SWOT	54
Tableau 3.8	Espaces par zone d'affectation du sol de la zone de planification urbaine d'Attinguié.....	61
Tableau 3.9	Densité de la population des zones résidentielles de la commune d'Attinguié.....	62
Tableau 3.10	Programme d'Action – Réalisation du plan d'affectation du sol et provision des infrastructures.....	63

1.0 Introduction

1.1 Introduction

Cette partie présente le projet de Plan Directeur des Zones d'Extensions (PDZE), élaboré par la Mission d'étude de la JICA. Ce plan directeur sert de cadre, d'exemple de plan d'urbanisme de détails (PUd) qui est un cadre légal à moyen et à long terme, destiné à orienter le développement et le réaménagement des terres.

Il constitue également une opportunité pour la Mission d'étude de la JICA de fournir des approches de planification intégrées en réalisant une ébauche de plan d'urbanisme de détail. C'est donc la dernière étape qui montre la stratégie de planification proposée par la Mission d'étude de la JICA conformément au Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan.

Les objectifs du Plan directeur de la zone d'extension s'inscrivent dans le but d'une utilisation par les communes / sous-préfectures en tant qu'un document de référence pour l'élaboration des PUd légaux, de même qu'une utilisation par le MCLAU comme référence fiable pour élaborer de nouvelles réglementations quant aux PUd après l'achèvement du le projet SDUGA.

1.2 Les Zones d'Étude

Le MCLAU a défini les 6 zones d'extensions qui connaissent différentes phases de croissance urbaine formelle et informelle et de ce fait qui devraient être considérées pour une élaboration de PUd. Ces zones sont les suivantes :

- Bingerville - Eloka
- Anyama - Azaguié
- Yopougon - Attinguié
- Bassam - Bonoua
- Abobo - Alépé
- Songon – Dabou

Ces six zones nécessitent des plans plus détaillés en raison de la pression de la croissance urbaine constatée aussi bien aujourd'hui que dans l'avenir.

Conformément aux accords conclus entre la JICA et le MCLAU, étant donné les contraintes de temps et de budget, la Mission d'étude de la JICA doit produire des projets de plans directeurs proposés pour au moins deux corridors de croissance. Ainsi, sur la base des conclusions des analyses effectuées au cours

de l'étude, la Mission d'étude de la JICA a identifié entre autres Bonoua comme une zone de croissance urbaine rapide pour les années à venir. En outre, pour répondre à la dynamique de l'urbanisation qui sera générée par la création de la nouvelle zone industrielle à Attinguié, cette zone a également été identifiée comme une zone à fort potentiel de croissance.

Le choix de ces zones pour l'élaboration de projets de plan directeur pour les zones d'extension ont obtenu l'accord de principe du MCLAU qui est conscient des défis posés par ces zones à la périphérie de la ville d'Abidjan dans son développement futur tout en prenant des mesures pour mieux organiser le tissu urbain en vue d'anticiper les futurs problèmes urbains.

Les zones pour lesquelles les plans ne pourraient être élaborés pourraient former la base d'une étude plus approfondie par d'autres consultants au moment opportun dans l'avenir.

1.3 Etendue du PDZE

Le PUD est un outil opérationnel de planification de l'aménagement urbain au niveau de la municipalité ainsi qu'au niveau du quartier ou un ensemble de quartiers, sur une période de 5 à 10 ans. Sur la base de la situation existante, elle doit aider à anticiper les besoins futurs en termes d'occupation des sols, des aménagements, l'offre en matière de logement, la création d'équipements publics, la création d'opportunités d'emploi et des réserves pour l'équipement futur.

Le texte qui suit énonce le contenu du PUD prescrit dans la loi sur l'aménagement urbain.

1. La répartition des terres sur la base des modes d'utilisation spécifiques.
2. La configuration des quartiers qui sera organisée avec l'indication des densités de population souhaitables.
3. La présentation des routes principales et secondaires à l'exclusion des routes qui seront utilisées pour desservir les constructions.
4. Des espaces réservés pour les services et équipements publics et les espaces ouverts d'intérêt général.
5. L'indication de réserves forestières à maintenir ou à créer et celles qui sont soumises à des servitudes de conservation spéciales.
6. Avant-projets d'approvisionnement en eau potable, l'approvisionnement en électricité et l'assainissement de la commune ou de la région concernée.
7. Une réglementation qui fixe les règles et servitudes de construction justifiées par le caractère des sites.
8. Une extension justifiant les solutions adoptées et qui prescrit un ordre d'urgence des opérations prévues dans le plan.
9. Une estimation des dépenses qui seront mobilisées par les opérations supportées par l'autorité publique avec une répartition entre les différentes communautés concernées.

En plus de ce qui précède conformément à la loi sur la planification urbaine, le plan directeur détaillé peut également inclure :

10. Nouvelles zones urbaines et de renouvellement urbain - les règles de construction à définir.

11. Détail des zones de réajustement des terres à des fins publiques et un développement intelligent.
12. Des zones pour la reprise des terres par les collectivités publiques et les institutions seront autorisées à :
 - i. Construire des complexes de logement à usage de résidences avec leurs processus sociaux, culturels et économiques, ou la création d'un lotissement destiné au logement ou à l'industrie.
 - ii. Développement progressif conformément aux plans de toutes les zones destinées à l'habitat ou à l'industrie.

La Mission d'étude de la JICA n'a pas de statut juridique pour élaborer un PUd nécessitant une approbation statutaire. Par conséquent, le rôle de la Mission d'étude de la JICA concernant le PUd est d'élaborer des «parties» spécifiques d'un PUd complet, requis par le droit d'urbanisme. La portée du plan directeur pour les zones d'extension élaborées par l'équipe d'étude de la JICA est principalement de définir l'orientation générale de la planification urbaine pour environ cinq points ci-dessus énumérés de 1 à 5.

1.4 Méthodologie

Les plans directeurs pour les zones d'extension sont élaborés sur la base du processus indiqué sur la figure 1.1 ci-dessous:

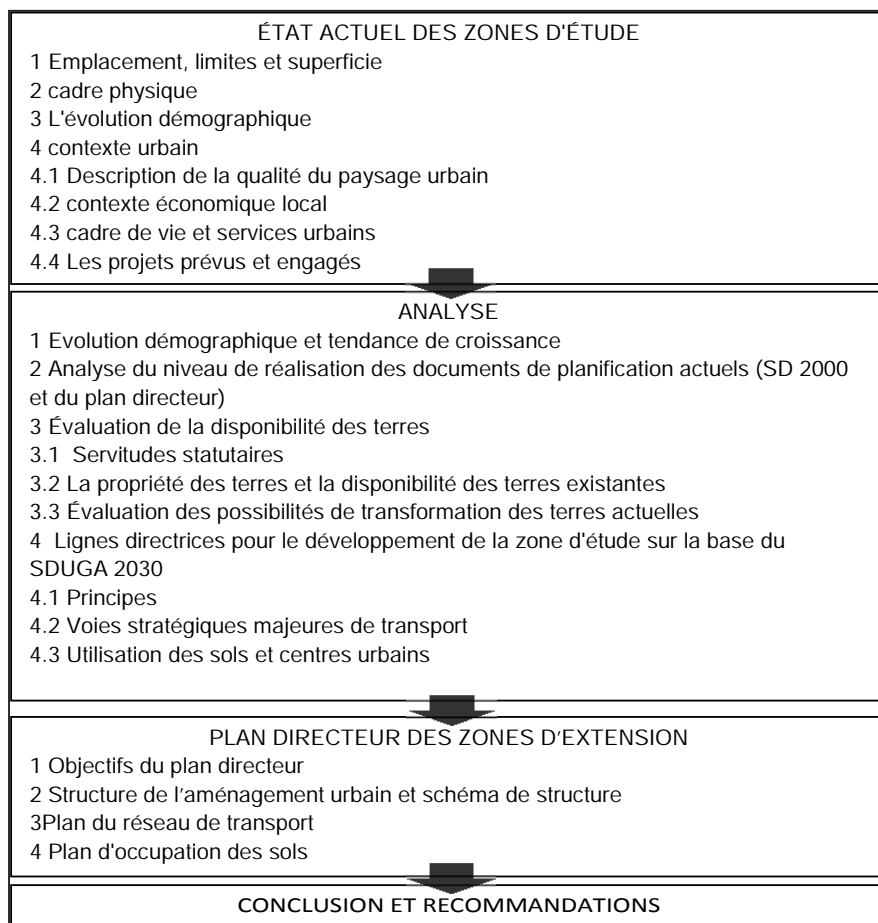


Figure 1.1 Processus du Plan Directeur des Zones d'extension

La Mission d'étude de la JICA a analysé l'évolution démographique et l'évolution de la croissance comme le montre la Figure 1.1 ci-dessus en utilisant l'estimation de la population 2013 faite par la JST, parce que la population par quartier dans le recensement de 2014 n'est pas encore disponible.

Lorsque les gouvernements locaux feront référence au Plan directeur des zones d'extension pour la préparation des Plans d'urbanisme de détail, les gouvernements locaux devront prendre en compte les faits que 1) l'estimation de la JST était 5,7% plus élevée que le résultat du recensement de 2014 pour le DAA et 12,5% plus élevée que le résultat du recensement pour le Grand Abidjan, et 2) pour certaines communes / sous-préfectures, la différence dans la démographie était significative.

Bien que le plan directeur pour les zones d'extension aura des cartes d'occupation du sol détaillées à partir de SIG à l'échelle 1/10.000, l'échelle 1/25.000 prévue par les plans d'occupation des sols est appropriée dans le contexte des objectifs du Plan Directeur afin d'être utilisé par les communes / sous-préfectures comme référence pour l'élaboration de PUD légaux, et une utilisation par le MCLAU comme référence fiable pour élaborer de nouvelles réglementations quant aux PUD après l'achèvement du projet. Le Tableau 1.1 montre la description et les caractéristiques de l'élaboration du Plan Directeur.

Tableau 1.1 Elaboration des Plan Directeurs de la Zone d'extension

Elaboration	Description	Caractéristiques
Concept de planification urbaine pour la zone de planification urbaine	<ol style="list-style-type: none"> 1) Stratégie d'aménagement futur 2) Future structure urbaine et orientation de la zone d'extension urbaine 	Ech = 1:50.000 Par Illustrator
Diagramme du cadre de développement spatial pour la zone de planification urbaine	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zone de conservation (Réserve Naturelle / lieux sacrés / Terrain sensible) 2) Les zones urbaines (zones urbaines existantes et zones d'extension urbaines) 3) Les routes primaires et routes secondaires (existantes et prévues) 4) Centre urbain (les centres existants et prévus) et sous centres 5) Centre industriel et centre logistique 6) Centres de loisirs / Tourisme 7) Axes urbains 	Ech = 1:50.000 par Illustrator
Plan du réseau de transport pour la zone de planification urbaine	<ol style="list-style-type: none"> 1) Les routes primaires (existantes et prévues) 2) Les routes secondaires (existantes et prévues) 3) Les routes tertiaires (existantes et prévues) 4) Stations de transfert 5) les zones urbaines (zones urbaines existantes et zones d'extension urbaines) 6) Quartier Central des Affaires (CBD) (existant et prévu) 7) Sous Centres 8) Centre industriel et centre logistique 	Ech = 1:50.000 par Illustrator
Plan d'Occupation du Sol pour la Zone Urbaine	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zonage de l'Occupation du Sol <ul style="list-style-type: none"> - Occupation Résidentielle à faible densité - Occupation Résidentielle à densité moyenne - Occupation Résidentielle à haute densité - Occupation mixe Commerciale et résidentiel - Occupation Commerciale / Bureau - Occupation Industrielle - Education - Santé - Occupation Institutionnelle (Bureaux du gouvernement / sécurité, etc) - Sports / Loisirs / culture / Tourisme / Espace ouvert/ Cimetières - Transport / Services publics 2) Zone de Conservation 3) Zones d'Action pour le réaménagement 	Ech = 1:25.000 Par SIG

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.0 Zone d'Extension de Bonoua

2.1 État Actuel de la Commune de Bonoua

2.1.1 Situation et limite de la zone d'étude

Située au Sud-Est de la Côte d'Ivoire, à l'extrême Sud-Est du Grand Abidjan, la ville de Bonoua se trouve à environ à 60km d'Abidjan sur l'axe international (A100) allant à Noé. (Voir Figure 2.1: Plan de situation et de desserte).

Du point de vue administratif, la ville de Bonoua relève de la Région du Sud-Comoé et du Département de Grand-Bassam. Elle représente le Chef-lieu de la Sous-préfecture de Bonoua ainsi que la capitale de ladite commune.

Le périmètre communal objet de notre étude regroupe cinq villages que sont : Yaou, Samo, Kodjoboué, Adiaho et Tchintchévé.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.1 Plan de Situation et desserte

2.1.2 Cadre physique

2.1.2.1 Relief et caractéristique des sols

Le site de Bonoua a un relief caractérisé par une alternance de plateaux et de dépressions quelques fois marquées par des talwegs et des bas-fonds. Les plateaux ont des altitudes qui varient entre 10 et 60m.

Les caractéristiques géologiques des sols permettent de distinguer deux types de sols à savoir les sols sablo-argileux et les alluvions caractérisé par des sols hydromorphes localement tourbeux. Les contraintes que présentent ces sols concernent pour les premiers une forte sensibilité à l'érosion et pour les seconds, les difficultés de drainage des eaux pluviales.

2.1.2.2 Végétation, climat et hydrologie

La végétation autrefois caractérisée par un couvert forestier relativement dense, est à présent dominée par, des plantations de cocotiers, de palmiers à huile, d'hévéa parsemé par quelques résidus forestiers.

Bonoua est située dans la zone tropicale humide. Le climat est constitué de quatre saisons dont deux saisons de pluie et deux saisons sèches :

- une grande saison sèche de Décembre à Avril
- une grande saison de pluie de Mai à Juillet, avec un maximum en Mai et Juin,
- une petite saison sèche d'Août à Septembre
- une petite saison de pluie d'Octobre à Novembre.

Cependant avec les changements climatiques constatés à l'échelle mondiale, des perturbations sont également enregistrées au niveau du climat local.

Le réseau hydrographique constitué par la lagune Kodjoboué, la lagune Ono et le fleuve Comoé. Ces cours d'eau délimitent pratiquement la zone d'étude au Nord, à l'Ouest et au Sud.

2.1.3 Evolution démographique

2.1.3.1 Population actuelle et future et densité

Selon le RGPH 2014, les données démographiques portent sur l'ensemble de la Sous-préfecture de Bonoua dont la population s'élève à 55 230 habitants répartis sur une superficie de 32 701,33 ha avec une densité moyenne de 1.7 hbts/ha.

Au niveau communal, objet de notre zone étude, la population est de 43 728 habitants¹ en 1998 sur une superficie d'environ 7 853,08 ha (y compris les cours d'eau) et 7 349,29 ha de terres, soit 24,01% de la superficie sous-préfectorale et 2,04% de la superficie de la zone de planification urbaine du Grand Abidjan (384 601,77 ha).

¹ Annexe au Décret n° 2012-1154 du 19 décembre 2012 fixant le nombre de Conseillers municipaux et des Adjoints au Maires par Commune.

Mais dans l'attente des futurs résultats du RGPH 2014 lancé par le Gouvernement ivoirien, les Experts de la Mission d'Etude de la JICA ont fait des projections des populations pour les horizons 2020, 2025 et 2030. (Voir tableau)

Tableau 2.1 Données Sous-préfectorales

Années	2014	2020	2025	2030
Population (Hbts)	55.230	61.044	66.488	72.687
Densité (hbt/ha)	1,7	1,9	2,0	2,2
Tama (%)	1,7%			

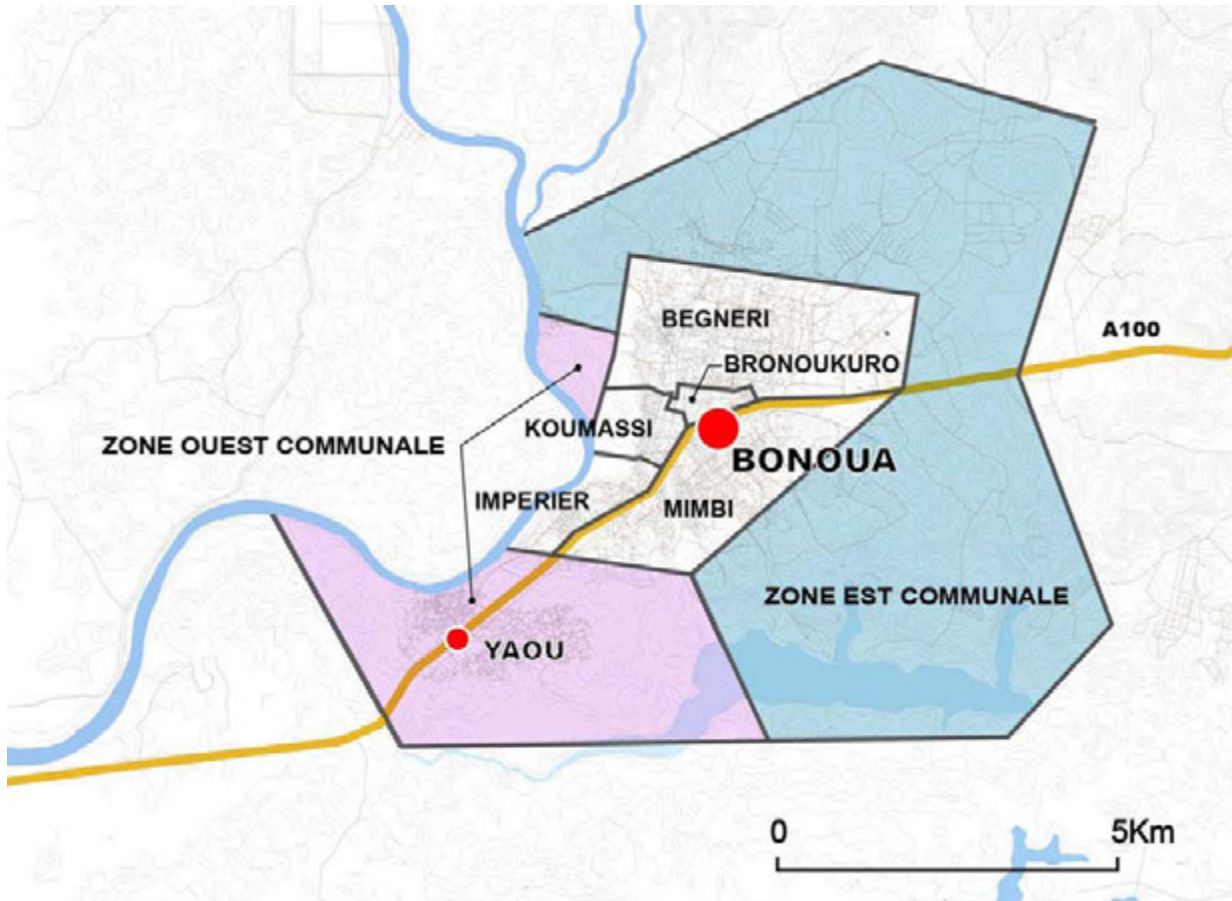
Source: INS RGPH 1998, Mission d'Etude de la JICA

A partir de ce tableau, nous constatons une évolution assez rapide de la population, d'où l'intérêt de cette étude de manière à planifier de façon rationnelle les espaces et à procéder à la distribution ou à la répartition équitable des infrastructures et équipements socio-collectifs de base en vue satisfaire aux besoins ou d'offrir des cadres et conditions de vie meilleure aux populations.

D'après la répartition de la population faite par quartier, les quartiers avec le plus grand nombre de résidents sont :

- Begneri (<33%);
- Bronoukro (<18%);
- Imperier (<7%);
- Koumassi (<23%);
- Mimbi (<16%).

La densité moyenne actuelle de la ville de Bonoua est estimée à 8 hbts /ha (2013). (Voir Tableau 2.4)



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.2 Les Quartiers de Bonoua (1)

2.1.4 Contexte urbain

D'une manière générale, le paysage urbain de la commune est homogène, discontinu, peu dense et présente encore de vastes zones encore non mises en valeur. Bonoua a le caractère d'une ville rurale avec des rues en majorité revêtues et des bâtiments construits essentiellement en durs.

Le développement de Bonoua est également favorisé par sa proximité de la ville d'Abidjan et son caractère semi-rural qui fournit un niveau de vie relativement abordable aux populations de classe moyenne. Ce qui justifie que la commune connaisse de nos jours un regain d'intérêt et de plus en plus de ménages choisissent d'y vivre tout en continuant de mener leurs activités à Abidjan.

2.1.4.1 Description de la qualité du paysage urbain

2.1.4.1.1 Structure urbaine

La structure urbaine de la ville de Bonoua s'organise autour d'un noyau ancien (Koumassi) densément bâti, qui se situe au nord de la voie internationale A100. Les extensions à moyenne densité de bâti de ce

noyau ancien se sont développées en direction du nord, du sud et le long de la voie A100. Cette voie représente l'axe routier principal de la ville à partir duquel des voies secondaires en majorité bitumées, vont généralement en direction du Nord et du Sud de la ville. Le noyau ancien est caractérisé par une trame non régulière tandis que les extensions présentent une trame orthogonale particulièrement les quartiers au sud de la voie internationale A100. Les contraintes liées à la configuration du site montrent un paysage urbain inachevé.

La commune est composée de plusieurs quartiers dont les plus importants sont Koumassi, Begneni, Bronoukro, Mimbi et Kadjoboué. Les anciens quartiers sont au centre de la ville, de part et d'autre de la voie express A100 et sont densément peuplés et fortement mis en valeur avec une densité moyenne de 27 hab/ha. Les quartiers d'extensions sont en périphérie avec de faible densité d'occupation 2 hab/ha.

2.1.4.1.2 Typologie de l'habitat

La typologie de l'habitat à Bonoua est très peu variée et composée de deux types d'habitat : l'habitat évolutif et l'habitat résidentielle. L'habitat évolutif et traditionnel est principalement dans les anciens quartiers tels que Koumassi, Bronoukro et Begneni qui sont densément peuplés. Il est caractérisé par une forte densité d'occupation du sol et des maisons à 2 ou 3 niveaux. Tandis que dans les quartiers d'extensions on retrouve un habitat économique et résidentiel à une faible densité d'occupation du sol. Il est caractérisé par des villas basses ou duplex avec des cours engazonnées et quelques bâtiments annexes. Le tableau ci-après donne un aperçu de la typologie de l'habitat et de la densité par quartier.

Tableau 2.2 Housing Typology and Land Use Density

Quartiers	Typologie de l'habitat	Densité d'occupation
Koumassi	Evolutif	Forte densité
Bronoukro	Evolutif	Forte densité
Begneni	Evolutif et résidentiel	Densité moyenne
Mimbi	Résidentiel (standing)	Densité moyenne
Koumassi extension 1	Evolutif	Faible densité
Koumassi extension 2	Résidentiel	Très faible densité
Koumassi extension 3	Evolutif et résidentiel	Très faible densité
Mimbi extension	Résidentiel	Très faible densité
Bronoukro extension	Résidentiel	Non occupé
Begneni extension	Evolutif et résidentiel	Très faible densité
Kodjoboué	Résidentiel	Non occupé
Yaou	Evolutif et résidentiel	Densité moyenne

Source: Mission d'Etude de la JICA

La plupart des maisons à Bonoua sont de bonne qualité et construite en dur. Cependant du fait de son caractère rural, l'on peut quelques fois retrouver des maisons construites à l'aide de matériaux locaux.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.3 Les Quartiers de Bonoua (2)

2.1.4.1.3 Affectation du sol

Bonoua est un centre urbain relativement important avec des zones d'habitation, des services administratives et espaces commerciaux bien établies particulièrement le long de la voie internationale A100. Deux petites agglomérations rurales que sont Yaou et Samo, sont reliées à la ville respectivement à moins de 2km à l'Ouest et à 8 km à l'Est sur la voie express A100.

On note également quelques unités industrielles qui sont essentiellement le long de la voie internationale notamment dans les zones d'extension successives de la ville et de nouvelles installations industrielles dans zone réservée à cet effet. Les espaces non bâtis sont occupés par l'agriculture, les forêts, les bas-fonds et les zones non constructibles (Voir Fig 2 : Plan d'occupation du sol).

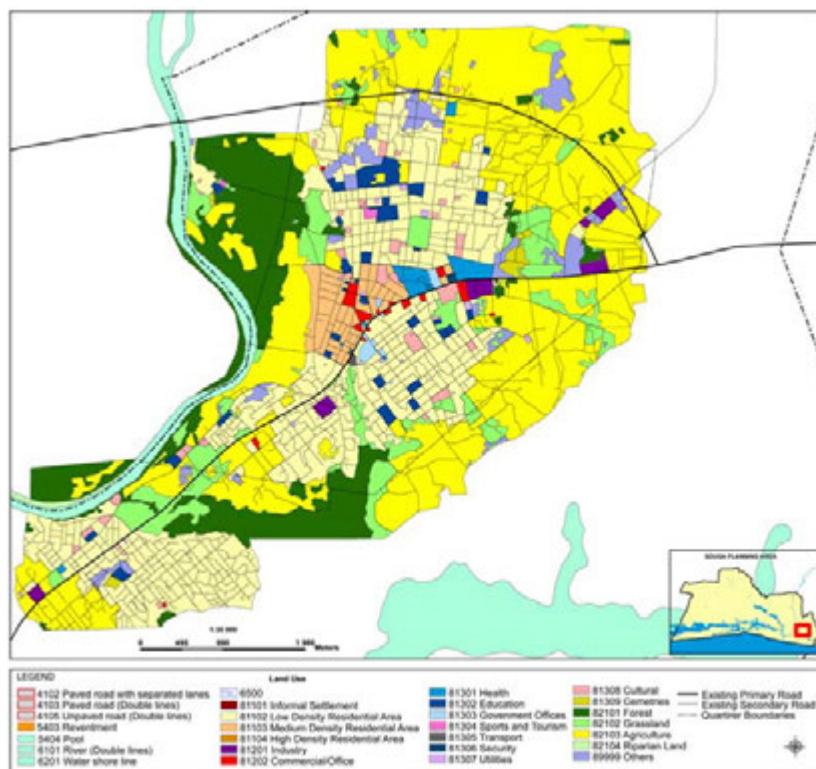
L'occupation du sol à Bonoua se résume en termes de superficie comme suit dans le Tableau 2.3.

Tableau 2.3 Affectation du sol de Bonoua

Categories	Superficie (ha)	Categories	Superficie (ha)
Zone d'habitat à faible densité	830	Infrastructures	5
Zone d'habitat à moyenne densité	80	Culturelles	41
Industrie	24	Cimetières	13
Commerce/Bureaux	15	Forêts	354
Santé	27	Brousse	255
Education	56	Agriculture	1.225
Services administratifs	9	Autres	94
Sport et Tourism	3	Routes bitumées (voies doubles)	0
Transport	2	inconnues	4.317
Securité	2	TOTAL	7.349

Source : Mission d'Etude de la JICA, Enquête de l'occupation du sol, Août 2013

L'expansion urbaine se produit d'une part à l'Est de la ville, sur les terres agricoles où l'on rencontre des cultures de fruits, légumes ou des plantations de palmier à huile, d'hévéa, de cocotier, etc. D'autre part, à l'ouest où une plus importante pression de croissance se produit le long de la voie A100 en direction de Yaou et de Grand Bassam. Dans ces zones d'expansion de nouveaux logements individuels sont en cours de construction et témoignent de l'urbanisation qui se produit en dehors de la zone urbaine.



Source : Mission d'Etude de la JICA, Enquête de l'occupation du sol, Août 2013

Figure 2.4 Plan de l'affectation du sol actuel de la ville de Bonoua

2.1.4.2 Contexte économique local

2.1.4.2.1 Activités économiques

L'économie est fortement basée sur le secteur agricole qui est le plus grand pourvoyeur d'emplois dans la ville, suivi par les services administratifs et les activités commerciales.

(1) Le secteur primaire

L'agriculture représente le secteur par excellence qui emploie beaucoup plus de personnes (environ 50% de la population active). Une partie des productions est destinée à l'exportation notamment les cultures de rentes telles que le palmier à huile, l'hévéa ou l'ananas. Le café et le cacao sont produits en faible quantité en raison des coûts de vente jugés bas pour de nombreux producteurs. Aujourd'hui le secteur agricole est affecté par le phénomène de changement de culture qui entraîne le remplacement des anciennes cultures moins rentable pour des cultures plus rentables.

Les cultures vivrières sont également produites en grande quantité en particulier le manioc, le Riz, la Banane plantain, l'Igname de même que les cultures maraichères (Tomates, Piment vif, Choux, Persil, Gombo, Aubergines, Arachide, etc.). Mais signalons que bien que les conditions naturelles le permettent, ces cultures sont moins pratiquées par rapport à l'agriculture de rente. Les producteurs ayant une fois de plus une préférence pour les cultures de rente.

Des activités telles que l'élevage et la pêche sont très peu développées. La pêche est une activité informelle et périodique tandis que l'élevage se limite à l'élevage de cour (Ovins, caprins, bovins, volaille). En ce qui concerne la pêche, les produits halieutiques proviennent essentiellement de villes avoisinantes telles qu'Assinie, Adiaké ou même Grand-Bassam. Pourtant avec un tel réseau hydrologique cette activité aurait pu être une source de revenue pour les populations de la ville.

(2) Le secteur secondaire

L'industrie est très peu développée et occupe une faible part des activités économiques de la ville. En effet, Bonoua compte actuellement seulement trois principales unités industrielles fonctionnelles que sont la CIPREM-CI, la CBC et l'AWI. D'autres unités agro industrielles telle que la SIACA ou la SOCABO existent, mais ne sont plus fonctionnelles. On dénombre également quelques unités de collecte et de pesage de la production d'hévéa.

Les activités artisanales connaissent elles aussi un essor avec de petites unités de transformations informelles pour la fabrication de savon local, d'huile de palme ou d'attiéké. Ce type d'activités est essentiellement pratiqué par les femmes.

(3) Le secteur tertiaire

Du fait que la ville soit le chef-lieu de sous-préfecture et de la commune, de nombreux services administratifs, publics et parapublics y sont représentés. L'administration emploie environ personnes soit environ % de la population active. Ce sont principalement:

- la Sous-préfecture
- la Mairie
- la Brigade de gendarmerie
- le Commissariat de police

- la Trésorerie municipale
- le Service des impôts
- l'Inspection de l'Enseignement Primaire
- le poste des Eaux et Forêts
- le service de l'Agriculture
- l'Hôpital Général

Les activités commerciales se déroulent en grande partie dans le marché central réalisé à cet effet sur une superficie de 1300m². Des installations commerciales formelles et informelles se développent aussi le long des voies de desserte à travers de petites boutiques et étales de services divers. Les activités informelles s'orientent plus vers des prestations de services communément appelés petits métiers et sont essentiellement exercées par les jeunes. Sur la voie principale sont localisées les activités commerciales majeures avec des supermarchés, des quincailleries, les agences commerciales, etc.

La dimension touristique de Bonoua est bien moins importante que celles des localités voisines telles que Grand-Bassam ou Assinie. Toutefois, il n'en demeure pas moins que Bonoua regorge de nombreuses potentialités touristiques, qui malheureusement restent inexploitées et non mises en valeur. Des possibilités de développer un tourisme à visage humaine existent à travers la mise en valeurs des fêtes traditionnelles. Le POPO carnaval constitue un évènement culturel important et une activité touristique indéniable pour la ville de Bonoua. De même, le Parc M'Ploussoué, du nom de la génération d'âge qui était au pouvoir au moment de sa création, propose sur une superficie de 16 hectares, des attractions touristiques. Il comporte un musée de quatre grandes cases, un théâtre de plein air de 600 places, une salle de conférence, un foyer pour les réceptions et un bureau d'accueil. Ce parc sert de cadre pour diverses manifestations.

On note également la présence de quelques réceptifs hôteliers mais qui ne répondent pas aux normes international de tourisme.

2.1.4.2.2 Emploi

Malgré les activités économiques qui s'y exercent, la commune doit faire face à présent au chômage de sa population en âge de travailler et à la pauvreté urbaine qui prennent de l'ampleur et dont les conséquences sont perceptibles. De nombreux jeunes diplômés ont du mal à trouver un emploi sur place et s'adonnent à des activités informelles pour subvenir à leurs besoins. L'on estime la population de sans emploi à environ 40% de la population urbain.

Afin de palier à cette situation, la mairie initie des recherches de partenaires susceptibles de financer le développement industriel.

2.1.4.3 Cadre de vie et services urbains

2.1.4.3.1 Réseau viaire et système de transport existant

La ville de Bonoua est située sur un important axe routier (Abidjan-Ghana) ou la voie nationale A100, qui la traverse et constitue la principale artère de l'agglomération. De ce fait, elle joue un rôle de transit qui est un facteur dynamisant pour le secteur des transports. Sur ce principal axe viennent se brancher de façon plus ou moins orthogonale, les voies secondaires qui desservent les différents quartiers. Bonoua compte près de 18 km de voies bitumées (y compris la nationale) et près de 70 km de voies en terre dont

seulement 30 km en bon état. Les voies bitumées sont concentrées dans les quartiers traditionnels que sont Koumassi, Bronoukro et Bégnéri situés au Nord de la voie A100. Les axes entre les communes environnantes et celle de Bonoua sont toutes bitumées.

Le transport est caractérisé par le transport local effectué par les taxis ville desservent la commune et sont de manière général en bon état. Les taxis brousse sont fréquemment utilisés pour le transport entre le chef-lieu de sous-préfecture et les villages rattachés.

On distingue également le transport des marchandises pour évacuer les produits agricoles de l'arrière-pays vers la ville et le transport interurbain. Pour ce dernier type de transport, Bonoua comporte à ce jour une société dont c'est l'activité principale. La Société de Transport de Bonoua (STB) créée en 1989, dispose de bus qui font régulièrement la navette avec Abidjan. Cette structure contribue énormément aux déplacements interurbains des habitants de Bonoua. Depuis quelques années, des mini cars communément dénommés « EXPRESS », viennent palier à la demande de plus en plus croissante. Il existe par ailleurs des véhicules légers qui desservent les villages environnants.

2.1.4.3.2 Services à l'habitat

(1) La provision en électricité et éclairage public

La commune de Bonoua est connectée au réseau électrique national. Deux villages (Tchintchévé et Kodjoboué) de la commune ne sont pas encore connectés au réseau électrique. L'éclairage public est donc disponible dans les quartiers alimentés par le réseau électrique. Cependant cet éclairage n'est pas efficient et certains quartiers de la commune sont soit mal éclairés, soit complètement dans le noir du fait du non fonctionnement des lanternes.

En dehors des villages de Kodjoboué et Tchintchévé, la plus part des habitations sont desservies en électricité. On dénombreait près 2839 abonnés.

(2) Eau potable

La commune de Bonoua est alimentée en eau potable à partir de trois châteaux. Cependant les capacités de distribution semblent insuffisantes pour répondre à la demande croissante en particulier dans les quartiers en hauteur causant ainsi des baisses de pression voire de rupture d'approvisionnement. Toutefois, le réseau d'adduction d'eau potable couvre bien la partie urbanisée de la ville. Seuls les quartiers d'extension ne sont pas encore desservis ainsi que les villages comme Kodjoboué et Tchintchévé.

Les priorités des autorités municipales se focalisent sur le renforcement du réseau dans le village de Samo ainsi que dans certains quartiers d'extension de la ville de Bonoua.

(3) Assainissement et drainage

Il n'existe pas de réseaux collectifs d'assainissement des eaux usées à Bonoua. La plupart des maisons utilise un système d'assainissement est du type individuel ou autonome. Cependant de nombreuses fosses septiques ne répondent pas aux normes en particulier dans les anciens quartiers.

Les eaux de pluie sont drainées par des caniveaux et par ruissellement naturel vers les bas-fonds urbains et péri-urbains. Le réseau de drainage qui comprend environ 25 km de caniveaux secondaires semble suffisant pour drainer la voirie existante, mais ce réseau manque d'entretien régulier. On note aussi que les quartiers d'extension sont entièrement dépourvus de réseau de drainage.

2.1.4.3.3 Equipements collectifs

La commune de Bonoua compte plusieurs équipements socio-collectifs qui couvrent les secteurs de base à savoir :

(1) Les équipements scolaires

Il existe 59 écoles primaires publiques avec 274 classes avec un effectif de total de 11429 élèves soit une moyenne de 42 élèves par classes. De manière générale, les salles de classes sont dans un état de dégradation relativement avancé et les conditions d'apprentissage sont quelques fois difficiles faute de mobilier scolaire.

Au niveau des écoles privées, la commune compte 1275 élèves pour 24 classes primaires. Cette proportion s'est accrue au cours de ces dernières années pour combler le déficit en écoles publiques. La ville compte également 2 écoles maternelles.

Au secondaire, on dénombre au moins 5 établissements dont 3 publics avec un effectif total de 2971 élèves soit une moyenne de 68 élèves par classe. Cependant la ville compte également des établissements secondaires privés.

La ville dispose en outre d'un centre d'apprentissage et de formation professionnelle privé qui forme depuis 1975 dans les domaines de la mécanique générale, la maçonnerie, l'électricité, la plomberie et la menuiserie. Cet établissement permet la prise en compte des élèves ayant une évolution difficile dans l'enseignement général et contribue à une formation pratique.

(2) Les équipements sanitaires

Au nombre des établissements sanitaires, on compte l'hôpital général de Bonoua qui est le plus grand équipement public de la commune en matière de santé et 3 centres de santé ruraux dans certains villages environnants de la ville. Les bâtiments de ces équipements sanitaires sont vétustes et le plateau technique est obsolète et insuffisant. Cet édifice a bénéficié récemment de travaux de réhabilitation dans le cadre du PPU. Au regard des besoins de la population actuelle, il est clair que ces infrastructures ne suffisent pas pour combler le besoin.

Bonoua compte aussi un centre de santé privé confessionnel (Le centre médical Don Orione) bien équipé, qui reçoit des malades en provenance de tout le pays et des pays limitrophes. D'autres établissements privés procurent des soins.

(3) Equipements marchands

En termes d'équipements marchands, la ville dispose d'un grand marché central construit sur 13000m², qui focalise l'essentiel des activités commerciales. Ce marché est constitué d'un grand hangar où sont disposés des étales et quelques boutiques. Les marchandises qui y sont commercialisées concernent essentiellement les produits vivriers, les vêtements et les ustensiles de cuisine. Il existe également quelques marchés de quartiers.

Une gare routière a été également aménagée afin d'accueillir les transporteurs de la ville, mais elle n'est pas vraiment exploitée de manière optimale. Plusieurs véhicules de transport de marchandises stationnent le long des rues et dans les stations-services. A présent au regard de l'importance que prend le secteur des transports, cette gare semble insuffisante pour recevoir les véhicules de transport.

(4) Equipements socio-culturels

La ville dispose de plusieurs équipements socio-culturels contribuant à l'épanouissement des populations. On distingue entre autre un stade municipal, une bibliothèque municipale et d'un foyer des jeunes.

Le parc M'Ploussoué est l'unique espace aménagé multifonctionnel de la ville qui sert de cadre aux manifestations. Il comprend des bâtis et des espaces non couverts composés de :

- un Musée avec quatre salles d'exposition permanentes construites sous la forme de l'habitat traditionnel local. Ce musée présente à travers ses expositions, des aspects de la vie du peuple Abouré à travers ses collections d'instruments traditionnels de travail, de statuettes, d'objets usuels, d'insignes de pouvoir, de chaises familiales, etc. ;
- un théâtre de plein air d'une capacité de 600 places ;
- une salle de conférence ;
- un foyer polyvalent ;
- un bar restaurant
- un centre artisanal pas encore fonctionnel
- un jardin botanique.

2.1.4.3.4 Protection de l'environnement

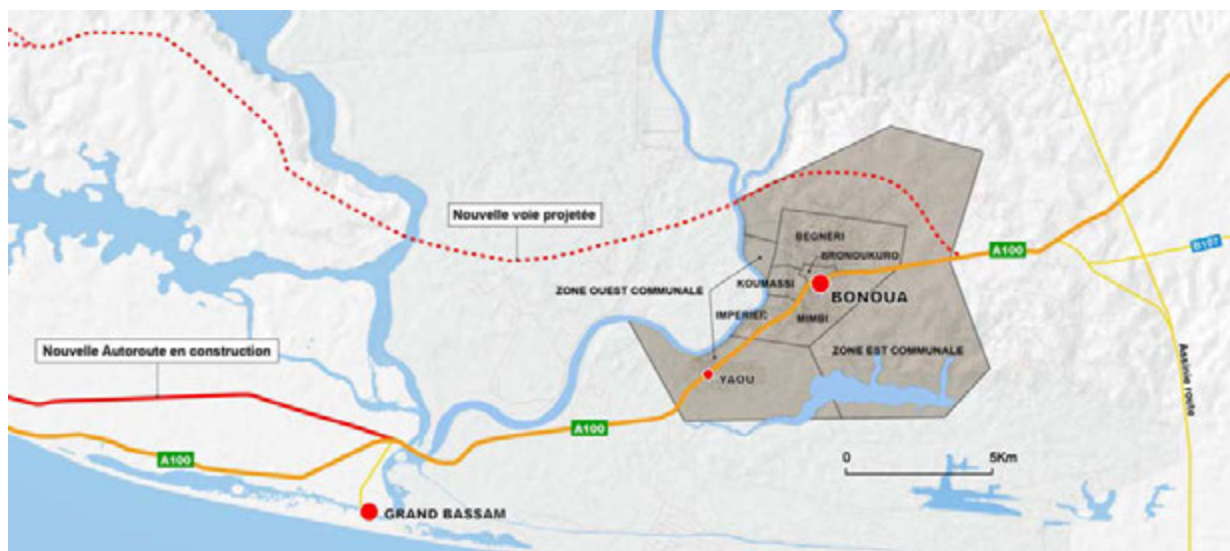
La ville de Bonoua et ses environs étaient caractérisés par un couvert végétal de type forestier. Mais le développement d'une agriculture intensive de rente a causé la perte de cet important couvert forestier. A présent, cet environnement de verdure est menacé par une urbanisation galopante qui traduit par la recrudescence des lotissements urbains.

Cette urbanisation entraîne en outre la production de déchets solides et liquides qui sont néfastes à l'environnement. La gestion des ordures ménagères apparemment efficace, ne résout pas le problème de dépotoirs d'ordures incontrôlés à travers la ville notamment dans les quartiers d'extensions difficiles d'accès. De plus, avec l'évolution de la ville, les questions d'assainissement seront de plus importantes avec des risques de pollution de la nappe phréatique et des cours d'eau.

Par ailleurs du fait des caractéristiques physiques des sols et du relief relativement mouvementé, ceux-ci sont l'objet de fortes érosions ou sujet à des inondations.

2.1.4.4 Projets en cours ou projetés

- Projet d'alimentation en eau potable
- Projet du corridor Abidjan-Lagos (Autoroute A100 sur la Figure 2.5)



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.5 Le Projet du corridor Abidjan-Lagos

2.2 Analyse

2.2.1 Evolution démographique et tendances de la croissance spatiale

2.2.1.1 Evolution démographique

Sur la base des données fournies par l'INS, les Experts de la Mission d'Etude de la JICA ont établi des projections sur les populations pour les horizons 2013, 2015, 2020, 2025 et 2030. (Voir Tableau 2.4).

Ainsi, la population communale passe de 43 728 habitants en 1998 à 55 981 habitants en 2013 puis à 207 581 habitants à l'horizon 2030. Ces projections montrent un taux de croissance annuel moyen d'environ 3,6%, comparable à la moyenne nationale de 3,2%. Cette croissance pourrait s'expliquer non seulement par la forte croissance naturelle liée au taux de fécondité élevé et à la baisse de mortalité, mais surtout par la forte attraction qu'exerce la ville de Bonoua du fait de sa proximité d'Abidjan, de certaines activités économiques et relativement du coût moyen de la vie dans cette localité.

Les densités actuelles et projetées estimées par notre équipe, en fonction de la superficie totale des terres par commune, sont indiquées dans le tableau suivant :

Tableau 2.4 Répartition de la population Distribution par zone

QUARTIERS	Superficie (ha)	Population (persons)					
		1998	2013	2015	2020	2025	2030
Begneri	765,76		15.341	18.339	28.119	42.217	62.376
Bronoukro	46,15		8.476	9.498	12.625	16.778	22.294
Imperier	140,60		3.327	3.977	6.098	9.156	13.527
Koumassi	126,75		10.940	12.260	16.295	21.656	28.775
Mimbi	571,07		7.431	8.482	11.780	16.309	22.518
Bonoua East	1.554,15		2.854	4.139	8.572	15.367	25.569
Bonoua West	4.144,81		7.612	9.389	15.285	23.945	36.522
Total Communal	7.349,29	43.728	55.981	66.084	98.774	145.428	207.581
Density (persons/ha)		6	8	9	13	21	28
TCAM (%)							3,6

Source: INS RGPH 1998, Mission d'Etude de la JICA

2.2.1.2 Tendence de la croissance spatiale

Bien que le relief soit particulièrement mouvementé, la ville connaît un développement spatial remarquable et significatif au cours de ces années. Le développement spatial de la ville est présentement induit par les différents lotissements qui sont réalisés dans certains quartiers. Ces lotissements sont en fait des extensions des quartiers existants afin de répondre à la demande croissante en terrains urbains.

Cependant, nombre de parcelles issues de ces lotissements bien qu'ayant fait l'objet d'acquisition, ne sont pas mis en valeur après plusieurs années d'acquisition. Cette situation pourrait entraîner une expansion incontrôlée de la ville et à terme une menace pour les terres agricoles en périphérie ainsi qu'une spéculation foncière si aucune mesure n'est prise par les autorités. En effet, il n'existe aucune disposition de retrait de terrains acquis non mis en valeur.

Les extensions de la commune se produisent essentiellement à l'Est et au Nord de la tâche urbaine actuelle. A l'Ouest de la ville après le village de Yaou, de nombreux projets de lotissements sont initiés en direction de la ville de Grand-Bassam. La dynamique de développement spatiale se traduit beaucoup plus par la densification et l'extension de l'habitat notamment dans les anciens quartiers.

2.2.2 Analyse de la mise en œuvre du Plan d'Urbanisme Directeur précédent

Le dernier plan d'urbanisme directeur de la ville date de 1981. Depuis, aucun autre plan directeur n'a été élaboré pour la ville au point que le développement de la ville semble se faire de manière spontanée. Pour pallier à cette situation, le Projet de Développement des Communes Côtières (PDCC) réalisé en 1996 sur financement de l'Union Européenne a cependant permis de définir de nouvelles orientations au développement de la ville à travers un document de planification. En effet, ce projet avait entre autre objectif, d'accroître les capacités locales de planification, d'investissement et de gestion dans un contexte de décentralisation.



Figure 2.6 Schéma directeur d'urbanisme de la ville de Bonoua (1981)

Il ressort de l'analyse du degré d'application du PUD de Bonoua faite dans ce document de planification les constats suivants :

- Un faible accroissement de la population au regard des résultats du recensement de 1988 (21 150 habitants) par rapport aux prévisions à moyen terme du PUD (44 500 habitants en 1990) ;
- Une forte expansion urbaine avec 1100 hectares de terres loties en 1997 contre 800 hectares terres urbanisées prévues par le PUD en 1990 ;
- Une évolution spatiale suivant de manière générale les zones d'extensions proposées par le PUD en dehors des lotissements localisés au Sud qui sont au-delà du périmètre du PUD ;
- La zone de 106 hectares destinés aux activités industrielles et artisanales non encore mise en valeur;
- Des équipements collectifs projetés n'ont pas pu être réalisés faute de moyens.

Dans le souci d'améliorer cette situation, les propositions du PDCC ont mis l'accent sur des actions visant d'une part, à organiser le développement spatial à travers la mise en valeur des parcelles non bâties et d'autre part à réaliser les équipements collectifs. Quatre axes majeurs ressortent de ces propositions:

- La mise en place d'une voirie structurante sur la base de la voirie existante en vue d'orienter le développement spatial ;
- La réalisation et la réhabilitation d'équipements collectifs majeurs et de proximité ;

- La réalisation d'un réseau de drainage et d'assainissement ainsi que l'amélioration de la production en eau potable pour meilleure desserte ;
- La densification des lotissements existants et le ralentissement ;
- Le maintien de la zone industrielle ;
- L'utilisation des espaces non constructibles à des fins d'agriculture urbaines ou d'espaces verts

Aujourd'hui, le développement urbain de la ville suit donc ce document bien que celui-ci n'ait pas de base légale particulière. Cependant, bien que des moyens financiers aient mobilisés dans le cadre du PDCC pour la mise en œuvre de ces propositions, elles n'ont été réalisées que partiellement et l'essentiel des actions réalisées sont localisés dans la partie nord de la ville notamment au niveau des VRD.

En effet, la zone d'extension prévue à l'Est de la ville n'a jusqu'à ce jour pas encore été mis en valeur et les lotissements déjà existants sont restés eux aussi très peu mis en valeur voire non bâtis, du fait de la non viabilisation de ces sites et de l'absence de certains réseaux viaires, notamment au Sud (les lotissements Kodjoboué et Bronoukro extension), au Nord (lotissement Begneri extension) et à l'Ouest de la ville (les lotissements Koumassi Extension 2 et 3) en direction de Yaou.

Toutefois, la zone industrielle prévue depuis le PUD de 1981, connaît un début de réalisation avec l'installation de quelques unités industrielles.

2.2.3 Evaluation de la disponibilité foncière

2.2.3.1 Contraintes naturelles et servitudes réglementaires

Les contraintes naturelles au développement spatial de la commune de Bonoua sont de diverses natures. La commune de Bonoua est naturellement limitée par le réseau hydrologique qui la dessert. Ce réseau est constitué de deux lagunes (Ono et Kodjoboué) respectivement au nord et au sud et du fleuve Comoé à l'ouest.

Les caractéristiques du relief relativement mouvementé de la commune, composé de plateaux aux pentes abruptes et des terres inondables le long des rives des cours d'eau, sont autant de contraintes naturelles à considérer en vue d'orienter le développement de la ville. En effet au nord, l'analyse de la topographique générale de la ville permet d'identifier et de localiser ces différentes contraintes topographiques notamment dans les parties Nord et Sud. La topographie est caractérisée par des terres présentant de fortes pentes tandis qu'au Sud, se trouvent des terres basses à faibles pentes mais sujettes à des inondations régulières lors des pluies diluviennes.

Ces zones, inappropriées à la construction et à un développement urbain, contraignent donc le développement spatial de la ville. Et conformément à la réglementation en vigueur, une servitude de 25m doit être observée par rapport aux cours d'eau. Par ailleurs, vu que la zone d'étude est traversée par une ligne électrique de Moyenne Tension (MT), la servitude observée est de huit (08) mètres avec un couloir de réservation de seize (16) minimum.

2.2.3.2 Propriété foncière et disponibilité des terres

Aujourd'hui la tâche urbaine de Bonoua couvre une superficie de 1 650,33 ha soit 22,45 % de la superficie communale. Les terres non encore urbanisées sont essentiellement des terres agricoles susceptibles d'être rapidement urbanisées à terme, si les conditions topographiques le permettent. Il faut

signaler que la dynamique actuelle de développement de la ville va un peu à l'encontre des zones d'extension proposées par le précédent plan d'urbanisme directeur. En plus des extensions Est, Nord et Sud prévues par le PUD, une nouvelle zone d'extension se crée en direction Ouest à partir de Yaou au-delà de la limite communale.

Les zones d'extensions de la ville se font d'Est à l'Ouest sur une superficie d'environ 5 698,96 ha.

2.2.3.3 Productions de parcelles urbaines et niveau de mise en valeur

La production de parcelles urbaines se fait grâce aux opérations de lotissements. La plupart des lotissements sont entrepris par les propriétaires terriens avec l'assistance technique de la Mairie de Bonoua afin que ces lotissements cadrent avec les documents de planifications urbaines et permettent un développement cohérent de la ville.

Cependant, la forte pression foncière et les besoins sans cesse croissant des populations en matière de logements et de revenus socioéconomiques obligent certains propriétaires terriens à initier des lotissements qui pour la plupart ne font pas l'objet d'approbation par le MCLAU, ou souvent à brader leurs terres sous le regard parfois impuissant des autorités administratives. C'est sans doute à partir de ces pratiques que l'on assiste au désordre urbain et aux conflits fonciers.

Mais à travers l'opération de régularisation des lotissements initiée par le MCLAU, la ville de Bonoua pourra connaître un développement harmonieux et permettre aux acquéreurs d'obtenir des titres de propriété définitive.

La mise en valeur des terrains urbains est assujettie à l'obtention du permis de construire. Bien que cette procédure se fasse au niveau local et ne présente aucune difficulté particulière, les dossiers de permis de construire ne sont pas nombreux. L'évolution des dossiers de demande de permis de construire des cinq dernières années attestent clairement de cette situation. Le tableau suivant donne un aperçu du nombre de demande de permis de construire au cours des cinq dernières années.

2.2.4 Résumé de l'Analyse SWOT

Le tableau ci-après résume les points essentiels découlant de l'analyse SWOT à prendre en considération dans l'élaboration du Plan d'urbanisme de Bonoua.

Tableau 2.5 Analyse SWOT

	Forces	Faiblesses
FACTEURS INTERNES	<ul style="list-style-type: none"> • Forte influence de la tradition et de l'organisation sociale ; • Implication des populations dans la gestion du développement communal ; • Population essentiellement jeune ; • Volonté affirmée de développement des autorités locales ; • Fort potentiel touristique grâce au réseau hydrologique et aux traditions locales ; • Une économie locale dynamique axée sur l'agriculture, le transport et le commerce ; • Un secteur des transports dynamique grâce aux déplacements pendulaires et au transport des marchandises. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lente évolution de la population ; • Economie essentiellement basée sur une agriculture particulièrement tournée vers les cultures de rente ; • Faible niveau d'équipements collectifs ; • L'absence d'opportunités d'emploi causant une hausse du chômage des jeunes et les mouvements pendulaires en direction d'Abidjan ; • Absence de document de planification urbaine récent en vigueur ; • Faible mise en valeur des terrains urbains ; • Des contraintes physiques limitant l'expansion urbaine ; • Une offre de logement inadéquate ; • Faible capacité des réseaux urbains.
	Opportunités	Menaces
FACTEURS EXTERNES	<ul style="list-style-type: none"> • La ville est desservie par la voie internationale A100 faisant partie du corridor Abidjan-Lagos ; • Forte demande en terrain urbain et en logement ; • La création d'une zone agro-industrielle ; • La construction de l'autoroute d'Abidjan à Grand-Bassam permet de rapprocher d'avantage la ville de la Mégalopole ; • Le projet du SDUGA donne l'opportunité à la ville de devenir une importante plate-forme agricole et du trafic routier et l'intègre dans la dynamique de développement de Mégalopole ; 	<ul style="list-style-type: none"> • La proximité de ville à Abidjan risque d'en faire une banlieue ; • Un développement fortement dépendant du développement d'Abidjan ; • Une expansion urbaine incontrôlée menaçant le développement agricole ; • Spéculations foncières sur les terrains urbanisés ;

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.2.5 Orientations du développement selon le SDUGA 2030

2.2.5.1 Principes

D'après les orientations du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), la ville de Bonoua qui fait partie de l'Unité Urbaine 9 est appelée à devenir un centre urbain secondaire et une ville satellite qui va se développer de manière autonome par rapport à Abidjan. La ville de Bonoua devra également être un centre logistique important du Grand Abidjan ainsi qu'une plate-forme agro-industrielle de choix.

Dans la logique d'un développement intelligent du Grand Abidjan, le développement de la ville Bonoua permettra également de :

- Eviter une expansion urbaine coûteuse et prédatrice d'espace par la création d'opportunités d'emploi sur place pour les populations résidentes afin d'éviter les déplacements pendulaires en direction de l'agglomération d'Abidjan.
- Promouvoir un aménagement axé autour des infrastructures de transport en commun

- Favorise la santé publique et la qualité de vie des citoyens.
- Préserver et valoriser les ressources naturelles et culturelles

Ainsi les initiatives de ville compacte devront permettre de densifier la zone urbaine actuelle en créant autour des infrastructures de transport des zones à usages mixtes d'habitations, de commerces et de bureaux. La création de véritables centres urbains à usage mixte et la création d'opportunités d'emplois sur place à travers le développement de la zone d'industrie verte devront guider la planification de la commune.

Les principes directeurs de la planification de la ville doivent veiller à maintenir les activités agricoles au cœur de l'économie locale comme un moteur essentiel du développement de la ville. Ce secteur d'activité devra aussi favoriser la mise en place d'opportunités d'emploi grâce l'industrie légère et agroalimentaire à faible impact environnemental.

2.2.5.2 Axes majeurs de transport stratégique

Le système de transport proposé par le SDUGA 2030 permet également de faire de la ville Bonoua « le centre logistique » important de la zone Est du Grand Abidjan. Ce centre logistique permettra d'éviter de faire transiter les véhicules lourds de transport de marchandises dans les zones d'habitations ou à usage mixte afin d'éviter des embouteillages.

Ainsi, le réseau stratégique de voies structurantes proposé par le Plan cadre de développement du Grand Abidjan, contribue à atteindre cet objectif en offrant un axe alternatif par rapport à la voie existante, afin d'orienter le trafic de véhicules lourds en particulier. Le plan propose la création une voie de contournement à partir de Bonoua, passant par Bingerville pour rejoindre la Y4 grâce au Boulevard Mitterrand.

L'autre voie structurante majeure de la ville demeure la voie A100 qui traverse la ville dans sa partie médiane. Cette voie servira essentiellement au trafic interurbain de véhicules légers et autres moyens de transport en commun, en direction de Grand-Bassam et de l'agglomération d'Abidjan.

Ce réseau stratégique qui relie la ville à l'agglomération d'Abidjan contribuera à conforter la création du parc logistique Est du Grand Abidjan.

2.2.5.3 Affectations des sols et centres urbains

L'occupation du sol doit répondre aux exigences de faire de la ville un centre urbain secondaire et une plate-forme agricole par rapport au Grand Abidjan. Les zones d'habitation doivent être de faible et moyenne densité avec des centres urbains à usage mixte, aménagés autour des infrastructures de transport en commun. Ces centres pourront recevoir des habitations, des bureaux, des commerces, etc. Les opportunités doivent être étendues de manière à inclure les services et les commerces dans les centres urbains pour une grande desserte.

La zone agro-industrielle et l'industrie légère permettra la transformation totale ou partielle sur place, des produits agricoles de la région. Elle comprendra également un important parc logistique permettant le fractionnement des marchandises en provenance du Ghana et les produits agricoles des zones rurales de l'Est en direction du Port d'Abidjan. L'objectif de ce parc logistique est de réduire déplacements des poids lourds à travers la ville d'Abidjan. Ce centre logistique doit être situé à l'extérieur de la ville de manière à permettre un accès direct depuis la nouvelle voie de contournement proposée par le schéma directeur.

Des espaces touristiques et de loisirs sont proposés en bordure du fleuve Comoé et de la lagune Kodjoboué en plus du parc botanique M'Ploussoué. En dehors de la zone urbanisée et de ses extensions, devront être conservés et protégés les plantations, les forêts et les espaces naturels en particulier en direction de Grand-Bassam.

2.3 Plan Directeur de la Zone de Planification Urbaine de Bonoua

2.3.1 Objectifs du Plan directeur de la zone de planification urbaine de Bonoua

Pour la réalisation de la vision et du cadre d'occupation du sol définis pour le Grand Abidjan et pour résoudre les questions de planification de la ville de Bonoua, les objectifs suivants ont été définis:

- Améliorer le centre urbain principal existant
- Définir et favoriser les centres urbains des quartiers
- Promouvoir le développement de grappes industrielles régionales
- Favoriser la densification résidentielle dans les zones urbaines existantes qui seront accessibles aux services et efficacement desservies en équipements collectifs et infrastructures
- Promouvoir la création de nouvelles zones d'habitations qui soient spacieuses et verdoyantes tout en étant desservies de manière adéquate par les routes et les services publics
- Protéger l'environnement et les ressources naturelles de même que les terres favorables à l'agriculture dans les zones rurales
- Utiliser l'environnement de verdure et les cours d'eaux pour les besoins des populations
- Promouvoir les activités sportives et de loisirs pour les résidents et les visiteurs
- Organiser la hiérarchie des routes dans la ville de Bonoua et améliorer le réseau routier, y compris la rocade A100
- Promouvoir l'aménagement lié aux infrastructures de transport en commun (TOD) par le renforcement du réseau routier et les transports publics
- Développement des intersections multimodales

2.3.2 Cadre de développement spatial et le schéma de structure

2.3.2.1 Répartition de la population Future

Selon le résultat de la répartition de la population proposé par le cadre socio-économique du Grand Abidjan pour les communes / sous-préfectures, il est prévu pour la commune de Bonoua une population d'environ 89 000 personnes et 21 000 ménages équivalant à 1,6 fois plus que les statistiques actuelles. (Voir le tableau 2.4)

L'établissement urbain actuel est formé de cinq zones (Begneri, Bronoukro, Imperier, Koumassi et Mimbi) de la partie centrale de la commune, et au sud-ouest de Yaou. La zone la plus densément peuplée est Bronoukro (183,7 habitants par hectare), suivie de Koumassi (86,3 habitants à l'hectare), et Imperier (23,7 habitants à l'hectare). La densité de la population moyenne des cinq zones est de 27,6 habitants par hectare en 2013.

L'augmentation de la population mentionnée ci-dessus sera dans un premier temps résorbée par la densification du centre urbain et l'aménagement des zones sous-développées dans les cinq zones mentionnées ci-dessus. Les autres augmentations de la population qui ne peuvent pas être servies par ces zones devront être absorbées par le développement de la nouvelle zone urbaine en périphérie de la commune de Bonoua.

L'objectif de la densité de la population dans la zone urbaine actuelle de la commune est fixé à 70 habitants par hectare, ce qui est le minimum de la densité de la population pour un quartier d'habitations de densité moyenne. De cette façon, il vise à absorber 70 000 habitants soit 78% de l'augmentation de la population dans les cinq zones, et 19.000 personnes équivalant aux 22% restants dans les périphéries, respectivement.

Tableau 2.6 Estimation et Répartition de la future population

		2013	2025	Différence
Commune/sous-préfecture de Bonoua à l'intérieur de la zone de planification	Population (personnes)	102.537	196.752	94.215
	Ménages (Ménages)	22.027	45.014	22.987
	Superficie (ha)	32.701,34	32.701,34	-
	Densité de la population (personnes/ha)	3,1	6,0	-
Hors de la communes/sous-préfectures de Bonoua à l'intérieur de la zone de planification	Population (personnes)	46.556	51.324	4.768
	Ménages (Ménages)	10.001	11.742	1.741
	Superficie (ha)	25.352,04	25.352,04	-
	Densité de la population (personnes/ha)	1,8	2,0	-
Commune de Bonoua	Population (personnes)	55.981	145.428	89.447
	Ménages (Ménages)	12.026	33.272	21.246
	Superficie (ha)	7.349,30	7.349,30	-
	Densité de la population (personnes/ha)	7,6	19,8	-
Les cinq zones centrales de la commune de Bonoua	Population (personnes)	45.515	115.524	70.009
	Ménages (Ménages)	9.778	26.430	16.652
	Superficie (ha)	1.650,34	1.650,34	-
	Densité de la population (personnes/ha)	27,6	70,0	-
Zone d'extension urbaine de la commune de Bonoua	Population (personnes)	10.466	29.904	19.438
	Ménages (Ménages)	2.248	6.842	4.593
	Superficie (ha)	5.698,96	5.698,96	-
	Densité de la population (personnes/ha)	1,8	5,2	-

Source: Mission d'Etude de la JICA

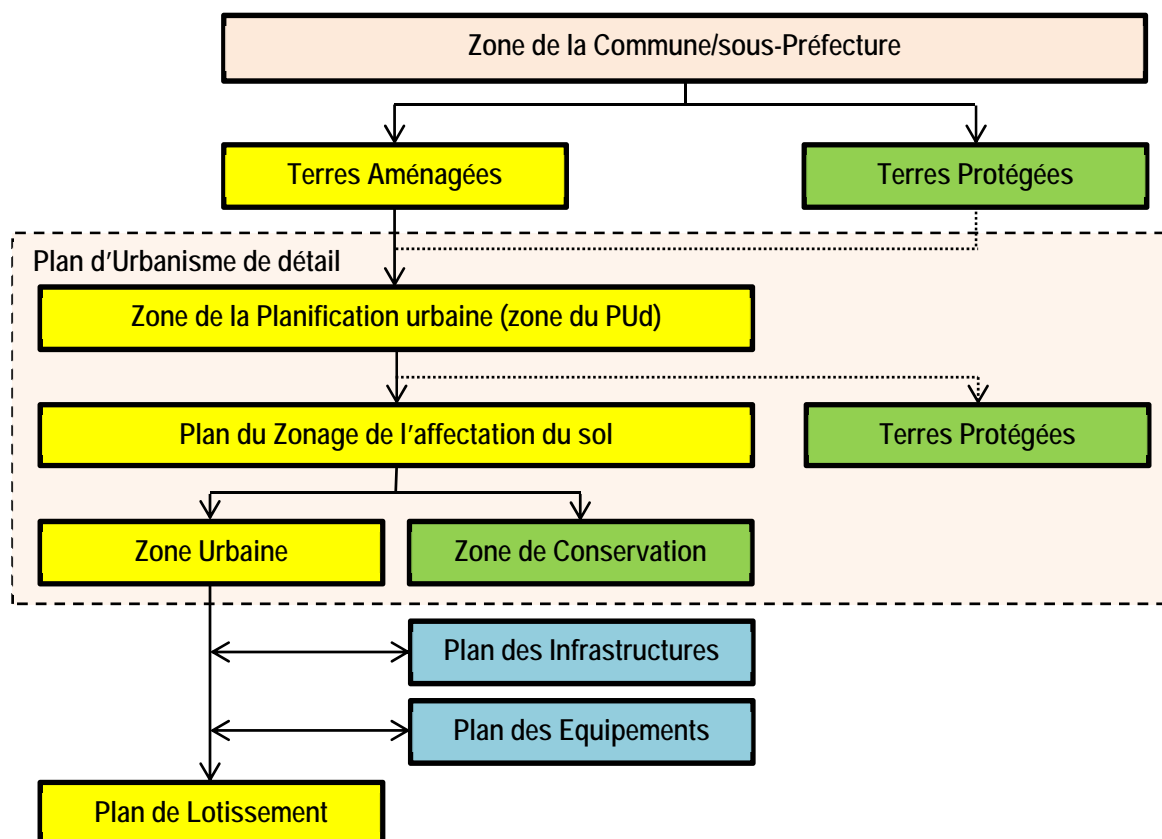
2.3.2.2 Gestion de la croissance urbaine pour les zones suburbaines

Il est nécessaire de gérer la croissance urbaine dans les zones rurales pour les objectifs suivants:

- Protéger l'environnement et les ressources naturelles, et préserver les terres agricoles dans les terres protégées
- Créer des environnements meilleurs et plus attrayants pour les résidents et les entreprises dans les zones industrielles en fournissant des infrastructures et services de base appropriés.
- Créer une zone d'agglomération compacte de la commune / sous-préfecture de Bonoua

Les limites de la future zone urbaine doivent être fixées de manière à favoriser la gestion de la croissance urbaine dans les zones rurales. Ces limites devront être spécifiées dans un plan d'urbanisme de détail (PUd) sur les cartes de base numériques simplifiées à l'échelle 1/10.000^e élaborées dans le cadre ce projet.

En dehors des limites de la zone urbaine, l'environnement naturel rural et agricole doit être conservé pour la vie rurale, y compris la production agricole et la protection des environnements naturels. Par conséquent, l'élaboration et l'approbation des plans de lotissement devraient y être fortement restreintes en plus de l'interdiction des aménagements urbains dans ces espaces. Dans les limites de la zone urbaine, la fourniture d'infrastructures / services urbains doit être mis en œuvre en priorité. (Voir Figure 2.7.)



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.7 Politique de base des terres aménageables

Dans cette étude, la mission d'étude de la JICA a fixé des limites provisoires entre les terres aménagées et les terres protégées de même que celles entre la zone urbaine et la zone de conservation dans la zone de la planification urbaine de Bonoua comme le montre la figure 2.7.

2.3.2.3 Développement du Centre Urbain

La ville de Bonoua ville est définie comme un centre avec les caractéristiques suivantes dans le Schéma directeur d'urbanisme du Grand Abidjan:

- Une ville satellite avec des zones d'expansion urbaine
- Un centre urbain secondaire: centre de TOD, des établissements publics qui desservent 70 000 - 100 000 habitants
- Un centre urbain et logistique majeur
- Un pôle agricole

Afin de parvenir à la réalisation du centre ci-dessus mentionné, les fonctions urbaines suivantes doivent être renforcées. (Voir Figure 2.8)

1) Le Centre Urbain

Le centre urbain existant le long de la route A100 devrait être renforcée et élargie comme une zone centrale commerciale / d'affaires de la commune / sous-préfecture de Bonoua. Les points suivants sont des stratégies pour le développement de centre urbain:

- Améliorer la capacité physique
- Promouvoir l'occupation intensive du sol
- Augmenter la densité des différentes fonctions urbaines
- Améliorer les infrastructures, y compris la fourniture d'une station de transfert
- Créer un paysage et des équipements appropriés pour le centre urbain

2) Les sous centres

Certains centres secondaires devraient être développés pour accélérer la création de banlieues désirée de même que pour fournir des services urbains pour les zones environnantes. Les centres-villes existants de Yao et Samo sont des sous centres qui ont été développés le long de la route A100.

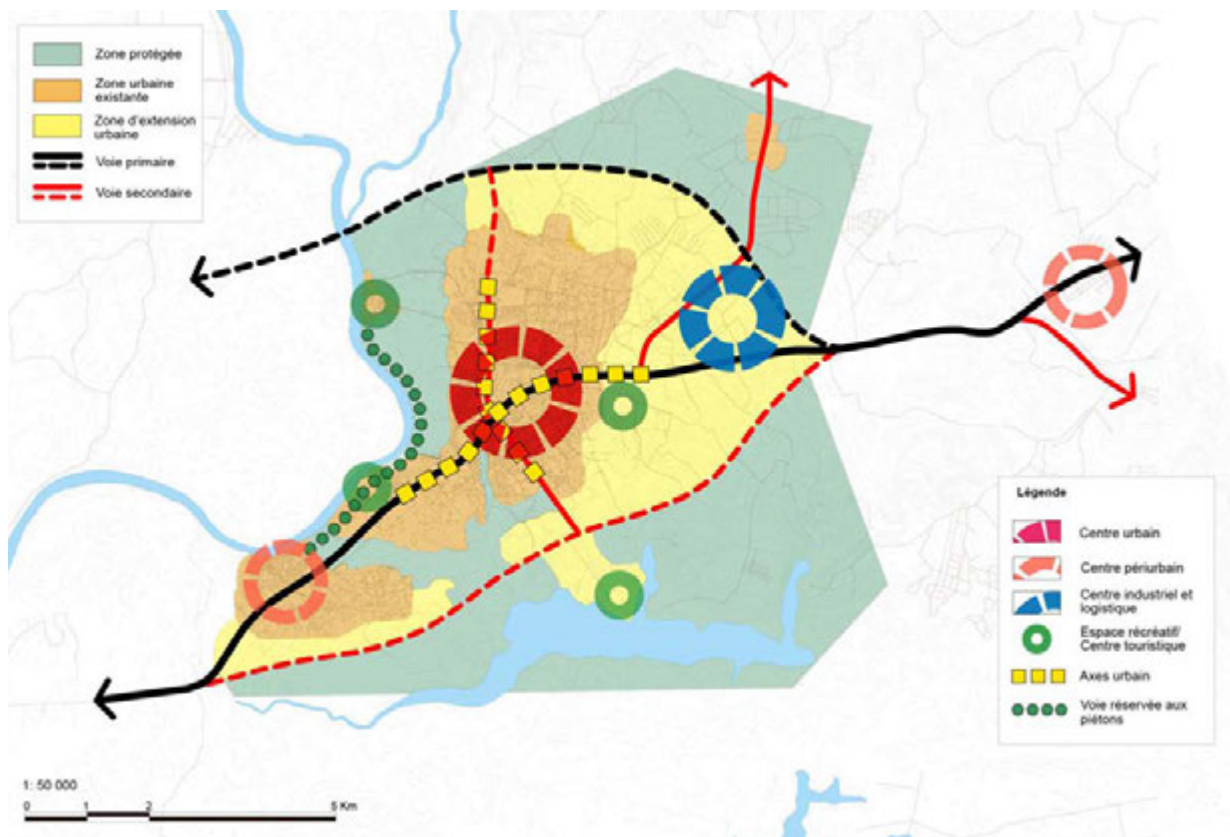
3) Le centre industriel et centre logistique

Les fonctions d'un centre industriel et d'un centre logistique devraient y être facilitées afin de renforcer les fonctions de centre d'emploi, d'échangeur multimodal et de pôle agricole dans l'optique d'une ville satellite autonome. Les installations suivantes sont concrètement envisagées:

- Une zone d'industrie légère et zone industrielle de transformation des aliments
- Importants parcs logistiques et parcs de camions pour faciliter les ruptures de charges des marchandises en provenance du Ghana et des zones rurales de l'Est
- un marché de gros pour les produits des zones rurales de l'Est

4) Centres récréatifs/ touristiques

Il est important d'identifier des zones touristiques potentielles pour les résidents de même que pour les touristes nationaux et internationaux, y compris Abidjan en vue de la conservation de leurs ressources et l'environnement, ainsi que pour garantir un accès adéquat à celles-ci. Les sites potentiels dans ce sens, sont la lagune Kodioboue et le fleuve Comoé incluant le village d'Edio. Un espace ouvert et un centre récréatif pour les résidents devraient être aménagés avec des centres touristiques.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.8 Schéma de l'aménagement spatial de la zone de planification urbaine de Bonoua

2.3.2.4 Le Réseau de Transport

1) Les routes primaires

Vu que la route A100 sera rattachée à l'autoroute comme un tronçon du corridor Abidjan Lagos, la ville de Bonoua sera alors divisée en deux parties et traversée par une voie de grande capacité. Cela risquerait de gêner considérablement la bonne tenue des activités du secteur des transports.

Il est donc proposé que la route A100 bifurque entre Bonoua et Samo vers le Nord-ouest, et ce contournement Nord permettra d'éviter la zone urbaine de Bonoua pour rejoindre la sous-préfecture de Bingerville. Le plan directeur de Bonoua sera donc étudié sur l'hypothèse que le contournement nord sera construit comme une voie répondant aux normes de qualité dans le cadre de ce projet.

La route A100 existante et son contournement nord sont définis comme les artères principales de la ville de Bonoua. (Voir Figure 2.9)

2) Les routes secondaires

Cependant, la voie d'Aboisso située pratiquement à l'Est du port autonome d'Abidjan passant par Grand-Bassam et Port-Bouët fonctionnera comme une importante voie de transport de fret, même si le

contournement nord est développé. Par conséquent, afin d'éviter la division du centre urbain par la voie A100 existant, il est proposé qu'une rocade sud à la voie A100, qui contourne la zone urbaine de Bonoua soit développée. Aussi, la mission d'étude de la JICA propose une route qui reliera la rocade nord et la rocade sud par le centre urbain de Bonoua.

La route existante de Tchintchebe de même que la voie de contournement sud de la route A100 et la route reliant la rocade nord à la rocade sud sont définies comme les artères secondaires de la ville de Bonoua.

3) Les routes tertiaires

Sur la base de l'état de la route existante, les routes tertiaires importantes devront être définies à la fois dans la zone urbaine existante et dans les zones d'extension urbaine. Ces voies pourront être des routes destinées aux transports publics tels que les minibus.

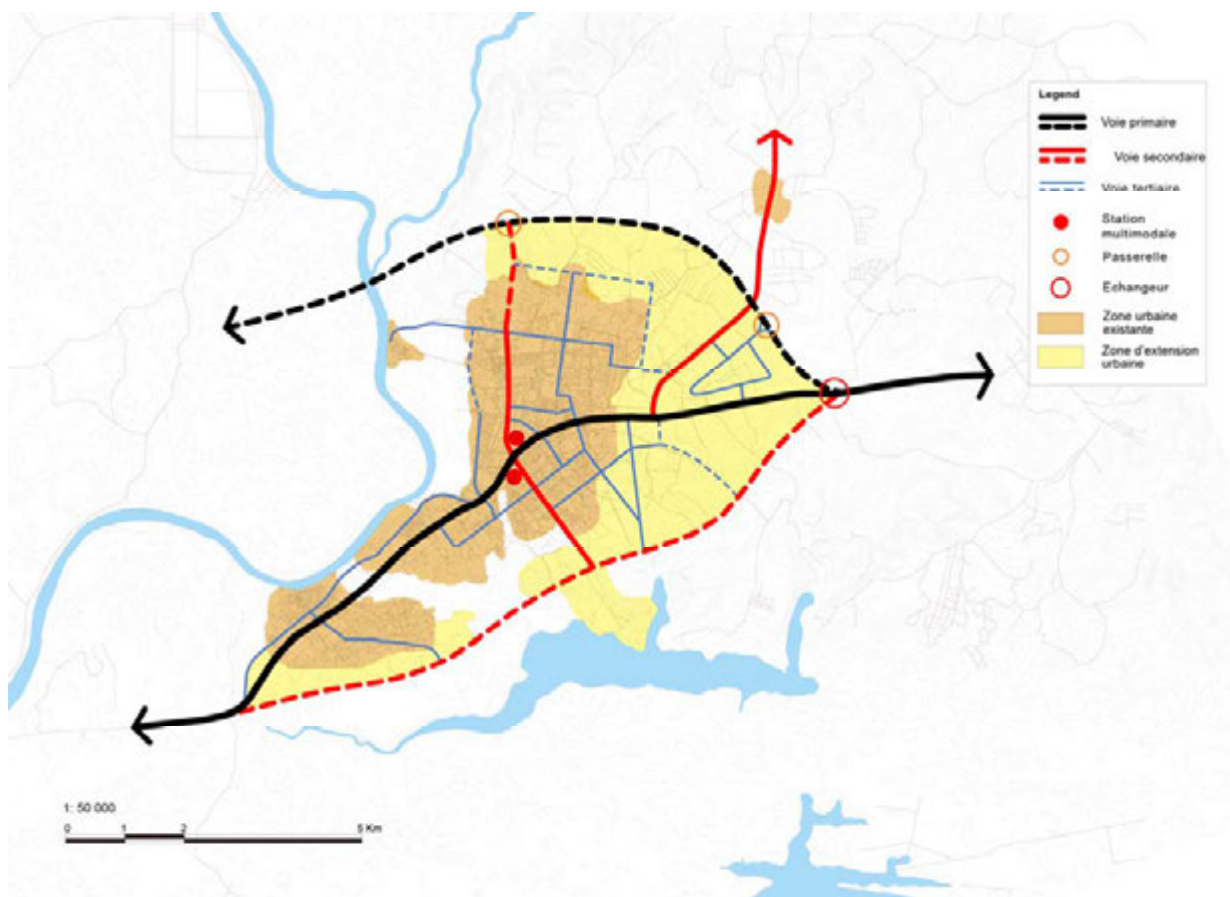
4) Les gares intermodales

Les gares intermodales doivent être développées pour le transport multimodal. Cela intègre le système de transport interurbain par autobus, les bus locaux, les minibus, les taxis et les voitures privées.

5) Le Centre Logistique

La ville de Bonoua présente un potentiel intéressant pour la réalisation d'un centre logistique comme décrit précédemment vu que deux artères principales vont s'y croiser. Le centre logistique comprend les centres de logistique des entreprises privées, des usines de transformation et de distribution, les marchés de gros, et les parcs de camions pour faciliter les ruptures de charges des marchandises en provenance du Ghana et des produits venant des zones rurales de l'Est. L'un des objectifs de la localisation du parc logistique / de camion à Bonoua est d'aider à la réduction des mouvements des poids lourds qui traversent la ville Abidjan.

Le site proposé pour le nouveau centre logistique devrait être situé dans une zone qui a un accès direct à la voie A100 existante et à la rocade nord de ladite voie A100 du côté Est de la zone urbaine de Bonoua.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.9 Plan du réseau du Transport de la zone de planification de Bonoua

2.3.3 Plan de l'affectation du sol

Le plan d'occupation du sol proposé dans ce Schéma directeur montre les zones d'affectation du sol de manière à guider l'aménagement et le réaménagement des terres. Il prévoit à la fois l'usage privé et public des terres dans la zone urbaine mentionnée dans la partie 2.3.2.2. Il définit également les futurs modèles de développement et d'affectation du sol, les zones de conservation des terres et un réseau de transport primaire.

2.3.3.1 Le Zonage général de l'affectation du sol

Toutes les terres, du moins celles situées dans la zone urbaine, devraient être divisées en zones dont l'utilisation et la forme acceptables sont prescrites. La mission d'étude de la JICA propose quatorze classifications générales des zones d'affectation du sol comme indiqué ci-dessous:

- zone résidentielle de faible densité
- zone résidentielle de densité moyenne
- zone résidentielle de haute densité

- zone commerciale et résidentielle mixte
- zone commerciale / de bureaux
- zone d'industrie légère
- zone industrielle
- zone pour les infrastructures de l'éducation
- zone pour les infrastructures de santé
- zone dédiée aux locaux gouvernementaux
- Zone dédiée aux installations religieuses
- Zone pour les infrastructures communautaires/ transport / sécurité / armée
- Zone dédiée aux espaces ouverts/ espaces de récréation / aux sports / au tourisme
- Zone de conservation

Les classifications des zones d'affectation du sol ci-dessus indiquées étant minimales et générales, leur formulation en tant que zonage global applicable à l'ensemble du pays serait souhaitable.

2.3.3.2 Les orientations du zonage de l'affectation du sol

Les orientations des zones d'affectation du sol ci-dessus énoncées sont présentées dans les Tableaux 2.7 et 2.8.

Tableau 2.7 Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (1)

Zones d'affectation du sol		Description
Zone résidentielle	Zone d'habitation à faible densité	<ul style="list-style-type: none"> • Occupation majeure: maisons individuelles • La densité de population: 69 personnes par hectare ou moins • La densité de l'habitat: 17 unités par hectare ou moins • Afin de maintenir un cadre de vie spacieux, les affectations du sol permises sont extrêmement limitées et les exigences en matière de taille de parcelle ou de la hauteur de construction sont mises en place de manière stricte.
	Zone d'habitation à densité moyenne	<ul style="list-style-type: none"> • occupation majeure: maisons individuelles, maisons basses collectives • La densité de population: 70-219 personnes par hectare • La densité de l'habitat: 18-56 unités par hectare • Vu que les affectations du sol permises sont légèrement éloignées de la zone résidentielle de faible densité, les installations indispensables à la vie quotidienne d'une communauté locale peuvent y être construites.
	Zone d'habitations à forte densité	<ul style="list-style-type: none"> • occupation majeure : concessions ou appartements de moyenne à grande hauteur • La densité de population: 220 personnes par hectare et plus • La densité de l'habitat: 57 unités par hectare et plus • Cette zone nécessite des installations de stationnement, des installations de transport en commun et des espaces publics. • Les unités au niveau du rez de chaussée uniquement peuvent être utilisées pour des bureaux de petite taille et des commerces, la prestation de services pour la communauté locale.
Zone commerciale	Zone mixte commercial et habitations	<ul style="list-style-type: none"> • occupation majeure: concessions ou appartements de moyenne à grande hauteur, des magasins, des bureaux commerciaux • L'activité principale de cette zone est le shopping pour les nécessités quotidiennes, effectué par les résidents vivant à proximité. • Certaines utilisations commerciales sont interdites pour protéger l'environnement résidentiel minimum. • Les zones telles que les zones à proximité des gares, des centres-villes dans les petites villes, les zones le long d'une route nationale seront définies comme cette zone d'affectation du sol.
	Zone commercial /de bureaux	<ul style="list-style-type: none"> • occupation majeure: boutiques, centres commerciaux, marchés, bureaux d'affaires, restaurants, banques, hôtels, salles de jeux, locaux commerciaux et de bureaux mixtes • La zone de chalandise s'étend à travers une zone plus large que celle de la zone mixte commerciale et résidentielle. Dépendamment de l'attraction de la ville et du caractère du centre urbain, la largeur et la densité adéquates doivent être assurées. • Cette zone nécessite des installations de stationnement, des installations de transport public et des espaces publics ouverts.
Zone industrielle	Zone pour l'industrie légère	<ul style="list-style-type: none"> • occupation majeure: petites usines, les industries à faible pollution, les installations des industries de services • Les industries dangereuses et les industries qui détériorent l'environnement devraient y être strictement interdites. • Les industries qui ont peu d'impact environnemental peuvent être situées en périphérie des zones résidentielles ou commerciales
	Zone industrielle	<ul style="list-style-type: none"> • occupation majeure: industrie générale, les installations d'entreposage, les parcs de camions • Toute industrie peut y être installée dans cette zone. L'accès et la sortie sont strictement contrôlés et la zone tampon verte devrait être mise en place parallèlement à d'autres zones.
Zone dédiée aux infrastructures d'éducation		<ul style="list-style-type: none"> • Les terrains dans cette zone sont destinés à être utilisés pour l'enseignement ou la formation des personnes pour améliorer leurs connaissances et développer leurs compétences de même que pour la recherche dans des domaines spécialisés • Les établissements scolaires et académiques devant être situés dans cette zone sont principalement les écoles maternelles, primaires et premier cycle du secondaire, Lycées, les écoles de formation professionnelle / technique et les Collèges de même que les Universités et les écoles polytechniques. • Les affectations du sol autorisées et les utilisations interdites varient selon les types d'établissements d'enseignement.

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.8 Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (2)

Zones d'affectation du sol	Description
Zone dédiée aux infrastructures de santé	<ul style="list-style-type: none"> les terrains dans cette zone sont destinés à être utilisés pour fournir des installations pour les services de santé à tous les niveaux de soins de santé allant des cliniques aux hôpitaux. Les utilisations autorisées et les utilisations interdites varient selon les types d'établissements de santé.
Zone dédiée aux locaux gouvernementaux	<ul style="list-style-type: none"> Les bureaux du gouvernement et les activités connexes de l'exécutif, du législatif et du judiciaire et tout autre organisme gouvernemental, opérant au niveau national, régional et communal
Zone dédiée aux installations religieuses	<ul style="list-style-type: none"> Les installations religieuses telles que les lieux de culte, les églises, les mosquées et les installations pour les autres croyances religieuses
Zone pour les infrastructures communautaires/ transport/ sécurité /armée	<ul style="list-style-type: none"> Services publics: les sites de services publics (eau et assainissement, gaz, téléphone), les centrales électriques et les stations, les sites d'élimination des déchets solides, les cimetières, les zones d'activités minières Transport: les aéroports, les ports maritimes, les gares, les stations de bus, les stations de bateaux bus, les centres logistiques, les entrepôts, les parcs de camions Sécurité / armée: service de police, sapeurs pompiers, services d'urgence, les prisons et les services correctionnels, et des installations de l'armée, y compris les casernes
Zone dédiée aux espaces ouverts / espaces de récréation/ aux sports / au tourisme	<ul style="list-style-type: none"> L'espace public ouvert: parcs et jardins, aires de jeux pour les enfants, et des zones tampons ouvertes entre les zones d'activité industrielle et les affectations du sol Loisirs: récréation, loisirs, installations pour les spectacles et culture les résidents de la zone Sports: terrains de sport, terrain de golf, clubs de sport, terrains de camping, etc. Tourisme: sites historiques et culturels, détente, installations de loisirs et de divertissement et des installations d'hébergement pour les touristes et visiteurs
Zone de Conservation	<ul style="list-style-type: none"> les espaces dans la zone de conservation sont destinés à être conservés dans leur état naturel ou modifié à des fins de conservation. elle comprend les terres forestières, les terres dans aux alentours des plans d'eau tels que les mers, les lagunes, les lacs et rivières, le système de drainage principale, y compris les rivières, les ruisseaux et canaux, et les terrains réservés pour la protection contre les inondations, telles que les zones de déversement, les zones de protection des bassins versants, et la zone riveraine, y compris les marais. les aménagements en conformité avec la nature de la zone seront autorisés.

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.3.3.3 Plan d'affectation du sol pour la zone urbaine de Bonoua

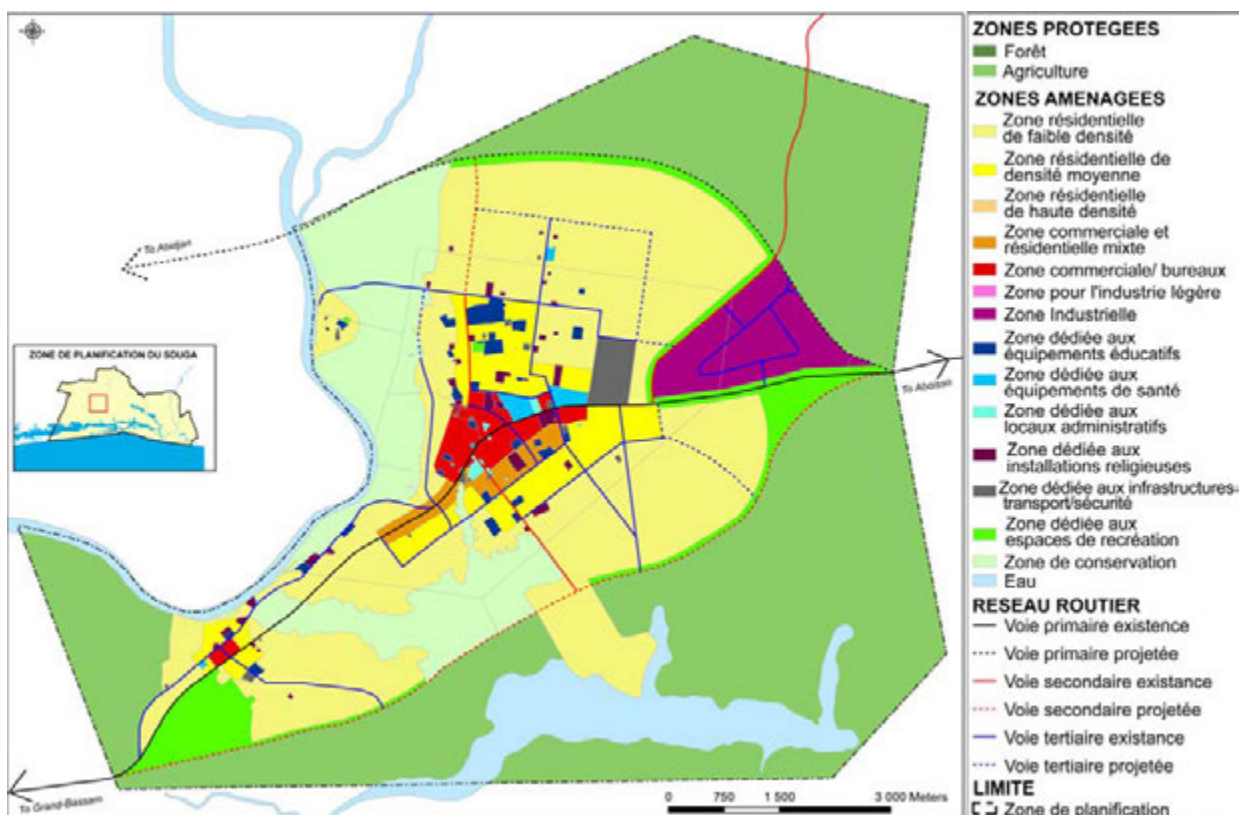
En conformité avec les politiques suivantes, un plan du zonage de l'affectation du sol couvrant les zones urbaines de Bonoua, est élaboré comme le montrent les figure 2.10.

- Les zones existantes des centres urbains seront affectées à la zone commerciale / de bureaux.
- les terrains adjacents à la zone commerciale / de bureaux et le long de la route A100 seront affectés à la zone mixte commerciale et résidentielle. Le centre-ville actuel de Yaou et un nouveau sous-centre dans la zone d'extension nord seront également affectés à la zone mixte commerciale et résidentielle.
- Le reste de la zone urbanisée existante sera affecté à la zone résidentielle de moyenne densité.
- Les périphéries de la zone urbaine existante et les zones d'extension urbaine seront affectées à la zone résidentielle de faible densité.
- Les terres institutionnelles existantes, y compris l'éducation, la santé, les bureaux du gouvernement, et les installations religieuses devront être maintenues en principe sans aucune

modification. Le même cas s'applique aux espaces devant être utilisés pour les services publics / transports / armée / sécurité

- Les terrains près de l'intersection de la route A100 existante avec son contournement nord seront affectés à la zone industrielle et une zone tampon verte sera mise en place entre les zones utilisées pour les installations industrielle et les autres. Les terres le long de la route A100 seront affectées à la zone d'industrie légère.

Les zones de chaque zone d'affectation du sol sont évaluées comme indiqué dans le tableau 2.9.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.10 Plan d'affectation du sol pour la zone urbaine de Bonoua

Tableau 2.9 Espaces par zone d'affectation du sol

Zone d'affectation du sol		Superficie (ha)		
Terres aménagées	Zones d'habitations	Zone d'habitation à faible densité	2,174	26.5%
		Zone d'habitation à moyenne densité	337	4.1%
		Zone d'habitation à forte densité	0	0.0%
	Zones commerciales	Zone commerciale et résidentielle mixte	72	0.9%
		Zone commerciale / de bureaux	108	1.3%
	Zones industrielles	Zone d'industrie légère	0	0.0%
		Zone industrielle	253	3.1%
	Zone dédiée aux installations d'éducation		57	0.7%
	Zone dédiée aux installations de santé		27	0.3%
	Zone dédiée aux locaux gouvernementaux		9	0.1%
	Zone dédiée aux installations religieuses		41	0.5%
	Zone dédiée aux services publics / Transport / Sécurité / Armée		59	0.7%
	Zone dédiée aux espaces ouverts publics / Récréation / Sport / Tourisme		336	4.1%
	Zone de conservation		836	10.2%
Sous-total		4,307	52.5%	
Terres protégées	Forêt/ Agriculture	3,397	41.4%	
	Eau	504	6.1%	
	Sous-total	3,901	47.5%	
Total		8,208	100.0%	

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.10 Espaces par zone d'affectation du sol

Zone d'affectation du sol		Superficie (ha)							
		Begneri	Bronoukro	Imperier	Koumassi	Mimbi	Bonoua Ouest	Bonoua Est	A l'extérieur de la commune
Terres aménagées	Zone d'habitation à faible densité	372	0	62	30	200	403	1,107	0
	Zone d'habitation à moyenne densité	131	0	0	0	169	37	0	0
	Zone mixte commerciale et d'habitation	0	0	14	0	58	0	0	0
	Zone commerciale / de bureaux	0	26	0	33	40	9	0	0
	Zone industrielle	78	0	0	0	0	0	172	3
	Zone Institutionnelle (Education/Santé/bureaux du gouvernement/installations religieuses)	59	19	6	4	31	11	3	0
	Zone dédiée aux services publics / Transport / Sécurité / Armée	50	2	0	1	3	3	0	0
	Zone dédiée aux espaces ouverts publics / Récréation / Sport / Tourisme	26	0	0	0	6	134	157	13
	Zone de conservation	50	0	59	59	63	291	314	0
	Sous-total	766	46	140	127	571	887	1,754	16
Terres protégées	Forêt/ Agriculture	0	0	0	0	0	667	2,391	339
	Eau	0	0	14	2	0	144	344	0
	Sous-total	0	0	14	2	0	810	2,735	339
Total		766	46	154	129	571	1,698	4,489	355

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.11 Densité de la population des zones résidentielles de la commune de Bonoua

			Superficie (ha)	Population à l'horizon 2025 (personnes)
Les 5 zones centrales de la commune de Bonoua	Begneri	Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	372	13,057
		Zone d'habitation à densité moyenne (120 pers/ha)	131	15,737
	Bronoukro	Zone commerciale / de bureaux (120 pers/ha)	26	3,072
	Imperier	Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	62	2,173
		Zone mixte commerciale et habitations (220 pers/ha)	14	3,015
	Koumassi	Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	30	1,044
		Zone commerciale / de bureaux (120 pers/ha)	33	3,952
	Mimbi	Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	200	7,024
		Zone d'habitation à densité moyenne (120 pers/ha)	169	20,258
		Zone mixte commerciale et d'habitation (220 pers/ha)	58	12,721
		Zone commerciale / de bureaux (120 pers/ha)	40	4,859
	Zone d'extension urbaine de la commune de Bonoua	Bonoua Ouest	Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	403
Zone d'habitation à densité moyenne (120 pers/ha)			37	4,401
Zone commerciale / de bureaux (120 pers/ha)			9	1,025
Bonoua Est		Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	1107	38,914
Total		Zone d'habitation à faible densité (35 pers/ha)	2,174	76,388
		Zone d'habitation à densité moyenne (120 pers/ha)	337	40,396
		Zone mixte commerciale et d'habitation (220 pers/ha)	72	15,736
		Zone commerciale / de bureaux (120 pers/ha)	108	12,909
		Total	2,689	145,428

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.3.4 Programme d'Action

Afin de mettre en œuvre le plan directeur de la zone d'extension de Bonoua, les actions nécessaires sont ci-dessous prescrites et programmées comme indiqué dans les tableaux 2.11 et 2.12. Les actions intégrant les quatre dimensions ci-dessous énumérées sont proposées conformément au cadre de mise en œuvre des scénarios d'aménagement spatial du SDUGA 2030;

- Elaboration du PUd,
- Développement de divers centres,
- Aménagement des zones d'habitations,
- Mise à disposition d'infrastructures telles que les infrastructures de transport, les installations communautaires et les services publics.

Tableau 2.12 Programme d'Action – Mise en oeuvre du plan d'affectation du sol

Actions	Actuelles & à court terme (2014-2020)	À Moyen terme (2020-2025)	À Long terme (2025-)
Programme de mise en œuvre du SDUGA 2030		<ul style="list-style-type: none"> Extension des zones urbaines zone industrielle à Bonoua nouvelle voie de contournement de Bingerville à Bonoua 	<ul style="list-style-type: none"> la provision transport de masse: le BRT de Bingerville – Bonoua
Elaboration du PUD	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Elaboration du PUD en référence au Schéma directeur Coordination avec les organismes concernés Obtention de l'accord du MCLAU 	<ul style="list-style-type: none"> Suivi et évaluation du PUD 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse et révision du PUD
Réaménagement du Centre Urbain Aménagement/réaménagement des Sous-centres	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans élaboration du plan d'aménagement conception des projets pilotes Coordination avec les organismes concernés Encourager la participation des promoteurs immobiliers privés 	<ul style="list-style-type: none"> mise en œuvre du plan d'aménagement et des projets pilotes 	
Développement de Centre industriel et Centre logistique	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans élaboration du plan d'aménagement intégrant les infrastructures Coordination avec les organismes concernés 	<ul style="list-style-type: none"> Préparation des sites et infrastructures nécessaires Mise en œuvre des activités de promotion de l'investissement 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre des activités de promotion de l'investissement
Développement de Centres de loisirs/ tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans conception des projets pilotes Coordination avec les organismes concernés Encourager la participation des promoteurs touristiques privés 	<ul style="list-style-type: none"> mise en œuvre des projets pilotes utilisations des ressources existantes 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un parc communal
Aménagement des terres résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans élaboration du plan d'aménagement intégrant les infrastructures Coordination avec les organismes concernés Révision des plans de lotissement existants 	<ul style="list-style-type: none"> Encourager la participation des promoteurs immobiliers privés Elaboration des plans de lotissement des zones d'extension urbaine Fournir les infrastructures nécessaires (installations communautaires et services publics) 	<ul style="list-style-type: none"> Fournir les infrastructures nécessaires (installations communautaires et services publics)

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.11 Programme d'Action – Mise à disposition d'Infrastructures

Actions	Actuelles & à court terme (2014-2020)	À Moyen terme (2020-2025)	À Long terme (2025-)
Programme de mise en œuvre du SDUGA 2030		<ul style="list-style-type: none"> Extension des zones urbaines zone industrielle à Bonoua nouvelle voie de contournement de Bingerville à Bonoua 	<ul style="list-style-type: none"> la provision transport de masse: le BRT de Bingerville – Bonoua
Programme de mise en œuvre des infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> renouvellement des gares intermodales existantes (côté Sud) Amélioration/Elargissement des routes existantes (routes tertiaires existantes) 	<ul style="list-style-type: none"> réalisation de la voie de contournement Nord réalisation de la voie de contournement Sud Amélioration/Elargissement des routes existantes (A100, la route de Tchintchebe, et les routes tertiaires existantes) Création de nouvelles voies tertiaires extension des gares intermodales (côté nord) Introduction d'un réseau de minibus 	<ul style="list-style-type: none"> réalisation de la voie de contournement Nord réalisation de la voie de contournement Sud Introduction du système BRT Création de gares de BRT
Actions globales pour les infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans Elaboration du plan du réseau routier Coordination avec les organismes concernés Définition des Emprise de voies 	<ul style="list-style-type: none"> Réservation des terres pour les emprises de voies Elaboration d'un plan de réseau routier pour les minibus 	
Actions globales pour les installations communautaires	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans Interface avec les plans directeurs de divers secteurs Coordination avec les organismes concernés Réservation des terres pour les installations communautaires requises 	<ul style="list-style-type: none"> Réservation des terres pour les installations communautaires requises 	
Actions globales pour les services publics	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement du groupe de travail Echanges sur les stratégies/plans Interface avec les plans directeurs de divers secteurs Coordination avec les organismes concernés Réservation des terres pour les installations communautaires requises 	<ul style="list-style-type: none"> Réservation des terres pour les installations communautaires requises 	

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.0 Zone d'Extension d'Attinguïé

3.1 État Actuel de la Zone d'Étude

3.1.1 Situation et limite de la zone d'étude

Située au Sud-Est de la Côte d'Ivoire, à l'extrême Nord-Ouest du grand Abidjan, la zone d'étude se trouve à environ à 24km d'Abidjan sur l'autoroute du Nord. Bien que la zone d'étude porte le nom du village d'Attinguïé, elle englobe en réalité les trois agglomérations villageoises environnantes que sont Attinguïé, Akoupé-Zeudji et Allokoï. Elle est limitée au Sud et à l'Ouest par la forêt classée d'Anguélédou et l'autoroute du Nord, au Nord par la forêt classée de M'Brago.

Cette zone d'étude à cheval entre la sous-préfecture d'Anyama et celle de Songon, couvre une superficie de 14.800ha soit environ 4% de la superficie du grand Abidjan.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.1 Plan de Situation et desserte

3.1.2 Cadre physique

3.1.2.1 Relief et caractéristique des sols

Le site a un relief relativement mouvementé, caractérisé par une alternance de plateaux et de dépressions marquées par de grands talwegs. Les plateaux ont des altitudes moyennes qui oscillent autour de 35m. Les pentes sont douces dans l'ensemble allant de 5-10%.

Les sols de la zone d'étude ne présentent pas de contraintes majeures et sont compatibles au développement urbain. Cependant les zones à proximité des talwegs pourraient être sujettes à des érosions.

3.1.2.2 Végétation, climat et hydrologie

La zone d'Attinguié dispose d'un important réseau hydrographique, les rivières Anin à l'Est, Gobouet au Sud, Alô bien et Cotohou sô à l'Ouest ou encore Gnintchi et Niekya au Nord viennent alimenter l'Agneby

La région est sous l'influence d'un climat de type équatorial marqué par quatre saisons :

- une grande saison sèche de Décembre à Avril
- une grande saison de pluie de Mai à Juillet, avec un maximum en Mai et Juin,
- une petite saison sèche d'Août à Septembre
- une petite saison de pluie d'Octobre à Novembre.

Les mois de mai, juin, juillet sont les plus pluvieux avec en moyenne respectivement, 316mm, 553mm et 198mm. Cependant avec les changements climatiques constatés à l'échelle mondiale, des perturbations sont également enregistrées au niveau du climat local.

La végétation autrefois caractérisée par un couvert forestier relativement dense, est à présent dominée par de grandes plantations d'hévéa et de palmiers à huile disséminés parmi des réserves forestières. La zone contient deux réserves forestières que sont la forêt classée de l'Anguélédou et la forêt classée de M'Brago.

3.1.3 Evolution démographiques

3.1.3.1 Population actuelle et densité

Selon le recensement général de la population et de l'habitat de 2014, les données démographiques obtenues couvrent toute la sous-préfecture d'Anyama et de Brofodoume dont la population est de 164 804 personnes réparties sur une superficie de 68,433.08 ha avec une densité moyenne de 2,4 personnes / ha . (Voir le tableau 3.1.)

Tableau 3.1 Population et Densité de la Sous-Préfecture d'Anyama et Brofodoumé

Années	2014	2020	2025	2030
Population (Hbts)	164.804	189.881	213.016	238.288
Densité (hbt/ha)	2,4	2,8	3,1	3,5
Tama (%)	2,3%			

Source: INS RGPH 1998, Mission d'Etude de la JICA

Sur la base de ces données de références fournies par l'INS, notre équipe a estimé la population en 2013 à 44000 habitants, selon la répartition suivante :

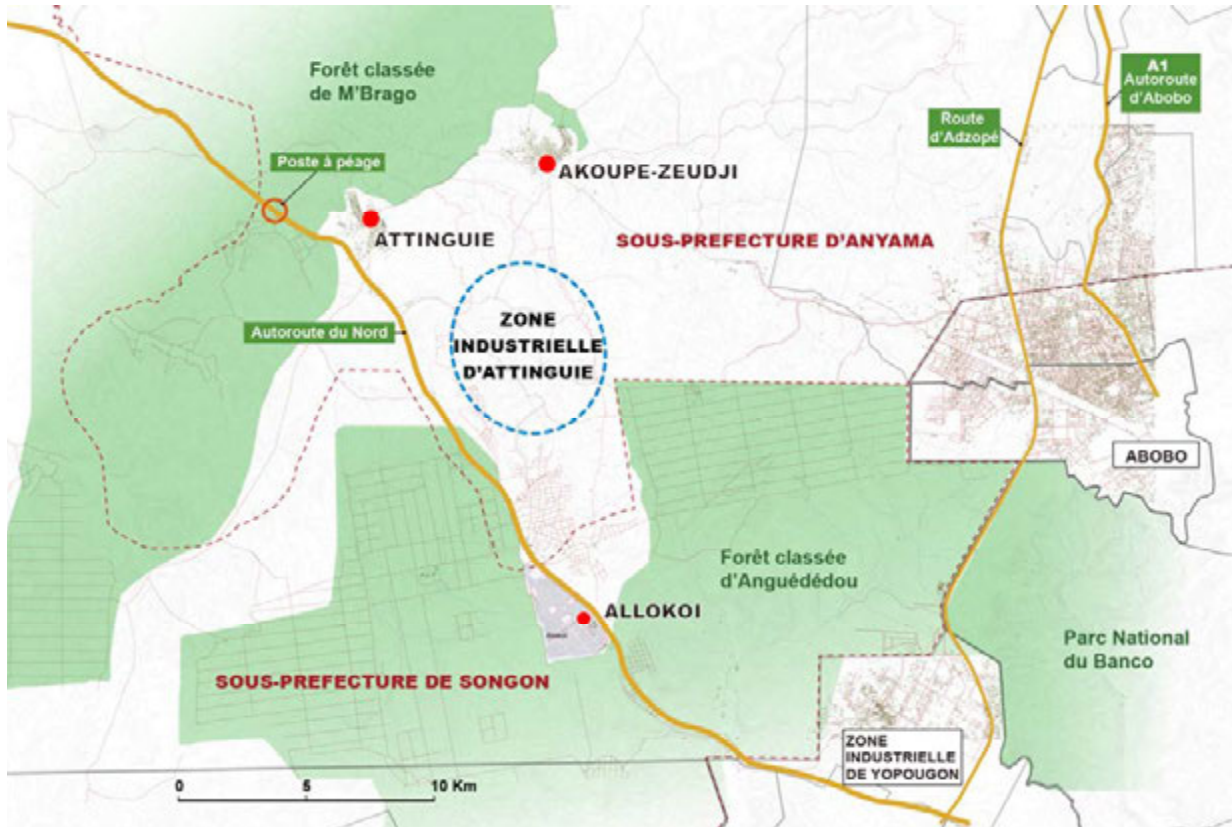
- Attinguié (17000 personnes);
- Akoupé-Zeudji (22000 personnes);
- Allokoi (5000 personnes).

Quant à Attinguié et Akoupé-Zeudji, avec une moyenne de taux de croissance de 4,8%, il s'est produit une forte augmentation de la population au cours des 16 dernières années. Il apparaît également que les localités d'Akoupé-Zeudji ont un taux de croissance beaucoup plus élevé que celui d'Attinguié. (Voir le tableau 3.2.)

Tableau 3.2 Population et Densité des villages situés dans la zone d'Etude

Villages	1998	2014	Taux de croissance annuel
Attinguié	9,152	17,000	3.9%
Akoupé-Zeudji	9,256	22,000	5.6%
Allokoi	5,025	5,000	0.0%
Total	23,433	44,000	4.0%

Source: Recensement INS 1998 , Sous-préfecture d'Anyama



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.2 Les Quartiers d'Attinguie

3.1.4 Contexte urbain

La zone d'étude est une zone rurale composée de trois grandes agglomérations villageoises. Ces villages connaissent un développement relativement rapide du fait de leur localisation à proximité de l'agglomération d'Abidjan et grâce aux revenus de l'agriculture.

Avec le projet de création d'une zone industrielle et d'un parc logistique, un regain d'intérêt pour la zone se crée et de nombreux lotissements sont initiés. Toutefois, notons que la pression foncière exercée au niveau d'Abidjan avait déjà commencé à se faire ressentir au niveau du village d'Allokoi situé à quelques 3 km du poste de contrôle de Gesco.

Cependant, bien que le village d'Allokoi soit plus proche d'Abidjan, il paraît moins développé et présente un fort caractère rural. Tandis que les villages d'Attinguie et Akoupe-zeudji paraissent plus modernes et dynamiques.

3.1.4.1 Description de la qualité du paysage urbain

3.1.4.1.1 Structure urbaine

La structure urbaine de la zone d'étude est dominée par l'autoroute du nord qui traverse la zone de manière longitudinale et deux échangeurs qui permettent d'avoir accès aux trois noyaux villageois. La distance moyenne entre ces trois villages est d'environ 4km.

Le village actuel d'Allokoï, s'organise le long de deux axes perpendiculaires qui structurent le lotissement existant avec quelques équipements collectifs. A Attinguié, la structure urbaine s'organise le long de la voie principale où les installations majeures se retrouvent. Une voie perpendiculaire permet d'aller vers le village d'Akoupé-Zeudji. A Akoupé-Zeudji, la structure urbaine est aussi organisée le long de l'axe majeur où l'on retrouve tous les équipements majeurs.

3.1.4.1.2 Typologie de l'habitat

L'habitat dans la zone d'étude est caractérisé par des constructions modernes de faible densité. On y rencontre des habitations allant de un à trois niveau pour certaines bâtisses. C'est essentiellement un habitat individuel caractérisé par une faible densité d'occupation du sol. Cependant, il n'est pas rare de voir des bâtiments à 2 ou 3 niveaux dans les localités d'Attinguié ou d'Akoupé-Zeudji.

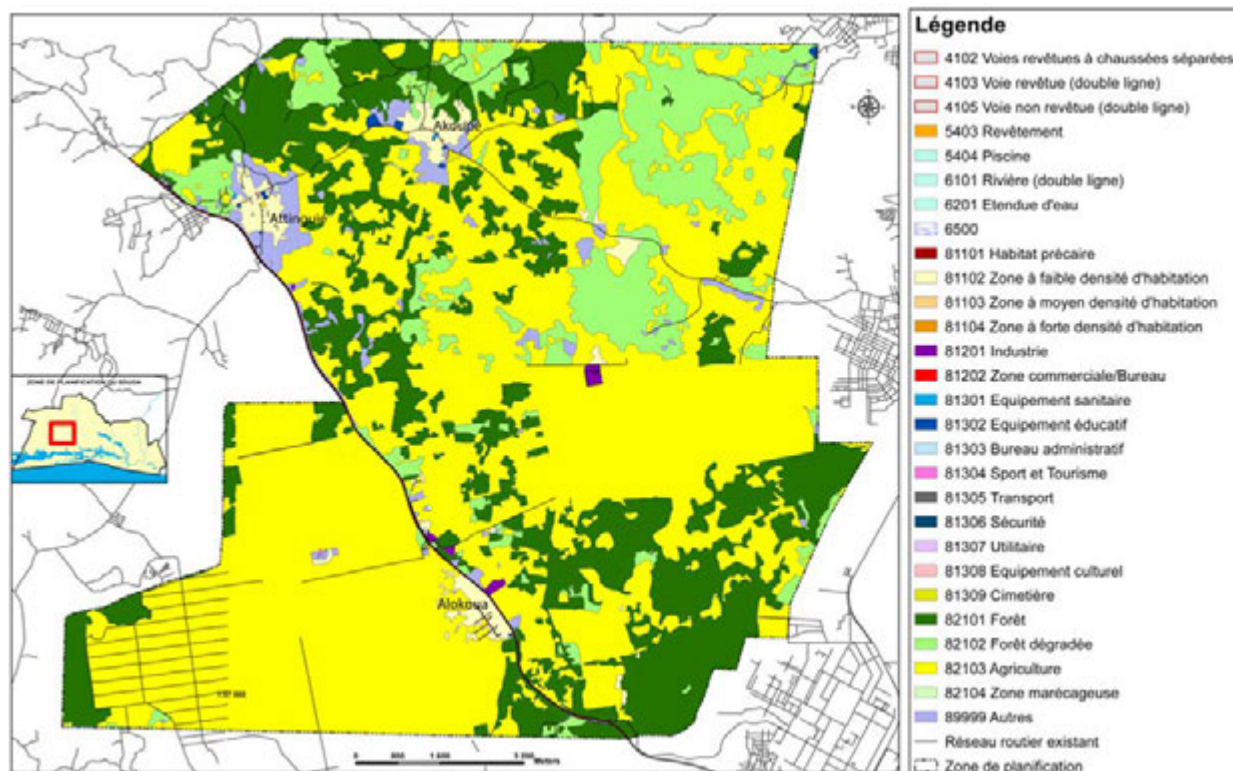
3.1.4.1.3 Affectation du sol

L'occupation du sol est essentiellement caractérisée par une grande proportion de plantations et de forêts notamment tout autour des noyaux villageois. On retrouve également des zones d'habitation de faible densité à l'intérieur desquels il y'a certains équipements scolaires et sanitaires ainsi que des installations agricoles.

Tableau 3.3 Affectation du sol d'Attinguié

Categories	Superficie (ha)	Categories	Superficie (ha)
Zone d'habitation à faible densité	282	Infrastructures	0
Zone d'habitation à densité moyenne	0	Culturelle	2
Zone Industrielle	25	Cimetières	5
Zone commercial /de bureaux	0	Forêts	3.608
Zone dédiée aux infrastructures de santé	2	Brousse	1.706
Zone dédiée aux infrastructures d'éducation	16	Agriculture	8.786
Zone des services administratifs	0	Autres	338
Zone pour le Sport et le Tourisme	1	Routes bitumées (Double voies)	39
Zone dédiée au Transport	0	Inconnue	24
Zone pour les infrastructures de Sécurité	0	TOTAL	14.834

Source: Mission d'Etude de la JICA, Enquête de l'occupation du sol, Août 2013



Source: Mission d'Etude de la JICA, Enquête de l'occupation du sol, Août 2013

Figure 3.3 Plan de l'affectation du sol actuel d'Attinguié

3.1.4.2 Contexte économique local

3.1.4.2.1 Activités économiques

Dans les trois villages de la zone d'étude, l'activité principale est l'agriculture dominée par la culture de produits de rente tels que l'hévéa, le palmier à huile et le cacao. On y produit également des cultures vivrières et maraichères telles que le manioc, l'igname ou la banane plantain, essentiellement pour la consommation locale et pour ravitailler les marchés d'Abidjan.

Il y a quelque années de cela, le secteur secondaire était quasi inexistant dans la zone et caractérisé par la présence de centres de pesage d'hévéa. Lors des enquêtes de terrains, l'équipe a relevé la présence de quelques usines et un centre de pesage de véhicules lourds.

Le secteur tertiaire est dominé par de nombreuses activités informelles exercées par les femmes et les jeunes. Ces activités vont du simple commerce de détails aux services de divers ordres. Attinguié tout comme Akoupé-Zeudji, dispose d'un marché où les activités commerciales sont pratiquées. Ces marchés sont très actifs et rassemblent de nombreux commerçants.

3.1.4.2.2 Emploi

Avec la proximité de l'agglomération d'Abidjan, les opportunités d'emplois sur place pour les jeunes sont quasi inexistantes. Les jeunes diplômés en manque d'emploi, s'adonnent à des activités informelles commerciales ou de service.

De nombreux travailleurs locaux font régulièrement la navette entre la zone d'étude et Abidjan pour se rendre à leur lieu de travail.

3.1.4.3 Cadre de vie et services urbains

3.1.4.3.1 Réseau viaire et système de transport existant

Le réseau viaire de la zone d'étude est constitué par l'autoroute du Nord qui la traverse avec des voies de desserte qui donnent accès aux différents villages. Ces voies d'accès sont partiellement bitumées et relativement en bon état. Les voies internes des différentes localités sont en terre et relativement praticables dans les zones relativement plates. Néanmoins, plusieurs voies projetées sur les plans de lotissements de ces villages ne sont pas encore ouverts du fait de la faible mise en valeur des terrains.

Il n'existe aucun système de transport local à l'intérieur des villages. Cependant, des minibus assurent la liaison entre ces villages et Abidjan à partir d'Attinguié. Il existe également des véhicules de transport des produits agricoles qui les acheminent à Abidjan.

3.1.4.3.2 Services à l'habitat

(1) La distribution en électricité et éclairage public

Les villages qui composent la zone d'étude disposent tous d'un réseau électrique. La majeure partie des ménages sont connectés au réseau d'électricité et la capacité de fourniture est suffisante pour combler la demande. L'éclairage public existe et est réalisé à l'aide de lampadaires. Les installations sont bien fonctionnelles, cependant des baisses de tensions se produisent régulièrement à Attinguié.

(2) Eau potable

Les villages ne bénéficient pas tous d'un réseau d'adduction en eau potable bien que des champs captant de la société de distribution se trouvent à proximité. Le village d'Allokoï en particulier, a beaucoup souffert de cette situation qui obligeait les ménages à se procurer l'eau dans des puits. A présent, le village est alimenté en eau potable à l'aide de bornes fontaines raccordées à une unité industrielle installée dans le village. Et bientôt, la mise en route du château d'eau du poste de pesage des poids lourds, permettra également de ravitailler le village.

(3) Assainissement et drainage

Il n'existe pas de réseaux collectifs d'assainissement des eaux usées dans les trois villages de la zone d'étude. La plupart des maisons utilise un système d'assainissement est du type individuel ou autonome. De même, il n'existe pas de réseau de drainage des eaux pluviales. Celles-ci sont naturellement drainées par ruissellement vers les talwegs qui alimentent le réseau hydrologique de la zone.

3.1.4.3.3 Equipements collectifs

Le niveau d'équipement de la zone d'étude est faible à cause de son caractère rural. Le tableau ci-après donne les équipements socio-collectifs disponibles dans chaque village.

Tableau 3.4 Equipements socio-communautaires

	Allokoï	Attinguié	Akoupé-Zeudji
Maternelle	0	1	2
Primaire	2	5	5
Secondaire	0	1	2
Professionnelle	0	0	1
Centre de Santé	0	1	1
Maternité	0	1	1
Centre social	0	0	1
Marché	0	1	1
Gare routière	0	0	0
Terrain de sport	0	0	0
Foyer des jeunes	0	0	0

Source: S/P Anyama

Au niveau des équipements scolaires, on note l'absence d'écoles maternelles particulièrement à Allokoï et un déficit en salle de classes primaires publiques à Attinguié et Akoupé-zeudji. En effet, bien que les effectifs moyens par classes soient autour de 50 élèves à Attinguié et à Akoupé-Zeudji, on note la présence d'écoles privées et confessionnelles. Notons également l'absence d'établissements secondaires à Allokoï obligeant ainsi les élèves à se rendre à Abidjan pour les études. Dans les deux autres localités, c'est une fois de plus le secteur privé comble le déficit constaté en la matière.

Au niveau sanitaire, il n'existe pas de centre de santé rural à Allokoï, bien qu'il en existe à Attinguié et Akoupé-Zeudji. Les populations d'Allokoï sont donc obligées de se rendre à Abidjan pour obtenir des soins.

Au niveau sécuritaire, il n'y pas d'équipement de sécurité dans la zone d'étude. La brigade de gendarmerie la plus proche se trouve à Gesco. Cependant, il est important d'en installer du faite du niveau d'insécurité.

3.1.4.3.4 Protection de l'environnement

Il n'existe pas de système formel de collecte des ordures ménagères. Les ménages déversent les ordures dans la nature ou dans les dépotoirs sauvages. Malgré la proximité avec la ville d'Abidjan, le service de ramassage des ordures ne couvre pas ces localités rurales.

Les véritables menaces à l'environnement sont liées aux activités humaines dans la zone. La pression foncière exercée par l'agglomération d'Abidjan entraîne de nombreuses extensions des villages qui menacent les forêts classées environnantes en s'étendant.

L'agriculture constitue également une menace à la protection de l'environnement dans la zone. En effet, de nombreuses plantations occupent le périmètre protégé des forêts classées sans qu'une action ne soit entreprise pas les autorités compétentes.

Enfin, l'installation incontrôlée de nombreuses unités industrielles dans la zone constitue à n'en point douter une menace à l'équilibre de l'écosystème environnant avec des risques de rejets toxiques directement dans la nature pouvant causer la pollution des nappes souterraines.

3.1.4.4 Projets en cours ou projetés

- Projet de la zone industrielle d'Attinguié
- Projet d'un parc logistique par l'OIC
- Projet immobilier de la SICOGI

3.2 Analyse

3.2.1 Evolution démographique et tendances de la croissance spatiale

3.2.1.1 Evolution démographique

Selon le résultat de la répartition de la structure socio-économique du Grand Abidjan pour les communes / sous-préfectures, il est prévu que la Commune / Sous-préfecture d'Anyama aura une population d'environ 283 000 personnes et 72 000 ménages équivalant à 2,3 fois plus que les statistiques actuelles. (Voir le Tableau 3.5.)

Tableau 3.5 Estimation et Répartition de la Future Future Population

		2013	2025	Différence
Commune/sous-préfecture d'Anyama	Population (personnes)	214.336	497.115	282.779
	Ménages (ménages)	42.814	115.277	72.464
	Superficie (ha)	68.433,08	68.433,08	-
	Densité de la Population (personne/ha)	3,1	7,3	-
Zone hors de la commune d'Anyama dans la sous-préfecture d'Anyama (côté Ouest)	Population (people)	34.676	75.036	40.360
	Ménages (ménages)	6.927	15.963	9.037
	Superficie (ha)	26.521,18	26.521,18	-
	Densité de la Population (personne/ha)	1,3	2,8	-

Source: Mission d'Etude de la JICA

Les trois cas suivants ont été retenus en ce qui concerne la projection de la population de la zone d'étude:

- Cas I: La population de la région augmentera au même rythme que celle de 1998 à 2014.
- Cas II: La zone aura toute la population à l'extérieur de la commune d'Anyama dans la sous-préfecture d'Anyama (côté ouest).
- Cas III: La population de la région augmentera au même rythme que celle de 2013-2025, comme dans l'ensemble de la commune / sous-préfecture d'Anyama.

- La population future de la zone d'étude est projetée comme indiqué dans le tableau 3.6. Vu que les terres constructibles sont limitées dans la zone d'étude située hors de l'espace aménagé et peuplé, il est déraisonnable de prévoir la population dépassant le cadre socio-économique du Grand Abidjan, tandis que la région a un potentiel de croissance remarquable en raison du développement des parcs industriels et logistiques. La mission d'étude de la JICA a établi la future population avenir sur le cas II.

Tableau 3.6 Projection de la Population de la zone d'étude

	2014	2025	Taux de croissance annuel
Cas I	44.000	67,736	4.0%
Cas II		75,036	5.0%
Cas III		95,510	7.3%

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.2.1.2 Tendence de la croissance spatiale

Actuellement les trois villages doivent faire face à une pression urbaine qui est causée par l'agglomération d'Abidjan. En effet, ces trois villages étant proche d'Abidjan, elles sont présentement sous son influence. De plus, depuis que le gouvernement a décidé de créer une zone industrielle et un parc logistique, les propriétaires terriens de ces villages ont décidé de changer les terres agricoles en terre urbaines en procédant au lotissement et à la vente parce que les coûts des produits agricoles sont en baisse.

A présent les populations d'Allokoi veulent étendre leur village sur l'autre bord de la voie express afin de répondre à la demande croissante en parcelles. Le même phénomène se produit également dans les autres villages de la zone d'étude depuis que l'installation de quelques unités industrielles. L'extension d'Attinguié se fait vers le sud et pour Akoupé-Zeudji vers le sud-est du village.

Toutefois, la croissance spatiale de ces villages est contrainte par les forêts classées environnantes et les thalwegs qui doivent être pris en compte pour freiner une croissance spatiale incontrôlée.

3.2.2 Analyse de la mise en œuvre du Plan d'Urbanisme Directeur précédent

Le précédent schéma directeur, même s'il couvrait la zone d'étude, ne donne pas d'orientations particulières au développement de cette zone. Seule la voie de contournement Y4 a été proposée à long terme.

Normalement, selon le schéma directeur de 2000, cette zone ne devait pas être urbanisée. Mais depuis qu'une volonté politique a décidé de créer une nouvelle zone industrielle et un parc logistique, bien que n'ayant pas été prévu par le schéma directeur de 2000, cette zone est sujette à une urbanisation rapide.

En termes de mise en œuvre, rien n'a été fait depuis l'approbation du schéma directeur de 2000. Et les aménagements qui s'y produisent présentement dans ces trois villages ne suivent pas le schéma directeur de 2000.

3.2.3 Evaluation de la disponibilité foncière

3.2.3.1 Contraintes naturelles et servitudes réglementaires

Les caractéristiques physiques constituent avec les forêts classées de la zone d'étude les principales contraintes naturelles au développement. La zone d'étude est entourée par de grandes forêts classées où aucun aménagement n'est autorisé. De plus, la zone est caractérisée par de nombreux thalwegs qui constituent un réseau dense de captage des eaux.

Récemment, le gouvernement a décidé d'établir une servitude le long de l'autoroute du Nord. Ainsi le décret N°2014-28 du 22 janvier 2014 définit une servitude de 100 m de part et d'autre de l'autoroute du nord en zone périurbaine comme c'est le cas où aucune construction n'est permise.

3.2.3.2 Propriété foncière et disponibilité des terres

La terre est la propriété des populations villageoises et se transmet aux membres d'une même famille. Mais la plupart des propriétaires coutumiers n'ont pas de titre de propriétés individuels pour attester de leurs droits sur les terres. Seules certaines plantations industrielles disposent de titre. Un propriétaire privé dispose également d'un titre sur ses terres.

Il y'a une large proportion de terre aménageables qui ne sont pas assujetties à des servitudes ou à des contraintes physiques. Ces terres sont essentiellement utilisées pour les plantations actuellement et sont potentiellement adéquates pour le développement urbain.

Actuellement, la réalisation de la zone industrielle occupera environ 900ha et le parc logistique environ 100ha. Ces deux sites ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par conséquent aucune construction y est autorisée.

3.2.3.3 Productions de parcelles urbaine et niveau de mise en valeur

Les terrains urbains sont produits par les propriétaires terriens en accord avec les responsables traditionnelles. Les premiers lotissements remontent à 1985 et de nos jours de nouveaux plans de lotissements sont en cours d'élaboration afin de répondre à la demande de plus en plus croissante en provenance d'Abidjan. Ainsi les lotissements deviennent pour les propriétaires terriens une source de revenu au point qu'ils préfèrent changer leurs plantations en terrains urbains.

Moins de 30% des parcelles existantes sont construites et aucune action n'est envisagée pour encourager les acquéreurs à les mettre en valeur. De plus les parcelles appartenant aux villageois ne peuvent faire l'objet de retrait même si elles n'ont pas été mises en valeur pendant plusieurs années. Plusieurs de ces parcelles appartiennent à des villageois et de ce fait elles ne peuvent être retirées.

3.2.4 Résumé de l'Analyse SWOT

Le tableau suivant résume les points clés de l'analyse SWOT à prendre en compte dans l'élaboration du plan d'urbanisme.

Tableau 3.7 Analyse SWOT

	Forces	Faiblesses
FACTEURS INTERNES	<ul style="list-style-type: none"> • Population essentiellement jeune ; • Fort potentiel touristique grâce au réseau hydrologique et aux traditions locales ; • Une économie locale dynamique basée sur l'agriculture ; • Un large couvert forestier qui peut être utile pour les activités touristiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une faible évolution démographique ; • L'absence d'industrie ; • Un faible niveau d'équipements publics ; • Une absence d'opportunité d'emplois ; • Un faible développement de la zone urbaine; • Des contraintes physiques limitant le développement urbain ; • Une offre inadéquate de logements ; • Une faible capacité des services en réseau.
	Opportunités	Menaces
FACTEURS EXTERNES	<ul style="list-style-type: none"> • La zone étude est traversée par l'Autoroute du Nord; • Une forte demande en terrains urbains et logements ; • La création du parc industriel et logistique; • 	<ul style="list-style-type: none"> • La proximité d'Abidjan peut faire de la zone une banlieue; • Un développement fortement dépendant du développement d'Abidjan ; • Un développement urbain incontrôlé qui menace le développement agricole et les aires protégées ; • La spéculation foncière sur les terrains urbains;

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.2.5 Orientations du développement selon le SDUGA 2030

3.2.5.1 Principes

Les initiatives de ville compacte, proposées par le schéma directeur 2030 vise à essentiellement la densification de la zone urbaine existante et le développement autonome des villes satellitaires en créant des zones tampon verte et des opportunités locales d'emploi. La zone d'étude de l'Unité Urbaine 3 à l'Unité Urbaine 5 n'est pas considérée comme une ville satellite, mais avec la nouvelle zone industrielle et le parc logistique, cette connaîtra un développement rapide.

La planification urbaine de cette zone doit suivre ce principe and autant que possible contraindre le développement de cette zone en fournissant des équipements collectifs et des opportunités d'emploi. Les forêts existantes définissent une zone tampon verte entre la zone d'étude et l'agglomération d'Abidjan.

3.2.5.2 Axes majeurs de transport stratégique

Le système de transport proposé par la SDUGA 2030, vise à renforcer le parc logistique. Le réseau routier est composé par la route du nord et la Y4 projetée. Les routes secondaires seront servis les villages de la zone d'étude et de relier chaque cours.

Le centre logistique permettra d'éviter les camions de se stationner dans la rue et de réduire leur accès au centre-ville.

3.2.5.3 Affectations des sols et centres urbains

L'affectation des terres dans la zone d'étude devrait être une zone de faible densité et autour des centres urbains, de moyenne densité d'habitations. Les plantations et les forêts existantes doivent être conservées et protégées de créer une zone tampon verte. L'aménagement principal de cette zone devrait être la zone industrielle.

3.3 Plan Directeur de la Zone de Planification d'Attinguié

3.3.1 Objectifs du Plan directeur de la zone de planification d'Attinguié

Pour la mise en œuvre de la vision et le cadre de l'utilisation du sol défini pour le Grand Abidjan et la lutte contre les problèmes de planification au niveau d'Attinguié, les objectifs suivants ont été définis:

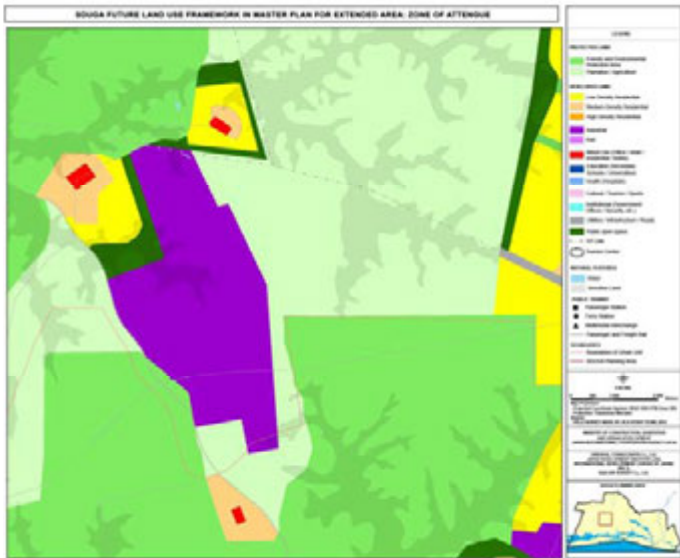
- Afin de protéger l'environnement et les ressources naturelles, et de préserver les terres agricoles à l'intérieur des espaces protégés, le contrôle du développement des terres aménagées doit être isolé des espaces agglomérés et développés tout en étant centré sur la zone industrielle massive
- Orienter le développement bien ordonné et efficace de la zone industrielle Attinguié et le centre logistique associé à l'échangeur de l'autoroute du Nord et la rocade Y4 comme un pôle majeur de l'emploi.
- Pourvoir la zone industrielle en infrastructures et services adéquats de même que des installations d'hébergement et de logement appropriées, ainsi que des équipements communautaires
- Protéger trois villages traditionnels adjacents à la zone industrielle - Attinguié, Akoupé-Zeudji et Allokoi - et leurs sites d'importance religieuse, historique et culturelle.
- Promouvoir l'allocation des ressources foncières valide et l'affectation rationnelle du sol en réajustant les plans de lotissement des villages sur la base de l'estimation de la population future tout en accordant un intérêt majeur au maintien d'une harmonie parfaite avec l'environnement naturel et l'agriculture qui du moins reste l'activité principale des villages.
- Promouvoir la création de nouvelles zones d'habitation dans les villages qui sont spacieux et verdoyants pouvant être desservis de manière adéquate par les routes et services publics.
- Améliorer les infrastructures sociales pour s'assurer que les installations communautaires adéquates sont disponibles pour tous les résidents dans les villages ruraux
- Définir un site pour l'habitat public qui soit fourni en services publics et installations communautaires adéquats notamment pour l'éducation et de la santé de même qu'un cadre de vie agréable pour la population projetée.

3.3.2 Structure de l'Aménagement spatial et Schéma de Structure

3.3.2.1 Zone de la planification urbaine

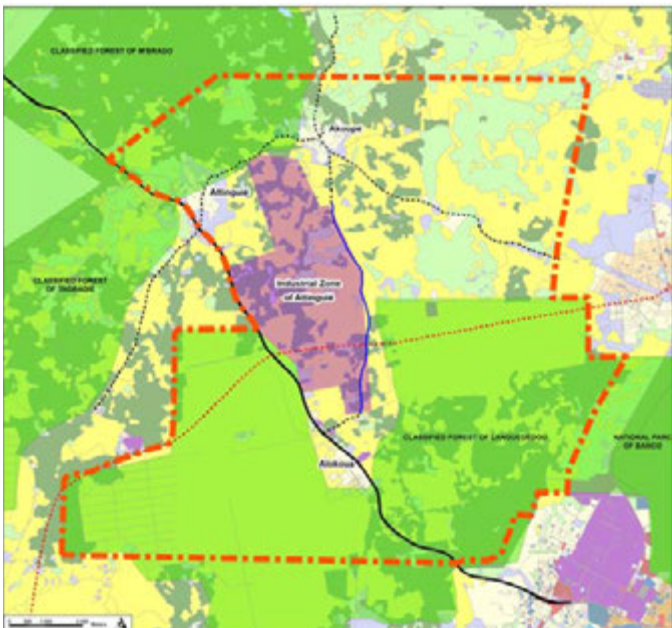
Pour atteindre le premier objectif, comme décrit ci-dessus, la zone de planification urbaine d'Attinguié comprendra non seulement la zone industrielle d'Attinguié et trois villages adjacents à la zone industrielle à savoir Attinguié, Akoupé-Zeudji et Allokoi mais aussi le vaste territoire protégé entre la zone industrielle et l'extrémité ouest de l'espace aménagé, autour de la zone urbaine d'Anyama, y compris une partie de la forêt classée existante de Anguéledou du côté sud de la zone industrielle. (Voir

Figure 3.4.) La limite exacte de la zone de planification urbaine d'Attinguié est représentée sur la figure 3.5.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.4 Une Partie de la Structure de l'affectation du sol de l'Aménagement Urbain du Grand Abidjan de 2030



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.5 Zone de la planification d'Attinguié

3.3.2.2 Développement du centre Urbain

Il n'y a pas de centres urbains dans la zone de planification urbaine d'Attinguié, tel que stipulé dans la Stratégie de développement spatial urbain du Grand Abidjan 2030. Les trois villages doivent donc être développées en tant que noyau villageois, ayant des fonctions de logement, communauté, commerce / service, industrie légère et autre agro-industriel. En outre, Attinguié où il existe une continuité avec l'autoroute du nord, a le potentiel pour être l'emplacement des diverses installations de service.

3.3.2.3 Développement du Pôle de l'Emploi

La zone industrielle d'Attinguié comprenant le centre logistique, se présente comme une partie des agglomérats industrielles en dehors de la ville, qui sera la principale base de l'industrie manufacturière qui permettra de susciter le potentiel de développement économique qui va davantage s'accroître avec l'achèvement des réseaux de voies stratégiques et de rail de même que l'extension du port et de nouvelles zones industrielles. Le développement de la zone industrielle a été entrepris par le gouvernement.

3.3.2.4 Gestion de la croissance urbaine des zones rurales

Dans cette étude, la mission d'étude de la JICA a fixé les limites provisoires entre les terres aménagées et les espaces protégés, de même que celles entre la zone urbaine et la zone de conservation dans la zone de planification urbaine d'Attinguié comme le montre la figure 3.6.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.6 Schéma d'aménagement spatial de la zone de planification urbaine d'Attinguié

3.3.2.5 Le Réseau du Transport

1) Les routes primaires

L'autoroute du Nord existante et la rocade Y4 prévue sont définies comme les artères principales dans la zone de planification urbaine d'Attinguié. Afin d'assurer la sécurité du trafic des poids lourds, il est supposé qu'un échangeur de grande capacité sera construit à l'intersection de ces deux artères principales. (Voir la figure 3.6)

2) Les routes secondaires

Il n'y a pas de voies artérielles secondaires dans la zone de planification urbaine d'Attinguié tel qu'énoncé dans le Schéma directeur des transports urbains.

3) Les routes tertiaires

Vu qu'une forte concentration de véhicules est prévue dans la zone industrielle d'Attinguié et dans le centre logistique par l'autoroute du Nord ou la rocade Y4, il s'avère nécessaire de concevoir un réseau routier qui desserve de manière appropriée ce flux de trafic. Sur la base du réseau routier et des conditions des routes existantes, des routes tertiaires importantes doivent être définies et le réseau devra être renforcé par les méthodes suivantes;

- Construire des routes de service qui accèdent à la zone industrielle avec la rocade Y4 de l'échangeur ci-dessus mentionné.
- Développer la route qui donne accès à Akoupé-Zeudji par l'extrémité est de la zone industrielle à partir de l'échangeur existant à proximité d'Allokoi comme artère tertiaire et voie de service pour accéder à la zone industrielle
- Améliorer la route qui va dans le sens de Songon via Attinguié et Akoupé-Zeudji dans le sens d'Anyama comme artère tertiaire

4) Les stations intermodales

Les stations intermodales doivent être développées pour le transport multimodal, y compris un système de transport interurbain par autocar, bus locaux, des minibus, des taxis et des voitures privées dans la zone industrielle Attinguié et dans chaque village.

En outre, pour les passagers qui se déplaceront ou visiteront la zone industrielle d'Attinguié en utilisant les bus qui passent par l'autoroute du Nord ou la rocade Y4, nous proposons l'installation d'arrêts de bus sur les routes.

3.3.3 Plan d'affectation du sol

Le plan d'affectation du sol proposé dans ce plan directeur montre le zonage des terres désignées de façon à orienter le développement et le réaménagement des terres. Il prévoit aussi bien les affectations privées que publiques du sol à l'intérieur des terres aménagées comme mentionné dans la section 3.3.2.5. Il définit également les futurs modèles de développement et d'affectation du sol, la conservation des terres et un réseau de transport primaire.

3.3.3.1 Le Zonage général de l'affectation du sol

Les classifications générales du zonage de l'affectation du sol que propose la mission d'étude de la JICA sont décrites au point 2.3.3.1.

3.3.3.2 Les orientations du zonage de l'affectation du sol

Les orientations du plan des zones d'affectation du sol sont présentées dans le tableau 2.7 et le tableau 2.8.

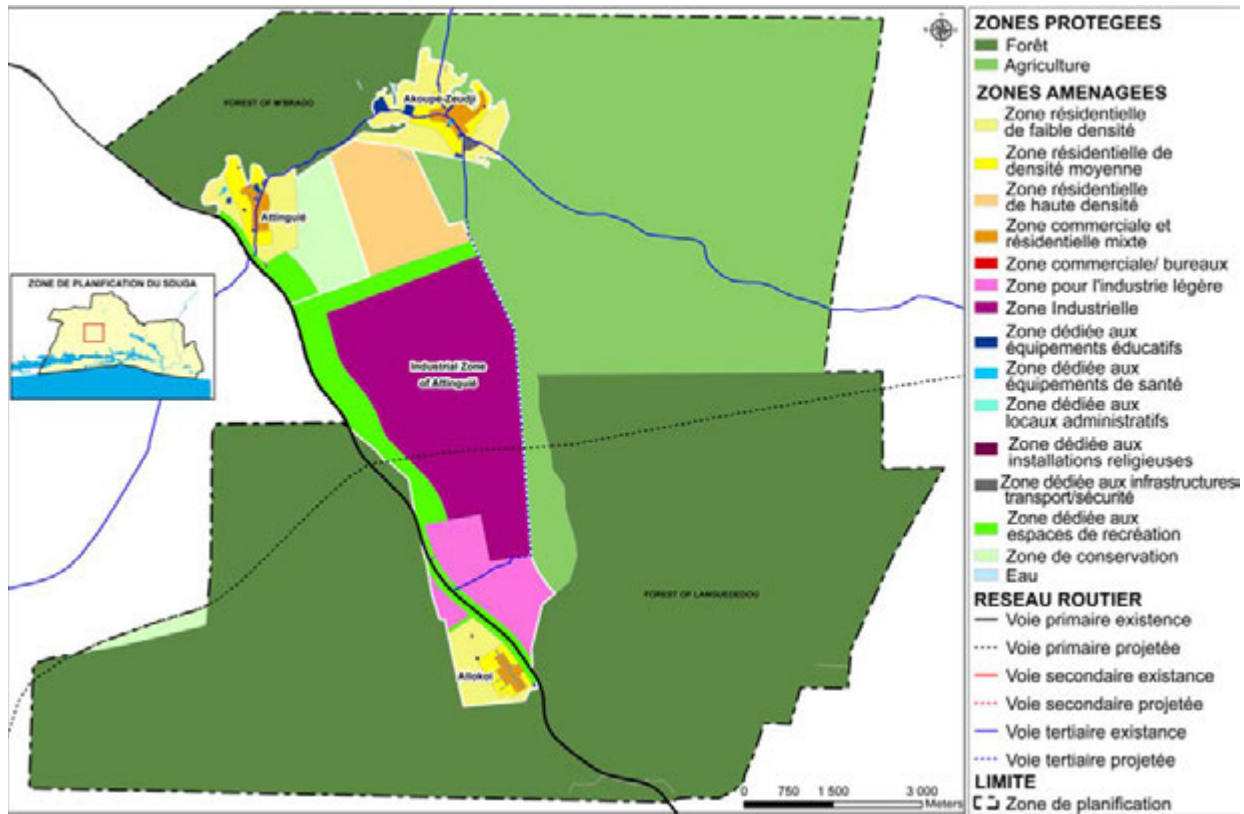
3.3.3.3 Plan d'affectation du sol de la zone urbaine d'Attinguié

En conformité avec les politiques suivantes, un plan de zonage de l'affectation du sol couvrant les terres aménagées dans Attinguié est élaboré, comme le montrent les figures 3.7.

- Un centre de zone industrielle et logistique d'Attinguié sera affecté à la construction de la zone industrielle permettant ainsi à divers types d'activités industrielles de s'y effectuer.
- Des zones tampons vertes devraient être mises en place entre les zones d'affectation du sol de type industriel et les autres zones d'affectation du sol tel que les espaces ouverts / loisirs / sports / tourisme afin de séparer clairement la zone industrielle de sa zone environnante.
- Les terres le long de l'autoroute du Nord dans le village d'Attinguié et le village d'Allokoï devraient être affectées aux espaces publics ouverts de 100 mètres de large.
- Les terres le long de l'autoroute du Nord, à proximité de la zone industrielle, seront affectées à la zone d'industrie légère. Notons que cette zone est déjà partiellement utilisée à des fins industrielles / transport / services publics.
- la création d'une zone d'habitations qui devrait inclure les logements sociaux, située sur le côté nord de la zone industrielle, sera proposée.
- L'affectation du sol de type institutionnel existant, comprenant l'éducation, la santé, les bureaux du gouvernement, et les installations religieuses, doit être maintenue, en principe, sans aucune modification. Ce cas s'applique également aux espaces devant abriter les services publics / transports / militaire / de sécurité.
- La zone centrale existante des villages sera affectée à la zone mixte commerciale et résidentielle.
- Le reste des zones urbaines existantes sera affecté à la zone d'habitations de moyenne densité ou à la zone d'habitations à faible densité.
- Les zones urbaines dans les villages devraient être étendues dans le sens opposé des forêts et des zones environnementales protégées, et classées comme zone d'habitations à faible densité ou zone d'industrie légère

Les zones de chaque type d'affectation du sol sont évaluées comme indiqué dans le tableau 3.8.

Partie 3 Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE)



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.7 Plan d'affectation du sol de la zone urbaine de d'Attinguié

Tableau 3.8 **Espaces par zone d'affectation du sol de la zone de planification urbaine d'Attinguié**

Zone d'affectation du sol		Superficie (ha)		
Terres aménagées	Zones d'habitation	Zone d'habitations de faible densité	347	2,3%
		Zone d'habitation de moyenne densité	126	0,8%
		Zone d'habitations de haute densité	314	2,1%
	Zones commerciales	Zone commerciale et résidentielle mixte	64	0,4%
		Zone commerciale / de bureaux	0	0,0%
	Zones industrielles	Zone d'industrie légère	244	1,6%
		Zone industrielle	1.015	6,8%
	Zone dédiée aux installations d'éducation		13	0,1%
	Zone dédiée aux installations de santé		1	0,0%
	Zone dédiée aux locaux gouvernementaux		0	0,0%
	Zone dédiée aux installations religieuses		2	0,0%
	Zone dédiée aux services publics / Transport / Sécurité / Armée		59	0,4%
	Zone dédiée aux espaces ouverts publics / Récréation / Sport / Tourisme		391	2,6%
	Zone de conservation		231	1,6%
	Eau		3	0,0%
Sous-total		2.811	18,9%	
Terres protégées	Forêt	7.980	53,8%	
	Agriculture	4.044	27,3%	
	Sous-total	12.023	81,1%	
Total		14.834	100,0%	

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 3.9 Densité de la population des zones résidentielles de la commune d'Attinguié

		Superficie (ha)	Population à l'horizon 2025 (personnes)
Village d'Attinguié	Zone d'habitation de faible densité (70 personnes/ha)	97	6.768
	Zone d'habitation de moyenne densité (220 personnes/ha)	46	10.134
	Zone mixte commercial et d'habitation (360 personnes/ha)	21	7.602
Village d'Akoupé-Zeudji	Zone d'habitation de faible densité (70 personnes/ha)	160	11.216
	Zone d'habitation de moyenne densité (220 personnes/ha)	53	11.658
	Zone commercial et d'habitation mixte (360 personnes/ha)	27	9.796
Village d'Allokoi	Zone d'habitation de faible densité (70 personnes/ha)	91	6.339
	Zone d'habitation de moyenne densité (220 personnes/ha)	27	5.889
	Zone commercial et d'habitation mixte (360 personnes/ha)	16	5.635
Nouvelle agglomération	Zone d'habitation de haute densité (360 personnes/ha)	314	113.156
Total	Zone d'habitation de faible densité (70 personnes/ha)	347	24.322
	Zone d'habitation de moyenne densité (220 personnes/ha)	126	27.680
	Zone d'habitation de haute densité (360 personnes/ha)	314	113.156
	Zone commercial et d'habitation mixte (360 personnes/ha)	64	23.034
	Total	852	188.192

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.3.4 Programme d'Action

Afin de mettre en œuvre le plan directeur de la zone d'extension d'Attinguié, les actions nécessaires sont ci-dessous prescrites et programmées comme indiquées dans les tableaux 3.10 et 3.11. Les actions intégrant les quatre dimensions ci-dessous énumérées sont proposées conformément au cadre de mise en œuvre des scénarios d'aménagement spatial du SDUGA 2030;

- Elaboration du PUD,
- Développement de divers centres,
- Aménagement des terres résidentielles,
- Provision d'infrastructures telles que les infrastructures de transport, les installations communautaires et les services publics.

Tableau 3.10 Programme d'Action – Réalisation du plan d'affectation du sol et provision des infrastructures

Actions	Actuelles & à court terme (2014-2020)	À Moyen terme (2020-2025)	À Long terme (2025-)
Programme de mise en œuvre du SDUGA 2030	- Construction de zones industrielles à Attinguié	- Construction d'une nouvelle agglomération à Attinguié	- Achèvement de la rocade Y4 à l'Ouest d'Abobo à Vridi - Elargissement de la voie de contournement ouest de la forêt du Banco
Elaboration du PUD	- Etablissement du groupe de travail - Elaboration du PUD en référence au Schéma directeur - Coordination avec les organismes concernés - Obtention de l'accord du MCLAU	- Suivi et évaluation du PUD	- Analyse et révision du PUD
Développement du centre industriel et du centre logistique	- Préparation des sites et infrastructures nécessaires - Mise en œuvre des activités de promotion de l'investissement	- Mise en œuvre des activités de promotion de l'investissement	
Aménagement des terres résidentielles	- Echanges sur les stratégies/plans - élaboration du plan d'aménagement intégrant les infrastructures - Coordination avec les organismes concernés - Révision des plans de lotissement existants - Réserver des terres pour le projet de logement de la SICOGL	- Encourager la participation des promoteurs immobiliers privés - élaboration du plan d'aménagement pour les zones d'extension - Fournir les infrastructures nécessaires (installations communautaires et installations de services publics)	- Fournir les infrastructures nécessaires (installations communautaires et installations de services publics)
Mise en œuvre du Programme des infrastructures de transport	-Précéder le développement de la rocade Y4 par une section adjacente à la zone industrielle d'Attinguié - Développer de nouvelles routes tertiaires adjacentes à la zone industrielle - Développer des stations intermodales dans la zone industrielle	- Améliorer / élargir les autres routes tertiaires existantes - Développer des stations intermodales dans trois villages	- Développer le reste de la rocade Y4 - Développer de nouvelles routes tertiaires
Actions globales pour les infrastructures de transport	- Echanges sur les stratégies/plans - Coordination avec les organismes concernés - Réserver des terres pour l'emprise de voie & I/C de la rocade Y4.	- Réserver des terres pour l'emprise de voie & I/C de la rocade Y4.	
Actions globales des installations communautaires	- Echanges sur les stratégies/plans - Interface avec les plans directeurs de divers secteurs	- mise à jour / amélioration des installations communautaires existantes - Réserver des terres pour les installations communautaires requises	
Actions globales pour les installations d'utilité publique	- Echanges sur les stratégies/plans - Interface avec les plans directeurs de divers secteurs	- Modernisation / amélioration les installations communautaires existantes - Réserver des terres pour les installations communautaires nécessaires	

Source: Mission d'Etude de la JICA

4.0 | Recommandations

Dans cette Partie, l'équipe d'étude JICA propose des plans de zonage de l'utilisation du territoire et des programmes d'action pour deux zones comme référence pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme de détail (PUd). Les actions suivantes sont recommandées pour la prochaine étape.

Afin d'élaborer les PUd en référence aux plans de zonage de l'utilisation du territoire, la classification des zones d'utilisation du territoire doit être établie comme un cadre législatif avec des exigences précises de planification. Pour cela, il faudra avoir étudié les besoins de planification dans chaque zone, dont la surface minimale de construction, la superficie maximale d'un pâté de maisons, la marge de recul par rapport à la rue et aux propriétés voisines, la hauteur maximale de bâtiment, le coefficient d'occupation des sols, les clôtures (murs), la distance du bâtiment, la longueur de l'avant-toit, etc.

Pour chaque zone, ces exigences de planification devraient être proposées et autorisées non pas par chaque ville individuellement ou par l'entité suivante de subdivision du territoire, mais par le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) en tant que norme pour tout le pays ou pour chaque région métropolitaine afin d'assurer l'efficacité, l'équité et la transparence de ces exigences de planification.

La mission d'étude de la JICA recommande ce qui suit pour l'organisation de la préparation des PUd.

Puisque la zone d'extension de Bonoua comprend la ville entière de Bonoua, la ville devrait devenir le principal organe responsable de la préparation du PUd en collaboration avec les chefs traditionnels, la sous-préfecture de Bonoua et les autres organismes concernés. Par ailleurs, la zone d'extension d'Attinguié s'étend sur les deux sous-préfectures de Songon et d'Anyama. Puisque des agences nationales ont déjà des projets en cours dans cette région, dont un projet immobilier et la création d'une zone industrielle et d'un parc logistique, de haut niveau dans la région, il est préférable que le District Autonome d'Abidjan conduise la préparation du PUd.

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)
Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme
(MCLAU)

Projet de Développement du Schéma Directeur
d'Urbanisme du Grand Abidjan en République
de Côte d'Ivoire (SDUGA)

Rapport Final

mars 2015

Volume II

Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand
Abidjan et Autres Travaux du Projet

Partie 4

Autres Travaux du Projet

Table des
matières

1.0	Coordination au Niveau des Parties Prenantes.....	1
1.1	Informations Générales.....	1
1.2	Coordination au niveau des parties prenantes majeures	1
1.3	Réunion des parties prenantes	9
2.0	Programme de Transfert de Connaissances Techniques	15
2.1	Atelier de Partage de Connaissances	15
2.2	Formation des Homologues au Japon	16
2.3	Atelier de Formation aux SIG et à la Base de Données du SDUGA	20
2.4	Atelier de Modélisation des Transports	28
3.0	Préparation de la Base de Données du SDUGA	33
3.1	Introduction	33
3.2	Approche et Méthodologie	33
3.3	Répertoire des Données de la Base de Données du SDUGA	37
3.4	Conclusion / Recommandations de Travaux Futurs.....	42

Table des
figures

Figure 3.1 Comparaison de la Zone d'Etude et de la Zone de Planification
du SDUGA.....36

Table des
tableaux

Tableau 2.1 Atelier de Partage de Connaissances	15
Tableau 2.2 Programme de la Première Formation.....	17
Tableau 2.3 Programme de la Deuxième Formation.....	18
Tableau 2.4 Inventaire de la Participation aux 5 Jours de l'Atelier de Formation SIG	21
Tableau 2.5 Participation à l'atelier de formation sur la modélisation des transports.....	28
Tableau 3.1 Données sur les Zones de Planification et Conditions Actuelles	37
Tableau 3.2 Données de Schéma Directeur du SDUGA.....	39
Tableau 3.3 Données Quantitatives de la Base de Données du SDUGA	41

1.0 | Coordination au Niveau des Parties Prenantes

1.1 Informations Générales

Un projet de coordination au niveau des parties prenantes est composé de deux niveaux distincts. Le premier est la coordination de haut niveau avec l'organisme de mise en œuvre du projet, qui comprend les ministères et organismes clés, le District Autonome d'Abidjan, les communes du Grand Abidjan, ainsi que la communauté des bailleurs de fonds internationaux, qui doit être tenue informée du Projet pour une future aide technique et financière pour l'exécution des projets identifiés, particulièrement, dans le Schéma Directeur des Transports Urbains.

Le deuxième niveau est la coordination avec un éventail beaucoup plus large de personnes concernées par le Projet et participant aux réunions de parties prenantes.

La coordination au niveau des parties prenantes a pour but i) de disséminer les objectifs, le contenu, et le progrès de l'étude, ii) de rassembler des informations sur les plans et projets en cours et nouveaux, et iii) de recevoir les commentaires et échanger les points de vue sur les processus et produits de la mise en œuvre du Projet.

La mission d'étude de la JICA a porté une particulière attention à la planification urbaine et à la planification des transports urbains, aux plans liés aux plans de développement des municipalités, aux plans d'investissement du secteur privé et les projets d'assistance d'autres bailleurs de fonds. Ces plans et projets ont été pris en compte dans la formulation de la stratégie et dans l'établissement de la vision de développement de cette étude. Les projets prioritaires proposés dans cette étude ne recoupent pas et ne viennent pas en compétition ou conflit avec ces plans et projets. Des bailleurs de fonds internationaux ont également revu et développé de nouveaux projets liés à de nouveaux systèmes de transport urbain pour Abidjan. Afin d'accroître les bénéfices tirés des informations reçues des bailleurs de fonds internationaux concernant la politique et la direction des projets d'assistance considérés, la mission d'étude a tenté d'être en contact continu et régulier avec ces parties prenantes.

La coordination au niveau des parties prenantes a pour but d'optimiser les bénéfices et de minimiser les impacts négatifs anticipés dans la mise en œuvre du Projet.

1.2 Coordination au niveau des parties prenantes majeures

1.2.1 Coordination avec l'Organisme de Mise en Œuvre du Projet

Les efforts de coordination sont principalement concentrés lors des réunions de groupe avec le CCM et les homologues, et aussi lors de réunions individuelles avec les ministères et organismes clés. Pour la

coordination au sein des membres du CCM ou parmi les homologues, chaque groupe organise des réunions internes comme requis par l'initiative MCLAU.

Les ministères et organismes clés étant parties prenantes du Projet en Côte d'Ivoire sont les suivants :

- Le cabinet du Président/Premier Ministre
- Le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et l'Urbanisme (MCLAU)
- Le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE)
- Le Ministère du Transport (MT)
- Le Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement (MEMPD)
- Le Ministère d'Etat, Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (MEMIS)
- Le Ministère de l'Environnement de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable (MINESUDD)
- L'Agence des Transports Urbains (AGETU)
- L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)
- L'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE)
- Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD)
- Le District Autonome d'Abidjan (DAA)
- Les 13 communes du DAA et les 6 communes du Grand Abidjan hors du DAA
- Les 4 régions hors du DAA mais liées au Grand Abidjan

La Mission d'étude a participé, expliqué et reçu des commentaires lors de réunions du CCM avec les homologues, comme indiqué dans les réunions, sur les politiques et les stratégies connexes, lois et règlements, la structure organisationnelle, les capacités institutionnelles et les plans et projets existants.

Les rencontres de partage des connaissances qui peuvent également être considérées comme une forme de variation des réunions des parties prenantes principalement axées sur des questions techniques spécifiques, ont également été organisés de temps à autre pour diffuser et favoriser les échanges de connaissances et le renforcement des capacités en invitant les représentants de ces parties prenantes. La Mission d'étude a maintenu le contact avec chacun des acteurs individuels, aussi souvent que possible pour approfondir ses connaissances et sa compréhension du projet.

1.2.2 Coordination des bailleurs de fonds internationaux

(1) Introduction

On s'attend à ce que les résultats de l'étude du SDUGA soient appliqués non seulement par le gouvernement de la Côte d'Ivoire et les autres parties prenantes nationales mais aussi par les parties prenantes de la communauté internationale de développement, telles que les agences d'aide au développement qui ont offert leur assistance au pays.

Cette section traite principalement de ces parties prenantes de développement international, que la présente Étude coordonnera étroitement tout en élaborant, en identifiant les intervenants actifs, en comprenant leur stratégie et leurs projets à Abidjan, en tenant compte des implications possibles par

rapport au SDUGA, et en étant prêt à effectuer la liaison en harmonie avec le développement des activités du SDUGA.

Jusqu'ici, la Mission d'Etude de la JICA a établi des contacts préliminaires avec la plupart de ces parties prenantes depuis le lancement de l'étude en mars 2013. La Mission du SDUGA a présenté ses concepts et sa stratégie lors de la première réunion des parties prenantes (à laquelle étaient invités des parties prenantes nationales et internationales) le 31 octobre 2013. La Mission du SDUGA a conduit une série de réunions de liaison individuelles et stratégiques avec les agences de développement internationales et la JICA, en vue de disséminer le concept de la Mission du SDUGA, de recevoir les commentaires des parties prenantes internationales et de mettre en place des liaisons possibles pour comprendre comment développer davantage et mettre en œuvre, dans les prochaines années, le PUD et les plans de transport urbain du SDUGA, ainsi que les études de faisabilité.

(2) Institutions cibles

Après la fin de la crise en Côte d'Ivoire en 2010, les agences de développement international ont sensiblement repris leurs activités et accéléré leur assistance à la Côte d'Ivoire.

Les principales institutions identifiées sont :

- WB/BM - Banque Mondiale
- AfDB/BAD - Banque Africaine de Développement
- EU/UE – Union Européenne
- AFD - Agence Française de Développement
- BID - Banque Islamique de Développement
- ECOWAS/CEDEAO – Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- BOAD – Banque Ouest Africaine de Développement

(3) Vue d'ensemble

Les agences de développement international ont été très actives, à commencer par l'AFD, l'UE, la BM, la BAD et autres. Par contre, la Côte d'Ivoire n'a que récemment rempli son accord d'adhésion à l'initiative d'allègement de la dette des PPT (pays pauvres très endettés), qu'elle avait signé en juin 2012. Le pays a, par conséquent, libéré des ressources tout particulièrement pour le développement social et l'aide sociale, dans les secteurs de la santé, de l'éducation et autres services sociaux. Cet accent mis sur l'agenda social est aussi bénéfique pour répondre aux besoins urgents en vue du redressement des infrastructures et du rétablissement de la cohésion sociale, après les 10 années de crise interne dans le pays.

La BAD a adopté une nouvelle Stratégie de Partenariats de Pays Conjointe en décembre 2013 et la BM a déjà lancé le processus de sa Stratégie d'Aide-Pays (acronyme : CAS pour l'anglais *Country Assistance Strategy*). Les deux organismes semblent mettre l'accent sur les problématiques urbaines et d'infrastructure.

Il faut aussi noter que quelques initiatives régionales ont aussi été entreprises au cours des dernières années au sein de la BAD, de la CEDEAO et de l'UEMOA. Le PIDA (Programme de Développement des Infrastructures en Afrique) et le RISP (programme d'appui à l'intégration régionale pour l'Afrique

de l'Ouest) en sont des exemples représentatifs. L'BID et la BOAD ont toutes deux été actives dans leurs activités de prêts aux projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire au cours des dernières années.

(4) WB/BM - Banque mondiale

L'actuelle Stratégie d'aide-pays 2012-2013 spécifie les quatre piliers suivants en tant que secteurs clés de ses interventions :

Pilier 1: Renforcer la gouvernance et les institutions

Pilier 2: Améliorer le rendement du secteur agricole

Pilier 3: Consolider le secteur privé

Pilier 4: Renouvellement des infrastructures et services essentiels

Selon les fonctionnaires résidents, des nouvelles consultations pour la Stratégie d'Aide-Pays 2014-2018 devraient commencer en Novembre 2013, axées principalement sur les questions urbaines, sociales et de transport.

Leur portefeuille actuel soutient les réformes en cours en vue de renforcer la gouvernance dans les secteurs économiques clés, améliorer la gestion des dépenses publiques, et accélérer la réinsertion des ex-combattants.

- PUIUR - Projet d'urgence d'infrastructures urbaines (2010-2013)

Le PUIUR a été mis en œuvre avec pour composantes les services d'eau urbains à Abidjan et Bonoua, l'assainissement des baies de l'Indénié et de Cocody, et la restauration des routes urbaines à Abobo, Yopougon et Cocody.

- PRI – Projet de Renaissance des Infrastructures (2013-)

Le PRI porte sur le développement urbain et rural des infrastructures sociales des grandes villes telles que Abidjan, Yamoussoukro pour la restauration des routes urbaines, les écoles, les centres de santé publique, les installations d'approvisionnement en eau, les déchets solides et l'alimentation électrique à Abidjan.

La BM prépare à présent un diagnostic systématique du pays prévu pour la fin 2014. Les efforts de la BM à soutenir la paix et la stabilité en Côte d'Ivoire seront majoritairement dans la forme d'aide analytique et consultative, et seront axés sur trois nouveaux domaines d'action: a) la gestion des terres et des droits fonciers, b) l'administration locale et les gouvernements locaux, et c) l'amélioration des dépenses publiques dans le domaine de la sécurité. Un nouveau cadre de Partenariat Pays sera également préparé. Le Groupe de la Banque Mondiale s'apprête à accélérer sa transition d'un rôle de soutien d'urgence vers un rôle d'assistance aux pays émergents avant 2020.

La BM travaille de près avec des partenaires multilatéraux et bilatéraux en Côte d'Ivoire, y compris inter alia, la BAD, l'UE, l'AFD, le FMI, l'ONU, l'Allemagne, le Japon, et l'Agence des Etats-Unis pour le Développement International (USAID pour United States Agency for International Development en anglais). La BM participe aussi à des réunions de bailleurs de fonds au niveau politique et technique. Le Ministère de l'Economie et des Finances a lancé la préparation d'un cadre de gestion des aides qui comprend un mécanisme de coordination de bailleurs de fonds.

(5) AfDB/BAD – Banque africaine de développement

La BAD travaille en ce moment à son retour à un programme à Abidjan. Après 10 ans d'absence dus à la crise du pays, le siège de la BAD sera physiquement implanté à Abidjan. La BAD avait annoncé en juin 2013 que le premier groupe d'employés retournerait à Abidjan à la fin 2013, et que la BAD y fêterait son 50^{ème} anniversaire en novembre 2014. Elle l'a reconfirmé lors de la réunion annuelle de la BAD en juin 2014.

Un nouveau Document de Stratégie Pays (DSP) pour la Côte d'Ivoire 2013-2017 a été approuvé en décembre 2013. Le DSP contient des conclusions tirées de la revue du portfolio, tout en prenant en compte l'objectif principal de la Stratégie Décennale 2013-2022 de la BAD, particulièrement la composante en faveur des Etats Fragiles qui comprend les résultats attendus du Plan National de Développement (PND), les analyses des problèmes et opportunités en Côte d'Ivoire, ainsi que l'expérience de la BAD dans le pays.

La BAD se concentre principalement sur deux axes : (i) renforcer la gouvernance et les responsabilités, et (ii) le développement d'infrastructures en appui à la relance économique. Le premier axe, en support des objectifs stratégiques n° 1 et n° 3 du PND, a pour but d'aider le Gouvernement à résoudre le besoin d'inclusion, de gouvernance réformée, et d'amélioration des services à la population au travers de programmes économiques et sociaux qui minimiseront le risque de conflits.

Le deuxième axe, le développement d'infrastructures en appui à l'objectif stratégique n° 2 du PND, a pour but de renforcer les efforts du Gouvernement pour améliorer l'infrastructure afin de mettre en place les conditions nécessaires à une croissance à long terme. A cet égard, la BAD soutiendra la réhabilitation et la promotion d'infrastructure durable et environnementale dans les domaines de l'agriculture, du transport, et de l'énergie.

Ces interventions soutiendront la chaîne de valeur agricole et amélioreront la sécurité alimentaire en optant pour une approche fondée sur les PPP et l'intégration régionale. Elles participeront à concrétiser les priorités opérationnelles de la Stratégie Décennale 2013-2022 de la BAD sur le renforcement de la qualité et la durabilité de la croissance, et à faciliter la transition vers une économie verte. Elles contribueront également à la promotion de l'intégration régionale pour restaurer le leadership régional de la Côte d'Ivoire et d'en faire une plaque tournante du commerce intra-régional.

La réalisation n° 5 du deuxième axe est la suivante : la circulation des biens et des personnes s'est améliorée et la Côte d'Ivoire est dynamique sur la scène régionale. Le projet du pont à péage Henri Konan Bédié (« pont HKB », l'ancien pont Riviera-Marcory) est cité comme un exemple de projet en cours. Le projet est de concevoir, construire, exploiter et entretenir un pont à péage de 1,5 km dont 6,6 km de routes d'accès à Abidjan. Le pont HKB s'étendra d'un bout à l'autre de la lagune Ebrié, avec des routes d'accès à la zone résidentielle Riviera de la commune de Cocody au nord d'Abidjan, et à la zone d'usage mixte commercial et résidentiel de la commune de Marcory au sud d'Abidjan (le «Projet»). Au nord, la construction consistera en une route à deux voies qui reliera à la jonction du boulevard Mitterrand et des routes Est-Ouest. Au sud, la construction consistera en une route à deux voies avec des voies d'accès reliant au boulevard Valéry Giscard d'Estaing par un échangeur.

En ce qui a trait aux infrastructures des transports et de l'énergie, la BAD envisage de soutenir le redressement et la promotion d'infrastructures durables. Des approches de partenariat public-privé et l'intégration régionale, en rétablissant la Côte d'Ivoire comme le pays phare et le centre du commerce et de l'économie en Afrique de l'Ouest.

Les projets actuels de la BAD pour Abidjan comprennent :

- **Projet de gestion intégrée du bassin versant du Gourou (2010-2013)**
Permettre une meilleure régulation du drainage des eaux en améliorant la gestion environnementale et le traitement des déchets solides à Gourou.
- **PURSSAB - Programme d'urgence pour le rétablissement des services sociaux et administratifs essentiels (2011 -)**
Fournir les ressources nécessaires au rétablissement des services sociaux et administratifs essentiels, et contribuer à la promotion de la cohésion sociale et de la réconciliation.

PIDA - Programme de Développement des Infrastructures en Afrique

LA BAD, en tant qu'agence d'exécution, s'est aussi chargée de cette initiative régionale.

Le PIDA est un programme continental pour développer une vision, des politiques et un programme d'infrastructures régionales et continentales prioritaires, commencé en 2010-2011 en vue de promouvoir le développement socio-économique et la réduction de la pauvreté en Afrique grâce à un accès amélioré. Dans son étude de secteur, le PIDA a fait des prédictions jusqu'à l'année 2030, avec des plans d'action prioritaires jusqu'en 2020 dans les transports, l'énergie, l'eau transfrontalière et les TIC.

Le projet de route entre la Côte d'Ivoire et les pays voisins (Mali, Guinée, Libéria, Burkina Faso, etc.) est inclusif de projets routiers transfrontaliers dont celui à Danané (côté ivoirien) à la frontière de la Guinée et à Bloléquin et Tabou (tous deux du côté ivoirien) à la frontière du Libéria.

Les plans d'action prioritaires comprennent quelques éléments de plus pour la Côte d'Ivoire:

- Abidjan - Corridor côtier des lagunes
- Corridor multimodal Praia (Cap Vert) - Dakar (Sénégal) - Abidjan
- Corridor multimodal Abidjan – Ouagadougou (Burkina Faso)/Bamako (Mali)

Le lien de la ville d'Abidjan avec le Corridor côtier des lagunes est prévu le long de la route Y4 (anneau), afin qu'une partie reçoive une haute priorité d'implémentation.

D'autres projets liés à Abidjan sont l'amélioration du transport et de l'environnement dans la ville et la BAD souhaite améliorer les routes (dont les intersections) ci-dessous, à la demande du gouvernement :

- La Rue de la Corniche, à élargir de 2x3 voies à 2x4 voies,
- Le Boulevard Latrille, à élargir à 2x3 voies,
- La Rue du Jardin, à élargir à 2x2 voies, et
- Le Voie Triomphale.

Les projets routiers comprenaient aussi le projet de la station de transport de la lagune d'Abidjan mais le Ministère du Transport de la Côte d'Ivoire a informé la BAD qu'il avait ouvert le marché du transport dans la lagune au secteur privé. En conséquence, la BAD a retiré ce projet de leur liste.

(6) EU/UE – Union européenne

La stratégie de l'UE pour la Côte d'Ivoire pour 2014 et les années qui suivent n'a pas encore été communiquée, mais le DSP 2008-2013 se focalise sur deux domaines d'intervention, à savoir la

consolidation de la paix et la bonne gouvernance de même que la cohésion sociale et la réhabilitation des infrastructures économiques et sociales.

L'UE envisage d'octroyer une enveloppe de 125 million d'euros, financée par le FED - Fonds Européen de Développement, pour favoriser la réconciliation et le développement économique et social. Ces fonds seront utilisés en partie pour :

- Le transport: l'entretien du réseau routier et la réhabilitation des routes les plus dégradées entre la Côte d'Ivoire et le Ghana,
- La Formation professionnelle: en particulier aider les jeunes à se positionner sur le marché de l'emploi,
- La Santé: contribuer à l'amélioration des soins de santé, et
- Le soutien financier et institutionnel: pour améliorer les statistiques nationales

(7) AFD - Agence Française de Développement

L'AFD a conclu avec le gouvernement de la Côte d'Ivoire un contrat appelé C2D - Contrat de Désendettement et de Développement. Il s'agit d'une activité spécifique d'allègement de la dette par le gouvernement de la France, qui offre aux PPTE de nouveaux projets de développement.

Sous le C2D, l'AFD a concentré ses interventions dans l'agriculture, le développement urbain, l'éducation, les infrastructures des transports, la justice et la santé.

- Développement urbain - Accès à l'eau potable et élimination des déchets (2013 -)
Centré sur l'amélioration de la capacité d'approvisionnement en eau potable à Abidjan, ainsi que sur une étude de la gestion des déchets.

(8) BID - Banque islamique de développement

L'BID est une banque régionale de développement établie en 1973 et qui a son siège social à Jeddha ; avec ses 56 pays membres, dont la Côte d'Ivoire, elle a été très active dans l'octroi de prêts pour les projets d'infrastructures. Elle n'a pas de représentant local en Côte d'Ivoire, mais elle coopère avec ce pays depuis 2003. Aucune stratégie d'aide-pays n'a encore été établie. Pas de représentant en Côte d'Ivoire, mais le Ministère de la Planification est le ministère homologue clé.

13 projets ont été financés par l'BID jusqu'en 2012, pour un montant total de 403 milliards US\$.

- Amélioration des infrastructures de transport
Autoroute Abidjan – Yamoussoukro (pour Singrobo - Yamoussoukro (86 km), financée par l'BID depuis 2007
- Agriculture
Infrastructures de gestion des déchets
- Mesures pour la population vulnérable
Développement des capacités de l'administration publique

(9) ECOWAS/CEDEAO – Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

La CEDEAO est une organisation régionale qui se consacre à l'intégration économique dans tous les domaines de l'activité économique. Elle a établi son siège social en 1975 à Abuja, au Nigeria. 15 Etats de la région en sont membres.

Sa stratégie globale est de créer une communauté économique africaine dans la région, de sorte que ses Etats membres parviennent à l'autonomie collective, en créant un seul grand bloc commercial par le biais d'une union économique et commerciale.

Dans ce contexte, le RISP (programme d'appui à l'intégration régionale) a été élaboré. Il a pour objectifs de soutenir les efforts d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest pour la période 2011-2015 dans le cadre de la Vision CEDEAO 2020, afin de lier les marchés régionaux et les investissements au moyen des infrastructures de transports, de mesures de facilitation du transport et du commerce, de la production d'énergie et de l'intégration des marchés.

(10) BOAD – Banque Ouest Africaine de Développement

La BOAD (Banque Ouest Africaine de Développement) est l'organe de financement de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine). Établie en 1973, elle a son siège social à Lomé, au Togo, et promeut le développement économique équilibré de ses Etats membres en octroyant des prêts au développement rural, aux infrastructures, aux télécommunications, à l'industrie, aux transports et au tourisme.

Le portefeuille complet des prêts au SDUGA n'est pas encore connu, mais la BOAD s'est récemment engagée à réaliser les projets suivants concernant Abidjan, pour la période 2011 et 2012.

- Projet de construction d'hôtel à Abidjan
- Projet de construction d'un échangeur au Pont Riviera-Marcory
- Construction du Pont Azito entre Yopougon et l'île Boulay
- Amélioration de la route Abobo-Anyama
- Amélioration de l'aéroport d'Abidjan - AERIA
- Investissement dans une brasserie à Abidjan
- Construction de pont à Jacquville

Selon les informations actuelles, la BOAD a prévu d'octroyer une enveloppe de 24 milliard de FCFA pour une série de projets de développement du port. Cela comprend l'amélioration du Canal de Vridi qui est une composante de la remise en état du deuxième terminal à conteneurs de Vridi (Bietri) de la Baie .

La BOAD est également impliquée dans la proposition de construction d'un 5^{ème} pont mais les détails n'ont pas encore été communiqués.

(11) Partenariat Public-Privé (PPP)

Le PPP est l'une des voies de planification, de mise en œuvre et d'exploitations des projets d'infrastructure tels que l'énergie, les infrastructures de transport, ou les services publics. Non pas qu'en tant que partie prenante mais plutôt en tant que structure de projets d'infrastructure, le gouvernement ivoirien a initié quelques initiatives en collaboration avec la Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement en février 2013. Un Comité national de PPP a été créé au Ministère de l'Economie et des Finances. La Mission d'étude analyse les possibilités de réalisation de certains projets dans le cadre du programme PPP et elle initiera des discussions avec le Comité sur les moyens de susciter un intérêt et un

attirait suffisants pour le secteur privé et développer la capacité suffisante en tant que régulateur et superviseur par le secteur public.

(12) Synthèse

La coordination internationale des bailleurs de fonds a été suspendue en raison de la crise qui a pris fin en 2012.

Au cours de l'année 2013, la mission d'étude a été informée que chaque grand bailleur de fonds international a progressivement modifié ses projets en projets de développement. Toutefois, la présentation initiale et la réunion des parties prenantes tenues en Octobre 2013 en tant que plateformes d'aide au développement initiées par la JICA, ainsi que les réunions qui ont suivi, ont contribué à faire renaître l'intérêt de la communauté internationale des bailleurs de fonds sur les questions de développement.

Dans ce contexte, à travers les échanges que la mission d'étude a eu avec d'autres bailleurs de fonds, parfois via les homologues ivoiriens, la mission d'étude a pris en compte leurs observations aussi bien dans l'élaboration du Schéma directeur d'urbanisme que celle du Schéma directeur du transport. Tous les bailleurs de fonds tels que la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et la Banque ouest-africaine de développement de même que la Banque islamique de développement sont arrivés à considérer la question des infrastructures comme l'un des piliers de leurs actions. La mission d'étude a été informée des projets qui concernent non seulement l'amélioration de la circulation, mais aussi les projets d'infrastructure de transport en cours à Abidjan. Ainsi, les fondements permettant à la JICA de développer une coordination plus étroite avec la communauté internationale des donateurs à travers ce projet du SDUGA ont été bien établis.

1.3 Réunion des parties prenantes

1.3.1 Première réunion des parties prenantes tenue en Octobre 2013

La première réunion des parties prenantes s'est tenue le 31 Octobre 2013 et a rassemblé près de 200 participants provenant d'organismes gouvernementaux centraux et locaux de même qu'une forte participation des bailleurs de fonds internationaux, les universités, les organisations semi-gouvernementales, les experts locaux et des journalistes.

La réunion a été divisée en deux sessions, l'une était principalement la séance plénière qui s'est tenue dans la matinée sur une présentation générale du projet du SDUGA et l'utilisation de la cartographie topographique numérique, et l'autre partie s'est axée sur les discussions de groupe tenues dans l'après-midi séparément pour présenter les progrès réalisés dans l'élaboration du Schéma directeur d'urbanisme et le Schéma directeur du transport du Grand Abidjan.

Cette réunion des parties prenantes a été la première plateforme formelle pour la mission d'étude de la JICA de présenter et d'échanger, avec les différents intervenants, sur le projet du SDUGA. Cependant, aucun résultat concluant ne pouvait être présenté en ce moment étant donné que le rapport d'avancement était encore en préparation. Par conséquent, les remarques émanant des interventions se sont principalement axées sur (1) les attentes concernant le projet du SDUGA, tels que des plans appropriés pour l'approvisionnement en eau, le drainage, l'assainissement, le développement de l'électricité, et (2) des questions relatives à la planification, tels que le financement public, l'occupation illégale des

espaces, l'acquisition de terres, et la protection de l'air, l'eau et les forêts. Les interventions ont également fait des suggestions, telles que (3) le développement prioritaire d'une zone industrielle, une réservation de terrains pour les installations électriques, l'extension du port et l'espace ouvert pour les établissements publics et les logements sociaux.

En outre, les interventions ont permis de faire des propositions allant dans le sens de (4) la planification des transports appropriés, tels que l'importance du contrôle/gestion de la circulation, un système de transport de marchandises avec une rocade, un système de transport en commun qui intégrera les villes satellites dans le Grand Abidjan qui sera complété par le développement d'un BRT.

Toutes ces remarques qui ont été faites par les différentes parties prenantes ont été une plateforme idéale pour la mission d'étude de la JICA d'échanger sur les problèmes et les enjeux actuels, et par conséquent élaborer des Schéma directeurs d'urbanisme et schéma directeur du transport pour la région du Grand Abidjan tel que présenté dans le présent document.

A l'issue de ladite rencontre, les échanges ont abouti aux recommandations suivantes:

(1) Sur la planification urbaine

- Prendre en compte les différents projets sectoriels envisagés ou en cours de réalisation
- Protéger les ressources en eau car l'eau est source de vie
- Impliquer les Parties Prenantes et les structures locales dans l'élaboration du SDUGA
- Purger les droits coutumiers pour les développements de projets en rapport avec le Schéma Directeur d'Urbanisme
- Réviser les textes législatifs et réglementaires en matière d'urbanisme, notamment les normes de programmation des équipements en vue de leur adaptation aux réalités actuelles et futures
- Développer le Partenariat Public-Privé (PPP) dans la mise en œuvre des projets de développement
- Amener tous les acteurs publics et privés à s'approprier et à respecter le SDUGA
- Mettre en place un mécanisme cohérent et efficace permettant de suivre et d'appliquer le SDUGA

(2) sur la planification des transports urbains

- Prendre en compte les villes satellites dans la planification des transports
- Définir les enjeux futurs des transports informels (gbaka, woro-woro) face au développement de nouveaux types de transport de masse (BRT, train urbain, etc.)
- Prendre en compte l'inadaptation des infrastructures existantes au bon fonctionnement d'un système de transport public
- Prendre en compte l'insuffisance d'aires de stationnement (parkings) entraînant la congestion des voies routières, notamment dans la Commune du Plateau.
- S'assurer d'une meilleure prise en compte du transport de marchandises
- Prévoir l'aménagement d'infrastructures de stockage des déchets solides (centres de groupage) produits aux points d'embarquement et de débarquement (gares routières, gares d'autobus)
- Prendre également en compte l'impact environnemental que pourrait susciter l'introduction de nouveaux types de transport

- Prévoir les meilleurs mécanismes de financement possibles pour les infrastructures et projets retenus dans la planification des transports
- Impliquer davantage les Parties Prenantes (structures techniques, populations de la zone étudiée, etc.) dans l'élaboration du Schéma Directeur des Transports Urbains
- S'appropriier le Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan, afin de favoriser dans sa mise en œuvre, l'accessibilité des transports publics aux populations les plus démunies

Le programme de la première réunion des parties prenantes est inclus à l'Annexe H.

1.3.2 Deuxième réunion des parties prenantes tenue en juin 2014

La deuxième réunion des parties prenantes a eu lieu le 24 juin 2014 avec plus de 200 participants individuels ou de divers organismes, semblables à ceux de la réunion des parties prenantes précédente, en octobre 2013.

La réunion a été composée de trois sessions, à savoir la session plénière, la session de discussion de groupe, et la session de clôture. La session plénière a été composée des discours, d'une présentation générale du Projet, et de questions / réponses. La présentation générale a traité des sujets principaux dont "aperçu du projet", "cadre socio-économique", "schéma directeur d'urbanisme pour le Grand Abidjan", et "schéma directeur des transports urbains pour le Grand Abidjan".

La discussion de groupe a été divisée en trois groupes : Groupe A, planification urbaine ; Groupe B, planification des transports urbains ; et Groupe C, analyse et modélisation de la demande en transport. Lors de la session de clôture, les modérateurs de chacun des trois groupes ont présenté un résumé de leurs sujets à l'audience de la session plénière.

Des discussions de groupe ont eu lieu après la séance plénière, et ont approfondi la compréhension du schéma directeur d'urbanisme et du schéma directeur des transports urbains pour le Grand Abidjan, tous deux proposés par la mission d'étude. Les commentaires et observations des groupes ont été dûment pris en compte pour l'élaboration de ce rapport final dont les principales réalisations devraient être les versions finales de ces schémas directeurs, proposées par la mission d'étude. La discussion dans le groupe de schéma directeur des transports urbains est allée jusqu'aux projets prioritaires sélectionnés par la mission d'étude pour l'étude de faisabilité ultérieure.

Les résultats des discussions des groupes sont résumés ci-dessous:

(1) Groupe A : Schéma Directeur d'Urbanisme

Les principales questions et préoccupations soulevées par les participants sont les suivantes:

- Le développement de zones d'activités commerciales
- L'assainissement et les services publics, en particulier les usines de traitement des eaux usées
- Le développement de la zone industrielle d'Attinguié
- L'approvisionnement durable en eau potable de la zone d'Abidjan
- Les conditions de vie des résidents locaux touchés par les projets

Les suggestions et/ou recommandations données par les participants sont les suivantes:

- Après le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), des schémas directeurs détaillés devront être développés. A ce niveau de la planification, les schémas prendront en

compte la localisation des entreprises et des installations commerciales, des réserves pour les usines de traitement des eaux usées, des centrales électriques et des postes téléphoniques.

- En ce qui concerne la structure du gouvernement, une réunion entre les homologues devrait être initiée par les différents ministères sous la coordination du bureau du Premier Ministre.
- En ce qui concerne les communautés locales affectées par les projets, des consultations seront lancées pour répondre à leurs préoccupations.
- En ce qui concerne la réinstallation des résidents à présent dans des résidences illégales, des dispositions sont prises par le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et l'Urbanisme (MCLAU) pour réinstaller chaque résident près de l'emplacement de leurs activités; ceci étant dans l'esprit de la préservation de leur communauté.
- En ce qui concerne la logistique et la zone industrielle d'Attinguié, il a été recommandé que la stratégie de développement prenne en compte l'environnement spécifique de la région (c'est à dire forêt classée, zones de captage d'eau, etc.)

(2) Groupe B : Planification des Transports Urbains

Après les présentations de la mission d'étude sur le Schéma Directeur des Transports Urbains et le processus de sélection pour l'étude de pré-faisabilité, les discussions ont porté sur les sujets suivants :

- Le pont de Vridi
- L'étude de faisabilité
- Les questions liées au transport urbain en général (projets ferroviaires et routiers sur le corridor est-ouest, la BRT, les routes et les alignements)

Les discussions entre les participants ont été liées à un certain nombre de questions et de préoccupations comme suit:

- En ce qui concerne l'alignement du pont de Vridi proposé par la mission d'étude JICA, le Port Autonome d'Abidjan et certains représentants du gouvernement le trouvent inapproprié.
- Plusieurs points faibles ont été mis en évidence concernant la proposition de la mission d'étude JICA proposé au sujet de l'alignement du pont de Vridi
- L'administration portuaire a exprimé sa préférence pour l'alignement initial proposé par l'ancien schéma directeur concernant le pont de Vridi

Les suggestions et/ou recommandations données par les participants sont les suivantes:

SDUGA DE MANIERE GENERALE (TRANSPORTS URBAINS) :

- La mission d'étude de la JICA devrait prendre en compte la possibilité d'une étude de faisabilité des transports publics sur une ligne dédiée du corridor est-ouest (prendre en compte toutes les possibilités), parce qu'il est très urgent de décider où le projet nord-sud de train urbain pourrait être relié.
- La mission d'étude de la JICA prévoit un projet de chemin de fer qui va dans le sens est-ouest et inclut le cinquième pont, mais le gouvernement ivoirien a déjà commencé l'étude (conception) concernant ce pont, il est donc nécessaire de coordonner le projet du cinquième pont et le projet de chemin de fer de est-ouest.

- Prenant en compte de la possibilité d'introduire le projet BRT, qui pourrait être relativement facile à mettre en œuvre, la mission d'étude de la JICA devrait planifier une route transversale qui passe par Abobo et Cocody.

PONT DE VRIDI :

- La mission d'étude de la JICA devrait prendre en compte l'aspect fonctionnel de leur proposition concernant le pont Vridi en particulier concernant la politique proposée (d'interdire les camions de passer par le plateau de centre-ville) et aussi prendre en compte le péage sur le troisième pont et sur l'autoroute du nord.
- La mission d'étude de la JICA doit revoir leur proposition du pont de Vridi et prendre en compte un temps de voyage plus long, s'il est nécessaire d'utiliser le pont de Vridi dans la proposition.
- La mission d'étude de la JICA a expliqué que les deux ponts actuels reliant le plateau et la zone portuaire sont fortement encombrés et qu'il n'est pas souhaitable pour les poids lourds de traverser le quartier central des affaires. Par conséquent, les poids lourds devraient emprunter un axe routier régional comme celui du troisième pont et de l'autoroute du Nord qui sont conçus pour accueillir le trafic de poids lourds. Il a également été souligné que le parcours de distance la plus courte n'était pas nécessairement le parcours avec le temps le plus court.

Une conclusion n'a pas été atteinte sur l'alignement approprié du pont de Vridi.

(3) Groupe C : Analyse et Modélisation de la Demande en Transport

L'atelier a débuté par une présentation par la mission d'étude de la JICA et une séance de questions et réponses a suivi. La discussion a porté essentiellement sur trois problématiques :

- Mode de transport
- Le rôle du gouvernement dans le secteur des transports en particulier dans le secteur du transport informel
- Résultats de l'Enquête sur les ménages (HIS)

Les suggestions et/ou recommandations données par les participants sont les suivantes:

- Le gouvernement devrait subventionner les transports publics pour permettre aux gens d'utiliser les transports non motorisés et pour faciliter l'accès aux transports publics
- En ce qui concerne le transport informel, une restructuration sera nécessaire pour les systèmes de transport de "Woro-Woro" et "Gbaka".
- La mission d'étude de la JICA devrait envisager des moyens de transport de masse au sein des communes (intra-communautaires) ; par exemple tramway ou train.
- L'analyse de la demande de transport devrait également tenir compte de la restructuration des transports officiels ainsi que la restructuration des transports informels.
- Il serait intéressant de considérer le transport de lagune dans le Grand Abidjan.
- La mission d'étude de la JICA devrait fournir un moyen de transport approprié pour relier les zones telles que Grand Bassam et Anyama, en tenant compte du niveau élevé de la demande de transport dans ces zones.

Le programme de la première réunion des parties prenantes est inclus à l'Annexe H.

2.0 Programme de Transfert de Connaissances Techniques

2.1 Atelier de Partage de Connaissances

Les objectifs des ateliers de partage des connaissances qui avaient été approuvés consistent à fournir un transfert de technologie par la mission d'étude de la JICA et d'améliorer la participation des homologues ivoiriens. Cinq ateliers ont été organisés dans les phases 1 et 2 comme indiqué ci-dessous.

Tableau 2.1 Atelier de Partage de Connaissances

Date	Participants	Objectifs
2013-04-19	MCLAU, AGETU, district d'Abidjan, JICA, Mission d'Etude de la JICA	Introduction sur le système de planification urbaine au Japon
2013-05-08	MCLAU, MINESUDO, ANDE, AGETU, AGEROUTE, District d'Abidjan, JICA, Mission d'Etude de la JICA	Reconnaissance du concept général de l'EES et application de l'EES au SDUGA Introduction de l'EES en Côte d'Ivoire Confirmation de l'application de l'EES au SDUGA Introduction des bonnes pratiques et des tendances du développement urbain
2013-05-28	MCLAU, AGETU, District d'Abidjan, JICA, Mission d'Etude de la JICA	Présentation et discussion sur la planification du transport et les études relatives au transport
2013-09-13	JICA, Mission d'Etude de la JICA	Introduction sur la stratégie et les projets des parties prenantes internationales pour la Côte d'Ivoire
2014-02-06	MCLAU, AGETU/MT, MIE, AGEROUTE, MINESUDD, District Autonome d'Abidjan, JICA, Mission d'Etude de la JICA	Présentation de la mission d'étude de la JICA suivie de questions et réponses sur le résultat de l'enquête sur le transport Rapport sur la formation au Japon par le Sous-directeur de l'Urbanisme du MCLAU et échanges

Lors du premier atelier, la mission d'étude de la JICA a présenté la planification urbaine et son système de mise en œuvre au Japon. Il a été constaté qu'il y avait beaucoup de différences entre la Côte d'Ivoire et le Japon dans les autorités responsables de l'approbation de schémas directeurs d'urbanisme et dans les moyens des projets de développement urbain.

Lors du deuxième atelier, les participants ont reconnu le concept général d'une évaluation environnementale stratégique (EES) comme un outil moderne de planification intelligente de la gestion des risques et de la durabilité. Bien que les participants reconnaissent l'application du décret présidentiel sur l'EES en Côte d'Ivoire en Janvier 2013, les participants ont compris que l'équipe d'étude JICA allait appliquer les lignes directrices de la JICA pour les considérations environnementales et sociales conformément aux discussions entre MCLAU et la JICA du 31 octobre 2012.

Lors du troisième atelier, la mission d'étude de la JICA a donné des présentations sur la planification des transports et les enquêtes de trafic de ce Projet. Les homologues ivoiriens avaient de nombreuses

questions et des suggestions sur les enquêtes de trafic, et il y a eu un long débat sur les modes de transport principaux à Abidjan.

Le thème du quatrième atelier était la coordination des bailleurs de fonds internationaux. La mission d'étude de la JICA a présenté la stratégie et les projets des acteurs internationaux en Côte d'Ivoire, et les participants ont échangé des informations sur les mouvements des bailleurs de fonds internationaux.

Lors du cinquième atelier, les résultats de l'enquête de trafic, y compris l'enquête par interview de ménages ont été présentés par la mission d'étude de la JICA et les participants ont compris l'état actuel des déplacements de personnes à Abidjan grâce aux résultats de l'enquête. Les participants ivoiriens ont ensuite donné un compte-rendu de la formation au Japon en Janvier 2014, et ont parlé de la différence entre le Japon et la Côte d'Ivoire dans la planification urbaine et dans la planification des transports urbains.

2.2 Formation des Homologues au Japon

2.2.1 Aperçu de la formation au Japon

Il y a eu deux formations des homologues au Japon, une en janvier et une en juillet 2014, avec les objectifs suivants :

- Etudier les mesures et les politiques en matière de développement urbain et de transport dans le cadre du schéma directeur au Japon
- Acquérir les connaissances nécessaires à la promotion de la politique de Développement des Transports en Commun (TOD pour l'anglais *Transit Oriented Development*) dans laquelle le Japon a une riche expérience
- Discuter du SDUGA sur la base du développement urbain au Japon, et tirer des conclusions des discussions dans ce Projet
- Renforcer les capacités des personnes clés qui mettront en œuvre le SDUGA

La première formation au Japon a été menée du 20 au 29 janvier 2014, soit pendant 10 jours sans compter le temps de voyage entre la Côte d'Ivoire et le Japon. Il y a eu six participants énumérés ci-dessous.

- Directeur adjoint à l'Urbanisme, MCLAU
- Coordinateur de projet Urbanisme, MCLAU
- Directeur Technique, District Autonome d'Abidjan
- Directeur adjoint à l'Urbanisme, District Autonome d'Abidjan
- Chef de section, AGETU
- Chef de section, MINESUDD

La deuxième formation au Japon a été menée du 7 au 16 juillet 2014 (10 jours) avec six participants énumérés ci-dessous.

- Directeur des Etudes et de la Planification, AGETU

- Directeur adjoint en charge de l'expertise du terrain, DTC, MCLAU
- Agent de recherche, MCLAU
- Directeur adjoint à l'Environnement et du Développement Durable, District Autonome d'Abidjan
- Conseiller Technique, Directorate Général, MIE
- Chargé d'Etudes Routières, AGEROUTE

2.2.2 Programme de la Formation au Japon

Les programmes des formations au Japon sont décrits ci-dessous.

Tableau 2.2 Programme de la Première Formation

Date	Lieu de Formation	Format	Description
2014-01-20	JICA Tokyo	Séminaire	Briefing sur le programme de la formation
	Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT)		Visite de courtoisie à l'adjoint du vice-président des Affaires d'Ingénierie du MLIT
	MLIT	Séminaire	Présentation du système de planification urbaine au Japon
2014-01-21	JICA Yokohama	Séminaire	Présentation sur six grands projets pour la planification urbaine de la ville de Yokohama et sur le Schéma Directeur d'Urbanisme de Yokohama
	JICA Yokohama	Séminaire	Aperçu de la méthode de développement et du concept de Minatomirai 21 comme exemple de l'amélioration des fonctions de centre-ville
	Minatomirai 21 à Yokohama	Visite	Visite de Minatomirai 21 et aperçu de la méthode d'urbanisme et de fourniture d'infrastructures
2014-01-22	Mori Building Company Limited	Séminaire	Apprentissage de la stratégie et méthode de développement de Roppongi Hills, un exemple de projet de développement urbain par un promoteur privé, et des questions de réaménagement dans une zone centrale urbaine
	Roppongi Hills à Tokyo	Visite	Visite de Roppongi Hills pour en apprécier le concept
	Tokyo Midtown	Visite	Visite de Tokyo Midtown, un exemple de projet de réaménagement de district public par un promoteur privé
	Metropolitan Expressway Company Limited	Séminaire	Aperçu de la méthode de développement et du concept de l'échangeur Ohashi comme exemple de développement urbain intégré avec les moyens de transport
	Echangeur Ohashi à Tokyo	Visite	Visite de l'échangeur Ohashi, et de bâtiments et parcs publics redéveloppés
2014-01-23	Campus Hino de l'Université Meisei	Séminaire	Présentation sur la ville nouvelle de Tama comme exemple d'initiatives d'aménagement d'une grande zone en périphérie urbaine
	Ville Nouvelle Tama	Visite	Visite de la ville nouvelle de Tama, et aperçu des grandes lignes, de la situation présente, et de l'effet de la ville
2014-01-24	Gouvernement Métropolitain de Tokyo (GMT)	Séminaire	Présentation sur les problèmes, la vision, les stratégies clés et les principaux systèmes de mise en œuvre du développement urbain à Tokyo
	Vue de Tokyo depuis le siège du GMT	Visite	Vue de Shinjuku, un nouveau centre urbain à Tokyo

Partie 4 Autres Travaux du Projet

Date	Lieu de Formation	Format	Description
	Siège de la JICA		Visite de courtoisie au siège de la JICA
	Siège de la JICA	Discussion	Discussion sur les différences entre la Côte d'Ivoire et le Japon, et critique du SDUGA
2014-01-25	Jour Libre		
2014-01-26	Déplacement de Tokyo à Kyoto		
2014-01-27	Kyoto	Séminaire	Présentation de la stratégie globale de transport de Kyoto vers l'objectif de « Kyoto, ville piétonne », une ville internationale de culture et tourisme
	Kyoto	Séminaire	Aperçu du système de localisation des autobus et du système d'information pour appareil digital personnel de la ville de Kyoto
	Kyoto	Visite	Visite du centre-ville de Kyoto et aperçu de la stratégie de ville piétonne
2014-01-28	JICA Kansai	Séminaire	Présentation sur le schéma directeur d'urbanisme et sur la politique d'urbanisme de Kobé, qui prend en compte l'environnement
	JICA Kansai	Séminaire	Présentation sur la politique de transport urbain à Kobé, dans le domaine des transports publics
	JICA Kansai	Séminaire	Présentation sur le plan de base intégré de Kobé, le développement de la culture de ville marine (Ile du Port de Kobé), le développement de la ville nouvelle de Seishin, et le schéma directeur d'urbanisme pour le nouveau projet de développement.
	Ile du Port de Kobé	Visite	Visite liée à l'aménagement d'une ville marine centrée sur le transport public
2014-01-29	Ville Nouvelle Seishin	Visite	Visite de la ville nouvelle de Seishin et aperçu du développement complexe des zones résidentielles et industrielles
	JICA Kansai	Discussion	Discussion sur les questions d'urbanisme et de transport urbain en Côte d'Ivoire et dans le Grand Abidjan, et critique du SDUGA

Tableau 2.3 Programme de la Deuxième Formation

Date	Lieu de Formation	Format	Description
2014-07-07	JICA Tokyo	Séminaire	Briefing sur le programme de la formation
	Oriental Consultants Company Limited	Séminaire	Présentation sur les problèmes, la vision, les stratégies clés et les principaux systèmes de mise en œuvre du développement urbain à Tokyo
	Site du projet de redéveloppement urbain du District de Nishi-Tomihisa	Séminaire	Présentation sur les fondations et la structure du projet de réaménagement du district urbain de Nishi-Tomihisa en exemple de projet de réaménagement urbain par la population locale qui a été intégré à un grand projet routier artériel.
	Site du projet de redéveloppement urbain du District de Nishi-Tomihisa	Visite	Visite du site de construction du projet de réaménagement du district urbain de Nishi-Tomihisa ; configuration du bâtiment et le processus de changement
2014-07-08	Centre de contrôle routier au Département de la police métropolitaine de Tokyo	Visite	Visite du centre de contrôle routier qui récolte, analyse, et transmet des informations de trafic. Aperçu de la méthode pratique opérationnelle
	Mori Building Company	Séminaire	Apprentissage de la stratégie et méthode de développement de Roppongi

Date	Lieu de Formation	Format	Description
	Limited		Hills, un exemple de projet de développement urbain par un promoteur privé, et des questions de réaménagement dans une zone centrale urbaine
	Roppongi Hills à Tokyo	Visite	Visite de Roppongi Hills pour en apprécier le concept
	Metropolitan Expressway Company Limited	Séminaire	Aperçu de la méthode de développement et du concept de l'échangeur Ohashi comme exemple de développement urbain intégré avec les moyens de transport
	Jonction Ohashi à Tokyo	Visite	Visite de l'échangeur Ohashi, et de bâtiments et parcs publics redéveloppés
2014-07-09	Yurikamome	Visite	Trajet en Yurikamome, un nouveau moyen de transport qui relie Shimbashi à Toyosu.
	Quartier urbain du front de mer de Tokyo	Visite	Visite du quartier urbain du front de mer de Tokyo, et aperçu des stratégies et politiques d'aménagement des sols adoptées par le GMT.
2014-07-10	Département de la construction à la mairie de Yokohama	Visite	Visite à la mairie de Yokohama : système d'information de cartographie pour le développement communautaire de la ville
	JICA Yokohama	Séminaire	Présentation sur six grands projets pour la planification urbaine de la ville de Yokohama et sur le Schéma Directeur d'Urbanisme de Yokohama
	JICA Yokohama	Séminaire	Aperçu de la méthode de développement et du concept de Minatomirai 21 comme exemple de l'amélioration des fonctions de centre-ville
	Quartier Minatomirai 21 à Yokohama	Visite	Visite de Minatomirai 21 et aperçu de la méthode d'urbanisme et de fourniture d'infrastructures
2014-07-11	MLIT	Séminaire	Présentation du système de planification urbaine au Japon
	Siège de la JICA		Visite de courtoisie au siège de la JICA
	Siège de la JICA	Discussion	Discussion sur les différences entre la Côte d'Ivoire et le Japon, et critique du SDUGA
2014-07-12	Campus Hino de l'Université Meisei	Séminaire	Présentation sur la ville nouvelle de Tama comme exemple d'initiatives d'aménagement d'une grande zone en périphérie urbaine
	Ville Nouvelle Tama	Visite	Visite de la ville nouvelle de Tama, et aperçu des grandes lignes, de la situation présente, et de l'effet de la ville
2014-07-13	Déplacement de Tokyo à Kyoto		
2014-07-14	Kyoto	Séminaire	Présentation de la stratégie globale de transport de Kyoto vers l'objectif de « Kyoto, ville piétonne », une ville internationale de culture et tourisme
	Kyoto	Séminaire	Aperçu du système de localisation des autobus et du système d'information pour appareil digital personnel de la ville de Kyoto
	Kyoto	Visite	Visite du centre-ville de Kyoto et aperçu de la stratégie de ville piétonne
2014-07-15	JICA Kansai	Séminaire	Présentation sur le schéma directeur d'urbanisme et sur la politique d'urbanisme de Kobé, qui prend en compte l'environnement
	JICA Kansai	Séminaire	Présentation sur la politique de transport urbain à Kobé, dans le domaine des transports publics
	JICA Kansai	Séminaire	Présentation sur le plan de base intégré de Kobé, le développement de la culture de ville marine (Ile du Port de Kobé), le développement de la ville nouvelle de Seishin, et le schéma directeur d'urbanisme pour le nouveau projet de développement.

Date	Lieu de Formation	Format	Description
	Ile du Port de Kobé	Visite	Visite liée à l'aménagement d'une ville marine centrée sur le transport public
2014-07-16	Ville Nouvelle Tama Seishin	Visite	Visite de la ville nouvelle de Seishin et aperçu du développement complexe des zones résidentielles et industrielles
	JICA Kansai	Discussion	Discussion sur les questions d'urbanisme et de transport urbain en Côte d'Ivoire et dans le Grand Abidjan, et critique du SDUGA

2.3 Atelier de Formation aux SIG et à la Base de Données du SDUGA

2.3.1 Objectifs

Les objectifs de l'Atelier de Formation aux SIG et à la Base de Données du SDUGA étaient :

- De développer les connaissances de la base de données du SDUGA en offrant :
 - Une introduction à la base de données du SDUGA et
 - Une expérience d'utilisation des données.
- D'améliorer les connaissances générales de SIG et les compétences en SIG en présentant :
 - La terminologie de base de SIG ("Parler SIG"),
 - Les concepts et usages de SIG ("Penser SIG"), et
 - Les compétences en SIG et le logiciel ("Utiliser SIG").

2.3.2 Programme

L'Atelier de formation SIG devait couvrir cinq jours, avec une séance tenue chaque matin. En raison de la demande des participants et de leur désir de couvrir plus de sujets, le cinquième jour a contenu une séance supplémentaire l'après-midi. Au total, l'Atelier de formation SIG a consisté de six séances réparties sur cinq jours.

- Dates de l'atelier : du 22 septembre au 26 septembre
- Durée des séances : de 09h00 à 12h00, avec une pause
- Séance supplémentaire tenue le 26 septembre de 14h00 à 17h00

2.3.3 Participation

Les participants à l'atelier de formation venaient de trois organisations homologues. L'inventaire de la participation aux cinq jours de la formation est présenté ci-dessous.

Tableau 2.4 Inventaire de la Participation aux 5 Jours de l'Atelier de Formation SIG

Participants				Jour 1	Jour 2	Jour 3	Jour 4	Jour 5
N°	Nom	Rôle	Organisation					
1	Adjon Alberic	<i>Ingénieur Géomaticien, Chef de Service</i>	<i>District d'Abidjan</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
2	Bini K. Roland	<i>Sous-Directeur</i>	<i>MCLAU, DU</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
3	Delbe Narcisse	<i>Sous-Directeur, Expertise Foncière</i>	<i>MCLAU, DTC</i>			Oui		
4	Djaha K. François	<i>Agent</i>	<i>MCLAU, DU</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
5	Gode Adou Richard	<i>Ingénieur Géomaticien</i>	<i>District d'Abidjan</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
6	Kassia Lomy J.B	<i>Technicien Sup., Chef de Service</i>	<i>District d'Abidjan</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
7	Kra Bini Kouassi	<i>Agent</i>	<i>MCLAU, DU</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
8	N'Da Yao	<i>Sous-Directeur</i>	<i>MIE, DGIR</i>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

2.3.4 Sujets

Les sujets couverts durant l'atelier ont été les suivants :

- 1^{er} Jour : Introduction à la base de données du SDUGA, aux SIG, à QGIS, et aux bases de la cartographie
- 2^{ème} Jour : Bases de la cartographie et opérations Windows de base
- 3^{ème} Jour : Bases de la cartographie
- 4^{ème} Jour : Bases de la cartographie et cartographie avancée
- 5^{ème} Jour : Cartographie avancée, Données tabulaires, Format raster, GPS, et 3D

En raison de la nature de la formation, après chaque journée, le matériel de formation a été revu et ajusté pour répondre aux besoins des participants. Ainsi, les sujets finaux de formation, qui sont présentés ci-dessus, diffèrent légèrement des sujets prévus à l'origine. Cependant, les objectifs de l'atelier, qui étaient de présenter la base de données du SDUGA et de fournir des connaissances de SIG et des compétences en QGIS, ont tous été couverts par cet atelier de 5 jours.

En ce qui concerne la base de données du SDUGA, seul un échantillon de la base de données a été utilisé dans la formation : les données sur les conditions actuelles dans et autour de la zone du Plateau. Les données de planification n'ont pas été utilisées ni partagées avec les participants en raison de la nature sensible des données et de leur statut de données « non approuvées ».

Les sous-sections suivantes fournissent des détails supplémentaires sur tous les sujets couverts.

2.3.4.1 1^{er} Jour

Durant le 1^{er} Jour, le projet et la base de données du SDUGA, SIG, et le logiciel QGIS ont été présentés. Les sujets et les exercices pratiques couverts durant le 1^{er} Jour sont présentés dans la liste ci-dessous.

Sujets du 1^{er} Jour

- **Sujet 1 – Introduction à la base de données du SDUGA**
 - Utilisation de SIG et de la base de données du SDUGA dans le projet SDUGA

- Logiciel utilisé pour le développement de la base de données du SDUGA
- Sources et formats des données de SIG
- Tâches accomplies par la Mission d'Etude de la JICA pour générer la base de données
- **Sujet 2 –Introduction aux SIG**
 - Définition et histoire des SIG
 - Usages de SIG
 - Concepts et terminologie : système de coordonnées, attributs, et topologie
 - Technologies, logiciels et hardware
 - Types de données SIG
- **Sujet 3 –Introduction à QGIS**
 - Raisons de l'utilisation de QGIS
 - Comparaison entre ArcGIS et QGIS
 - Comment obtenir et installer QGIS
- **Sujet 4 – Bases de QGIS**
 - Organisation de l'interface utilisateur et fonctions de base de QGIS The QGIS user interface organization and basic functions
 - Les attributs de SIG
 - Utiliser des attributs dans QGIS
 - Fonctions de bases d'impression de QGIS

Exercices du 1^{er} Jour

- **Exercice 0 –Installation de QGIS** : Les participants ont téléchargé et installé QGIS sur leurs ordinateurs portables.
- **Exercice 1 – L'interface QGIS et l'ajout de couches** : En utilisant QGIS, les participants ont ajouté plusieurs couches de la Base de donnée du SDUGA et ont produit une carte de base contenant les frontières administratives et les routes de la zone centrale d'Abidjan.
- **Exercice 2 – Catégorisation des éléments** : En utilisant la carte créée lors de l'exercice précédent, les participants ont ajouté des étiquettes aux frontières administratives et ont assigné aux routes des couleurs et styles de trait en fonction du type de route. (A cause de manque de temps, l'ajout de données en points n'a pas été couvert dans cet exercice)
- **Exercice 3 – Gestion de l'impression** : Poursuivant l'exercice précédent, les participants ont créé une nouvelle mise en page pour impression A4 avec une carte, une barre d'échelle, et une légende.

Examen du 1^{er} Jour

- Le 1^{er} jour s'est terminé par une brève séance de questions et réponses.
- Les participants ont été exprimées leurs préoccupations concernant le rythme de l'atelier. Bien que quelques participants arrivaient à suivre, la majorité avait des difficultés à suivre le rythme. La Mission d'étude de la JICA a alors décidé de ralentir le rythme.

2.3.4.2 2^{ème} Jour

Au début du 2^{ème} Jour, les participants ont exprimé le désir de refaire les exercices du 1^{er} Jour. La Mission d'étude de la JICA a estimé que l'importance des bases enseignées dans les exercices 2 et 3 justifiaient d'accepter cette demande des participants.

Les sujets et les exercices pratiques couverts durant le 2^{ème} Jour sont présentés dans la liste ci-dessous.

Révisions du 1^{er} Jour

- Le 2^{ème} Jour a commencé avec une brève révision du 1^{er} Jour et une séance de questions et réponses.
- Les participants ont demandé une révision plus détaillée des Exercices 2 et 3 du jour précédent.

Sujets et Exercices du 2^{ème} Jour

- Le Sujet 4 a été revu et les Exercices 2 et 3 du 1^{er} Jour ont été répétés par tous les participants, avec des exemples et explications supplémentaires par la Mission d'étude de la JICA.
- En raison de la connaissance limitée de certains participants quant au fonctionnement de base de Windows, certains concepts et techniques de base de Windows ont également été enseignés, par exemple : dossiers et fichiers, faire défiler des listes, les opérations de souris comme cliquer et faire glisser, lancer des applications depuis le Menu Démarrer de Windows 7 ou depuis l'écran de démarrage de Windows 8, etc.

Examen du 2^{ème} Jour

- Le 2^{ème} Jour s'est terminé par une brève séance de questions et réponses.
- De manière générale, les participants pensaient qu'ils avaient compris les bases de QGIS.
- Les participants ont suggéré d'avoir une session supplémentaire l'après-midi du jeudi ou du vendredi. La Mission d'étude de la JICA a accepté l'idée, mais a demandé à tous les participants de réfléchir à ce sujet et de décider dans les prochains jours en fonction de l'état d'avancement des sujets abordés.

2.3.4.3 3^{ème} Jour

Durant le 3^{ème} Jour, l'enseignement des bases de la cartographie requises pour l'utilisation de QGIS a continué, avec l'introduction des données en points. Les sujets et les exercices pratiques couverts durant le 3^{ème} Jour sont présentés dans la liste ci-dessous.

Révisions du 2^{ème} Jour

- Le 3^{ème} Jour a commencé avec une brève révision du 2^{ème} Jour et une séance de questions et réponses..

Sujets du 3^{ème} Jour

- **Sujet 4 – Bases de QGIS (suite)**
 - Utiliser des attributs sur QGIS(introduction de nouveaux éléments)

Exercices du 3^{ème} Jour

- **Exercice 4 – Catégorisation des éléments :** Pour continuer les Exercices 2&3, les participants ont ajouté une couche de données en points et utilisés des symboles différents pour les types d'installations différents comme défini dans les attributs.
- **Exercice 4 (suite) – Impression Compositeurs :** Les participants se sont entraînés à modifier le format d'impression en ajoutant des étiquettes et des bordures; une échelle numérique; une flèche indiquant le Nord; et finalement, une légende a été ajoutée et formatée pour rentrer dans le format d'impression.

Examen du 3^{ème} Jour

- Le 3^{ème} Jour s'est terminé par une brève séance de questions et réponses.

- Certains participants ont demandé des méthodes de SIG plus avancées, telles que la numérisation et l'import de données Excel, et la création de nouveaux fichiers de formes. La mission d'étude de la JICA les a informé que ces sujets étaient prévus pour les jours suivants, après acquisition des compétences de base pour l'utilisation de QGIS.
- Tous les participants ont convenu de tenir une session supplémentaire le vendredi après-midi.

2.3.4.4 4^{ème} Jour

Durant le 4^{ème} Jour, l'enseignement des bases de la cartographie requises pour l'utilisation de QGIS a continué, avec l'introduction de concepts de SIG et de cartographie plus avancés. Les sujets et les exercices pratiques couverts durant le 4^{ème} Jour sont présentés dans la liste ci-dessous.

- **Révisions du 4^{ème} Jour** Le 4^{ème} Jour a commencé avec une brève révision du 3^{ème} Jour et une séance de questions et réponses..

Sujets du 4^{ème} Jour

- **Sujet 4– Bases de QGIS (suite)**
 - Travailler avec les styles dans QGIS y compris les dégradés de couleurs et les couleurs aléatoires
 - Résoudre les problèmes de "codage de caractères" dans les fichiers DBF et texte, c'est à dire pour résoudre les problèmes quand les caractères français ne sont pas affichés correctement dans les données de sources internationales et nationales
 - Concepts de filtrage de données en SIG et de filtrage dans QGIS
- **Sujet 5 – Autres Concepts de SIG**
 - Concepts et terminologie pour SIG
 - Systèmes de coordonnées et projections
 - Echelle
 - Utiliser les systèmes de coordonnées et projections dans QGIS
 - Définition de la visibilité de couche de base en fonction de l'échelle dans QGIS
- **Sujet 6 – Cartographie Avancée**
 - Définition de styles de dessin complexes dans QGIS
 - Comparaison entre unités cartographiques et unités d'impression, et comment les utiliser dans QGIS
- **Exercices du 4^{ème} Jour**
 - Exercice 5 - Pays (couleur aléatoire) :** Les participants ont créé une carte du monde montrant tous les pays utilisant le style de couleur aléatoire
 - Exercice 6 - pays (codage de caractères) :** Les participants ont pratiqué la coloration et le marquage des données de pays utilisant à la fois les noms anglais et français. De plus, ils se sont entraînés à changer le codage de caractères pour s'assurer que les caractères français apparaissent correctement.
 - Exercice 7 - Filtrage des données :** Utilisation de la carte de l'exercice précédent, la carte a été filtrée de sorte que seul le continent africain a été montré. Enfin une mise en page a été créée pour la carte Afrique.
 - Exercice 8 - Système de coordonnées :** Les participants ont pratiqué changer les projections de la carte précédente du monde et ont noté l'effet que cela a eu sur les formes et tailles des pays.

- **Exercice 9 - Système de coordonnées projeté** : Les participants ont pratiqué l'utilisation des données avec différents systèmes de coordonnées et l'utilisation de l'outil QGIS "on-the-fly transformation". Les participants ont également pratiqué la transformation des données d'un système de coordonnées à un autre et l'attribution d'un système de coordonnées à des données qui ont été fournies sans un système de coordonnées.
- **Exercice 10 – Echelle** : Diverses couches de données de différentes échelles ont été chargées dans un seul plan pour examiner les différences et les détails, et également pour déterminer quelles données avait des échelles similaires.
- **Exercice 11 - Système de coordonnées** : Les participants ont pratiqué le réglage de la visibilité des données en fonction de l'échelle des données.
- **Exercice 12 - Cartographie avancée, Lignes** : Les participants ont créé des styles complexes (blanc avec une double ligne noire) pour les routes et ont appris à contrôler l'ordre de dessin des éléments graphiques individuels dans le style.
- **Exercice 13 - Cartographie avancée, Contrôle de l'ordre de dessin** : Les participants ont pratiqué contrôler l'ordre de dessin de symboles pour s'assurer que certains styles restent au-dessus des autres.
- **Exercice 14 - Cartographie de parts et de parts impression** : D'après les données de l'exercice précédent, les participants ont contrôlé la visibilité des couches en fonction de l'échelle, et le réglage de la taille des objets lignes (routes) aux unités de cartographie par rapport aux unités d'impression.

Examen du 4^{ème} Jour

2.3.4.5 Le 4^{ème} Jour s'est terminé par une brève séance de questions et réponses Scéance du Matin du 5^{ème} Jour

La scéance du matin du 5^{ème} jour a été une revision de tous les concepts de base et une continuation des compétences de cartographie avancée pour QGIS, ainsi qu'une introduction des données extérieures et en format raster.

Les sujets et les exercices pratiques couverts durant le matin du 5^{ème} Jour sont présentés dans la liste ci-dessous.

- **Révisions des quatre premiers jours** Le 5^{ème} Jour a commencé avec une brève révision des 4 premiers jours et une scéance de questions et réponses.
- Tous les domaines d'importance pour la compréhension des concepts de SIG et le fonctionnement de QGIS ont été soulignés à nouveau.

Sujets de la Scéance du Matin du 5^{ème} Jour

- **Conseils supplémentaires**
 - Avant de commencer sur de nouveaux thèmes, et immédiatement après la révision, des conseils avancés pour l'utilisation de l'interface QGIS ont été donnés, que les utilisateurs ont pratiqués avec un exercice pratique.
- **Sujet 7 – Cartographie Avancée**
 - Les données tabulaires (Excel, DBF, et CSV) et la fonction joindre de SIG
 - Données GPS
- **Sujet 8 –Données raster et modèle numérique d'élévation**

- Introduction aux données SIG raster : l'imagerie par satellite, le modèle numérique d'élévation, et autres types de données en format raster
 - Utilisation des données de modèle numérique d'élévation en SIG: ombrage, relief, et calculatrice raster Using DEM data in GIS: hillshade, relief, and raster calculator
- **Sujet 9 – Cartographie Avancée**
 - Définition de styles de dessin complexes dans QGIS
 - Unités cartographiques, unités d'impression, et comment les utiliser dans QGIS
- **Exercices de la séance du matin du 5^{ème} Jour Exercice 15 - Techniques avancées sur l'interface QGIS :** Les participants ont pratiqué diverses techniques sur QGIS, comme la manipulation des couches, la création d'un fichier de couches, et l'édition et la modification de la légende.
- **Exercice 16 - Ouverture des données Excel dans QGIS :** Les participants ont pratiqué l'ouverture de fichier Excel dans QGIS et l'examen des données qu'il contient. Ces données ont été jointes aux données SIG et une nouvelle carte a été créée à l'aide de ces données. Les participants ont également pratiqué la création d'un nouveau fichier de formes en joignant des données Excel avec des données SIG. D'autres types de fichiers textes (DBF et CSV) ont également été ouverts, examinés et utilisés par les participants pour créer des cartes et de nouveaux fichiers de formes.
- **Exercice 17 – GPS :** le fichier de données GPS a été ouvert et les données ont été tracées sur une carte par les participants. A l'aide d'un plugin 3D dans QGIS, les données GPS ont été tracées en 3D en utilisant les informations d'élévation dans les données GPS.
- **Exercice 18 – Modèle Numérique d'Elévation:** A l'aide d'un fichier de modèle numérique d'élévation d'Abidjan, les participants ont créé des données de l'ombrage et de secours. Ils ont été utilisés pour créer une carte en relief. Ces données ont ensuite été visionnées en 3D en utilisant le plugin 3D de QGIS. La Calculatrice Raster a été utilisée pour augmenter l'élévation afin de souligner et de rendre plus visibles les hauteurs.
- **Exercice 19 - Données raster :** A l'aide d'un fichier de données raster de la Côte d'Ivoire contenant une grille de la population, les participants ont créé une carte en couleurs montrant les zones fortement peuplées. Les données ont été vues en 3D pour montrer visuellement les pics dans les zones de forte densité de population.

2.3.4.6 Examen de la séance du matin du 5^{ème} Jour La séance du matin du 5^{ème} Jour s'est terminée par une brève séance de questions et réponses Scéance de l'Après-Midi du 5^{ème} Jour

De nouveaux sujets ont été introduits pour la séance d'après-midi du 5^{ème} jour. Le format a été adapté légèrement pour être de simples exercices qui ont introduit de nouvelles techniques et les ont également forcé à pratiquer leurs compétences de QGIS nouvellement acquises.

Les sujets et les exercices pratiques couverts durant l'après-midi du 5^{ème} Jour sont présentés dans la liste ci-dessous.

Exercices de la séance de l'après-midi du 5^{ème} Jour

- **Exercice 20 - Géoréférencement de données vectorielles :** Les participants ont installé le plugin de géoréférencement et ont géoréférencé une image satellite de la région du Plateau sur la carte de routes et installations créée dans l'exercice 3.

- **Exercice 21 - Modification des données** : Les hôtels manquants dans Plateau ont été ajoutés aux données points grâce à l'image satellite nouvellement géoréférencée.
- **Exercice 22 - Numérisation et serpentine** : Toujours en utilisant l'image satellite géoréférencée, les participants ont créé un nouveau fichier de formes et ont créé une fonction de limites pour la zone portuaire au Plateau. Les participants ont également pratiqué l'utilisation des options d'accrochage et d'intersections dans QGIS pour aider à améliorer et simplifier le processus de numérisation.
- **Exercice 23 - La numérisation de l'imagerie satellitaire** : Poursuivant l'image satellite ci-dessus, les participants ont ajouté une couche pour l'empreinte de bâtiment et ont ajouté des données supplémentaires en numérisant des bâtiments dans la zone portuaire.
- **Exercice 24 - Modification des attributs** : Les participants ont pratiqué la création d'un attribut et l'insertion dans cet attribut de valeurs calculées en fonction d'autres attributs ; dans ce cas, il s'agissait de calculer la hauteur des bâtiments en multipliant le nombre d'étages par 3 mètres.
- **Exercice 25 - Bâtiments 3D / Paysage urbain** : En utilisant le plugin 3D, les participants ont pu créer une image 3D de la zone du Plateau à partir des données de modèle numérique d'élévation, y compris les bâtiments 3D à partir des données de l'empreinte bâtiment.
- **Exercice 26 - Google Earth** : Sur la demande des participants, la méthode pour ouvrir les données SIG dans Google Earth a été démontrée, y compris les bâtiments 3D dans le secteur du Plateau. Les participants ont été encouragés à essayer eux-même.

Examen de la séance d'après-midi du 5^{ème} Jour

- La séance du matin du 5^{ème} Jour s'est terminée par une brève séance de questions et réponses. Des sujets supplémentaires ont été introduits aux participants pour leur travail personnel après la formation :
 - Ressources en ligne pour les données et informations
 - Plugins QGIS recommandés à télécharger et essayer
 - Autres SIG et logiciels de bureau gratuits à essayer
- Les certifications de participation ont été distribuées à tous les participants de l'atelier de formation QGIS.

2.3.5 Résumé de l'Atelier

L'atelier a connu un niveau élevé de participation des participants : les sept participants d'origine sont venus aux cinq jours de l'atelier. Un participant a assisté à une seule séance, celle du 3^{ème} jour.

Le niveau de compétences des participants varie considérablement en ce qui concerne les bases de SIG et également en ce qui concerne l'utilisation d'un ordinateur et de Windows. Certains des exercices ont pris beaucoup plus de temps que prévu en raison du manque de compétences Windows de la majorité des participants. En outre, des explications sur le fonctionnement basique de Windows et de la souris a dû être fourni de temps à autre.

Le contenu de la formation a été ajusté chaque jour en fonction des participants, et l'on a fait en sorte que les objectifs de l'atelier, qui étaient de présenter la base de données de SDUGA et de fournir des connaissances de SIG et des compétences sur QGIS, ont tous été couverts par cette formation de 5 jours.

2.4 Atelier de Modélisation des Transports

2.4.1 Objectifs

Les objectifs de l'atelier de modélisation des transports ont été :

- De fournir des connaissances pour la modélisation des transports :
 - l'introduction d'une méthode classique en quatre étapes et d'autres méthodologies typiques,
 - l'explication de l'utilisation d'une série d'enquêtes sur le transport menée par SDUGA au cours du processus de modélisation,
 - la description de l'idée de base de l'évaluation du projet, et
 - la construction du modèle et la conduite de calculs sur JICA STRADA
- De fournir la base de données du SDUGA au gouvernement ivoirien en :
 - fournissant la base de données de l'enquête des transports SDUGA, et
 - transférant un modèle de transport construit sur JICA STRADA.

2.4.2 Planning

L'atelier sur la modélisation des transports a été initialement prévu sur cinq jours avec une séance tenue chaque matin. Cependant, il a été raccourci à quatre jours en raison d'un jour férié. En réponse à la demande des participants et leur désir de couvrir tous les sujets, le quatrième jour a contenu une séance supplémentaire l'après-midi. Donc au total, l'atelier sur la modélisation des transports a compris cinq séances sur quatre jours.

- Dates de l'atelier : 7 octobre 7 au 10 octobre
- Heures des séances : de 09h00 à 12:00, avec une pause
- Une séance supplémentaire le 10 octobre de 14h00 à 17h00

2.4.3 Participation

Les participants aux ateliers de formation ont été de trois organisations d'homologues. Un résumé de la participation à l'atelier de formation de 4 jours est fourni ci-dessous.

Tableau 2.5 Participation à l'atelier de formation sur la modélisation des transports

Participants				Jour 1	Jour 2	Jour 3	Jour 4
N°	Nom	Rôle	Organisation				
1	Konan Yao Godefroy	Ingénieur	Ministère des Transports	Oui	Oui	Oui	Oui
2	Coulibaly Pligueya Ali	Assistant technique en gestion de projet pour le Directeur général	D.G.T.T.C / Ministère des Transports	Oui	Oui	Oui	Oui
3	Kouassi Yapo Nazaire	Ingénieur des Travaux publics à la Direction générale des transports terrestres et de la circulation	D.G.T.T.C / Ministère des Transports	Oui	Oui	Oui	Oui
4	Nguessan Etienne	Ingénieur	MCLAU	Oui	Oui	Oui	Oui
5	N'Da Yao	Directeur Adjoint	DGIR/MIE	Oui	Oui	Oui	Oui

2.4.4 Sujets

Les sujets de l'atelier de 4 jours ont été les suivants :

- 1^{er} Jour : Introduction à la modélisation des transports, Enquête sur le transport, et JICA STRADA
- 2^{ème} Jour : Génération de Trajets
- 3^{ème} Jour : Distribution de Trajets
- 4^{ème} Jour : Séparation des modes de transport, Affectation du trafic, et évaluation de projet

A part le 1^{er} jour, chaque séance a comporté trois volets: 1. Présentation de l'idée générale du sujet, 2. Exercices pratiques sur JICA STRADA et 3. Explication de l'application dans SDUGA. Les sources de données utilisées dans l'exercice pratique étaient basées sur les données utilisées dans le tutoriel JICA STRADA, qui contient toutes les données qui peuvent être utilisés dans la JICA STRADA pour la compréhension globale.

Toutes les bases de données de l'enquête sur le transport et le modèle de transport pour SDUGA dans JICA STRADA ont été fournis aux participants en projet de version finale. Les sous-sections suivantes fournissent des détails supplémentaires sur tous les sujets abordés.

2.4.4.1 1^{er} Jour

Le 1^{er} Jour a consisté en une introduction de la modélisation des transports, de l'enquête sur le transport, et de JICA STRADA. Les sujets abordés le 1^{er} Jour sont dans la liste suivante :

Sujets du 1^{er} Jour

- **Sujet 1 – Concept de la planification des transports / Prévision de la demande**
 - Concept de base de la planification des transports
 - But de la prévision de la demande dans le processus de planification
- **Sujet 2 – Concept de la méthode en quatre étapes pour la prévision de la demande en transports**
 - Processus général de la méthode en quatre étapes
 - Estimation ds indicateurs socio-economiques
 - Développement de réseaux et zones
 - Génération et distribution des trajets, séparation des modes de transport et affectation du trafic
- **Sujet 3 – Introduction de JICA STRADA**
 - Components de JICA STRADA
 - Comparaison à d'autres programmes similaires
- **Sujet 4 – Enquêtes de Transport du SDUGA**
 - Introduction de 11 enquêtes sur le transport effectuées pour le SDUGA
 - Objectif et résultat de chaque enquête et utilisation pour la modélisation des transports
- **Sujet 5 – Concept de modélisation des transports**
 - Nécessité du modèle de transport
 - Définition des connecteurs de liens ou routes

- Définition d'un trajet, de la raison du trajet, et du moyen de transport
- Modèle structurant

Examen du 1^{er} Jour

- Le 1^{er} Jour s'est terminée par une brève séance de questions et réponses
- L'idée d'un modèle de transport semble être difficile pour certains participants qui ne sont pas familiers avec ce genre de domaine technique. La mission d'étude de la JICA a fourni du personnel de soutien pour des explications supplémentaires durant la formation.

2.4.4.2 2^{ème} Jour

Les exercices pratiques ont commencé le deuxième jour avec des échantillons de données de tutoriels JICA STRADA. Les sous-sections suivantes fournissent des détails supplémentaires sur tous les sujets abordés :

Sujets du 2^{ème} Jour : Modèle de Generation de Trajets

- Agrégation des données d'entrée
- Modèle de régression linéaire
- Evaluation du modèle : valeur de t, statistique R²,
- Sélection de variables explicatives

Exercices du 2^{ème} Jour

- Préparation d'indicateurs socio-économiques
- Préparation de matrices OD actuelles
- Estimation des paramètres
- Estimation de la production de trajets / attraction

Etude de cas du SDUGA le 2^{ème} Jour

- Explication générale du modèle dans SDUGA

Examen du 2^{ème} Jour

- La notion mathématique de la génération de trajets semblait être difficile pour certains participants qui ne sont pas familiers avec ce domaine académique. La mission d'étude de la JICA a essayé de promouvoir la compréhension du concept en tant que discipline de base pour la modélisation du transport pour faire face aux idées mathématiques abstraites en utilisant quelques exemples simples.
- L'explication supplémentaire mentionnée ci-dessus a raccourci le temps disponible pour expliquer l'étude de cas du SDUGA. Cependant, la mission d'étude de la JICA a décidé de donner la priorité à la compréhension du concept et à l'exercice sur JICA STRADA, ce qui encourage les compétences pratiques et la compréhension de la modélisation des transports.

2.4.4.3 3^{ème} Jour

Le 3^{ème} Jour a porté sur le processus de distribution des trajets dans une méthode en quatre étapes. Les sujets ainsi que les exercices pratiques du 3^{ème} Jour sont dans la liste suivante :

Sujets du 3^{ème} Jour : Distribution des Trajets

- Idée de base d'un tableau Origine-Destination (OD)

- Introduction à l'estimation de la distribution de trajets
- Modèle typique pour la distribution de trajets
- Concept de fonctions d'impédance Concept of impedance functions

Exercices du 3^{ème} Jour

- Préparation d'un fichier de réseau pour le calcul d'une matrice d'impédance
- L'estimation de l'impédance en entrée du modèle
- Estimation de paramètres dans le modèle
- Estimation de la distribution des trajets

Etude de cas du SDUGA le 3^{ème} Jour

- Explication générale du modèle dans SDUGA

Examen du 3^{ème} Jour

- Le 3^{ème} Jour s'est terminée par une brève séance de questions et réponses.
- Comme lors des deux premiers jours, certains participants ne pouvaient pas suivre quelques sujets en raison de ne pas être habitués à ce domaine. La mission d'étude de la JICA a essayé de promouvoir la compréhension du concept en donnant quelques exemples simples.
- L'explication supplémentaire mentionnée ci-dessus a raccourci le temps disponible pour expliquer l'étude de cas du SDUGA. Cependant, la mission d'étude de la JICA a décidé de donner la priorité à la compréhension du concept et à l'exercice sur JICA STRADA.
- Tous les participants ont convenu de tenir une séance supplémentaire le vendredi après-midi.

2.4.4.4 4^{ème} Jour

Le 4^{ème} Jour (jour entier) a porté sur la séparation des modes de transport, l'affectation des trajets, et l'évaluation de projet. Les sujets ainsi que les exercices pratiques du 3^{ème} Jour sont dans la liste suivante:

Sujets du 4^{ème} Jour

- **Sujet 1– Séparation des modes de transport**
 - Modèle de trip-end et de trip-interchange
 - Les variables explicatives
 - Définition des modes et structure de décision
 - Impédance par mode de transport
 - Théorie de l'utilité aléatoire et fonction d'utilité systématique
 - Itération de convergence
- **Exercice : Séparation des modes de transport**
 - Estimation des tableaux d'impédance tables en entrée du modèle
 - Estimation de paramètres dans le modèle
 - Estimation des matrices OD par mode
- **Sujet 2 : Affectation du Traffic**
 - Recherche du chemin le plus court
 - Fonctions de volume et de retard et courbe QV
 - Attribution statique et dynamique
 - Les règles de Wardrop

- Affectation incrémentale
- Affectation de transit
- **Exercice : Affectation du Traffic**
 - Conducting user equilibrium assignments
 - Conducting transit assignments by loading the result of the user equilibrium assignment
- **Sujet 3 : Evaluation de Projet**
 - Analyse coûts-avantages
 - Valeur du temps
 - Coût d'exploitation des véhicules
 - VAN et TRI
- **Etude de cas du SDUGA le 3^{ème} Jour**
 - Procédure générale du modèle, l'affectation, et l'évaluation dans SDUGA
- **Examen du 4^{ème} Jour** Le 4^{ème} jour a été rempli par beaucoup de nouveaux concepts et idées pour les participants, qui ont exigé beaucoup d'explications pour comprendre le concept correctement. Le temps disponible pour expliquer l'étude de cas du SDUGA a été limité, mais la mission d'étude de la JICA a décidé de donner la priorité à la compréhension du concept et à l'exercice sur JICA STRADA.

2.4.5 Résumé de l'Atelier

Le niveau de compétences des participants varient considérablement en ce qui concerne les bases mathématiques et également en ce qui concerne l'utilisation d'un ordinateur. Certains des exercices ont pris beaucoup plus de temps que prévu en raison du manque de compétences Windows de la majorité des participants. En outre, des explications sur le fonctionnement basique de Windows et de la souris a dû être fourni de temps à autre comme lors de la formation SIG.

Cependant, l'exigence minimale de présenter toutes les procédures de base de la modélisation des transports dans JICA STRADA ont pu être couverts pendant les 4 jours et la base de données de l'enquête de transport et le modèle des transports dans STRADA ont pu être livrés aux participants en projet de version finale.

3.0 Préparation de la Base de Données du SDUGA

3.1 Introduction

Ce chapitre décrit la base de données du SDUGA qui a été créée en appui du processus de planification et de préparation des schémas directeurs du Projet: le schéma directeur d'urbanisme, le schéma directeur des transports urbains, et le plan directeur des zones d'extension.

3.2 Approche et Méthodologie

Les objectifs pour le développement de la base de données du SDUGA sont de fournir des données spatiales et quantitatives de base pour le processus de planification pour le Projet du SDUGA, et d'être un référentiel pour les données spatiales contenant les cartes et plans des trois schémas directeurs du SDUGA à l'échelle 1: 100 000 pour l'intérieur de la zone de planification et 1: 10 000 pour l'intérieur des zones urbaines centrales.

La portée initiale des travaux pour le Projet du SDUGA était d'utiliser les données existantes disponibles dans les agences gouvernementales de la Côte d'Ivoire, comme la CCT et l'INS, de mettre à jour ces données à l'aide d'imagerie par satellite et de relevés sur le terrain, et enfin de générer des plans en fonction des données mises à jour.

3.2.1 Travaux Accomplis

Pour la création de la base de données du SDUGA, les travaux ci-dessous ont été réalisés :

1. Recueillir les données spatiales existantes et les cartes papier à partir de sources en Côte d'Ivoire, dont le CCT, l'INS, et la SOTRA, et les numériser ou les convertir dans un format utilisable pour le processus de planification.
2. Définir les zones de couverture et les limites, qui comprennent la zone d'étude du SDUGA, la zone de planification du SDUGA, les zones d'enquête, les zones de l'INS, et les zones d'analyse du trafic.
3. Générer des cartes de base en fonction des exigences des équipes d'enquête et des planificateurs.
4. Mettre à jour les cartes de base avec des données existantes : images satellite, données de l'enquête, et autres.

5. Produire des cartes de base mises à jour en fonction des besoins des planificateurs et des équipes de l'étude ; ce qui inclut la création des données topographiques numériques mentionnée dans la Partie 1 du Volume 2.
6. Effectuer l'analyse spatiale des conditions actuelles en fonction des besoins des planificateurs.
7. Numériser les données des schémas directeurs futurs dans la base de données du SDUGA grâce aux informations données par les planificateurs.
8. Générer les schémas directeurs du SDUGA en fonction des recommandations des planificateurs.

3.2.2 Extrants des Données

Les extrants des travaux de création de la base de données du SDUGA étaient les différents thèmes de données qui ont été reçus ou créés, dont:

- Données de Base :
 - Caractéristiques naturelles : les eaux, le littoral, les rivières, les forêts, etc.
 - Limites administratives : sous-préfecture, commune, ville, quartier, etc.
 - Politiques : forêts préservées, terres réservées pour des projets futurs, terrains sensibles, etc.
- Conditions actuelles : utilisation actuelle du terrain, réseau routier actuel, etc.
- Zones de planification : la zone de planification du SDUGA, les unités urbaines, et les zones d'analyse du trafic
- Prévisions : données démographiques futures
- Données de schémas directeurs actuels : futur cadre d'utilisation des terres, routes proposées, gares de transit proposées, etc.

Pour les données ci-dessus, le système de coordonnées suit les spécifications du CCT et a été utilisé pour la cartographie topographique décrite dans la Partie 1 du Volume 2, au Chapitre 3.2. Les paramètres pour le système de coordonnées choisi comme référence sont indiqués ci-dessous :

- Projection : Zone 30 Nord, Projection transverse universelle de Mercator
- Méridien d'origine : Greenwich
- Latitude d'origine: Equateur
- Longitude d'origine: 3° 00' à l'ouest de Greenwich
- Facteur d'échelle : 0,9996
- Faux Est : 500.000 m
- Faux Nord : 0 m
- Ellipsoïde de Référence : World Geodetic System 1984
- Système géodésique : WGS 1984

Toutes les cartes et les plans nécessaires pour les rapports et documents du Projet du SDUGA (y compris le présent rapport final) sont générés grâce aux informations de la base de données du SDUGA décrite ci-dessus.

3.2.3 Données Cartographiques Existantes

La collecte de données cartographiques existantes au CCT, et l'évaluation et l'incorporation de ces données dans la base de données du SDUGA est présentée en détails dans la Partie 1 du Volume 2, à la Section 3.2. Un résumé des conclusions en est présenté ci-dessous.

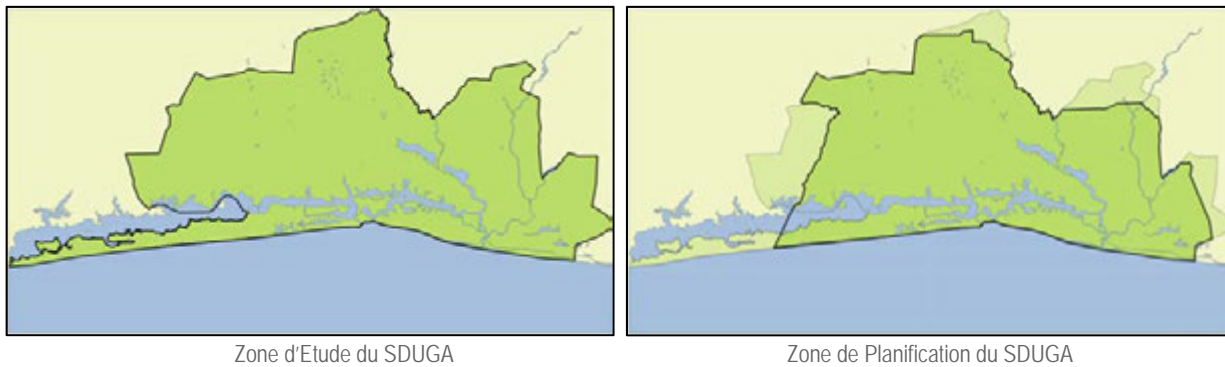
Deux groupes de données ont été fournies par le CCT : à échelle 1:5000 et à échelle 1:50.000. Les cartes des deux groupes de données ont été créées par des méthodes de cartographie classiques dans les années 1980 et ont été maintenues sous forme papier. Ces cartes papier ont été numérisées grâce à l'évolution rapide des technologies de l'information au cours des dernières années. Cependant, la précision et la fraîcheur restent les mêmes que ceux des années 1980. Récemment, grâce à la demande accrue d'informations cartographiques à des fins diverses, une partie des données de la carte a été mise à jour avec des fonctionnalités en deux dimensions seulement, en superposant simplement l'imagerie satellitaire basée sur les cartes des années 1980. D'autre part, pour les cartes de données à l'échelle 1:50.000, certaines données ont été récupérées d'une carte de plus petite échelle (1:200.000), ce qui est une manière inhabituelle de compilation de cartes. En conséquence, l'exactitude des données de positionnement peut varier dans des endroits différents, en raison de l'utilisation de différentes sources de données, méthodes, et périodes, et du niveau de précision.

Les données du CCT ont été fournies en séries de cartes. Une série de cartes est un construit de cartographie géographique pour aider à la production et à la gestion de cartes ; cependant, pour la planification, les séries de cartes ont un intérêt limité après l'opération de numérisation. Elles ne sont ni nécessaires ni utilisées dans le processus de planification. Par contre, les séries de cartes seraient utilisées pour la gestion des cartes géographiques du CCT, donc les données numériques des cartes topographiques créées dans la première phase du projet sont fournies en deux formats : en séries de cartes et en couverture complète pour la zone de planification du SDUGA.

3.2.4 Couverture du Projet du SDUGA

Deux zones de couverture du Projet sont définies et utilisées dans le Projet: (1) la zone d'étude du SDUGA et (2) la zone de planification du SDUGA. Bien que seule la zone de planification du SDUGA soit utilisée pour le processus de planification, du point de vue des données, la distinction entre les deux zones doit être comprise, ainsi que leurs usages respectifs.

1. La zone d'étude du SDUGA adhère aux frontières administratives et est en corrélation directe avec les zones de couverture des données statistiques, telles que les données démographiques de l'INS fournies par les sous-préfectures et communes. Par conséquent, pour la zone d'étude du SDUGA et les sous-divisions au sein de cette zone, les données statistiques peuvent être utilisées sans ajustement.
2. La zone de planification du SDUGA suit la portée des travaux de planification du projet du SDUGA. Elle couvre les zones d'intérêt pour la planification de la région du Grand Abidjan. Elle suit les limites administratives à certains endroits, mais de manière générale elle ne respecte pas les frontières administratives. C'est pourquoi toutes les données statistiques obtenues des administrations doit être proportionnellement ajustée en fonction des surfaces.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.1 Comparaison de la Zone d'Etude et de la Zone de Planification du SDUGA

3.2.5 Limites Administratives

Les limites administratives dans la base de données du SDUGA ont été créées par l'équipe de projet uniquement pour une utilisation dans le processus de planification. Elles sont basées sur des limites dans les données numériques du CCT et de l'INS (Zones INS) utilisées pour leurs relevés et statistiques. Les données du CCT sont données dans les limites de la région, du département, de la sous-préfecture, et de la commune, tandis que celles de l'INS vont jusqu'à la ville et au quartier.

Les deux groupes de données ont été édités par l'équipe de projet du SDUGA afin qu'ils adhèrent aux caractéristiques géographiques, tels que les plans d'eau et les routes, et ont été édités afin que les limites administratives correspondent. Les données obtenues de l'INS n'ont pas pu être intégrées directement dans la base de données du SDUGA en raison de différences dans l'échelle, l'orientation, et la précision qui n'ont pu être rapprochées. Ces cartes ont été utilisées uniquement comme cartes de référence et les limites ont été numérisées manuellement à l'aide de repères visuels dans les cartes de l'INS, tels que routes et de rivières aussi présentes dans les données du CCT et de l'imagerie par satellite.

Bien que tout ait été fait pour s'assurer que les données administratives correspondent à des limites officielles, ces données n'ont pas été vérifiées par des sources officielles et sont donc destinés à être utilisés uniquement pour le projet du SDUGA et pour ses extraits, et ne peuvent pas en aucun cas être utilisés pour des travaux liés aux frontières administratives officielles.

3.2.6 Autres limites utilisées dans le processus de planification

3.2.6.1 Zones de l'INS

Dans la base de données du SDUGA, les zones de l'INS sont basées sur les zones des études de l'INS. Celles-ci sont basées sur les limites de quartiers, chaque quartier formant une seule zone INS, et sur les zones à l'extérieur des quartiers dans les communes et sous-préfectures, ces zones étant prises dans leur ensemble ou divisées en plusieurs zones INS.

3.2.6.2 Unités Urbaines du SDUGA

Les unités urbaines utilisées dans le projet du SDUGA et le schéma directeur d'urbanisme ont été créés par la mission d'étude de la JICA et proviennent principalement des limites administratives des sous-

préfectures et communes dans la zone de planification du SDUGA, sauf les unités urbaines autour de la zone portuaire qui ne respectent pas les limites administratives.

3.2.6.3 Zones d'Analyse du Trafic du SDUGA

Les zones d'analyse du trafic utilisées dans le projet du SDUGA et dans le Schéma Directeur des Transports Urbains ont été créées par la mission d'étude de la JICA et viennent directement des zones de l'INS. La majorité des zones d'analyse du trafic correspondent de manière directe à une zone de l'INS; à part quelques zones d'analyse du trafic qui contiennent plusieurs zones de l'INS.

3.3 Répertoire des Données de la Base de Données du SDUGA

Cette section répertorie les données de la base de données du SDUGA en troistableaux.

Tableau 3.1 Données sur les Zones de Planification et Conditions Actuelles

Catégorie	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & Modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Caractéristiques Naturelles			
Eau	Plans d'eau et littoral.	<i>SDUGA_E1_Water_Rev1310</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Parties prises des données du CCT et mises à jour.
Frontières Administratives			
Limites des Sous-Préfectures	Limites des Sous-Préfectures utilisées pour le projet du SDUGA, basées sur les données de l'INS.	<i>SDUGA_A4_SousPrefecture_Rev1310</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Ces données numériques ont été créées par la mission d'étude de la JICA à partir d'un rapprochement des cartes papier de l'INS aux données numériques du CCT (routes, rivières, et littoral)
Limites des Communes	Limites des Commune utilisées pour le projet du SDUGA, basées sur les données de l'INS.	<i>SDUGA_A5_Commune_Rev1310</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Ces données numériques ont été créées par la mission d'étude de la JICA à partir d'un rapprochement des cartes papier de l'INS aux données numériques du CCT (routes, rivières, et littoral)
Limites des Villes	Limites des Villes utilisées pour le projet du SDUGA, basées sur les données de l'INS.	<i>SDUGA_A6_Ville_Rev1401</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Ces données numériques ont été créées par la mission d'étude de la JICA à partir d'un rapprochement des cartes papier de l'INS aux données numériques du CCT (routes, rivières, et littoral)
Limites des Quartiers	Limites des Quartiers utilisées pour le projet du SDUGA, basées sur les données de l'INS.	<i>SDUGA_A7_Quartier_Rev1401</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Ces données numériques ont été créées par la mission d'étude de la JICA à partir d'un rapprochement des cartes papier de l'INS aux données numériques du CCT (routes, rivières, et littoral)
Politiques			
Terrain Sensible	Les zones de faible altitude où les terrains sont sensibles au développement	<i>SDUGA_Sensitive_land_1402</i> Mission d'étude de la JICA 2014 (basé sur des données de modèles numériques de terrain [DEM pour l'anglais <i>Digital Elevation Model</i>] de fév. 2000)	Les limites du terrain sensible viennent de données de la NASA <i>Shuttle Radar Topography Mission</i> (SRTM 3) datées de février 2000, et téléchargées sur earthexplorer.usgs.gov. SRTM 3 est un DEM de données qui contient des informations d'altitude.

Partie 4 Autres Travaux du Projet

Catégorie	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & Modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Forêts Préservées	Limites des forêts dans la zone de planification du SDUGA.	<i>CCT_Forest</i> CCT / Mission d'étude de la JICA 2014	Les données sur les forêts du CCT (forest_merge) ont été traitées pour obtenir des limites nettes des forêts, et mises à jour en utilisant les informations de la SODEFOR.
Expansion du Port d'Abidjan	Limites du Port d'Abidjan.	<i>Port_Expansion_Rev1402b</i> Mission d'étude de la JICA/ PAA 2014	Numérisée du plan d'expansion du Port Autonome d'Abidjan. Une copie papier du plan a été numérisée et géolocalisée pour produire les données numériques.
Terres Réservées	Limites des terres réservées pour de futurs projets par des organismes gouvernementaux ou des autorités décentralisées.	<i>Reserved_Lands_Rev.1402</i> Mission d'étude de la JICA / organismes gouvernementaux ou autorités décentralisées 2014	Des versions papier de plan, dessins et coordonnées géographiques des terres réservées ont été reçues d'organismes gouvernementaux et ou autorités décentralisées, et ont ensuite été numérisés par la mission d'étude de la JICA.
Limites de l'Etude et de la Planification du SDUGA			
Zone d'étude du SDUGA	La zone d'étude du projet du SDUGA.	<i>SDUGA_E2_StudyArea_Rev1310</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Basée sur les limites administratives du CCT et sur les cartes des zones de l'INS
Zone de Planification du SDUGA	La zone de planification du SDUGA. L'étendue de la carte générée.	<i>SDUGA_E3_PlanningArea_Rev1310</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Basée sur les limites administratives et les caractéristiques naturelles du CCT et sur les cartes de zonage de l'INS, complétées par des images satellites
Unités Urbaines du SDUGA	Le regroupement des sous-préfectures et communes dans la zone de planification du SDUGA en unités urbaines de planification.	<i>SDUGA_E3_UrbanUnit_Rev1402</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Basés sur les dessins des planificateurs du SDUGA, après rapprochement des frontières administratives et de la limite de la zone de planification du SDUGA, sauf autour de la zone portuaire d'Abidjan.
Zones de l'INS	Zones INS au sein de la zone d'étude du SDUGA.	<i>SDUGA_E2_INSZone_Rev1401</i> INS / Mission d'étude de la JICA 2014	Données originales de l'INS sur papier, numérisées par la mission d'étude de la JICA. Les cartes de l'INS n'ont pas été numérisées directement à partir des copies papier. Les cartes de l'INS ont été visuellement interprétées, et un rapprochement manuel a été fait pendant la numérisation des données spatiales existantes sur les routes, les rivières / eau, et sur les limites des communes et sous-préfectures.
Zones d'analyse de trafic du SDUGA	Zones d'analyse de trafic au sein de la zone d'étude SDUGA utilisées pour la modélisation du trafic.	<i>SDUGA_E4_TAZ_Rev1401</i> Mission d'étude de la JICA 2013	Basée sur les zones de l'INS.
Zones d'Enquêtes auprès des Ménages pour SDUGA	Zones de l'INS au sein de la zone de planification du SDUGA arrangées en zones d'enquêtes auprès des ménages pour le facteur d'expansion de quartier.	<i>SDUGA_HIS_Rev1311</i> Mission d'étude de la JICA 2013	
Conditions Actuelles			
Aménagement du sol en 2013	Aménagement actuel des terres. Couverture partielle dans la zone de planification du SDUGA; principalement dans les zones urbaines.	LandUse_20131005_0346b_Rev1401 Mission d'étude de la JICA 2013	Créé à partir des données du CCT mises à jour en utilisant l'imagerie par satellite et les études sur terrain de la mission d'étude de la JICA.

Catégorie	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & Modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Routes Existantes et Proposées	<i>Voir "routes existantes et proposées" dans le tableau ci-dessous.</i>		
Données de base du CCT			
Rivières	Rivières dans la zone de planification du SDUGA.	<i>hydro_200_merge</i> CCT 1970s-1980s	Les données d'origine ont été traitées par la mission d'étude de la JICA en fusionnant les séries de cartes pertinentes en un seul ensemble de données et en l'intégrant à l'intérieur de la zone de planification du SDUGA. Aucun autre traitement n'a été effectué.
Lignes Electriques	Lignes électriques dans la zone de planification du SDUGA.	<i>ligne_HT_merge</i> CCT 1970s-1980s	Les données d'origine ont été traitées par la mission d'étude de la JICA en fusionnant les séries de cartes pertinentes en un seul ensemble de données et en l'intégrant à l'intérieur de la zone de planification du SDUGA. Aucun autre traitement n'a été effectué.
Occupation Humaine	Terrain urbain (ville, village, hameau) dans la zone de planification du SDUGA.	<i>habitat_merge</i> CCT 1970s-1980s	Les données d'origine ont été traitées par la mission d'étude de la JICA en fusionnant les séries de cartes pertinentes en un seul ensemble de données et en l'intégrant à l'intérieur de la zone de planification du SDUGA. Aucun autre traitement n'a été effectué.

Tableau 3.2 Données de Schéma Directeur du SDUGA

Catégorie	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & Modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Schéma Directeur de Transport Urbain			
Routes Existantes et Proposées	Le réseau routier de la région du Grand Abidjan. Comprend les routes existantes et proposées pour le futur. Ces données sont également utilisées dans la modélisation du trafic et dans les enquêtes, et contient donc des informations supplémentaires pour ces tâches.	<i>SDUGA_RoadNetwork_Vers140416</i> Mission d'étude de la JICA/ CCT 2014	Les routes existantes proviennent des données de base du CCT (de route_merge). Les détails sur les routes proposées proviennent de la mission d'étude de la JICA.
Cadre de transport en commun proposé	Fret ferroviaire, transport ferroviaire urbain, lignes de ferry, et itinéraires de Transit Rapide par Bus (BRT) jusqu'à 2030.	<i>TransitFramework_vers1403c</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Stations de transport proposées	Échangeurs multimodaux, stations ferroviaires urbaines, et ferries jusqu'à 2030.	<i>SDUGA_Stations_vers1403c</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Futurs projets de transport proposés	Futurs projets routiers et de transport : développement ou mise à niveau pour 2020, 2025, et 2030.	<i>SDUGA_future_Road_Implement_Rev1403</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.

Partie 4 Autres Travaux du Projet

Catégorie	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & Modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Schéma Directeur d'Urbanisme / Futur cadre d'aménagement des sols			
Stratégie proposée pour la mise en œuvre du développement urbain du Grand Abidjan	Stratégie pour la mise en œuvre du développement urbain du Grand Abidjan pour 2015-2030.	<i>SDUGA_future_land_use_Implementation_Rev1403b</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA. Dessins numériques des planificateurs du SDUGA comprenant les données des catégories suivantes : aménagement du sol en 2013, routes existantes et proposées, cadre de transport en commun proposé, stations de transport proposées, et les données de croissance de la population.
Futur cadre d'aménagement des sols en unités urbaines	Futur cadre d'aménagement des sols en unités urbaines dans la zone de planification du SDUGA.	<i>SDUGA_LU_Framework_UU_Rev1403h</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA. Dessins numériques des planificateurs du SDUGA comprenant les données des catégories suivantes : aménagement du sol en 2013, routes existantes et proposées, cadre de transport en commun proposé, stations de transport proposées, et les données de croissance de la population
Futur réseau routier par unités urbaines	Futur réseau routier par unités urbaines, uniquement pour la cartographie et la présentation de ce projet. Voir « Futurs projets de transport proposés » pour les données des routes et du transport futurs.	<i>SDUGA_Future_Road_Urban_Unit_Rev1403b</i> Mission d'étude de la JICA 2014	
Futurs pôles d'emploi de la région	Pôles d'emploi dans un rayon de 12 km et 25 km autour de la zone de planification du SDUGA.	<i>SDUGA_Future_Employment_Zone_Rev1403</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Futurs pôles d'emploi	Pôles d'emploi au sein de la zone de planification du SDUGA.	<i>SDUGA_Future_K-Economy_Cluster_Rev1403</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Futures Zones Touristiques	Zones privilégiées pour le développement futur du tourisme dans la zone de planification du SDUGA.	<i>SDUGA_LU_Framework_Tourism_Rev1403c</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE)			
Aménagement des sols à Attinguié dans le PDZE	Aménagement des sols à Attinguié.	<i>SDUGA_Attinguié_Future_LandUse_Zoning_Plan_Rev1404g</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA. Dessins numériques des planificateurs du SDUGA comprenant les données du plan des subdivisions d'Alokoï (version papier), et les données des catégories suivantes : aménagement du sol en 2013, futur cadre d'aménagement des sols en unités urbaines, routes existantes et proposées.
Zone de planification urbaine d'Attinguié dans le PDZE	Limites de la zone de planification urbaine d'Attinguié	<i>SDUGA_Attinguié_Urban_Planning_Boundary_Rev1404</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Limites d'Attinguié dans le PDZE	Limites de la future zone urbaine du village d'Attinguié et de la zone industrielle d'Attinguié au sein de la zone de planification urbaine d'Attinguié	<i>SDUGA_Attinguié_Zoning_Boundary_Rev1404</i> Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.

Catégorie	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & Modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Aménagement des sols à Bonoua dans le PDZE	Aménagement des sols à Bonoua.	SDUGA_Bonoua_Future_LandUse_Zoning_Plan_Rev1404c Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA. Dessins numériques des planificateurs du SDUGA comprenant les données du plan des subdivisions de Bonoua (version papier), et les données des catégories suivantes : aménagement du sol en 2013, futur cadre d'aménagement des sols en unités urbaines, routes existantes et proposées.
Zone de planification urbaine de Bonoua dans le PDZE	Limites de la zone de planification urbaine de Bonoua	SDUGA_Bonoua_Urban_Planning_Boundary_Rev1404 Mission d'étude de la JICA 2014	Proposition de la mission d'étude de la JICA.
Réseau routier existant et proposé dans le PDZE	Routes existantes et proposées dans la zone de planification urbaine d'Attinguié et de Bonoua.	SDUGA_Road_Network_Zoning_Plan_Rev1404 Mission d'étude de la JICA 2014	Voir « Futurs projets de transport proposés » pour les données complètes.

Tableau 3.3 Données Quantitatives de la Base de Données du SDUGA

Nom de la Série de Données	Description	Nom de Fichier / Créateur des Données / Date (si pertinent)	Sources & modifications et/ou traitements faits par la Mission d'Etude de la JICA
Données socio-économiques – Population actuelle en 2013			
Population par Zone INS	Estimation de la population totale de chaque zone de l'INS en 2013.	Mission d'étude de la JICA et INS, 2013	Les données d'estimation de population faites par l'INS et la mission d'étude de la JICA étaient par zone de l'INS pour la zone d'étude de la SDUGA. La mission d'étude de la JICA a transféré ces données pour la zone de planification SDUGA.
Emploi par Zone INS	Estimation du nombre de travailleurs dans chaque zone de l'INS en 2013, par secteur (primaire, secondaire, tertiaire).	Mission d'étude de la JICA 2014	Estimation de la mission d'étude de la JICA faite en utilisant le modèle de trafic.
Etudiants par Zone INS	Estimation du nombre d'étudiants dans chaque zone de l'INS en 2013.	Mission d'étude de la JICA 2014	Estimation de la mission d'étude de la JICA faite en utilisant le modèle de trafic.
Données socio-économiques – Population estimée pour 2030			
Population par Zone INS	Prévision de la population totale de chaque zone de l'INS en 2030.	Mission d'étude de la JICA 2014	Estimation de la mission d'étude de la JICA.
Emploi par Zone INS	Prévision du nombre de travailleurs dans chaque zone de l'INS en 2030, par secteur (primaire, secondaire, tertiaire).	Mission d'étude de la JICA 2014	Estimation de la mission d'étude de la JICA faite en utilisant le modèle de trafic.
Etudiants par Zone INS	Prévision du nombre d'étudiants dans chaque zone de l'INS en 2030.	Mission d'étude de la JICA 2014	Estimation de la mission d'étude de la JICA faite en utilisant le modèle de trafic.

3.4 Conclusion / Recommandations de Travaux Futurs

La base de données du SDUGA a été suffisante pour le processus de planification du projet du SDUGA. Toutefois, les prochains travaux qui utiliseront les données SIG devront prendre en compte l'étendue et les limites des données dans la base de données.

Les données dans la base de données du SDUGA sont ne représentatives que d'un instant de la situation actuelle dans le Grand Abidjan et en tant que tel elles sont très sensibles au facteur du temps. Pendant la durée du projet du SDUGA, les données sont pertinentes et valables, cependant, comme le temps s'écoule et que les politiques et les conditions changent, les données deviendront moins pertinentes. Un travail de planification futur devrait n'utiliser la base de données du SDUGA que comme une base ou un modèle pour créer une nouvelle base de données, en réévaluant toutes les données de la base de données et en les mettant à jour si nécessaire.

Pour utiliser les données de cartographie numérique dans d'autres domaines, la poursuite des travaux peut être nécessaire afin de disposer de données de cartographie numérique mises à jour et de haute qualité. En particulier, la nécessité de valider et de mettre à jour les limites administratives et de résoudre les anomalies dans les données topographiques numériques ayant des précisions différentes (voir la Partie 1 du Volume 2, à la Section 3.1 sur la cartographie et la discussion sur les zones rouges et bleues). En conséquence, sans mise à jour, les données de la base de données SDUGA sont recommandées aux seules fins du processus de planification urbaine.