

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 I
INTRODUCTION ET RESUME

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 I
INTRODUCTION ET RESUME

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 I INTRODUCTION ET RESUME

Abréviations.....v

Résumé Opérationnel

1.0	Aperçu Du Projet	1
1.1	Objectifs du Project	1
1.2	Zone d'étude et Zone de planification du Grand Abidjan	1
1.3	Conditions actuelles	2
1.4	Examen du Schéma Directeur de 2000	4
1.5	Cadre Socio - Economique	5
2.0	Schéma Directeur d'Urbanisme et Autres Travaux du Projet	9
2.1	Questions clés de planification	9
2.2	Vision	11
2.3	Stratégie spatiale	11
2.4	EES pour les scénarios de croissance spatiale	15
2.5	Stratégie de Mise en œuvre	15
2.6	Plan Cadre de l'Occupation des Sols.....	16
2.7	Mise en œuvre	17
2.8	Plan Directeur des zones d'extension (PDZE)	18
3.0	Schéma Directeur des Transports Urbains.....	19
3.1	Principaux Enjeux des Transports.....	19
3.2	Objectifs et Stratégies de Planification.....	20
3.3	Prévisions de la Demande de Transport	21
3.4	Plan de Développement du Réseau Routier	23
3.5	Plan de Développement du Contrôle et de la Gestion du Trafic	24
3.6	Plan de Développement des Transports Publics	25
3.7	Plan de Développement du Transport de Fret	28
3.8	Résumé de l'ESS pour le Schéma Directeur des Transports Urbains	29
3.9	Identification du Projet et Priorité Accordée	29

Table des Matières

3.10	Les Ensembles de Projets Prioritaires	32
3.11	Les Projets de Haute Priorité pour des Etudes de Faisabilité Plus Approfondies.....	32
3.12	Programme de Mise en œuvre	35

INTRODUCTION ET RESUME

1.0	Introduction.....	1
1.1	Contexte	1
1.2	Objectifs du Projet.....	1
1.3	Étendue des Travaux et Programme de Mise en Œuvre du Projet.....	2
1.4	Zone d'Étude et Zone de Planification du Grand Abidjan	3
1.5	Organisation de la Mise en Œuvre du Projet	5
2.0	Schéma Directeur d'Urbanisme et Autres Eléments liés au Projet	7
2.1	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2030	7
2.2	Conditions actuelles.....	8
2.3	Revue du Schéma Directeur du Grand Abidjan 2000 (ASDA 2000)	17
2.4	Cadre Socio-économique	19
2.5	Vision, Buts et Objectifs.....	24
2.6	Stratégie d'Aménagement Spatial	27
2.7	EES pour les Scénarios de Croissance Spatiale	34
2.8	Stratégie de Mise en œuvre.....	35
2.9	Plan Cadre de l'Occupation du Sol.....	36
2.10	Mise en œuvre.....	38
2.11	Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE).....	41
2.12	Cartographie Topographique Numérique pour Planification Urbaine.....	52
2.13	Coordination au Niveau des Parties Prenantes	53
2.14	Programme de Transfert de Connaissances Techniques.....	56
2.15	Base de Données du SDUGA.....	58
2.16	Recommandations.....	59
3.0	Schéma Directeur des Transports Urbains	63
3.1	Principaux Enjeux des Transports	63
3.2	Objectifs et Stratégies de Planification	67

Table des
Matières

3.3	Prévisions de la Demande de Transport	68
3.4	Plan de Développement du Réseau Routier	72
3.5	Plan de Développement du Contrôle et de la Gestion du Trafic	75
3.6	Plan de Développement des Transports Publics	79
3.7	Plan de Développement du Transport de Fret	83
3.8	Résumé de l'ESS pour le Schéma Directeur des Transports Urbains	86
3.9	Identification du Projet et Priorité Accordée	88
3.10	Les Ensembles de Projets Prioritaires	98
3.11	Les Projets de Haute Priorité pour des Etudes de Faisabilité Plus Approfondies	100
3.12	Programme de Mise en œuvre.....	102
3.13	Recommandations	102

Annexes

- A Réponses de la Mission d'Etude de la JICA a la "Synthese des
Recommandations et Observations / Validation du SDUGA" Préparé par le
Groupe de Travail de CI

Abréviations

français		anglais	
AFD	Agence Française de Développement	AFD	French Agency for Development
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
ANDE	Agence Nationale de l'Environnement	ANDE	National Environmental Agency
AUPA	Agence d'Urbanisme et de Prospection d'Abidjan	AUPA	Agency of Urban Planning and Exploration in Abidjan
BAD	Banque Africaine de Développement	AfDB	African 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
BRT	Transit Rapide par Bus	BRT	Bus Rapid Transit
CAS	Stratégie d'Aide-Pays	CAS	Country Assistance Strategy
CCM	Comité de Coordination Mixte	JCC	Joint Coordination Committee
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
CHU	Centre Hospitalier Universitaire	CHU	University Hospital
CI	Déclaration d'Impact	IS	Impact Statement
CIE	Déclaration d'Impact Environnemental	EIS	Environmental Impact Statement
DAA	District Autonome d'Abidjan	AAD	Abidjan Autonomous District
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
EEI	Examen Environnemental Initial	IEE	Initial Environmental Examination
EES	Evaluation Environnementale Stratégique	SEA	Strategic Environmental Assessment
EIE	Etude d'Impact Environnemental	EIA	Environmental Impact Assessment
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social	ESIA	Environmental and Social Impact Assessment
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
FMI	Fonds Monétaire International	IMF	International Monetary Fund
GPS	Système de Positionnement Global	GPS	Global Positioning System
HIS	Enquête Ménages Déplacements	HIS	Household Interview Survey
IDE	Investissements Directs Etrangers	FDI	Foreign Direct Investment
INS	Institut National de la Statistique	INS	National Statistic Office
JICA	Agence Japonaise de Coopération	JICA	Japan International Cooperation

Abréviations

français		anglais	
	Internationale		Agency
JT	Jours de Travail Requis pour Examen	WD	Working Days Required for Review
MCLAU	Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme	MCLAU	Ministry of Construction, Housing, Sanitation and Urban Development
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
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
MINAGRA	Ministère de l'Agriculture et des Ressources Animales	MINAGRA	Ministry of Agriculture and Animal Resources
MINESUDD	Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable	MINESUDD	Ministry of Environment, Urban Safety and Sustainable Development
MT	Ministère des Transports	MT	Ministry of Transport
MTPCPT	Ministère des Travaux Publics, Construction, Postes et Télécommunication	MTPCPT	Ministry of Public Works, Construction, Post and Telecommunication
ONU	Organisation des Nations Unies	UN	United Nations
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
PND	Plan National de Développement	NDP	National Development Plan
PPP	Partenariat Public-Privé	PPP	Public-Private Partnership
PPTTE	Pays Pauvres Très Endettés	HIPC	Heavily Indebted Poor Countries
PUD	Plan d'Urbanisme Directeur	PUD	Urban Master Plan
Pud	Plan d'Urbanisme de détail	PUD	Detailed Urban Plan
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
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme	SDU	Urban Master Plan
SDUGA	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan	SDUGA	Urban Master Plan for Greater Abidjan

Abréviations

français		anglais	
SIG	Système d'Information Géographique	GIS	Geographic Information System
SITARAIL	Société Internationale de Transport Africain par Rail	SITARAIL	International Company of African Rail Transport
SODEFOR	Société pour le Développement des Forêts	SODEFOR	Association for the Development of Forests
SOTRA	Société des Transports Abidjanais	SOTRA	Abidjan Transport Company
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
STI	Systèmes de Transport Intelligents	ITS	Intelligent Transportation Systems
SWOT	Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces	SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
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/WAE MU	West African Economic and Monetary Union
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
US\$/USD	Dollar US	US\$/USD	United States Dollar

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

Résumé Opérationnel

Table des Matières

Résumé Opérationnel

1.0	Aperçu Du Projet	1
1.1	Objectifs du Project	1
1.2	Zone d'étude et Zone de planification du Grand Abidjan	1
1.3	Conditions actuelles	2
1.4	Examen du Schéma Directeur de 2000	4
1.5	Cadre Socio - Economique	5
2.0	Schéma Directeur d'Urbanisme et Autres Travaux du Projet	7
2.1	Questions clés de planification.....	7
2.2	Vision	9
2.3	Stratégie spatiale	9
2.4	EES pour les scénarios de croissance spatiale	13
2.5	Stratégie de Mise en œuvre	13
2.6	Plan Cadre de l'Occupation des Sols.....	14
2.7	Mise en œuvre	15
2.8	Plan Directeur des zones d'extension (PDZE)	16
3.0	Schéma Directeur des Transports Urbains.....	17
3.1	Principaux Enjeux des Transports.....	17
3.2	Objectifs et Stratégies de Planification.....	18
3.3	Prévisions de la Demande de Transport	19
3.4	Plan de Développement du Réseau Routier	21
3.5	Plan de Développement du Contrôle et de la Gestion du Trafic	22
3.6	Plan de Développement des Transports Publics	23
3.7	Plan de Développement du Transport de Fret	26
3.8	Résumé de l'ESS pour le Schéma Directeur des Transports Urbains	27
3.9	Identification du Projet et Priorité Accordée	27
3.10	Les Ensembles de Projets Prioritaires	30
3.11	Les Projets de Haute Priorité pour des Etudes de Faisabilité Plus Approfondies	30
3.12	Programme de Mise en œuvre.....	33

Table des Figures

Résumé Opérationnel

Figure 1.1	Zone d'Etude et Zone de Planification du Projet.....	2
Figure 1.2	Végétation de la Côte d'Ivoire.....	3
Figure 1.3	Carte d'occupation actuelle des sols	4
Figure 2.1	Scenario 7 (Scénario de Croissance Spatiale Optimisé)	10
Figure 2.2	Eléments majeurs de croissance.....	11
Figure 2.3	Stratégie spatiale de développement du Grand Abidjan 2030.....	12
Figure 2.4	Pôles d'Emploi	12
Figure 2.5	Stratégie de Mise en œuvre 2015-2030	13
Figure 2.6	Cadre de l'Occupation du Sol du Grand Abidjan	14
Figure 2.7	Processus de Mise en Œuvre pour le Grand Abidjan à travers la Gouvernance	16
Figure 3.1	Structure du Réseau de Transport Stratégique	19
Figure 3.2	Résultats Clés du Modèle pour les Années en 2030 (Gauche : Sans S.D / Droite : Avec S.D).....	20
Figure 3.3	Réseau Routier Futur	22
Figure 3.4	Détail des Lignes de Transport de Grande Capacité d'Abidjan	25
Figure 3.5	Plan de Transport Intégré du Fret.....	26

Table des
Tableaux

Résumé Opérationnel

Tableau 1.1 Population future de la Côte d'Ivoire.....	5
Tableau 1.2 Projection de la Population du Grand Abidjan pour la Zone d'Etude et la Zone de Planification	6
Tableau 1.3 Estimation des emplois futurs en provenance du secteur industriel Future.....	6
Tableau 3.1 Résultats Clés du Modèle pour les Années Intermédiaires	20
Tableau 3.2 Critères d'Evaluation.....	28
Tableau 3.3 Ensembles des Projets Prioritaires.....	32

1.0 | Aperçu Du Projet

Résumé Opérationnel

1.1 Objectifs du Project

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 des zones d'extension est 2025, comme décidé avec le MCLAU et approuvé par le JCC (Comité Conjoint de Coordination).

1.2 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 des 6 communes environnantes, soit un total de 19 communes et sous-préfectures non-urbanisées, comme le montrent la Figure 1.1 (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 1.1 (superficie totale : 349 202 ha).



Source : Mission d'Etude de la JICA

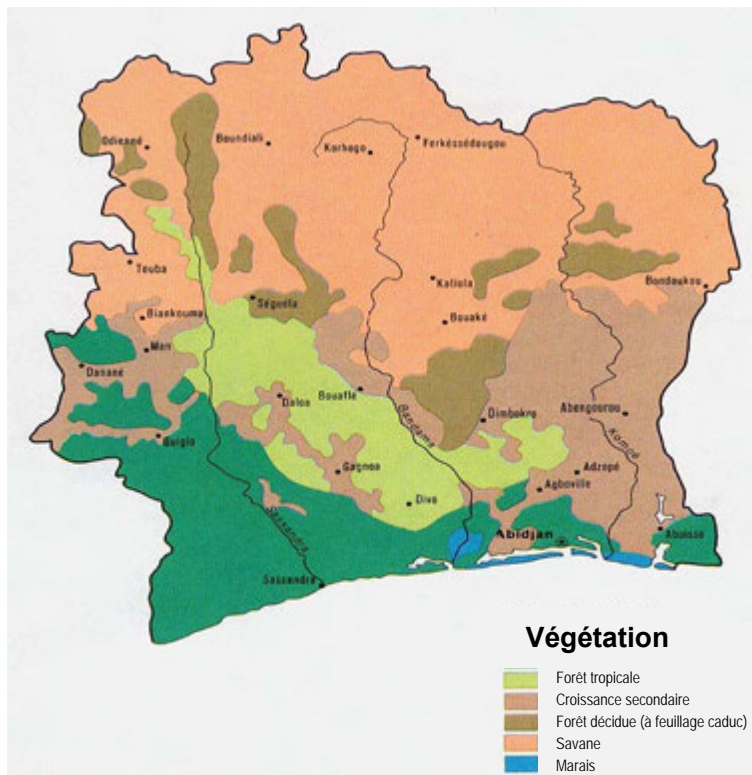
Figure 1.1 Zone d'Etude et Zone de Planification du Projet

1.3 Conditions actuelles

(1) Géographie

La Côte d'Ivoire a une superficie de 322 000km². 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.

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 1.2.



Source : Université du Texas (FAO)

Figure 1.2 Végétation de la Côte d'Ivoire

(2) La Population

La croissance de la population a été très rapide ; allant jusqu'à 4,2% par an au cours de la période de 30 ans de 1955 à 1985, mais le taux de croissance annuelle de ces dernières années a continuellement baissé de 3,4% (en moyenne sur la période de 1988 à 1998) à 2,6% (en moyenne sur la période de 1998 à 2014). Le dernier recensement indique qu'il y a 22 671 000 habitants dans le pays en 2014.

Abidjan est de loin la plus grande ville de Côte d'Ivoire. Selon le recensement de 1998, l'ancien territoire d'Abidjan avait 3 386 000 personnes, et il s'est accru à un taux 2,7% par an pour atteindre 5 054 000 millions de personnes en 2014. Cela signifie que la population d'Abidjan représente 22,3% de la population nationale en 2014.

(3) Economie

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 \$ US en 2012 (méthode de l'Atlas basée sur les PPP). Le RNB par habitant est comparable au RNB moyen des pays de l'Afrique subsaharienne qui était de 1345 \$ US dans la même année. La plus grande source de PIB en 2011 est celui des services (51%), suivi de l'agriculture (22%), la fabrication (19%) et les mines (8%). Le secteur le plus dynamique est l'exploitation minière, en particulier le pétrole.

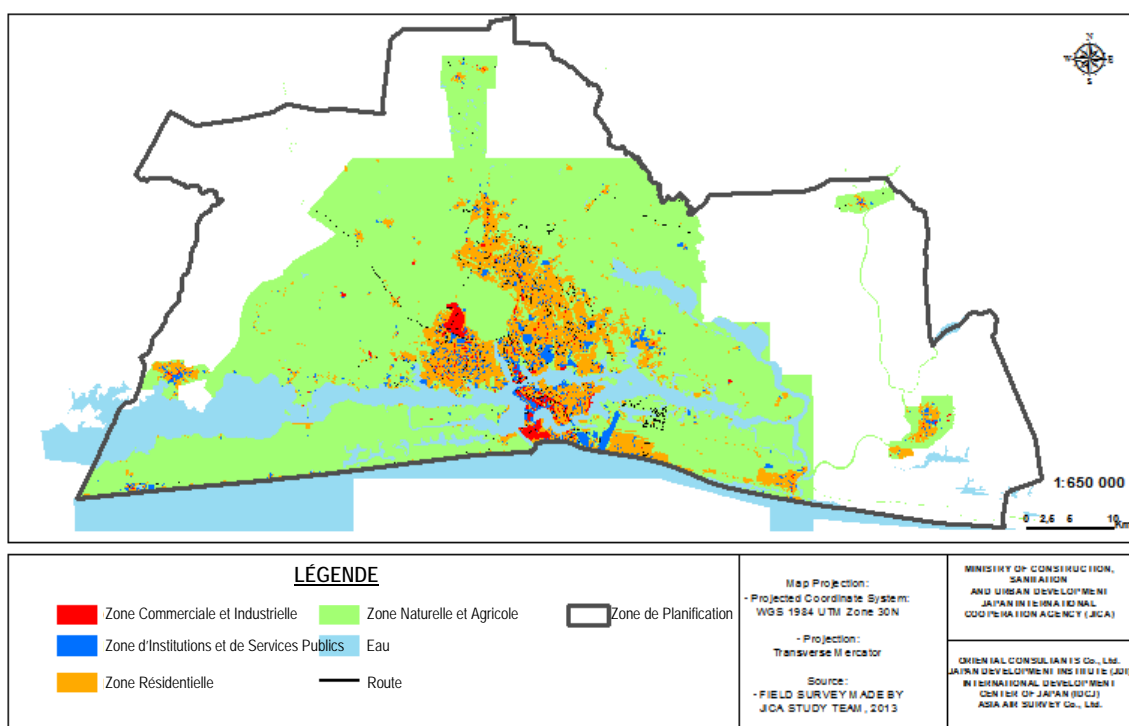
Les combustibles minéraux constituent un secteur majeur émergent avec des réserves de pétrole avoisinant une centaine de millions de barils et le gaz naturel avec environ 28,3 million de mètres cubes. Le pétrole et le gaz naturel se trouvent surtout au large de Dabou.

La Côte d'Ivoire est compétitive non seulement dans le domaine du pétrole en Afrique, mais aussi dans une variété de produits de la région d'Afrique de l'Ouest. La Côte d'Ivoire dispose d'un grand excédent d'exportations avec l'ensemble de ses pays voisins. Elle constitue une plate-forme régionale. Fondamentalement, elle exporte beaucoup de produits industriels et importe des produits agricoles et des ressources en provenance des pays voisins.

(4) Utilisation actuelle des terres

La superficie totale des sols dont l'occupation actuelle a été spécifiée est d'environ 189 000 hectares, et occupe environ 54% de l'ensemble de la Région du Grand Abidjan (environ 349 000 hectares).

Le rapport des zones aménagées aux zones non aménagées dans le Grand Abidjan est de 1 à 3. La surface aménagée est composée à 60% de quartiers résidentiels, 16% de zones d'institutions et de commodités, 6% de zones commerciales / industrielles, et 18% d'autres zones comme le montre la Figure 1.3.



Source : Mission d'étude de la JICA

Figure 1.3 Carte d'occupation actuelle des sols

1.4 Examen du Schéma Directeur de 2000

La réalisation du Schéma directeur de 2000, même si elle fut partielle, a été gravement perturbée par des facteurs économiques, politiques et sociaux à l'intérieur de la Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest. Cela a entraîné le retard ou la non-mise en œuvre de : (a) les projets qui ont été identifiés pour être mis en œuvre à court et moyen terme; (b) les logements sociaux et l'investissement dans les infrastructures sociales afin d'avancer au rythme de croissance de la population; et (c) l'élaboration de plans directeurs détaillés pour guider le contrôle du développement. En conséquence : les occupations illégales de terres ont été provoquées par la forte demande de logements ; il est nécessaire de réhabiliter les installations

communautaires existantes ; les routes, le transport en commun, l'assainissement, le drainage et les infrastructures de traitement des déchets doivent être urgemment améliorés.

Une absence notable dans le Schéma Directeur de 2000 est le manque de politique d'utilisation des terres visant à guider les actions. 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 du développement pour s'assurer que les projets sont réalisés de façon coordonnée et en temps voulu.

1.5 Cadre Socio - Economique

(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 d'Abidjan, et des implications pour l'économie nationale et internationale pour Abidjan, le taux annuel de croissance économique de l'agglomération d'Abidjan (GRDP) est supposé à court terme avoisiner 10%, le même taux que celui du scénario "Triomphe de l'éléphant" du PND et, à long terme 6,3% en moyenne soit, le taux ciblé par le scénario du "réveil de l'éléphant" du PND.

(2) la population

La population totale s'est accrue à un taux très élevé de 4,2% par an pendant 30 ans de 1955 à 1985. Ceci est dû à une migration rapide en provenance des pays voisins. La croissance de la population, cependant, a ralenti avec la fin du flot de migration et la forte fluctuation de l'économie nationale au début des années 1980 et jusqu'au début des années 2000. À l'heure actuelle, le taux de croissance est constant, tournant autour de 2,6% par an en moyenne sur la période de 1998 à 2014.

Etant donnée l'observation ci-dessus, la population nationale est projetée de croître à une vitesse modérée selon les projections de l'ONU telles que présentées dans le Tableau 1.1 ci-dessous.

Tableau 1.1 Population future de la Côte d'Ivoire

Année	Population totale ('000 personnes)	Taux de croissance* (% par an)
2014	22 671**	-
2015	23 211	2,38
2020	25 904	2,22
2025	28 783	2,13
2030	31 841	2,04

Sources : * Division Population de l'ONU, Perspectives de la population mondiale, Révision de 2012 ; ** Résultats du recensement de 2014 de l'INS.

La population s'est concentrée dans le District Autonome d'Abidjan (ou Grand Abidjan). En 2014, la population du DAA est de 4 395 000 personnes et celle du Grand Abidjan (zone d'étude) de 5 054 000, ce qui représente respectivement 20,8% et 22,3% de la population nationale totale.

Le MEMPD prévoit un ralentissement de la croissance de la population Abidjanaise et de ses zones urbaines mais soutient dans le même temps que le district se développera et soutiendra la compétition avec les autres villes africaines dans les secteurs du commerce, de l'industrie, du tourisme, de l'éducation et des infrastructures. Ainsi, Abidjan restera un pôle de croissance majeur en Côte d'Ivoire ainsi qu'en Afrique de l'Ouest.

Ayant à l'esprit les tendances et les objectifs du gouvernement mentionnés ci-dessus, le futur taux de croissance de la population du Grand Abidjan est supposé rester inchangé et les estimations pour la zone d'étude et la zone de planification sont présentées dans le Tableau 1.2.

Tableau 1.2 Projection de la Population du Grand Abidjan pour la Zone d'Etude et la Zone de Planification

Année	Zone d'Etude		Zone de Planification	
	Population (000 personnes)	Taux de Croissance (% par an)	Population (000 personnes)	Taux de Croissance (% par an)
1998	3 386	-	3 309	-
2014	5 054	2,68	4 968	2,72
2020	5 922	2,68	5 836	2,72
2025	6 758	2,68	6 675	2,72
2030	7 712	2,68	7 634	2,72

Sources : Recensements INS 1998 et 2014 ; Mission d'Etude de la JICA

(3) L'Emploi dans le Grand Abidjan

Emploi total

Compte tenu du recensement et des projections de l'ONU, dans le Grand Abidjan, la population active (soit la population de plus de 15 ans) est estimée à 66,2% en 2014 (3 289 000 travailleurs) et 69,7% en 2030 (5 322 000 travailleurs). L'enquête nationale sur l'emploi menée en 2012 par l'Agence d'Etudes et de Promotion de l'Emploi (AGEPE) estime que la part de participation au marché du travail est de 56,9% pour la population âgée de 15 ans et plus. En supposant que ce taux reste inchangé à l'avenir, l'emploi total dans le Grand Abidjan est estimé à 3.028.000 personnes en 2030, comme indiqué dans la colonne la plus à droite du Tableau 1.3.

L'emploi par secteur industriel

L'estimation actuelle de 2014 sur l'emploi par secteur industriel a été basée sur les résultats de l'enquête des ménages de 2013 ainsi que sur l'emploi total estimé ci-dessus. La projection sur les futurs emplois provenant du secteur industriel dans le Grand Abidjan est dérivée du potentiel de développement identifié pour chaque commune / sous-préfecture pour l'emploi et aussi le plan de mise en œuvre du cadre de l'aménagement du territoire pour les années échelons 2020, 2025 et 2030, et les résultats sont présentés dans le tableau 1.3.

Tableau 1.3 Estimation des emplois futurs en provenance du secteur industriel Future

(unité: 1,000 personnes)

Année	Secteur Industriel Primaire	Secteur Industriel secondaire	Secteur Industriel Tertiaire	Total
2014	144 (7,7%)	602 (32,2%)	1 126 (60,2%)	1 871 (100,0%)
2020	121 (5,4%)	733 (32,7%)	1 388 (61,9%)	2 242 (100,0%)
2025	107 (4,1%)	860 (33,0%)	1 639 (62,9%)	2 606 (100,0%)
2030	94 (3,1%)	1 005 (33,2%)	1 929 (63,7%)	3 028 (100,0%)

Source : Mission d'Etude de la JICA

2.0 | Schéma Directeur d'Urbanisme et Autres Travaux du Projet

Résumé Opérationnel

2.1 Questions clés de planification

2.1.1 Questions de Planification rurale et d'aménagement du territoire

Il y a quatre questions clés en matière de planification urbaine pour le Grand Abidjan. Ce sont :

- 1) La gestion de la pression due à l'urbanisation;
- 2) La planification de la croissance de la population;
- 3) Concurrence dans l'utilisation des terres, et
- 4) La création d'un cadre d'utilisation des terres qui attirera le développement du secteur privé et l'investissement direct provenant de l'étranger

Entre autres, les questions de planification de l'utilisation des terres sont identifiées comme suit:

- Statut du Schéma directeur 2000
- Logements pour la population future estimée
- Pression actuelle pour le développement urbain
- Qualité de l'environnement dégradé
- Emploi
- Contrôle du développement

2.1.2 Statut actuel du Schéma Directeur de 2000

Le Schéma directeur de 2000 est relativement loin de ses objectifs initiaux, notamment:

- Les projets stratégiques de logement, d'emploi, de services publics et de transport ont été retardés ;
- Les projets terminés sont répartis inégalement ;
- Des terrains publics réservés et des terrain du réseau routier principal sont occupés illégalement ;
- Les zones d'expansion urbaine sont seulement partiellement développées; et
- Les structures actuelles de mise en œuvre du plan directeur et des projets de développement sont insuffisantes.

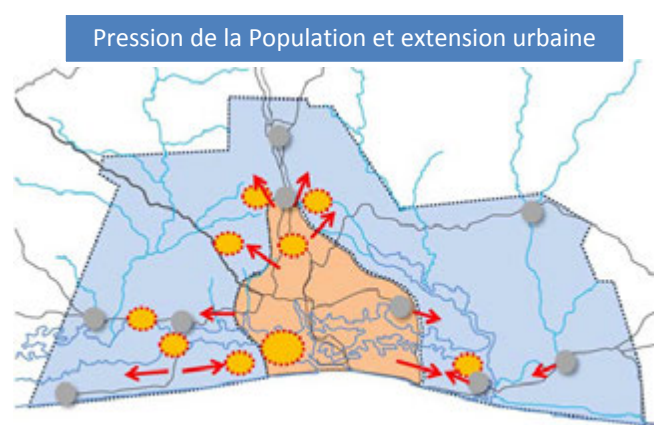
2.1.3 Pression de la population et étalement urbain

La population du Grand Abidjan devrait croître de 5,0 millions en 2014 à 7,6 millions en 2030 à un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 2,72% pour la zone de 3500 km².

Une augmentation spectaculaire de la population depuis le recensement de 1998 a été enregistrée à Abobo, Yopougon, Port-Bouët, et Cocody avec un nombre total de près de 1,2 million de personnes supplémentaires. Un TCAM élevé entre 4,7% et 12,4% a été prévu pour les centres urbains existants et les zones périphériques du Plateau, de Port-Bouët, et de Yopougon. Un tiers de la population d'Abidjan, soit environ 1,5 million de personnes, vit dans des quartiers informels comme on le voit sur les images ci-dessous.



Installations informelles



Pression de la Population et extension urbaine

2.1.4 Qualité de l'Environnement dégradée

Comme conséquences de l'expansion urbaine, les problèmes urbains énumérés ci-après sont survenus.

- Déficit et répartition inéquitable des installations communautaires
- Insuffisance de logements conduisant à la densification de la propriété individuelle et aux installations illégales
- Insuffisance des capacités de fourniture de services publics
- Concentration des zones majeures d'emploi dans le sud de la ville entraînant une congestion de la circulation et des trajets de longue distance
- Urbanisation croissante des terres agricoles bon marché à la périphérie des zones urbaines

Ces problèmes qui restent en suspens à l'heure actuelle conduiront à la dégradation de la qualité de l'environnement et causeront potentiellement :

- La perte des forêts naturelles et des avantages de la biodiversité
- Une qualité de vie et un environnement de travail médiocres
- Une augmentation du bruit et de la pollution de l'air
- Une prolifération de mauvaises habitudes de voisinage
- Des menaces sur la santé et la sécurité
- Une réduction de la sécurité des aliments et de l'eau potable



2.2 Vision

La vision pour le Grand Abidjan est fondée sur les principes de développement durable et 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). La vision la planification de l'Occupation du Sol est de permettre au Grand Abidjan de devenir à nouveau le premier centre économique de l'Afrique de l'Ouest.

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.

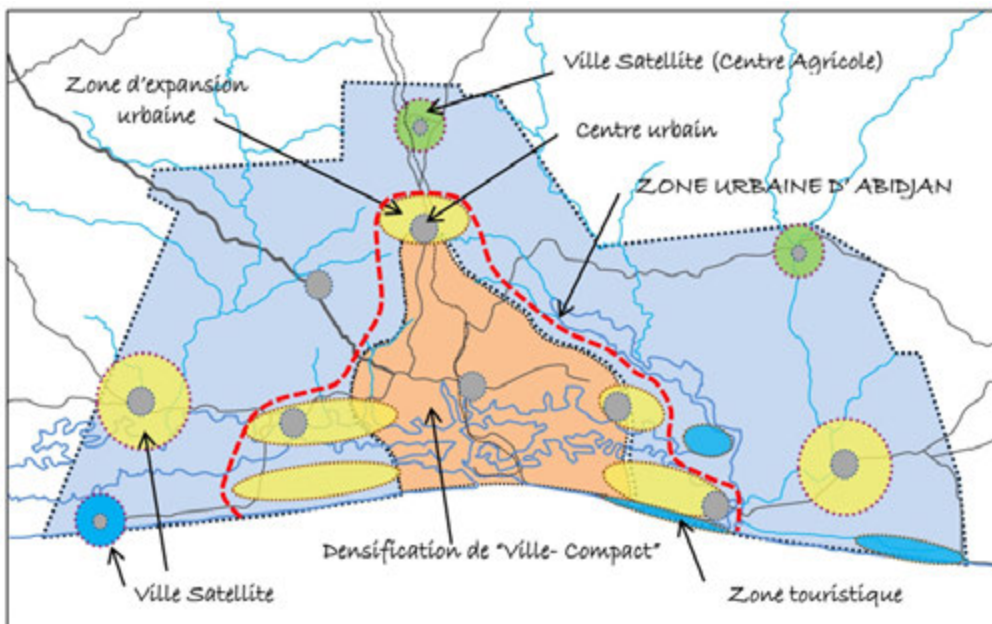
2.3 Stratégie spatiale

2.3.1 Scénarios de croissance spatiale

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:
 - i. Créer le sentiment d'identité et d'appartenance des résidents à travers des espaces et des bâtiments communautaires
 - ii. Répartir équitablement les équipements publics, y compris des centres de santé et d'éducation faciles d'accès.
 - iii. Fournir des types de logements accessibles à toutes les couches sociales
- 4) Préserver et valoriser les ressources naturelles et culturelles

Six scénarios de croissance spatiale pour le Grand Abidjan ont été élaborés et évalués pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus. Comme conséquence d'une analyse comparative des avantages et inconvénients des scénarios respectifs, un scénario optimisé (scénario 7: Ville compacte, plus concept de ville satellite) a été synthétisé en fonction de l'évolution du Grand Abidjan comme le montre la Figure 2.1.

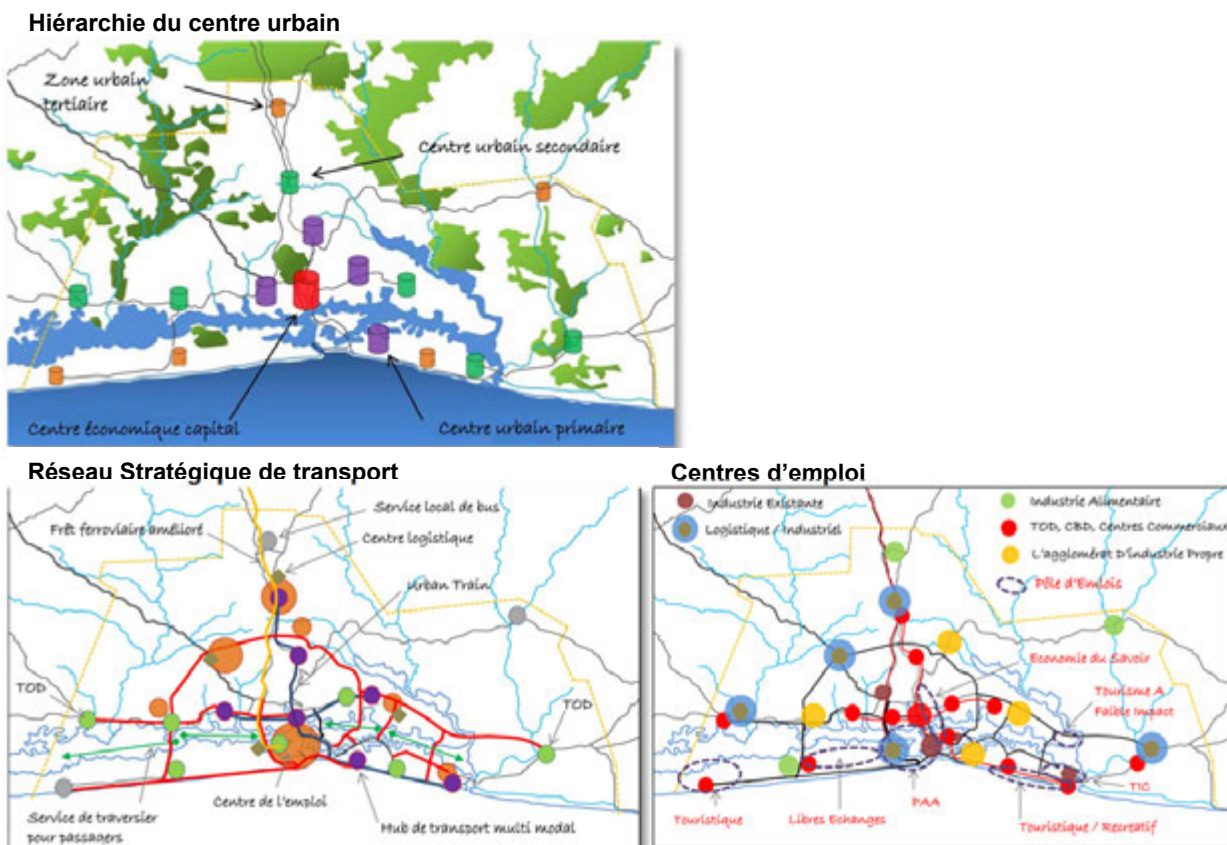


Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.1 Scénario 7 (Scénario de Croissance Spatiale Optimisé)

2.3.2 Eléments majeurs de la croissance

Le développement urbain est guidé par des composantes de croissance telle la hiérarchie du centre urbain, le réseau stratégique de transport et les centres de d'emploi comme le montre la Figure 2.2.



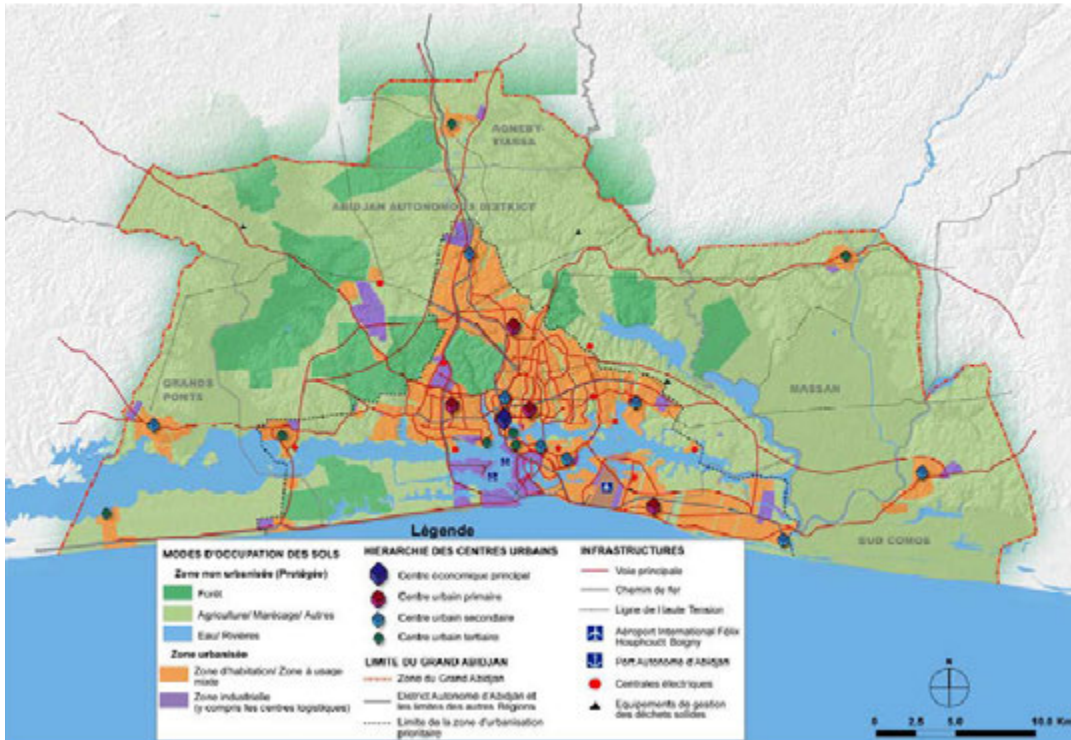
Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.2 Eléments majeurs de croissance

2.3.3 Stratégie spatiale

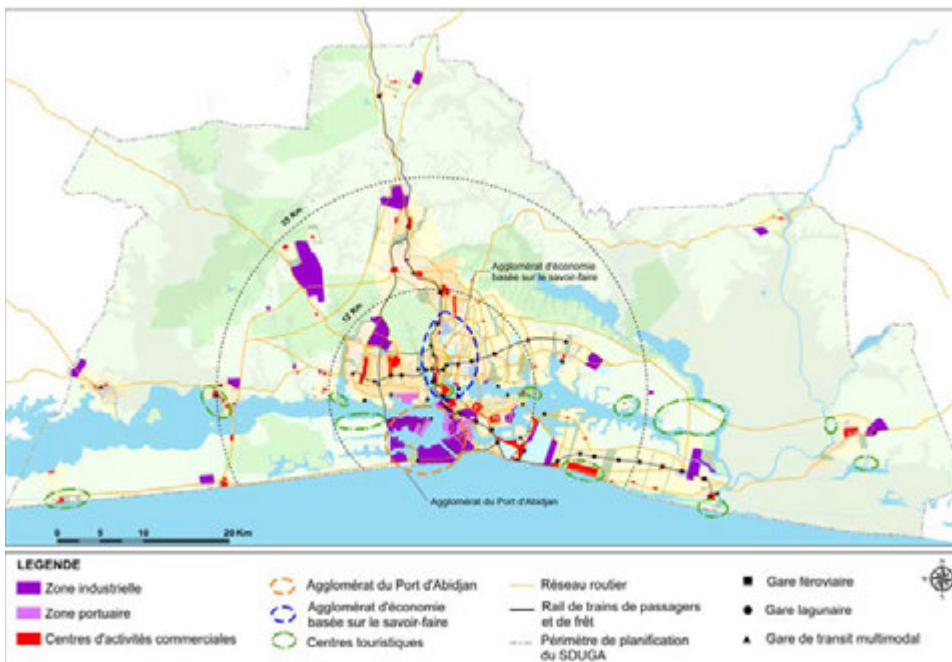
La Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan de 2030 établit le cadre de développement pour la région du Grand Abidjan. Il s'agit d'un document consultatif et d'orientation qui définit le plan physique intégré de développement durable dans les zones qui feront l'objet d'une croissance accélérée résultant de l'augmentation de la population et stimulée par les infrastructures, le développement industriel et foncier.

Les principales composantes de la stratégie sont « les zones protégées, les zones aménagées, les centres urbains compacts, l'aménagement urbain et rural, la hiérarchie des centres urbains et des pôles d'emploi » telles que présentées dans la Figure 2.3. Il y a différents types de pôles d'emploi, dont : pôles industriels, pôles économiques de connaissances, pôles de centre urbain à usage mixte, et espaces de tourisme et de loisirs de plein air (Figure 2.4).



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.3 Stratégie spatiale de développement du Grand Abidjan 2030



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.4 Pôles d'Emploi

2.4 EES pour les scénarios de croissance spatiale

La mission d'étude de la JICA a effectué des EES pour 7 scénarios de croissance spatiale ainsi que pour "l'option zéro action" afin d'assurer du point de vue de l'environnement le scénario de croissance spatiale le plus approprié. En conséquence, le scénario de croissance 7 s'est avéré être un scénario plus préférable avec lequel le plan d'urbanisme peut être poursuivi.

2.5 Stratégie de Mise en œuvre

La stratégie de mise en œuvre proposée pour la SSAUGA est illustrée à la Figure 2.5 à travers 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. Le plan indique la zone urbaine existante (aménagée ou terrains déjà pourvus d'infrastructures de services en réseau 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.

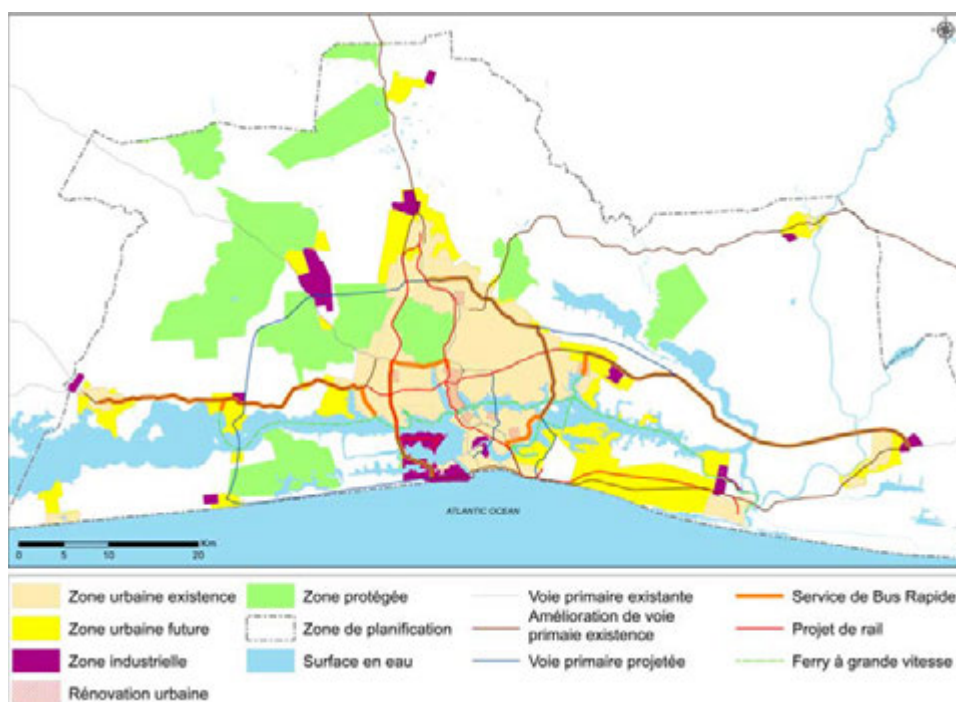


Figure 2.5 Stratégie de Mise en œuvre 2015-2030

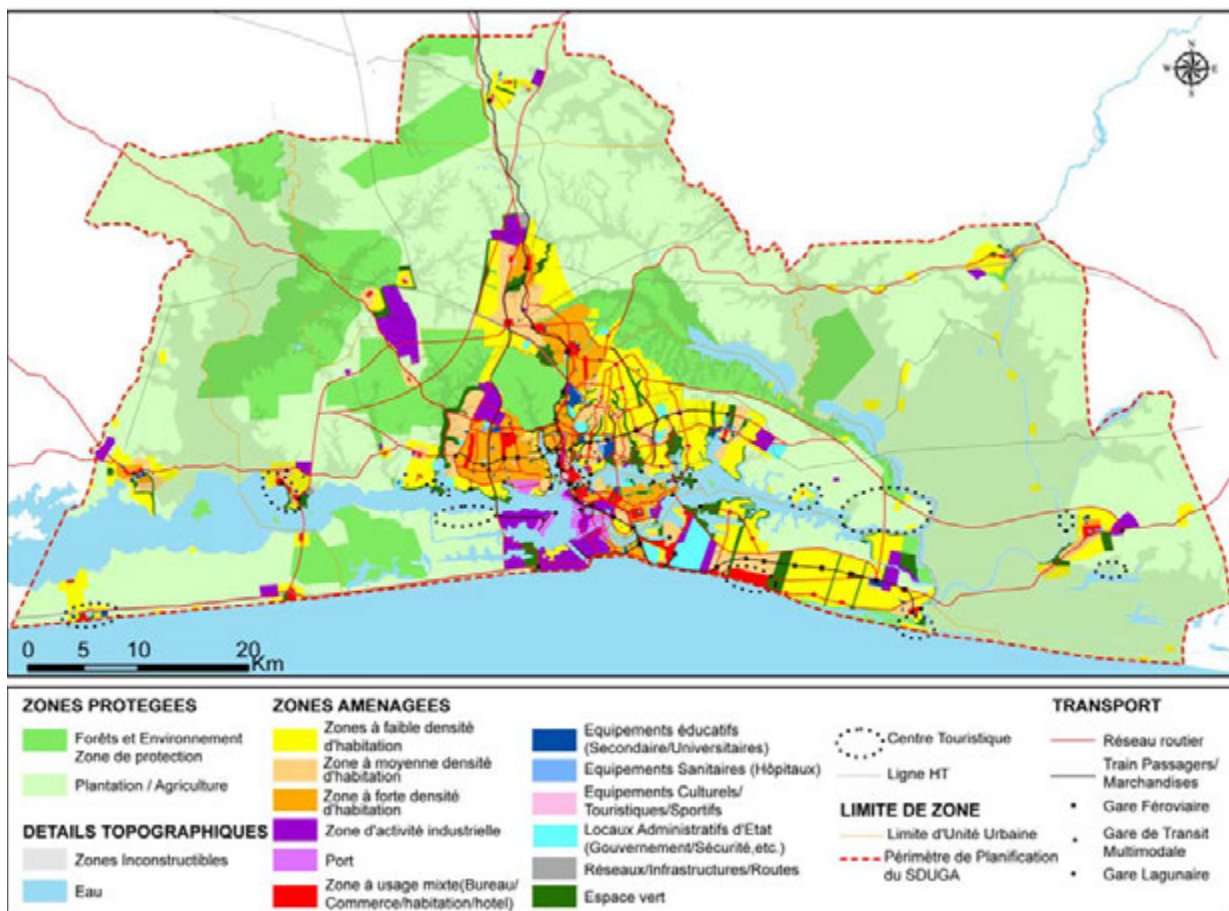
L'expansion urbaine dirigée par les principes de ville compacte pour répondre à la croissance de la population est calculée de sorte à obtenir une augmentation de la zone urbaine existante, actuellement d'environ 44,000ha contre 23,200ha. La zone urbaine devrait atteindre environ 67 200 ha, soit 19,2% de l'ensemble de la région du Grand Abidjan, donc une augmentation par rapport à l'actuel de 12,7%.

2.6 Plan Cadre de l'Occupation des Sols

Le plan, Figure 2.6, montre les principales utilisations des terres et la densité de l'aménagement compact qui dirige la Stratégie de Croissance Spatiale, pour soutenir la croissance de la population. Le plan n'est pas un plan détaillé site par site de toutes les utilisations des terres dans le Grand Abidjan, puisque que le choix du site des futures utilisations des terres sera établi après approbation du SDUGA.

Seules les principales utilisations extensives et stratégiques des sols, existantes et proposées, 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 publique, des équipements publics 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 par l'administration afin de répondre aux exigences légales du Schéma Directeur.



Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.6 Cadre de l'Occupation du Sol du Grand Abidjan

2.7 Mise en œuvre

Les organismes publics, les ministères, les régions et les communes joueront un rôle clé dans la mise en œuvre des actions stratégiques, qui nécessiteront une coordination efficace dans l'effort de réalisation. Afin de réaliser le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030, certaines mesures clés sont nécessaires. Premièrement, l'approbation et l'adoption, au plus haut niveau, du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030. Deuxièmement, la révision des Plans d'Urbanisme de Détails (PUD) et leurs règlements d'application. Et troisièmement, une structure de gouvernance intégrée de la planification est nécessaire pour la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030 et pour faire avancer le programme d'élaboration de plans d'urbanisme ainsi que la mise à jour du contrôle réglementaire pour approbation légale.

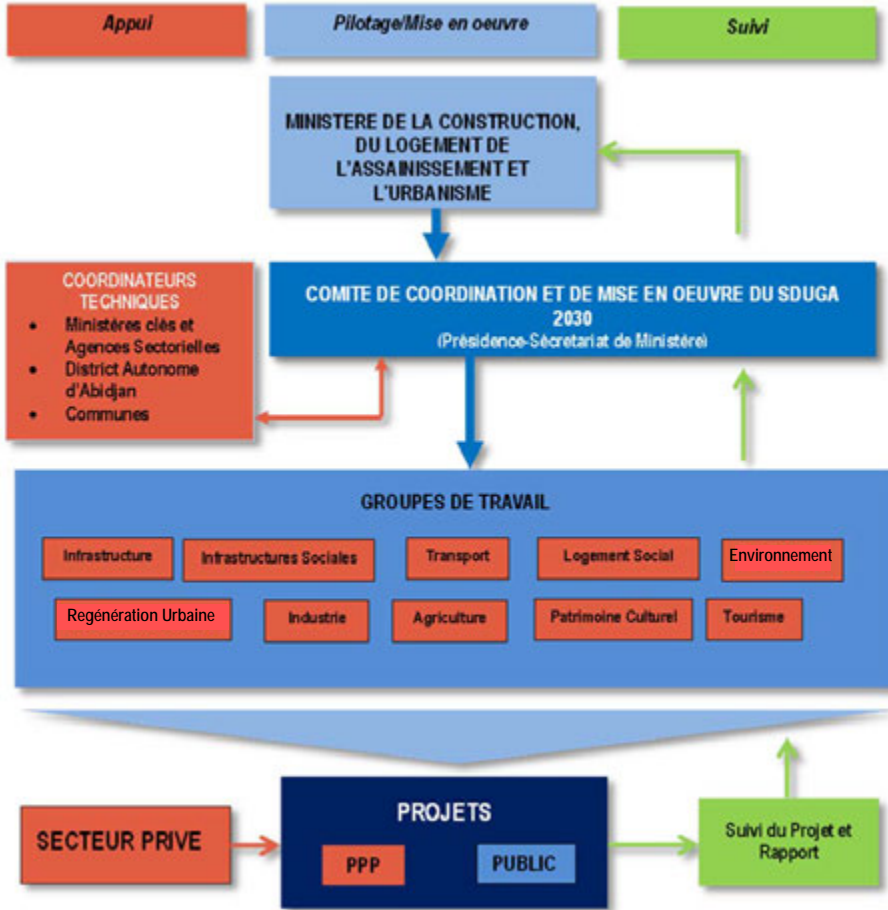
La Loi sur la Décentralisation des Collectivités Territoriales de 2003 a étendu la responsabilité de « l'élaboration de plans d'urbanisme » pour guider les futures modes d'occupation du sol et de contrôle de l'aménagement. La décentralisation a étendu cette responsabilité de sorte que le MCLAU, les Régions et les Communes, au total 25 entités, sont habilitées à élaborer des schémas directeurs d'urbanisme.

La structure de mise en œuvre devra donc intégrer les attributions légales en ce qui concerne « 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 de l'Etat, chargés de la réalisation du projet.

L'adoption et la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2030 et le déploiement de sa vision, ses objectifs et ses stratégies aux principaux intervenants du Ministère et des Agences, de même qu'au secteur privé, seront soutenus par un large éventail d'initiatives de gouvernance.

Un Comité de Coordination pour la Mise en œuvre sera établi et géré par le MCLAU, conformément à ses attributions légales et au sens large en tant qu'autorité de planification stratégique, pour répondre aux exigences de la planification dans un contexte sous régional, superviser la réalisation du Schéma Directeur SDUGA de 2030, guider les stratégies et actions stratégiques, et rendre compte chaque année au Gouvernement, voir la Figure 2.7.

Le Comité de coordination de la mise en œuvre sera guidée par une séquence clairement structurée de plans et de politiques de soutien; une Stratégie spatiale, une stratégie de mise en œuvre, un cadre d'occupation du sol des unités urbaines de même que les plans directeurs des zones d'extension sélectionnées.



Source : Mission d'étude de la JICA

Figure 2.7 Processus de Mise en Œuvre pour le Grand Abidjan à travers la Gouvernance

2.8 Plan Directeur des zones d'extension (PDZE)

Le Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE) 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 détaillé. 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.

Conformément aux accords conclus entre la JICA et le MCLAU, la mission d'étude de la JICA a produit des projets de proposition de plans directeurs pour les zones de Bonoua et d'Attinguié. Les détails sont inclus dans le volume 2 du rapport.

3.0 Schéma Directeur des Transports Urbains

Résumé Opérationnel

3.1 Principaux Enjeux des Transports

(1) Route

Le District d'Abidjan compte actuellement près de 1800 km de routes, dont 850 km sont bitumés, avec des artères principales telles que des boulevards, des avenues ou des autoroutes traversant la plupart des communes. Deux ponts sur la Lagune Ebrié relient les quartiers résidentiels septentrionaux de Cocody, Yopougon ou Abobo et la zone industrielle du Sud qui s'étend de Treichville à Petit-Bassam. Le réseau routier est caractérisé par des chaussées dégradées, des liaisons manquantes et une capacité insuffisante. La congestion du trafic peut être constatée partout sur le réseau routier aux heures de pointe et rien n'a pu être fait pour inverser cette tendance. Beaucoup de projets routiers ont été planifiés depuis des années mais n'ont pas encore été réalisés, accentuant ainsi la pression sur le réseau routier existant.

Le réseau routier a été développé sans aucune considération pour les transports en commun. Comme l'utilisation des transports publics a diminué au cours des dernières années, l'objectif principal du Schéma directeur 2030 est de restaurer la crédibilité des transports en commun perdue au cours des dix dernières années. Afin d'intégrer les transports en commun dans le réseau routier, et en particulier créer un maillage de transport en commun efficace, la première étape consiste à créer suffisamment de voies non seulement pour les usagers de la route mais également pour les transports publics le long des routes cibles. La largeur de l'emprise nécessaire devra donc être estimée en fonction du mode de transport public empruntant la voie.

Etant donné que les routes urbaines primaires relient les principales zones industrielles d'Abidjan, celles-ci servent également de corridor pour le transport de marchandises. Il en résulte une composition complexe du trafic avec de nombreux véhicules lourds, lents sur les routes urbaines primaires existantes. Une telle entrave à une circulation fluide devrait être atténuée par la construction de routes alternatives pour les poids lourds et les véhicules personnels.

(2) Contrôle et Gestion du Trafic

Les conditions de circulation à Abidjan ont déjà atteint un niveau intolérable et la congestion est grave et généralisée. Le débit de circulation dépasse la capacité de nombreux carrefours, provoquant une congestion sévère pendant de nombreuses heures de la journée. Pour atténuer ce type de congestion, des mesures de gestion du trafic ont été appliquées avec succès jusqu'à présent. La gestion du trafic est de plus en plus employée dans les zones urbaines où l'espace routier est limité et encombré. Des mesures visant à améliorer l'attractivité des transports publics font également partie de la politique de gestion du trafic pour améliorer l'efficacité globale de la circulation, tels que la mise à niveau du contrôle par feux tricolores, la mise en œuvre des systèmes d'information sur le trafic, la gestion du trafic sur les autoroutes, le contrôle des véhicules en surcharge, l'application du règlement de la circulation. La

gestion du stationnement, le traitement de priorité pour les transports en commun, la sécurité routière sont également des mesures importantes qui pourraient être envisagées.

(3) Transport Public

Un des principaux obstacles à l'heure actuelle est la part importante du secteur informel assurant le transport des personnes. Les services de bus sont principalement concentrés sur les routes en périphérie de la ville et convergeant vers les gares du District comme Adjamé ou Plateau. Le secteur informel assure actuellement 85% des déplacements en transport en commun et sa part a augmenté au détriment du secteur formel.

En termes de transport urbain, la priorité doit être donnée à la mobilité des personnes et non à la circulation des voitures. Dans ce contexte, le transport public doit avoir être prioritaire par rapport aux véhicules privés afin de garantir la fluidité des déplacements pour les usagers les transports en commun. Après la réalisation des enquêtes ménages de déplacements, les prévisions de trafic, les plans d'occupation des sols, et les orientations de développement du Grand Abidjan, un nouveau système de transport en commun par voie ferrée sera probablement recommandé pour les axes de transport en commun à grande capacité.

A l'heure actuelle, il y a une sous-utilisation du plan d'eau à Abidjan en termes d'offre de transport public. Moins de 5% des passagers des transports publics quotidiennement transportés par la SOTRA, utilisent le plan d'eau d'Abidjan. A travers une interconnexion complète de tous les modes de transport en commun, les communes situées à l'Ouest du Plateau pourraient être reliées par voie lagunaire et aider au développement d'un service de transport public lagunaire efficace. Les gares lagunaires présentent des potentiels dans le cadre d'aménagements urbains et de développement du transport en commun par voie lagunaire.

3.2 Objectifs et Stratégies de Planification

(1) Objectifs de Développement du Système de Transport

Sur la base des objectifs de la vision et de la planification pour le développement du Grand Abidjan, ainsi que les questions de planification liées au secteur du transport urbain, les trois principaux objectifs de l'amélioration du système de transport à Abidjan ont été identifiés, à savoir l'efficacité, l'équité et un meilleur environnement.

Afin d'atteindre les trois objectifs principaux de développement du système de transport à Abidjan mentionnés ci-dessus, quatre objectifs majeurs de transport urbain ainsi que des politiques plus spécifiques ont été identifiés, à savoir l'amélioration de la capacité du réseau routier qui soutient les activités économiques, la promotion de l'utilisation des transports publics, le développement intermodal du transport en commun et la réalisation d'un système de transport écologiquement rationnelle.

(2) Structure du Réseau de Transport Stratégique

Le réseau routier devra se développer afin de fournir des solutions alternatives pour les usagers de la route et soulager les voies existantes encerclant les communes du Plateau et d'Adjamé. La première étape consistera en la construction de la rocade extérieure Y4 qui reliera toutes les grandes routes radiales. Le réseau routier principal va donc passer de l'actuel réseau routier concentrique, à un nouveau

réseau radial concentrique qui permettra au trafic de transit d'éviter le centre-ville et de fournir une connexion rapide et fiable entre les zones d'activités et la zone périphérique de la ville.

Afin d'élaborer un schéma directeur de transport conforme à la vision du plan d'urbanisme, la structure du réseau de transport stratégique a été définie avec pour objectifs de développer des infrastructures d'appui au Port d'Abidjan et un transport de fret efficace pour soutenir la croissance industrielle, accroître le potentiel touristique avec un accès pratique, offrir un accès fiable aux pôles agricoles, proposer un transport moderne reflétant la position de pôle financier et d'affaires de l'Afrique de l'Ouest, construire des infrastructures de transport pour promouvoir l'utilisation des transports publics et améliorer la qualité de vie pour ses citoyens.

A la suite de cette analyse, la structure du réseau de transport stratégique suivant est proposée (Figure 3.1), reposant sur la construction de nouvelles routes pour relier les principales zones d'activités (industrielle, touristique, agroalimentaire) et la mise en œuvre d'un système de transport en commun de masse qui favoriserait un transport public fiable et sans stress.

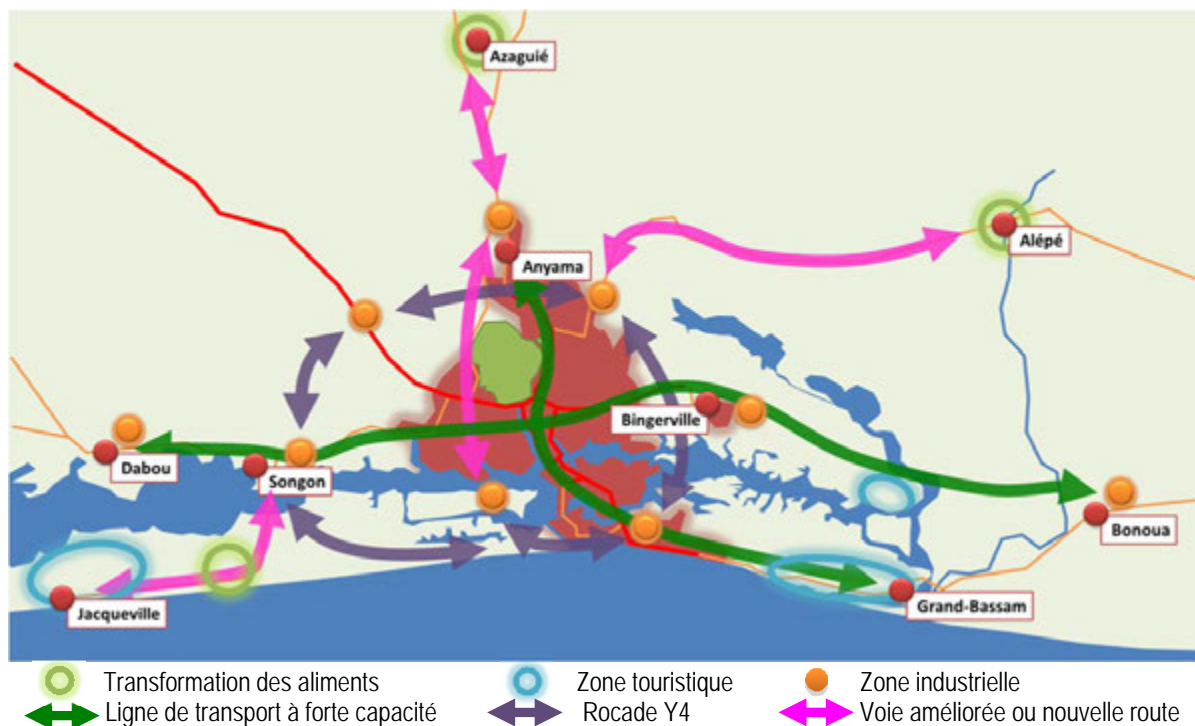


Figure 3.1 Structure du Réseau de Transport Stratégique

3.3 Prévisions de la Demande de Transport

Maintenant et pour la première fois, la zone d'étude du Grand Abidjan dispose d'un modèle de transport détaillé. Ce modèle de transport a été développé à partir d'un vaste programme d'enquêtes réalisées en 2013. Parmi ces enquêtes, l'enquête sur les ménages est considérée comme la «colonne vertébrale» de l'élaboration du modèle. Elle était composée d'entretiens impliquant quelques 20 000 ménages dans la zone d'étude. Une série de questions a été posée à chaque membre de famille enquêtée concernant les caractéristiques des ménages, les caractéristiques personnelles et les caractéristiques des déplacements. En outre, des enquêtes auxiliaires ont été menées avec d'autres questions ciblées par rapport aux

préférences, les préoccupations environnementales et des avis sur les problèmes de transport, les solutions possibles et les politiques. Cette collecte de données constitue la base de données de modélisation du transport.

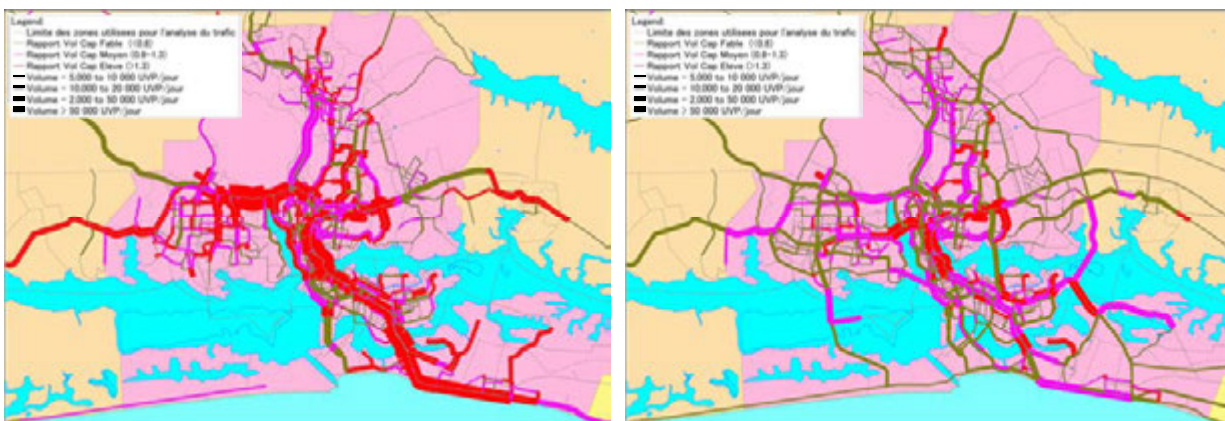
Les principales statistiques globales sont fournies dans le Tableau 3.1 pour les années intermédiaires de 2020 et 2025 et l'année cible de 2030 dans lequel tous les projets achevés sont inclus dans le réseau modélisé. L'impact du Schéma Directeur des transports peut être mesuré à partir des facteurs véhicules-kilomètres (véh-km), heures par véhicules (véh-h) et la vitesse moyenne des déplacements. En comparant ces indicateurs avec le cas « sans schéma directeur », le facteur véhicules-kilomètre présente une réduction de 1,9%, 6,8% et 2,7% en 2020, 2025 et 2030 respectivement, tandis que le facteur véhicule-heure présente une réduction de 20,7%, 36,2% et 45,2% respectivement. Cet impact significatif se reflète également dans l'indicateur de la vitesse moyenne des véhicules avec une augmentation de 23,0%, 45,3% et 76,7%.

La demande de transport estimée en 2030 est illustrée sur la Figure 3.2. Dans le cas sans le schéma directeur en 2030, on observe beaucoup plus de liens rouges dans le réseau, qui indiquent un taux élevé du ratio volume/capacité (V/C supérieur à 1,3) avec une vitesse de déplacement lente le long de ces liens. Comparativement au résultat du cas sans le schéma directeur, les liens avec la couleur marron (V/C ratio inférieur à 0,8) présentent une augmentation à l'exclusion de certains grands axes, dans le cas incluant le Schéma Directeur en dispersant la demande de transport en liens plus larges.

Tableau 3.1 Résultats Clés du Modèle pour les Années Intermédiaires

Mesure	Année:2020		Année:2025		Année:2030	
	Sans S.D.	Avec S.D	Sans S.D.	Avec S.D	Sans S.D.	Avec S.D
Nombre de Kilomètres parcourus par le véhicule (Million)	16,2	15,9	22,0	20,5	29,9	29,1
Temps de déplacement des véhicules (Million)	0,58	0,46	0,94	0,60	1,55	0,85
Vitesse Moyenne du véhicule sur le réseau	28,2	34,7	23,4	34,0	19,3	34,1
% de déplacements de personne via les Transports Publics	50,1	50,4	51,9	53,2	54,0	55,4
Embarquement Transport Public Ferroviaire (Million)	-	-	-	3,21	-	4,63
Vitesse Moyenne de Déplacement de Personne	24,0	26,0	17,0	31,3	13,0	31,1

Source: Mission d'Etude de la JICA



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.2 Résultats Clés du Modèle pour les Années en 2030 (Gauche : Sans S.D / Droite : Avec S.D)

3.4 Plan de Développement du Réseau Routier

La classification actuelle des voies en Côte d'Ivoire résulte d'un système juridictionnel plutôt que d'une classification fonctionnelle. Ainsi, du point de vue de la planification et de l'ingénierie, il est nécessaire de clarifier les classifications fonctionnelles et le système de hiérarchie des routes pour la région du Grand Abidjan. Un système précis et fonctionnel de hiérarchie du réseau routier constitué de routes primaires, secondaires et locales a été proposé avec des caractéristiques et des fonctions propres (Figure 3.3).

Des mesures réglementaires devront être prises pour assurer un accès sécurisé et efficace aux centres urbains et une capacité suffisante d'espaces urbains pour répondre à la demande de la population et à la croissance de l'emploi. Elles consisteront en la mise à niveau et l'aménagement des routes, la construction de nouvelles routes, à l'aménagement des intersections, l'entretien des routes et la surveillance de la sécurité routière et à la construction de passerelles pour piétons.

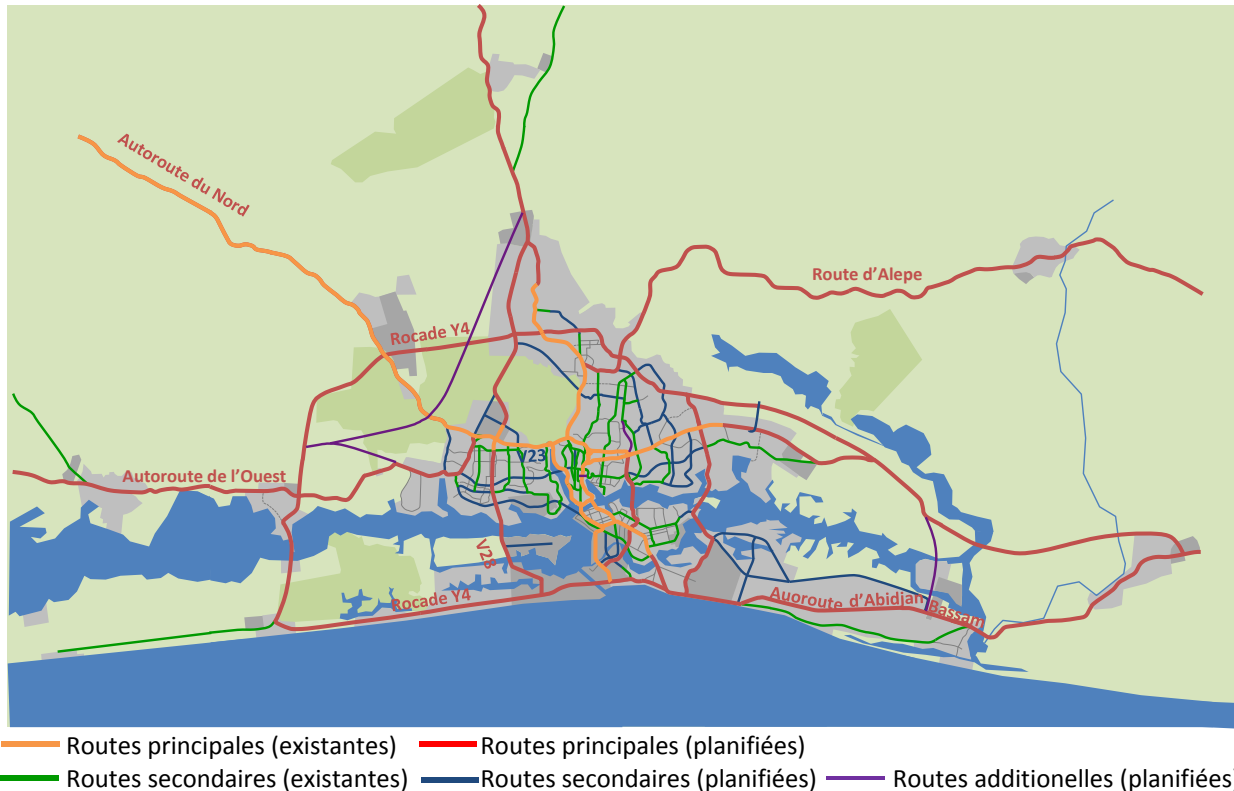
Toutes les infrastructures routières qui sont jugées nécessaires dans la région du Grand Abidjan afin de soutenir le développement urbain ont été identifiées, répertoriées et listées. La demande du trafic sera évaluée avec le modèle de prévision de trafic qui a été préparé pour l'année 2030 et des fiches projet ont été préparées pour fournir des informations plus détaillées sur les différents projets. L'un des principaux projets routiers est la Voie Y4 qui devrait améliorer la fonction du réseau routier en éliminant le flux de véhicules dans les zones urbaines tout en dispersant le trafic entrant dans le centre urbain du Plateau et d'Adjamé.

Trois artères parallèles ont été prévues dans la zone de Bingerville et aussi dans la zone de Bassam pour soutenir le développement urbain qui devrait se produire dans les périodes 2015-2020 et 2020-2025 respectivement. A Yopougon, la construction de grandes artères, comme la Voie V28 ou la Voie V23, ou les ponts, tels que les 4e et 5e ponts, ont également été prévus pour relier la commune avec le reste du Grand Abidjan.

L'amélioration / élargissement des routes reliant les villes satellites d'Azaguié et d'Alépé a également été pris en compte pour favoriser le développement de ces communes périphériques. A Cocody, les routes existantes seront également améliorées ou étendues, tel que le boulevard Latrille, pour relier les nouveaux quartiers résidentiels avec des infrastructures routières adéquates.

De nombreux projets routiers ont été pris en compte dans le voisinage du Port en vue d'améliorer l'efficacité du transport de fret. En particulier, le pont de Vridi et le tunnel de Yopougon-Treichville permettront aux conducteurs de camions d'éviter les voies encombrées du Plateau.

Une des mesures les plus urgentes pour réduire la congestion de la circulation dans le Grand Abidjan est l'aménagement des intersections. Une analyse des résultats des enquêtes de trafic ont montré que la plupart des intersections enquêtées nécessite d'urgentes mesures d'aménagement. Des ponts routiers ou routes inférieures peuvent être construits sur les principaux axes routiers vers le centre-ville afin de réduire la congestion en minimisant les conflits de mouvements de la circulation par la construction d'échangeurs.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.3 Réseau Routier Futur

3.5 Plan de Développement du Contrôle et de la Gestion du Trafic

(1) Système de Contrôle du Trafic

Puisque le nombre de voitures augmente rapidement à Abidjan, la congestion de la circulation est également de plus en plus grave. A la lumière de cette situation, il est devenu important d'identifier les goulots d'étranglement responsables de la congestion du trafic en utilisant des systèmes de transport intelligents (STI), et de disperser le trafic à travers un contrôle optimal des feux de signalisation et la mise à disposition d'informations sur le trafic. L'introduction d'un système complet d'information sur le trafic est fortement recommandée. L'utilisation efficace de l'information sur le trafic est de plus en plus importante pour les réseaux routiers très encombrés.

Des dégâts sur les routes et des incidents graves dus à des véhicules surchargés sont de sérieux problèmes qui existent partout dans le monde. Le STI doit être davantage utilisé pour renforcer le contrôle des véhicules surchargés.

(2) Développement du Système de Stationnement

Vu le nombre croissant de voitures et le recours aux véhicules privés, il est essentiel d'augmenter la capacité des parkings à Abidjan, en particulier dans le centre-ville (par exemple au Plateau). Quelques places de parking de bâtiments sont gérées par le secteur privé et un parking public est géré par le District Autonome d'Abidjan (DAA). Le stationnement sur voirie doit être interdit ou étroitement contrôlé.

(3) Introduction d'une Politique Tarifaire dans le Centre-ville

La tarification routière est l'une des principales mesures de contrôle du transport routier pour atténuer la congestion du trafic et réduire la pollution de l'air. Elle vise principalement les utilisateurs des voitures de tourisme empruntant les routes désignées, afin de minimiser l'utilisation inutile de véhicules personnels et de détourner leurs utilisateurs vers les transports en commun. Elle a également un objectif important de générer des fonds pour l'amélioration du système de transport. Dans le cas d'Abidjan, il est relativement facile d'appliquer la politique de la tarification routière dans le centre-ville (par exemple le Plateau), car le centre-ville est entouré par la lagune et il y a un nombre limité de voies d'accès.

Comme une alternative à la tarification routière susmentionnée, les véhicules stationnant, furent-ils situés sur ou hors voirie, doivent payer des frais, ce qui est également supposé réaliser des revenus considérables pour les investissements en infrastructures. En outre, comme les frais de stationnement deviennent plus élevés, cela finira par dissuader les véhicules privés d'entrer dans le centre-ville et les inciter leurs utilisateurs à passer aux transports en commun. Ainsi, cette situation peut être assez facilement maîtrisée. Ce concept, appelé, la tarification du stationnement, est souvent utilisé comme une politique de TDM efficace.

(4) Système de Soutien au Transport Public

Dans le contexte du transport urbain, le transport public doit avoir la priorité sur les véhicules privés pour garantir un voyage plus confortable aux utilisateurs les transports en commun dans les couloirs réservés. Par conséquent, les couloirs actuels partiellement réservés aux autobus devraient être étendus de façon plus continue sur les artères urbaines pour former un réseau continu, confortable pour le service des autobus et servant ainsi de SRB (Service rapide par bus).

(5) Voies pour Piétons pour un Meilleur Environnement

Les voies pour piétons, en particulier le long des artères principales de la ville, sont en nombre insuffisant. Afin de réduire les accidents impliquant des piétons et d'assurer leur sécurité, le nombre d'infrastructures pour piétons telles que les passages cloutés, les passages piétons à commande manuelle et les ponts/passages souterrains, devrait être augmenté. En outre, les trottoirs étroits ou mal entretenus le long des routes urbaines doivent être rénovés, car de bons trottoirs permettront d'améliorer non seulement la sécurité des piétons, mais aussi l'équipement urbain et l'environnement.

3.6 Plan de Développement des Transports Publics

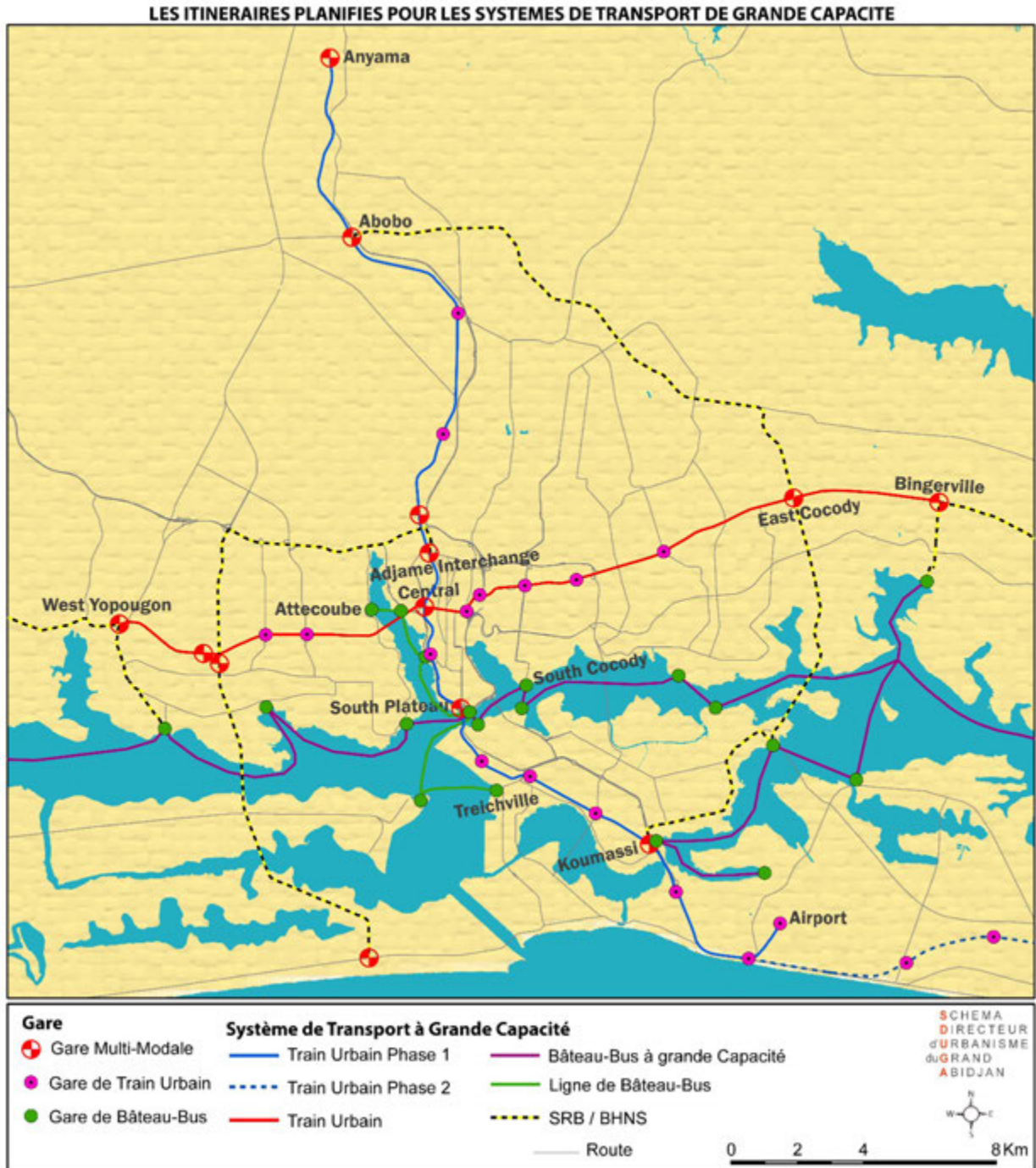
Les propositions faites en matière de transport en commun au sein du SDUGA favoriseront les initiatives clés suivantes en ce qui concerne les transports publics, à savoir:

- La promotion de lignes de transport en commun de grande capacité
- Un système de bus amélioré
- Un examen du secteur informel des transports publics

Huit lignes opérationnelles de transport de grande capacité sont proposées. Ces lignes sont représentées dans la Figure 3.4 au sein de la zone de planification. Le rail est la technologie désignée pour les lignes bleue et rouge. Elles se croiseront à la station désignée comme centrale. Les lignes verte et violette exploiteront le plan d'eau de la lagune actuellement sous-utilisé.

Le déclencheur de la mise à niveau des services de transport public à Abidjan est l'introduction de transport en commun de grande capacité. Sans ces services, il y aura peu d'incitation à l'amélioration des transports publics. Dans le même temps, l'introduction de SRB et de BHNS (Bus à haut niveau de service) et l'achat de bus SOTRA supplémentaires permettront d'améliorer l'image de la SOTRA.

La question clé de la planification des services de transport en commun à l'heure actuelle est que le transport public est fourni en grande partie par le secteur informel. À l'heure actuelle, le transport local est entre les mains du secteur informel. Avec l'introduction des lignes de transit de grande capacité, le rôle du secteur informel restant devrait évoluer vers un rôle de soutien pour le secteur formel. Toutes les stations de la ligne de grande capacité permettra une interconnexion avec tous les modes locaux.

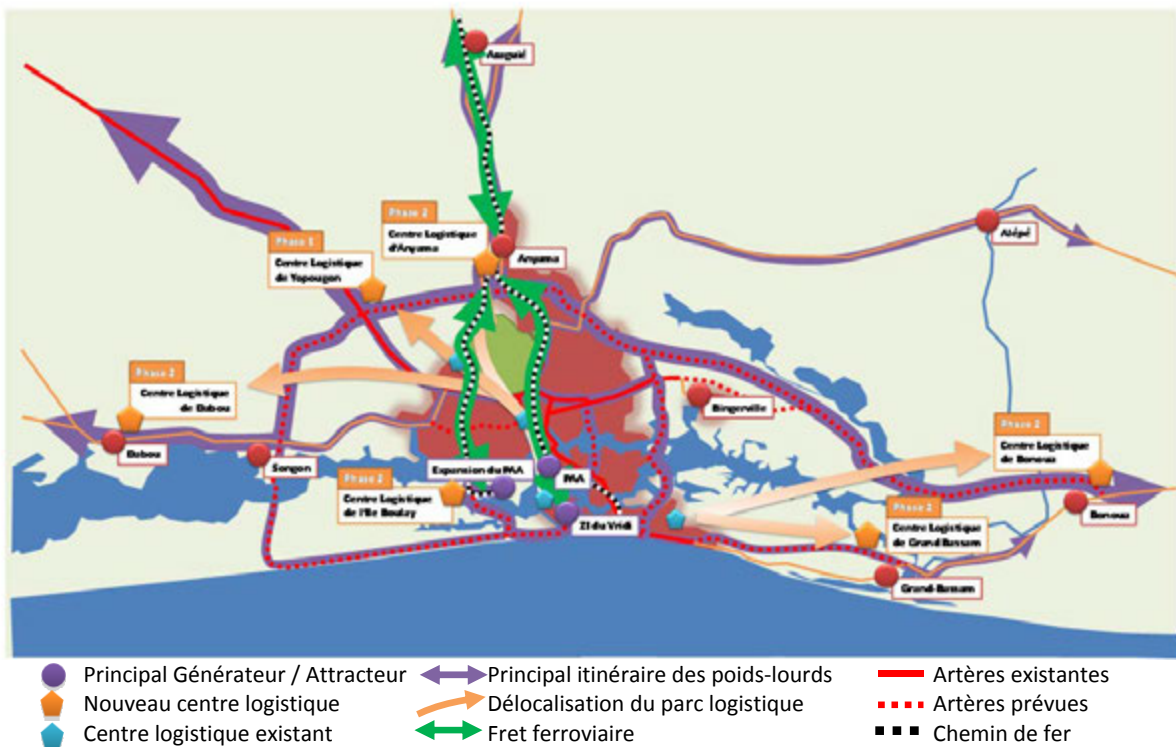


Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.4 Détail des Lignes de Transport de Grande Capacité d'Abidjan

3.7 Plan de Développement du Transport de Fret

Le réseau routier proposé pour la circulation des poids lourds s'appuiera sur des routes nouvellement construites, comme la rocade Y4, le pont de Vridi, le tunnel de Yopougon-Treichville ou encore la Voie V28. Ces nouvelles infrastructures routières augmenteront les options logistiques pour les transporteurs et la compétitivité/attractivité économique des sites industriels dans le Grand Abidjan. Cependant, elles ne sont qu'une composante du plan d'ensemble du transport de fret, car il est important de réduire la quantité des biens et du fret transportés par la route à travers les centres urbains. Un transfert modal vers le rail devrait être encouragé par la mise en place d'un système moderne de transport ferroviaire de marchandises connecté aux centres logistiques, comme illustré dans la figure 3.5.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.5 Plan de Transport Intégré du Fret

Il sera également nécessaire de développer une gare de triage de conteneurs et une gare de fret à proximité du port existant et de sa zone d'expansion pour revitaliser l'activité de transport ferroviaire de marchandises.

Comme un nouvel emplacement pour le port est prévu sur l'île Boulay, la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer pour le fret est proposée dans cette étude. Ce plan vise non seulement à soutenir la construction de nouveaux ports, mais aussi à raccorder ces ports aux zones industrielles intérieures comme le quartier de Yopougon, et le centre logistique d'Anyama.

A Abidjan, en particulier autour du port d'Abidjan, le stationnement sur voirie des camions est à l'origine des graves problèmes de circulation par une occupation de l'espace routier, réduisant ainsi la

capacité de circulation sur la route. Ainsi, il est évident que plus d'infrastructures pour le stationnement des camions et pour les procédures douanières sont nécessaires. Un nouveau parc logistique à Akoupé-zedji est à l'étude, le long de l'autoroute du Nord, en périphérie de Yopougon et d'autres installations auxiliaires, telles que les services de douane pour les poids-lourds et les centres logistiques de Gonzagueville, de Yopougon et d'Attécoubé, seront finalement transférés en dehors du périmètre de la zone urbaine à savoir, à Anyama, Bonoua et Dabou. Cela aidera également à réduire le nombre de poids-lourds circulant à l'intérieur de la ville.

3.8 Résumé de l'ESS pour le Schéma Directeur des Transports Urbains

Un Schéma Directeur d'Urbanisme et un Schéma Directeur des Transports urbains s'intègrent l'un dans l'autre pour former une entité cohérente et indivisible. Par conséquent, l'examen des options pour le Schéma Directeur des transports urbains en général ne peut se effectuer sans tenir compte du Schéma Directeur d'Urbanisme dans la même étude. Dans cette étude initiée par la JICA, les options concernant les transports urbains n'ont pas été élaborées. Ceci étant, les objectifs de la planification et des stratégies pour le Schéma directeur des transports urbains ont été évalués du point de vue environnemental.

Les objectifs du développement du système de transport reposent sur des principes tels que 1) l'efficacité, 2) l'équité et 3) amélioration de l'environnement. Un transport efficace est en mesure de réduire le temps et la distance des déplacements, ce qui par ricochet contribue favorablement à la réduction de, 1) le volume des polluants de l'air, 2) le volume de l'effet de serre, 3) les problèmes de bruit / vibration, et 4) la congestion du trafic et les obstacles entravant le bon déroulement des activités économiques. Ceux-ci permettront d'améliorer la qualité de vie de même que celles de la croissance économique.

L'équité signifie que tous les membres de la société, y compris les personnes socialement vulnérables devraient bénéficier du système de transport amélioré. Tous les membres devraient également ne pas avoir à souffrir des inconvénients causés par le développement des transports urbains. Certaines personnes seront touchées par l'augmentation de la pollution de l'air et des inconvénients sociaux de leur condition de vie. Une prise en compte conséquente de ces personnes doit être assurée au stade de l'étude de faisabilité de chaque projet.

La réduction de la pollution de l'air, des problèmes de bruit / vibration et des accidents de la circulation fournit un environnement de qualité.

Afin d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus quant au développement du système de transport, les objectifs de transports urbains, tels que 1) le renforcement de la capacité du réseau routier à même de soutenir les activités économiques et sociales, 2) la promotion de l'utilisation des transports en commun, 3) le développement de l'inter-modalité / développement axé sur les transports en commun, et 4) la réalisation d'un système de transport respectueux de l'environnement, ont été élaborés. Ensuite, une structure de réseau de transport stratégique, intégrant 1) un réseau routier radial concentrique et 2) une structure de réseau de transport intégrée, est aussi élaborée.

3.9 Identification du Projet et Priorité Accordée

Tous les projets de développement futurs qui ont été proposées dans la Partie 6 du Schéma Directeur des Transports Urbains sont énumérés ainsi que leur période de mise en œuvre. Au total, 118 projets ont été énumérés formant une longue liste. Le montant total de l'investissement pour les projets énumérés est

estimé à environ 8,9 trillions FCFA soit 13,5 milliards d'euros. Les détails de ces projets sont présentés dans les Fiches Projet à l'Annexe F du Volume 3 du présent rapport.

Les analyses économiques des 118 projets proposés dans la longue liste ont été menées. Vu le grand nombre de projets nécessitant une évaluation, les projets routiers, à l'exception des projets d'amélioration de l'intersection, ont été classés en 28 groupes pour plus de simplicité, comme indiqué. Les projets de chaque groupe présentent des similitudes en termes de localisation, de continuité, de fonction, de période de réalisation, et autre. Certains projets qui revêtent d'un intérêt majeur sont classés dans un groupe avec quelques autres projets pour une analyse plus précise. En prenant en compte les 10 projets sur les transports publics, le nombre total de groupes de projets à évaluer est de 38.

Les 118 projets proposés dans la longue liste ont été évalués en termes de priorité. Bien que le critère le plus important soit la faisabilité économique de l'investissement tel que mentionné dans la section précédente, il n'est toutefois pas aisé d'évaluer économiquement les projets de divers sous-secteurs des transports. En outre, la faisabilité économique n'est pas le seul critère pour déterminer la priorité du projet. Outre la faisabilité économique, l'on pourrait tenir compte de plusieurs autres aspects relatifs à l'évaluation tels que les politiques de développement existants, la cohérence dans les commandes de développement de projets pertinents de même que la prise en compte des milieux naturels et sociaux.

Ainsi, six éléments, à savoir, la cohérence avec les visions, l'urgence, la nécessité, la faisabilité implicite, l'acceptation sociale et l'efficacité des investissements ont été mis en avant comme critères d'évaluation pour la hiérarchisation des projets, tel que présenté dans le Tableau 3.2. Ensuite, les projets sont évalués et notés à partir d'une analyse multicritères en fonction de ces critères quantitatifs et qualitatifs, comme indiqué. Il est supposé que les projets totalisant des scores plus élevés doivent être prioritaires.

Tableau 3.2 Critères d'Evaluation

Critères d'Evaluation	Note
Cohérence avec les Visions	Bien que tous les projets proposés doivent être pertinents pour les visions et les objectifs d'urbanisme pour le développement du Grand Abidjan, les projets énumérés dans le PND (Plan National de Développement), dans le Schéma Directeur de 2000, ou dans les projets prioritaires du District Autonome d'Abidjan pour la réalisation des visions devraient être prioritaires. En outre, les projets qui correspondent au scénario de croissance préféré du SDUGA, à savoir, le concept " Ville compacte et villes satellites " devront également être prioritaires. ➔ Ajouter 1 point si le projet est inclus dans le PND, dans le Schéma Directeur de 2000, ou dans les projets prioritaires du DAA, respectivement. Ajouter 1 point si le projet devrait contribuer au TOD, au développement des routes principales ou des liens entre les centres urbains périphériques, ou à l'amélioration de la capacité de transport des axes nord-sud ou est-ouest dans le district d'Abidjan. Le score maximum est de 2 points.
L'urgence	Les projets censés contribuer aux questions d'urgences du transport devraient être prioritaires. ➔ Ajouter 1 point si le projet est destiné à directement contribuer aux questions d'urgence des transports abordées dans le point « 4. Questions importantes des Transports », etc de la Partie 5 du présent Rapport. Ajouter également 1 point si le gouvernement a en quelque sorte montré une certaine intention d'urgence mettre en œuvre le projet en sollicitant des bailleurs de fonds, en publiant des Termes de Référence, et autre. Le score maximum est de 2 points.

Source: Mission d'Etude de la JICA

Table 3.2 Critères d'Evaluation (suite)

Critères d'Evaluation	Note
La Nécessité	<p>Tous les projets proposés sont examinés sur la base des besoins des citoyens. Toutefois, les projets qui peuvent plus largement et plus pleinement répondre aux besoins de la population peuvent être considérés comme prioritaires. Comme estimation de la population des bénéficiaires, la demande future dans le domaine du transport (en 2030) pour chaque projet peut être utilisée.</p> <p>➔ Ajouter 1 point si, pour les routes, le volume futur du trafic sur le site du projet est plus de 10.000 PCU / direction / jour (ou un flux total de circulation de 40.000 PCU / jour aux intersections); ajouter 1 point si, pour le transport public, le volume futur des passagers aux heures de pointe sur les sections du site du projet est plus de 10.000 personnes / direction / heure; ajouter 2 points si le volume futur est plus que le double de ces valeurs standard. Pour les autres projets, même si la demande ne peut être estimée, le nombre de bénéficiaires peut être considéré comme assez grand; par conséquent, ajouter 1 point éventuellement à chaque projet.</p>
La Faisabilité Implicite	<p>Les faisabilités socio-économiques, techniques et institutionnelles doivent être considérées pour la hiérarchisation vu qu'elles sont parties intégrantes des facteurs étroitement liés à la mise en œuvre et la durabilité d'un projet. Ce critère n'est pas nécessairement tangible mais plutôt implicite. Par exemple, les projets qui devraient apporter des avantages non seulement dans le Grand Abidjan, mais aussi dans toute la région de l'Afrique de l'Ouest, ou des projets pour lesquels les avantages économiques surpasseront apparemment le coût peuvent être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 1 point si le projet devrait apporter un avantage pour l'Afrique de l'Ouest grâce à l'amélioration des transports de fret régional (c'est-à-dire les voies internationales de fret de / vers le port d'Abidjan); ajouter 1 point si le coût de développement de l'infrastructure est relativement faible (moins de 10 milliards de FCFA), totalisant jusqu'à 2 points.</p>
L'Acceptation Sociale	<p>Les projets qui rencontrent l'adhésion des populations ont un grand potentiel quant à leur mise en œuvre rapide. Dans l'EEI (Evaluation Environnementale Initiale), les projets qui sont classés dans la Catégorie I (n'ayant presque aucun impact) ou Catégorie II (ayant un impact négatif minimal) devraient être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 2 points si le projet est classé dans la catégorie I ou 1 point si le projet est classé dans la catégorie II à la suite de l'EEI (pour plus de détails, voir «Annexe E: Evaluation Environnementale Initiale des projets proposés pour le secteur des transports» de le Volume 3 du présent Rapport).</p>
L'Efficacité de l'investissement	<p>L'efficacité d'un projet d'investissement peut être mesurée par le ratio avantages-coûts. Les projets qui devraient apporter un grand avantage économique par unité de coût de l'investissement devraient être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 2 points si le projet a un ratio avantage-coût très élevé (plus de 10,0) ou 1 point si le projet a un rapport avantage-coût élevé (plus de 5,0) à la suite de l'analyse économique du groupe de projets auquel le projet appartient. Pour les projets d'amélioration de l'intersection et les projets de contrôle et de gestion du trafic, bien que les analyses économiques n'aient pas été menées, ces projets sont essentiellement censés apporter relativement un grand avantage par rapport au coût; par conséquent, ajouter 1 point également pour chaque projet.</p>

Source: Mission d'Etude de la JICA

A partir de la méthode de notation mentionnée ci-dessus, basée sur les critères précités, les projets qui ont obtenu 6 points ou plus ont été sélectionnés comme projets prioritaires. Par conséquent, 51 projets (à l'exception de ceux qui sont déjà en cours de réalisation) ont été sélectionnés pour former une liste restreinte.

Ces projets prioritaires devront être considérés comme des projets devant faire l'objet d'une mise en œuvre urgence avec une attention stratégique particulière. Le montant total de l'investissement pour les projets présélectionnés est estimé à environ 4,8 trillions de FCFA, soit 7,4 milliards d'euros, ce qui

représente environ 54% du montant total des projets à mettre en œuvre d'ici 2030 dans la longue liste des projets du SDUGA.

3.10 Les Ensembles de Projets Prioritaires

Les projets ayant obtenus des scores relativement élevés dans l'analyse multicritères, en fonction des six critères d'évaluation, sont regroupés en neuf ensembles de projets pour des études de faisabilité (E/F). Ces ensembles de projets fournissent les orientations de développement du secteur du transport urbain et peuvent aider à clarifier la pertinence des projets qui composent chaque ensemble, et ainsi donc faciliter le choix des projets pour une E/F. Un échéancier approximatif de mise en œuvre des projets relevant de chacun ensemble de projets mentionnés ci-dessus est présenté dans le Tableau 3.3.

3.11 Les Projets de Haute Priorité pour des Etudes de Faisabilité Plus Approfondies

Pour la sélection finale de projet(s) pour des études plus approfondies, les trois conditions suivantes ont été prises en compte pour les projets présélectionnés:

- Si le projet a été évalué comme relativement prioritaire à la suite de l'analyse multicritères, c'est-à-dire si le projet a obtenu un score élevé supérieur ou égal à 7 points;
- Si le projet est considéré comme le projet principal de l'ensemble auquel il appartient et de ce fait susceptible d'incarner le thème de l'ensemble; et
- Si le projet est un projet «starter» avec une période de mise en œuvre (y compris l'enquête, la conception, l'expropriation et construction) imminente, c'est-à-dire à partir de 2015 ou 2016 au plus tard.

Les réponses aux critères ci-dessus énumérés ont été clairement déterminées, et les projets prioritaires qui répondent à chaque condition ont obtenus un point. Ainsi, les projets prioritaires qui ont rempli ces trois critères ont été répertoriés comme des projets prioritaires. Ce sont:

- V-1-5: Construction de la Rcade Y4 – Section François Mitterrand / Riviera 6,
- V-1-6: Construction de la Rcade Y4 – Section du pont de l'île Désirée,
- V-1-7: Construction de la Rcade Y4 – Section de l'Aérocité,
- V-6-5: Développement du Réseau Routier de Cocody – Boulevard de France Redressé,
- V-6-6: Développement du Réseau Routier de Cocody – Elargissement du Boulevard Latrille,
- V-7-4: Développement du Réseau Routier de la zone Centrale – Pont de Vridi,
- V-7-7: Développement du Réseau Routier de la zone Centrale – Rénovation du Pont Felix Houphouët Boigny,
- V-8-1: Amélioration de l'Intersection – Solibra (Treichville),
- V-8-5: Amélioration de l'Intersection – Siporex (Yopougon),
- V-8-9: Amélioration de l'Intersection – St Jean (Cocody),
- V-8-11: Amélioration de l'Intersection – CHU Treichville (Treichville),
- V-8-14: Amélioration de l'Intersection – Williamsville (Adjamé),
- G-2-1: Création de Voies Exclusivement Réservées aux Bus,

- G-3-1: Développement d'Infrastructures de Stationnement/Système d'Information sur le Stationnement,
- T-4-2: Bateau Bus - Attécoubé à Treichville, et
- F-2-1: Développement de Centre de Logistique Métropolitain.

Les 16 projets ci-dessus ont été identifiés comme les projets les plus urgents devant faire l'objet d'une E/F.

Tableau 3.3 Ensembles des Projets Prioritaires

Projets Proposés	Court terme					Moyen terme					Long terme					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1 Développement des Transports par Bateaux bus et Amélioration de l'inter-modalité avec les Transports Routiers																
T-4-2 Bateau Bus - Atécoubé à Treichville																
T-4-1 Service de Ferry Est - Ouest de grande vitesse (Songon - Grand Bassam)																
V-3-2 Développement du BaARN - zone de l'Aérocité																
V-7-6 Développement du CeARN - Voie artérielle Grand-Campement																
2 Développement du Corridor de Transport Nord-Sud																
V-7-7 Développement du CeARN - Renovation du pont Felix Houphouet Boigny																
T-1-1 Projet de construction rail Nord-Sud- Etape 1 d'Anyama à Airport																
V-5-5 Développement du AbARN - Elargissement de l'Autoroute d'Abobo																
3 Développement du Corridor de Transport Est-Ouest																
V-4-1 Développement du YoARN - Section Voie V23 - Promenade																
V-6-5 Développement du CoARN - Boulevard de France Redressé																
V-6-8 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la Corniche																
V-2-3 Développement du BiARN - Elargissement de la Route de Bingerville																
V-4-2 Développement du YoARN - Section Voie V23 - 5e pont																
V-2-2 Développement du BiARN - Extension du Boulevard François Mitterand																
T-1-3 Projet de construction rail Est- Ouest (de Yopougon à Bingerville)																
V-3-4 Développement du BaARN - Elargissement de la Route Bonoua																
4 Développement de diverses infrastructures soutenant les Activités du Port d'Abidjan																
F-2-1 Metropolitan Logistic Center Development																
V-7-4 Développement du CeARN - Pont de Vridi																
V-4-8 Développement du YoARN - Voie V28 - 4e pont																
V-4-13 Développement du YoARN - Route centrale de l'Ile boulay																
V-4-9 Développement du YoARN - Voie V28 - Section Sud																
5 Construction de routes desservant la Zone nouvellement Amenagée de Cocody																
V-6-6 Développement du CoARN - Widening of the Boulevard Latrille																
V-6-9 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard Attoban																
V-6-10 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la 7e Tranche																
6 Amélioration des intersections engorgées																
V-8-1 Amélioration des intersections - Solibra (Treichville)																
V-8-5 Amélioration des intersections- Siporex (Yopougon)																
V-8-9 Amélioration des intersections- St Jean (Cocody)																
V-8-11 Amélioration des intersections - CHU Treichville (Treichville)																
V-8-14 Amélioration des intersections- Williamsville (Adjame)																
V-8-15 Amélioration des intersections- Carrefour de la Vie (Cocody)																
V-8-2 Amélioration des intersections - Mairie d'Abobo (Abobo)																
V-8-16 Amélioration des intersections- Carrefour de L'Ecole Nationale de Police (Cocody)																
7 Les Mesures de Contrôle du Trafic (T CM)																
G-1-1 Développement du système de contrôle du trafic de zone																
G-1-3 Développement du système d'information du trafic urbain																
G-6-1 Construction d'installations de sécurité pour les piétons																
G-5-1 Développement du système de contrôle des camions surchargés																
G-3-1 Développement des infrastructures/ système d'information de Stationnement																
G-5-3 Système d'aide au contrôle du stationnement illégal																
8 Soutien opérationnel aux transports publics																
G-2-1 Création de voies exclusivement réservées aux bus																
G-1-2 Développement du système de priorité des transports en commun																
T-3-1 Développement / Amélioration des centres intermodaux à Adjame, et du Centre / Sud du Plateau																
9 Construction de la Rocade externe comme partie intégrante du Corridor Abidjan-Lagos																
V-1-7 Construction de la voie Y4 - Section de l'Aérocité																
V-1-5 Construction de la voie Y4 - Section François Mitterand / Riviera 6																
V-1-4 Construction de la voie Y4 - Section Abobo Baoulé / François Mitterand																
V-1-3 Construction de la voie Y4 - Section de Pk18 à Abobo Baoulé																
V-1-6 Construction de la voie Y4 - Section des ponts de l'Ile Desirée																
V-4-10 Développement du YoARN - Autoroute de l'Ouest																
V-1-2 Construction de la voie Y4 - Autoroute du Nord / Pk18																
V-1-1 Construction de la voie Y4 - Section Songon /Autoroute du Nord																
V-2-1 Développement du BiARN - rocade nord de Bingerville																
V-1-8 Construction de la voie Y4 - Section Canal du Vridi																
V-1-9 Construction de la voie Y4 - Section de Jacqueline																

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.12 Programme de Mise en œuvre

Le coût préliminaire du Schéma Directeur pour le secteur du transport urbain a été estimé en tenant compte du calendrier de mise en œuvre des projets proposés ci-dessus. Les exigences de fonds pour le Schéma Directeur sont résumées, y compris les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation et d'entretien pendant la période allant de 2015 à 2030. Un montant à hauteur de 12,9 trillions de FCFA est nécessaire pour la période comprise entre 2015 et 2030 dans les prix du marché de juillet 2014, y compris l'inflation, dont 8,9 trillions FCFA et 4,0 trillions de FCFA sont nécessaires respectivement pour l'investissement et pour l'exploitation et la maintenance. Le développement des transports publics, y compris le développement du transport ferroviaire urbain représente le coût le plus élevé totalisant un montant de 6,5 trillions de FCFA, soit 50% du coût total. Le développement du réseau routier nécessite 5,8 trillions de FCFA. Le développement de la voirie et des transports publics, y compris le contrôle et la gestion du trafic représente 97% du coût total.

Du point de vue de l'échelonnement de la répartition des coûts, 23%, 45% et 32% des coûts totaux devront être alloué pour la période à court terme allant jusqu'en 2020, la période à moyen terme (2021-2025) et la période à long terme (2026-2030), respectivement.

En tenant compte de la participation du secteur privé, l'allocation de financement pour le Schéma Directeur est estimée selon les contributions des secteurs public / privé. Le coût total du Schéma Directeur s'élève à 12,9 trillions de FCFA, dont 6,6 trillions de FCFA, soit 51% du coût total, pourraient être réduits de la charge totale des coûts grâce à l'introduction du développement de l'initiative privée. Par conséquent, les exigences de financement du secteur public pour la mise en œuvre du Schéma Directeur sont estimées à 6,3 trillions de FCFA aux prix du marché de 2014, y compris l'inflation pour la période 2015-2030. Il est à noter également que les exigences de financement du gouvernement central pour le Schéma Directeur sont estimées à 6,2 trillions de FCFA, soit 48% du coût total.

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 I – Introduction et Résumé

Table des
matières

1.0	Introduction	1
1.1	Contexte.....	1
1.2	Objectifs du Projet.....	1
1.3	Étendue des Travaux et Programme de Mise en Œuvre du Projet	2
1.4	Zone d'Étude et Zone de Planification du Grand Abidjan.....	3
1.5	Organisation de la Mise en Œuvre du Projet.....	5
2.0	Schéma Directeur d'Urbanisme et Autres Eléments liés au Projet	7
2.1	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2030.....	7
2.2	Conditions actuelles	8
2.3	Revue du Schéma Directeur du Grand Abidjan 2000 (ASDA 2000)	17
2.4	Cadre Socio-économique.....	19
2.5	Vision, Buts et Objectifs	24
2.6	Stratégie d'Aménagement Spatial.....	27
2.7	EES pour les Scénarios de Croissance Spatiale	34
2.8	Stratégie de Mise en œuvre	35
2.9	Plan Cadre de l'Occupation du Sol	36
2.10	Mise en œuvre	38
2.11	Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE)	41
2.12	Cartographie Topographique Numérique pour Planification Urbaine.....	52
2.13	Coordination au Niveau des Parties Prenantes	53
2.14	Programme de Transfert de Connaissances Techniques	56
2.15	Base de Données du SDUGA.....	58
2.16	Recommandations	59
3.0	Schéma Directeur des Transports Urbains.....	63
3.1	Principaux Enjeux des Transports.....	63
3.2	Objectifs et Stratégies de Planification	67
3.3	Prévisions de la Demande de Transport	68
3.4	Plan de Développement du Réseau Routier	72
3.5	Plan de Développement du Contrôle et de la Gestion du Trafic	75
3.6	Plan de Développement des Transports Publics	79
3.7	Plan de Développement du Transport de Fret	83

Table des matières

3.8	Résumé de l'ESS pour le Schéma Directeur des Transports Urbains.....	86
3.9	Identification du Projet et Priorité Accordée.....	88
3.10	Les Ensembles de Projets Prioritaires.....	98
3.11	Les Projets de Haute Priorité pour des Etudes de Faisabilité Plus Approfondies.....	100
3.12	Programme de Mise en œuvre.....	102
3.13	Recommandations.....	102

Table des
figures

Figure 1.1	Zone d'Etude et Zone de Planification du Projet.....	4
Figure 1.2	Structure organisationnelle du projet.....	6
Figure 2.1	Végétation de la Cote d'Ivoire.....	8
Figure 2.2	Taux Actuel du Produit Intérieur Brut de la Côte d'Ivoire.....	10
Figure 2.3	Carte d'occupation actuelle des sols.....	11
Figure 2.4	Procédure d'EIES en Côte d'Ivoire.....	16
Figure 2.5	Carte des Forêts Classées et du Parc National de Banco.....	17
Figure 2.6	Projection de la population du Grand Abidjan pour la Zone de Planification.....	22
Figure 2.7	Scénario 7 (Scénario de Croissance Spatiale PrivilégiéPreferred.....	29
Figure 2.8	Stratégie Spatial d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030.....	30
Figure 2.9	Pôles d'Emploi.....	32
Figure 2.10	Stratégie de Mise en œuvre 2015-2030.....	36
Figure 2.11	Cadre de l'Occupation du Sol du Grand Abidjan.....	37
Figure 2.12	Zones de Gouvernance Régionale et Communale au sein du Grand Abidjan.....	39
Figure 2.13	Processus de Mise en œuvre pour le Grand Abidjan à travers la Gouvernance.....	41
Figure 2.14	Politique de base des terres aménageables.....	43
Figure 2.15	Plan de Situation et desserte.....	46
Figure 2.16	Schéma de l'aménagement spatial de la zone de planification urbaine de Bonoua.....	47
Figure 2.17	Plan d'affectation du sol pour la zone urbaine de Bonoua.....	48
Figure 2.18	Plan de Situation et desserte.....	49
Figure 2.19	Schéma d'aménagement spatial de la zone de planification urbaine d'Attinguié.....	50
Figure 2.20	Plan d'affectation du sol de la zone urbaine de d'Attinguié.....	51
Figure 3.1	Analyse SWOT du Secteur des Transports dans le Grand Abidjan.....	66
Figure 3.2	Structure du Réseau de Transport Stratégique.....	68
Figure 3.3	Système de Zone Interne de Trafic de la Zone d'Etude.....	69
Figure 3.4	Résultats Clés du Modèle pour les Années en 2030 (Gauche : Sans S.D / Droite : Avec S.D).....	71
Figure 3.5	Réseau Routier Futur.....	73
Figure 3.6	Détail des Lignes de Transport de Grande Capacité d'Abidjan.....	81
Figure 3.7	Plan de Transport Intégré du Fret.....	85

Table des
tableaux

Tableau 1.1	Etendue des Travaux et Aperçu du Programme du Projet.....	2
Tableau 1.2	Noms des communes dans la Zone de l'Étude.....	4
Tableau 1.3	Agences concernées et leurs fonctions.....	5
Tableau 2.1	Superficies de terrain par catégorie d'occupation des sols.....	12
Tableau 2.2	Future Population de la Cote d'Ivoire.....	21
Tableau 2.3	Projection de la Population du Grand Abidjan pour la Zone d'Étude et la Zone de Planification.....	22
Tableau 2.4	Projection par tranches d'âge de la population du Grand Abidjan.....	23
Tableau 2.5	Projection des ménages du Grand Abidjan (Zone de Planification).....	23
Tableau 2.6	Projection des inscriptions des élèves et étudiants du Grand Abidjan (Zone de Planification).....	23
Tableau 2.7	Estimation de l'emploi futur par secteur industriel dans le Grand Abidjan.....	24
Tableau 2.8	Objectifs de Développement.....	25
Tableau 2.9	Objectifs de la Planification Stratégique.....	26
Tableau 2.10	Aperçu de la Moyenne des Points.....	35
Tableau 2.11	Budget Global de l'Occupation du Sol 2030.....	38
Tableau 2.12	Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (1).....	44
Tableau 2.13	Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (2).....	45
Tableau 2.14	Atelier de Partage de Connaissances.....	56
Tableau 3.1	Résultats Clés du Modèle pour les Années Intermédiaires.....	70
Tableau 3.2	Intitulé et Type d'Enquêtes de Circulation.....	71
Tableau 3.3	Embarquements de Passagers Estimés sur les Lignes de Transport en Commun de Grande Capacité.....	80
Tableau 3.4	Emplacements Multimodaux Principaux.....	82
Tableau 3.5	Calendrier d'Exécution Proposé.....	83
Tableau 3.6	Longue Liste des Projets du SDUGA (Secteur Routier: V-1 à V- 5).....	89
Tableau 3.7	Longue Liste des Projets du SDUGA (Secteur Routier: V-6 à V- 9).....	90
Tableau 3.8	Longue Liste des Projets du SDUGA (Autres Secteurs).....	91
Tableau 3.9	Groupes de Projets à Evaluer pour l'Analyse Economique.....	92
Tableau 3.10	Critères d'Evaluation.....	93

Table des
tableaux

Tableau 3.11	Analyse Multicritères des Projets du SDUGA (Secteur Routier)	95
Tableau 3.12	Analyse Multicritères des Projets du SDUGA (Autres Secteurs)	96
Tableau 3.13	Les Projets Prioritaires (Liste Restreinte).....	97
Tableau 3.14	Ensembles des Projets Prioritaires	99
Tableau 3.15	Sélection des Projets de Haute Priorité dans le SDUGA	101

1.0 Introduction

1.1 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.

1.2 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).

1.3 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 1.1.

Tableau 1.1 Étendue 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)

Remarque : L'étude de faisabilité pour le projet de haute priorité sélectionné en phase 2 a été tout d'abord incluse dans les travaux et acceptée par les organismes concernés durant la phase 2. Cependant, l'étude n'a finalement pas pu être menée à bien, puisque lors de la réunion interministérielle au début de la phase 3, le consentement général sur les projets sélectionnés n'a pas pu être atteint. Par conséquent, le schéma directeur de transports et le projet prioritaire identifié dans la phase 2 a été modifié et élaboré pendant la phase 3.

1.4 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 le montrent le Tableau 1.2 et la Figure 1.1 (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 1.1 (superficie totale : 349 202 ha).

Tableau 1.2 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 Attécoubé Yopougon
			I. Quartiers centraux existants	Adjame Plateau Cocody
		Abidjan Sud		
	3 communes intégrées dans le DAA après 2001		II. Quartiers de la zone périphérique	Port-Bouët
		III. Nouveaux quartiers	Bingerville Anyama Songon	
6 communes environnantes		IV. Quartiers dans les 6 communes environnantes	Alepe Dabou Jacqueville 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'Étude de la JICA

Figure 1.1 Zone d'Étude et Zone de Planification du Projet

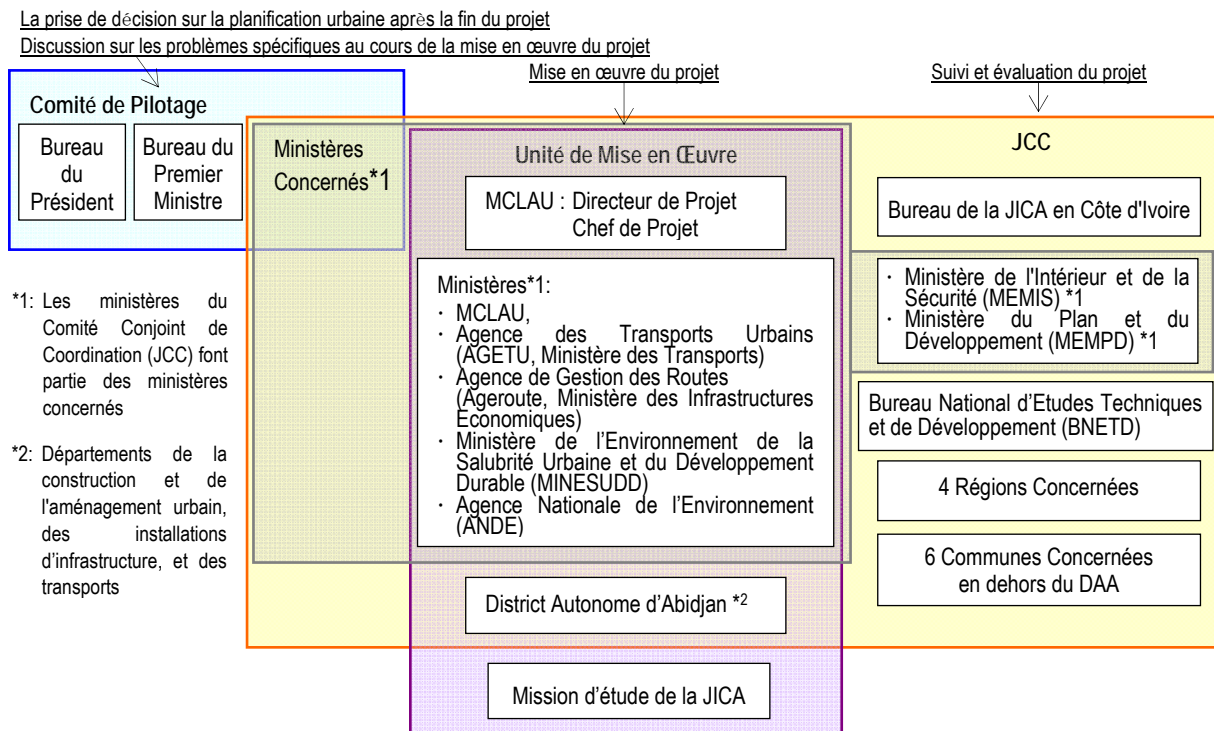
1.5 Organisation de la Mise en Œuvre du Projet

Le projet est mis en œuvre sous la responsabilité de MCLAU et suivant la structure indiquée dans le Tableau 1.3 et la Figure 1.2.

Tableau 1.3 Agences concernées et leurs fonctions

Désignation	Agences	Fonctions
Directeur général du Projet	MCLAU (Ministre/Adjoint au Ministre)	Assumer la responsabilité finale du Projet.
Directeur exécutif du Projet	MCLAU (Directeur du Département de l'Aménagement Urbain)	Procéder à la gestion journalière du Projet.
Unités d'exécution du projet (homologues et mission d'étude de la JICA)	Homologues: MCLAU (Département de l'Aménagement Urbain et DTC), Agence des Transports Urbains (AGETU, Ministère des Transports), Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE, Ministère des Infrastructures Economiques), Ministère de l'Environnement de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable (MINESUDD) Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) District Autonome d'Abidjan (DAA) <u>Mission d'étude de la JICA</u>	Exécuter le projet.
Comité de pilotage	Bureau du Président, Bureau du Premier ministre et autres agences gouvernementales concernées	Prendre les décisions finales pour le Projet. En principe, le Comité détermine le plan urbain sur la base des produits finals du Projet après qu'il ait été achevé. Si un problème important survient, ce Comité doit en discuter.
Comité conjoint de coordination (JCC) (Comité de suivi et d'évaluation)	Homologues, Ministère d'Etat, Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (MEMIS), Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement (MEMPD), Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD), Représentants des 19 Communes concernées, Représentants des 4 Régions concernées, et Bureau de la JICA en Côte d'Ivoire	Procéder au contrôle de l'avancement et à l'évaluation du Projet.

Source: Mission d'étude de la JICA



Source : Mission d'étude de la JICA

Figure 1.2 Structure organisationnelle du projet

2.0 Schéma Directeur d'Urbanisme et Autres Eléments liés au Projet

2.1 Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2030

Ce résumé met l'accent sur le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan de 2030 qui a été élaboré de manière simultanée avec le Schéma Directeur des Transports Urbains, qui constitue une partie autonome du Rapport Intérimaire, tout en l'intégrant pleinement.

La 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
- 191 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.

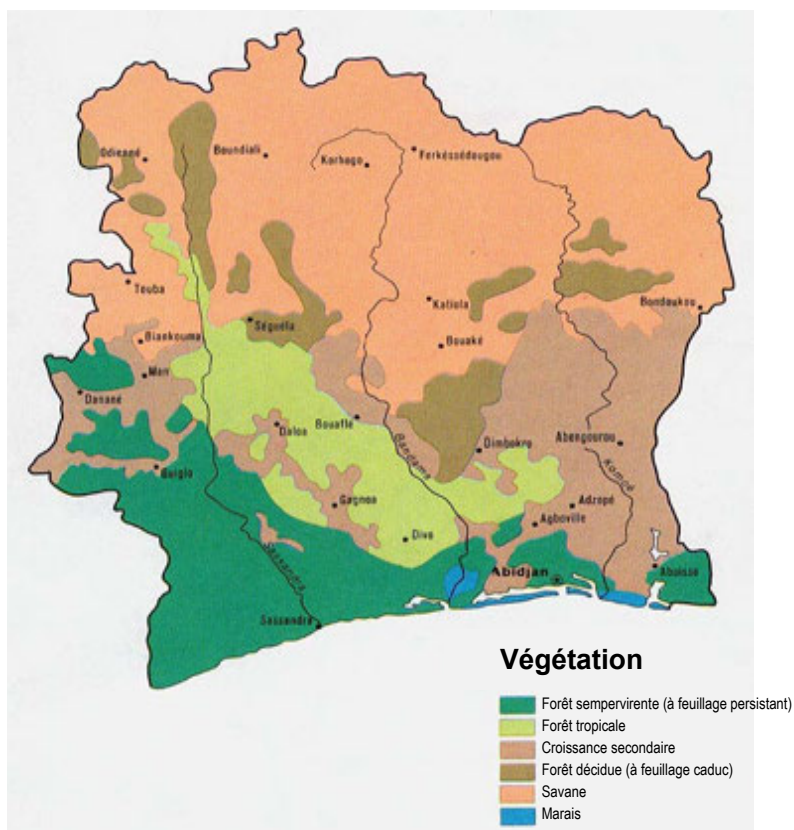
2.2 Conditions actuelles

2.2.1 Conditions Naturelles et Socio-économiques

(1) La géographie

La Côte d'Ivoire a une superficie de 322 000km². 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.

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 2.1.



Source : Université du Texas (FAO)

Figure 2.1 Végétation de la Cote d'Ivoire

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.

(2) La Population

D'après le recensement de 2014, la population nationale est estimée à 22,671,000 en 2014. La croissance de la population a été très rapide soit 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 annuelle est en baisse d'environ 3,4% (1988-1998), à 2,6% (1998-2014).

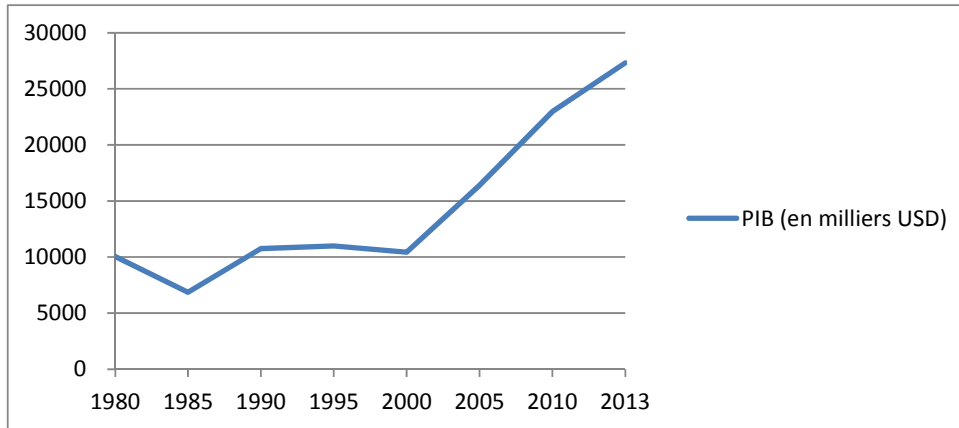
Une augmentation rapide de la population dans le passé a été causée par un flux de migration en provenance des pays voisins. Environ une moitié des migrants ont été absorbés par l'agriculture et l'autre moitié par le secteur informel urbain particulièrement à Abidjan (Organisation internationale des 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.

Abidjan est de loin la plus grande ville de Côte d'Ivoire. Selon le recensement de 1998, l'ancien territoire d'Abidjan avait 3 386 000 personnes, et il s'est accru à un taux 2,7% par an pour atteindre 5 054 000 millions de personnes en 2014. Cela signifie que la population d'Abidjan représente 22,3% de la population nationale en 2014.

(3) Economie

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 2.2. 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 2.2 Taux Actuel du Produit Intérieur Brut de la Côte d'Ivoire

Le secteur qui a généré le plus de PIB en 2011 est celui des services (51%), suivi par le secteur agricole (22%), manufacturier (19%) et minier (8%). 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.

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.

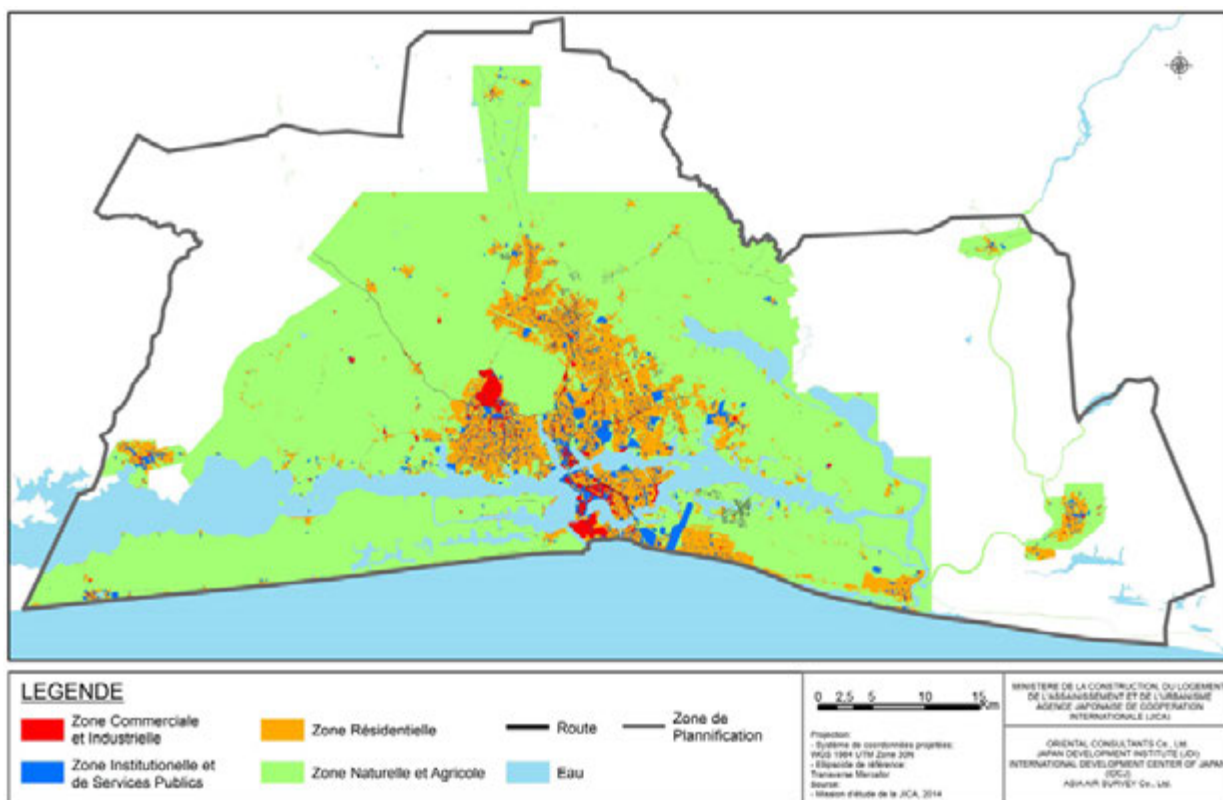
Les combustibles minéraux constituent un secteur majeur émergent avec des réserves de pétrole avoisinant une centaine de millions de barils et le gaz naturel avec environ 28,3 million de mètres cubes. Le pétrole et le gaz naturel existent principalement au large de Dabou. Avec une raffinerie à Abidjan, qui est la troisième en importance après Lagos et Port Soudan, la Côte d'Ivoire exporte de l'énergie vers les pays européens, les Etats-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.

2.2.2 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 - Cartographie Topographique Numérique » du présent

rapport, et les résultats de l'étude de terrain ont été compilés numériquement, puis on a créé les cartes d'occupation actuelle des sols (Figure 2.3 et Annexes).



Source : Mission d'étude de la JICA

Figure 2.3 Carte d'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 2.1.

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 2.1 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

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

(1) 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

(2) Plans et Procédures Liés au Projet

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. Ces plans consistent en plans locaux d'urbanisme et des textes, qui incluent les règlements d'aménagement applicables dans leur zone 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 du 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.

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.

Cependant 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.

(3) Problèmes relatifs à l'urbanisme et sa gestion

L'étude a permis l'examen de la situation actuelle et a identifié des problèmes identifiés dans la planification urbaine et sa gestion dans le Grand Abidjan 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.

- Coordination
- Études, Recherche
- Planification
- Établissement d'un système légal
- Contrôle

- Réalisation

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.

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.

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.

Établissement 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.

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.

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.

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.

2.2.4 Considérations Environnementales pour le Schéma Directeur d'Urbanisme

2.2.4.1 Conditions Actuelles de l'Environnement

(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 mmm, 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.

(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.

(3) La Végétation

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.

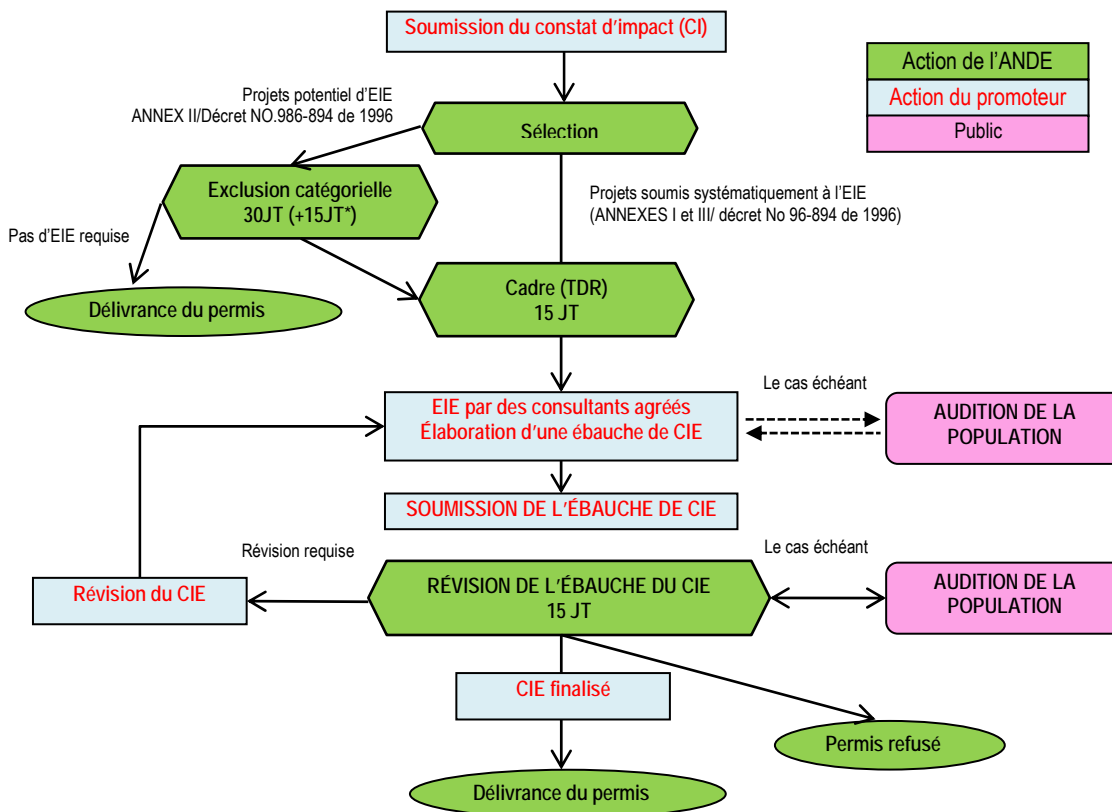
(4) Catastrophes Naturelles

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 : 1) Inondations dues à des pluies importantes, 2) Mouvements et glissements de terrain, éboulements, 3) Feux de brousse (incendies de forêts), et 4) Sécheresse.

2.2.4.2 Cadre légal des considérations environnementales et sociales

(1) Cadre légal de l'autorisation environnementale

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. La procédure générale d'une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) en Côte d'Ivoire 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

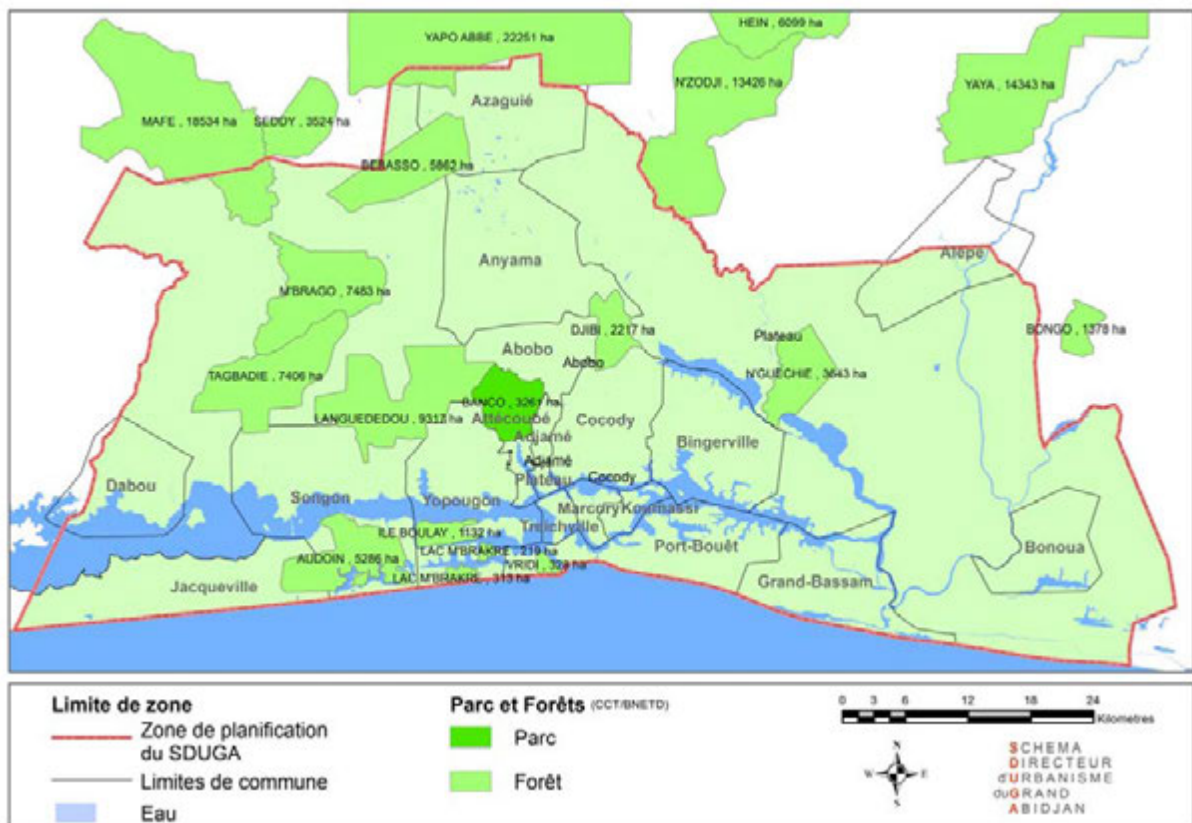
* 15 jours de délais supplémentaires peuvent être ajoutés à la demande de l'ANDE.

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

Figure 2.4 Procédure d'EIES en Côte d'Ivoire

(2) Parcs Nationaux et Réserves Naturelles/Forêts Classées

L'emplacement des parcs nationaux et réserves naturelles / forêts classées et la superficie (ha) sont présentés sur la Figure 2.5. Le parc national conserve une forêt, mais les forêts classées ont déjà été transformées pour d'autres usages comme par exemple en terrain agricole.



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 2.5 Carte des Forêts Classées et du Parc National de Banco

2.3 Revue du Schéma Directeur du Grand Abidjan 2000 (ASDA 2000)

Le plan d'ensemble a été soigneusement conçu, mais il reste loin de combler les objectifs fixés pour la réalisation des projets publics majeurs d'aménagement stratégique et d'infrastructures. Les raisons principales sont la crise socio-militaire et le manque de financements. Cependant, il est tout aussi préoccupant de savoir que le plan manquait d'une orientation politique claire relative à la coordination des différentes agences d'exécution des structures décentralisées de l'Etat.

- Les projets stratégiques de Logement, d'emploi, d'infrastructures et de transport ont été retardés.
- Une répartition spatiale inégale des projets réalisés.
- Les emprises des principaux axes routiers et les réserves publiques sont illégalement occupées.
- Les zones d'extension urbaine partiellement mises en valeur.
- L'inadéquation du cadre de mise en œuvre.

Un résumé de l'évaluation du Schéma Directeur de 2000 est présenté ci-dessous.

En termes d'objectifs globaux de croissance spatiale et d'aménagement, le Schéma Directeur d'urbanisme 2000 reflète bon nombre des propositions présentées dans le précédent Schéma Directeur d'urbanisme d'Abidjan de 1985 aujourd'hui élargi pour inclure les zones périphériques de Anyama, Bingerville, Grand Bassam et Songon avec des objectifs orientés vers des approches de croissance durable de la ville. Il y a une continuité certaine dans l'orientation de la planification stratégique de la ville d'Abidjan, par exemple la proposition de la Voie Triomphale à travers le quartier Plateau comme projet de rénovation majeure urbaine a été élaboré dans les années 1960. On peut donc supposer que le Gouvernement est conforme à son engagement à réaliser des objectifs principaux qui sont les moteurs du développement futur du Grand Abidjan énoncées dans le Schéma Directeur d'urbanisme 2000. Il est donc assez claire que durant la précédente décennie, le Schéma Directeur d'urbanisme 2000 a orienté la planification stratégique du transport stratégique et des infrastructures publiques de même que l'expansion des zones résidentielles dans les zones périphériques, et le développement du nouveau port aussi bien par la réservation des terres que la mise en œuvre de projets clés lorsque cela s'est avéré possible.

La Réalisation du Schéma Directeur 2000, même partiellement, a été gravement perturbée par des facteurs économiques, politiques et sociaux en Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest. Cela a entraîné le retard ou la non-mise en œuvre de: (a) les projets qui ont été identifiés pour la mise en œuvre à court et moyen terme; (b) les logements sociaux et l'investissement dans les infrastructures sociales pour suivre le rythme de la croissance de la population, et (c) la formulation de schéma directeur de détail pour orienter le contrôle de l'aménagement. En conséquence il s'est produit une occupation illégale des terres pour répondre à la demande de logements. Il y a donc besoin de réhabiliter les installations communautaires existantes, et les routes, le transport en commun, l'assainissement, le drainage et les infrastructures de gestion des déchets ont également besoin d'être améliorés d'urgence.

Les principales propositions stratégiques du Schéma Directeur 2000 sont toujours d'actualité et devront être abordées dans le cadre du futur Schéma Directeur de la ville. L'un des axes 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 d'urbanisme 2000 a cherché à équilibrer l'écart entre la zone urbanisée et la densification des centres urbains des 10 communes qui forment le cœur de la ville. Seulement, cette initiative a connu peu de succès bien que la densification par la subdivision des parcelles privées à travers l'ensemble des 10 communes a montré que ces emplacements sont les plus caractérisés par la demande en logements. Ces deux dynamiques de croissance spatiales auront besoin d'orientations de politiques fortes pour assurer une utilisation efficace des infrastructures aux fins de réduire l'étalement urbain.

Les stratégies sous-jacentes pour le futur développement d'Abidjan émanent des meilleures pratiques des concepts de la planification utilisées dans les années 1980 et 1990. Le futur Schéma Directeur sera tenu d'intégrer ces approches aux concepts de planification actuels principalement orientés vers le développement durable à savoir: l'engagement de la Côte d'Ivoire à appliquer une EIE et une EES pour l'approbation de nouveaux aménagements, la création de ville compacte et de développement axé sur le Transport de mass (TOD), les groupements de centres d'emploi, le Plan National de Développement 2010-2015 du Gouvernement, l'engagement du Gouvernement à réduire la pauvreté, les politiques des Ministères pour le développement et la croissance futur, et les normes de planification modernes qui tiennent compte de la densité et des contraintes de la valeur des terres sur la disponibilité des terres pour la provision d'installations communautaires.

L'un des obstacles majeurs est la difficulté rencontrée dans la mise en œuvre des propositions du Schéma Directeur. L'on note également une absence de politiques d'occupation du sol dans le Schéma

Directeur de 2000 qui pourraient orienter 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 de manière coordonnée et dans le temps.

2.4 Cadre Socio-économique

2.4.1 Introduction

Lors de la planification du Grand Abidjan, l'analyse du cadre socio-économique a mis l'accent sur l'ampleur et la rapidité de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire dans le contexte économique national et international.

2.4.2 Perspectives de développement de la Côte d'Ivoire et du Grand Abidjan

(1) Plan National de Développement (PND) 2012-2015

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) Économie et Urbanisation en Côte d'Ivoire et à Abidjan

En termes de dollars américains à la valeur actuelle, 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, 2) La production et la raffinerie de pétrole, 3) Fourniture de services et de produits aux pays d'Afrique de l'ouest, et 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.

Le port d'Abidjan a été une clé dans le développement de l'économie de par son support aux facteurs économiques ci-dessus. 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 évoquée s'est naturellement associée à un degré élevé d'urbanisation. La proportion de la population urbaine en Côte d'Ivoire a augmenté de 28% à 51% durant la période 1970-

2010, par rapport à 20% et 36% en moyenne dans l'ensemble de l'Afrique (estimation de la Division de la Population de l'ONU). La concentration urbaine est remarquable notamment à Abidjan.

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.

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.

2.4.3 Futur Cadre Socio-économique

(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 (GRDP) 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.

(2) La Population

Population de la Côte d'Ivoire

La croissance totale 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. 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 ajouté 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 2,6% par an en moyenne sur la période de 1998 à 2014.

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.

En s'appuyant sur les observations ci-dessus, on peut supposer que la population nationale va croître à une vitesse modérée. La mission d'étude de la JICA a adopté les projections de l'Organisation des Nations Unies dans le Tableau 2.2 ci-dessous.

Tableau 2.2 Future Population de la Cote d'Ivoire

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

Source: *Division de la Population de l'organisation des Nations Unies, Perspectives de population mondiale, Révision de 2012; **Recensement INS de 2014

La Population du Grand Abidjan

La population s'est concentrée dans le District Autonome d'Abidjan (ou Grand Abidjan). En 2014, la population du DAA est de 4 395 000 personnes et celle du Grand Abidjan (zone d'étude) de 5 054 000, ce qui représente respectivement 20,8% et 22,3% de 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.

Le Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement (MEMPD) 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.

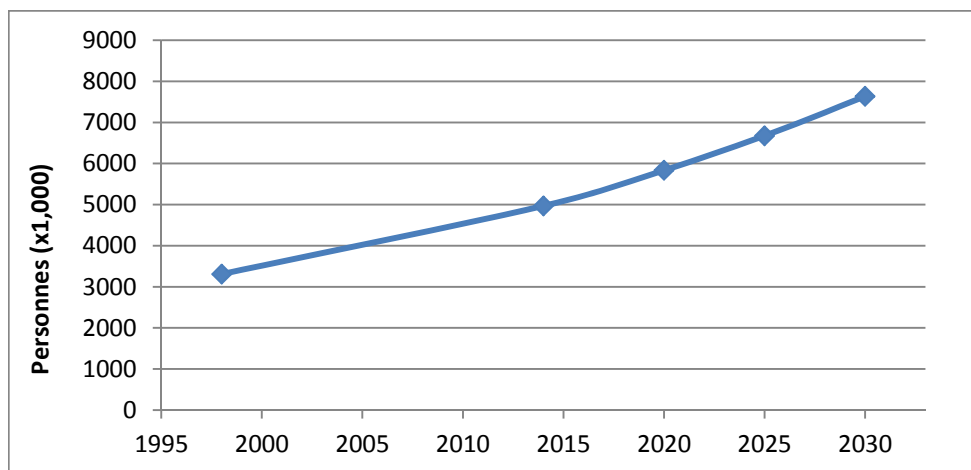
Le MEMPD perçoit aussi que bien qu'Abidjan ait largement bénéficié de la croissance économique nationale, la ville a été confrontée à de nombreux problèmes liés à l'urbanisation. Ces problèmes sont nuisibles non seulement à Abidjan mais également au reste du pays. Il est donc concevable que le MEMPD prévoit qu'Abidjan ne grandisse pas davantage en population et superficie urbaine, mais qu'elle se concentre à devenir une ville compétitive par rapport aux autres villes africaines dans le commerce, les industries, le tourisme, l'éducation et les infrastructures. Abidjan resterait ainsi un pôle de croissance majeur de la Côte d'Ivoire ainsi que de l'Afrique de l'Ouest.

Ayant à l'esprit les tendances et les objectifs du gouvernement mentionnés ci-dessus, le futur taux de croissance de la population du Grand Abidjan est supposé rester inchangé et les estimations pour la zone d'étude et la zone de planification sont présentées dans le Tableau 2.3 et la Figure 2.6.

Tableau 2.3 Projection de la Population du Grand Abidjan pour la Zone d'Etude et la Zone de Planification

Année	Zone d'Etude		Zone de Planification	
	Population (000 personnes)	Taux de Croissance (% par an)	Population (000 personnes)	Taux de Croissance (% par an)
1998	3 386	-	3 309	-
2014	5 054	2,68	4 968	2,72
2020	5 922	2,68	5 836	2,72
2025	6 758	2,68	6 675	2,72
2030	7 712	2,68	7 634	2,72

Sources: Recensements INS de 1998 et 2014 ; Mission d'Etude de la JICA



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.6 Projection de la population du Grand Abidjan pour la Zone de Planification

(3) Structure d'âge, Nombre de ménages et des étudiants dans le Grand Abidjan

Compte tenu de la projection de la population du Grand Abidjan indiquée dans le Tableau 2.3, la structure par tranche d'âge, le nombre de ménages et le nombre d'étudiants sont estimés en utilisant les données des recensements de 1998 et de 2014, des projections de population de l'ONU, et des résultats de l'enquête des ménages (HIS) menée en 2013 par la mission d'étude de la JICA. Les résultats de cette estimation sont présentés dans les Tableau 2.4, Tableau 2.5, et Tableau 2.6.

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

(x1000personnes)

Année	0-4	5-19	20-64	65+	Total
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: Basé sur les estimation de 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

Tableau 2.5 Projection des ménages du Grand Abidjan (Zone de Planification)

Année	Ménages (000 ménages)	Taille des ménages
1998	675	5,01
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

Tableau 2.6 Projection des inscriptions des élèves et étudiants du Grand Abidjan (Zone de Planification)

Année	Elèves et étudiants (000 personnes)
2014	1 308
2020	1 541
2025	1 773
2030	2 053

Source: Mission d'étude de la JICA

(4) L'Emploi dans le Grand Abidjan

Statistiques totales de l'emploi

Compte tenu du recensement et des projections de l'ONU, dans le Grand Abidjan, la population active (soit la population de plus de 15 ans) est estimée à 66,2% pour 2014 et 69,7% pour 2030. L'enquête nationale sur l'emploi menée en 2012 par l'Agence d'Etudes et de Promotion de l'Emploi (AGEPE) estime que la part de participation au marché du travail est de 56,9% pour la population âgée d'au moins 15 ans. L'emploi dans le Grand Abidjan a été estimé à 3 028 000 personnes en supposant que ce taux reste inchangé à l'avenir. Ces estimations sont présentées dans la colonne de droite du Tableau 2.7.

Emploi par secteur industriel

L'estimation de l'emploi actuel (2014) par secteur industriel (Tableau 2.7) a été basée sur les résultats de l'enquête des ménages sur les données d'emploi total.

Les estimations futures de l'emploi par secteur industriel dans le Grand Abidjan ont été basées sur les potentiels de développement de l'emploi identifiés pour chaque commune / sous-préfecture et sur le plan de mise en œuvre du cadre de l'aménagement du territoire pour les années échelons 2020, 2025 et 2030. Le résultat des estimations sont présentés dans le Tableau 2.7.

Tableau 2.7 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 (7,7 %)	602 (32,2 %)	1 126 (60,2 %)	1 871 (100,0%)
2020	121 (5,4 %)	733 (32,7%)	1 388 (61,9 %)	2 242 (100,0%)
2025	107 (4,1 %)	860 (33,0%)	1 639 (62,9 %)	2 606 (100,0%)
2030	94 (3,1 %)	1 005 (33,2%)	1 929 (63,7 %)	3 028 (100,0%)

Source: Mission d'Etude de la JICA

2.5 Vision, Buts et Objectifs

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). La vision la planification de l'Occupation du Sol est de permettre au Grand Abidjan de devenir à nouveau le premier centre économique de l'Afrique de l'Ouest.

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.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan propose une approche durable intégrée, 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 autant des acteurs du secteur public que de ceux du secteur privé dans divers domaines.

Toute vision pour le Grand Abidjan doit avoir un objectif implicite : fonctionner comme le principal moteur économique de la Côte d'Ivoire. 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 listés dans le Tableau 2.8.

Tableau 2.8 Objectifs de Développement

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.

Source: Mission d'Etude de la JICA

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 2.9.

Tableau 2.9 Objectifs de la Planification Stratégique

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

Objectifs de la planification stratégique	GP1 EnV	GP2 Sus	GP3 EcD	GP4 QLM	GP5 CPP	GP6 OPI	GP7 Ide	Justification
<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<ul style="list-style-type: none"> • 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:

- 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

2.6 Stratégie d'Aménagement Spatial

2.6.1 Scénarios de Croissance Spatiale

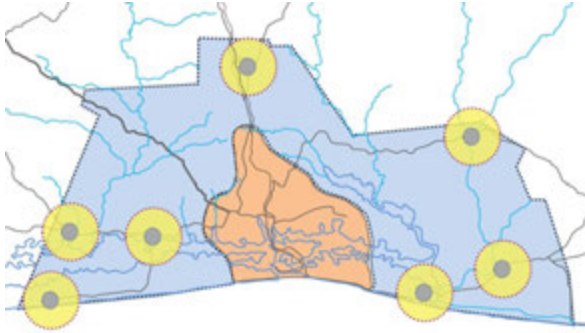
Un programme de croissance intelligente a été adopté pour guider le développement futur prévu de la région du Grand Abidjan. Les quatre objectifs sont :

- 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:
 - i. Créer le sentiment d'identité et d'appartenance des résidents à travers des espaces et des bâtiments communautaires
 - ii. Répartir équitablement les équipements publics, y compris des centres de santé et d'éducation faciles d'accès.
 - iii. Fournir des types de logements accessibles à toutes les couches sociales
- 4) Préserver et valoriser les ressources naturelles et culturelles

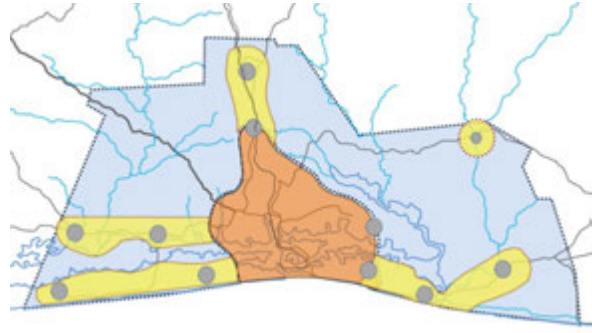
Six Scénarios de Croissance Spatiale

Six scénarios de croissance spatiale pour le Grand Abidjan ont été élaborés et évalués pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus.

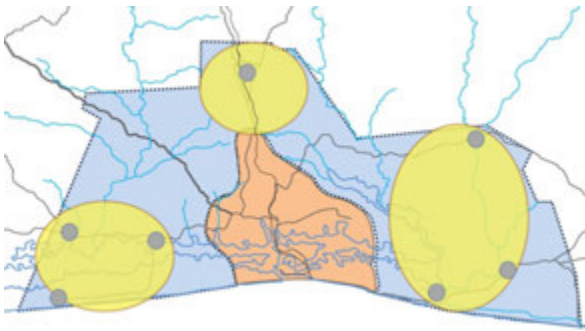
Scénario 1 : Développement autonome des six communes par rapport au District Autonome d'Abidjan (DAA)



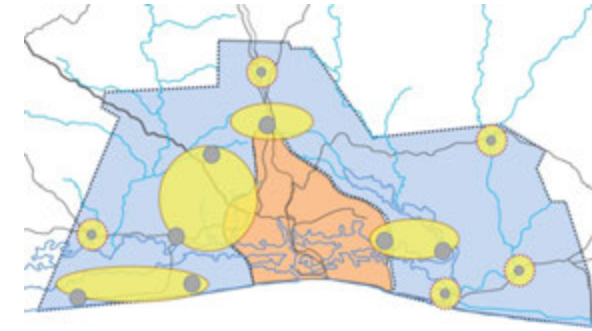
Scénario 2 : Développement le long de trois axes majeurs émanant du DAA



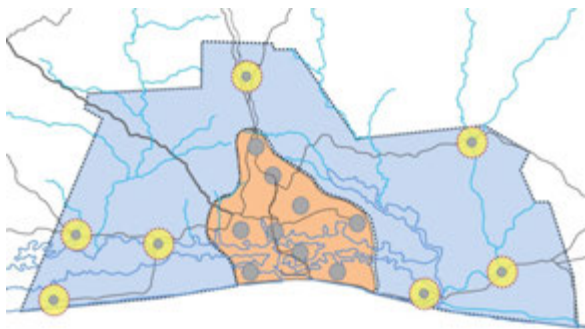
Scénario 3 : Développement des Pôles de croissance avec leurs arrière-pays respectifs



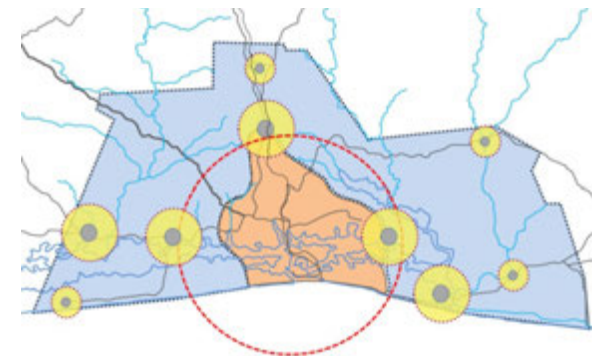
Scénario 4 : Expansion du DAA



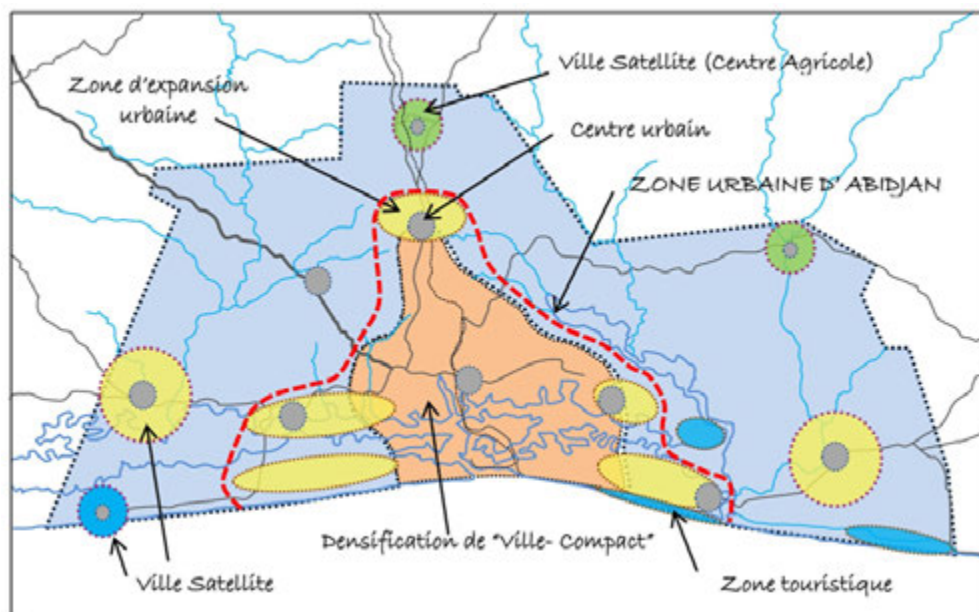
Scénario 5 : Faire du DAA une ville compacte



Scénario 6 : Réalisation du Schéma directeur du Grand Abidjan 2000



Le scénario n°7 qui pourrait diriger Grand Abidjan vers un développement spatial privilégié (Figure 2.7) a été formulé après comparaison et évaluation des scénarios n°1 à 6.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.7 Scénario 7 (Scénario de Croissance Spatiale Privilégié/Preferred)

2.6.2 Stratégie d'Aménagement Spatial

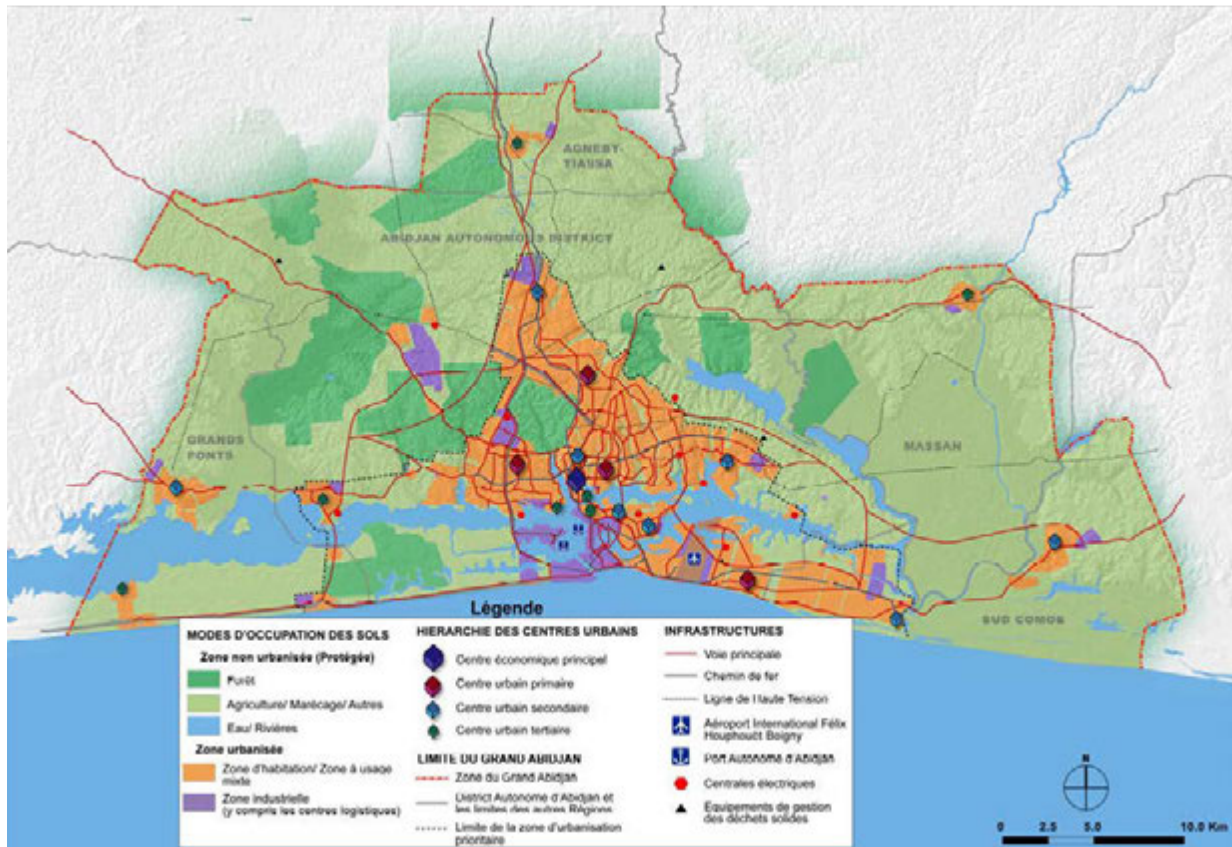
La Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan à l'horizon 2030, établit le cadre de développement du Grand Abidjan. Il s'agit d'un document consultatif et d'orientation qui définit le plan physique intégré de développement durable dans les zones qui feront l'objet d'une croissance accélérée, résultant de l'augmentation de la population et stimulée par le développement des infrastructures, de l'industrie et du foncier. Les principaux éléments de la stratégie sont expliqués ci-dessous.

La Stratégie Spatiale d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan de 2030 (SSAUGA 2030), Figure 2.8, fournit également une feuille de route pour les investissements futurs dans la région, à travers des orientations à l'endroit des acteurs étatiques et les prestataires de services dans l'exécution de leurs plans et programmes sectoriels, tout en fournissant plus de cohérence aux les aménageurs et les investisseurs.

Deux principales recommandations pour aider à mettre en œuvre la SSAUGA 2030 sont :

- Etablir et faire appliquer la protection du système naturel de drainage par les bassins versants (thalweg) alimentant les cours d'eau et la Lagune Ebrié, qui serviront comme des interfaces/séparateurs écologiques des espaces ouverts et des 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 des coordinateurs techniques des principales parties prenantes afin d'orienter et de mener le plan jusqu'à terme.

Les principales composantes de la Stratégie Spatial d'Aménagement sont décrites ci-dessous.



Sources: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.8 Stratégie Spatial d'Aménagement Urbain du Grand Abidjan 2030

(1) Zones Protégées

Sont considérées comme des zones protégées dans les catégories d'occupation du sol, les terres n'étant pas appropriées à l'aménagement urbain au cours de la période de la SSAUGA 2030. Ces catégories regroupent les terres constituant le système naturel de drainage des eaux pluviales, les terres de production rurale ou d'autres valeurs non-urbaines notamment les zones agricoles, de ressources naturelles, de gestion des eaux de crue, d'importance écologique et les espaces interurbains.

(2) Zones Aménagées

Les catégories d'occupation des sols aménagés regroupent les terres considérées comme potentiellement appropriées à l'aménagement urbain. Elles comprennent les zones urbaines existantes, les habitats ruraux et les sites pouvant accueillir une variété d'aménagements urbains tels que les habitations, l'industrie, les entreprises, les équipements communautaires, les activités touristiques, sportives et récréatives, ainsi que les espaces ouverts.

(3) Centres Urbains Compacts

En conformité avec les objectifs de planification stratégique, les zones existantes et les aménagements proposés seront renforcées à travers une hiérarchie de formes urbaines contiguës et clairement

structurées. 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 de densité mixte axé sur le transport en commun dans des zones qui sont actuellement desservies par une variété de transports en commun et de réseaux de services publics.

(4) Aménagement Urbain et Rural

La superficie totale du périmètre du Grand Abidjan est de 3 846 km². Près de 77% de cette superficie a un caractère rural, soutenant l'agriculture et les forêts naturelles classées. Ce pourcentage inclut également les cours d'eaux intérieurs et les lagunes, dont la majorité se trouve dans les zones rurales et favorise 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 des pôles d'emplois existants ou futurs.

La majeure partie de cette croissance future sera concentrée dans l'agglomération urbaine d'Abidjan. Celle-ci 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 autour du centre d'Abidjan.

À court terme, la croissance en dehors de l'agglomération d'Abidjan, se développera à un niveau plus modeste, sera axée sur les futures villes satellites dans les zones rurales. À moyen et à long terme, les grands aménagements de terres seront attirés vers ces localités rurales.

La protection des zones marécageuses, des terres agricoles et de la biodiversité du système de bassins versants, contribuera à obtenir un environnement de qualité pour ces centres urbains satellitaires qui sont inévitables. Il est important de veiller à ce que la vie économique et sociale de ces centres urbains satellitaires ainsi que les besoins de leurs habitants, soient pris en charge par les opportunités d'emploi, d'équipements communautaires et de services complémentaires.

(5) Hiérarchie des Centres Urbains

La hiérarchie des centres urbains, adoptée dans la SSAUGA 2030, est conçue pour capter et diriger les opportunités d'une croissance accélérée à travers:

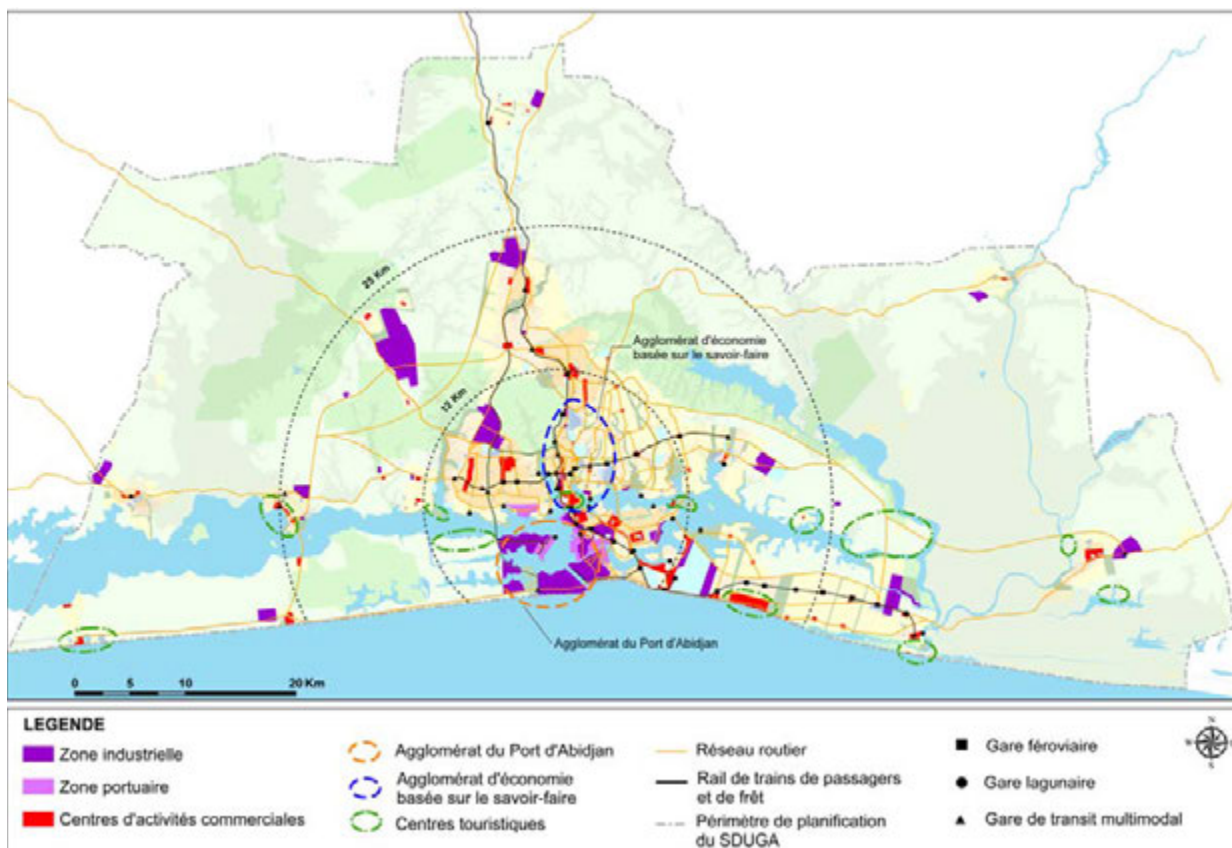
- Les Zones de Croissance Concentrées : zones ciblées pour l'aménagement futur à grande échelle de densité élevée (ou moyenne) afin de promouvoir la croissance économique à l'échelle sous régionale. Elles sont au cœur du renouvellement urbain dans les zones urbaines les plus anciennes de la ville d'Abidjan.
- Les Pôles d'aménagements Spécifiques : affectation à situer dans une zone désignée afin de bénéficier ainsi de la synergie du regroupement d'aménagements similaires et complémentaires, à savoir : les aménagements portuaires, industriels, touristiques, de l'économie du savoir, des Technologies de Pointe et de l'informatique.
- Les Centres de Services : centres villes avec les services administratifs de base, les infrastructures commerciales et sociales pour desservir les populations environnantes.

(6) Pôles d'Emploi

Conformément aux principes de développement compact dans l'optique d'une croissance durable, les opportunités d'emploi sont concentrées dans des pôles, qui se trouvent si possible à proximité des zones d'habitations existantes ou futures. Ces pôles prennent quatre formes :

1. les futurs pôles d'industries propres et les complexes industriels et industries existants mis à niveau,
2. les pôles de connaissance et de services sanitaires,
3. les zones touristiques, et
4. la rénovation du centre urbain à usage mixte commerce/Affaires.

La Figure 2.9 montre les principaux pôles d'emplois dans trois zones : A l'intérieur d'un rayon de 12km (Les principaux centres d'emploi existants), à 25 km à la ronde (les nouveaux centres industriels / logistiques proposés), les banlieues (villes satellites), qui prennent en compte: les centres locaux, les liaisons par les routes stratégiques, les réseaux ferroviaires et de transport en commun, les industries existantes ou envisagées, et le rénovation urbaine proposée ainsi que le développement axé sur les infrastructures de transport en commun (TOD).



Sources: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.9 Pôles d'Emploi

Les Pôles Industriels : seront la cible principale de l'industrie manufacturière afin de profiter du potentiel de développement économique, qui découlera de la réalisation des réseaux stratégiques routiers

et ferroviaires, l'expansion du port et les nouvelles zones industrielles. Les zones industrielles traditionnelles et les propriétés foncières seront convenablement desservies par les infrastructures pour favoriser 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 industries qui y seront devront être «vertes», non-polluantes (y compris l'industrie légère) et à même de compléter n'importe quelles industries existantes, qui elles-mêmes devront être mise à niveau afin d'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 Gouvernemental 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 la sous-traitance 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

Le Tourisme : le GAUDSS 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. Les Zones Touristiques pour le tourisme national et international, comprendra :

- la lagune et les zones en bordure de l'océan Atlantique
- et 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

(7) Espaces Ouverts de Détente

La stratégie spatiale d'aménagement 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
- les Espaces Verts - des parcs de vallées fluviales (thalweg), des esplanades le long des routes stratégiques et des espaces verts entre les grands quartiers résidentiels
- 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
- Les voies piétonnes - le principal mode de déplacement dans le Grand Abidjan est la marche.
- Les parcs de quartier - une gamme complète de grands espaces actifs et passifs paysagers
- Les parcs forestiers – les zones forestières classées existantes et le Parc National du Banco

2.7 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 éléments d'évaluation ont été les suivants: Solutions aux problèmes existants

- Aménagement désordonné des terres
- Manque complet d'infrastructures pour la vie
- Manque d'investissement public
- Forte augmentation de la population
- Grand nombre de pauvres en milieu urbain
- Expansion désordonnée du DAA

Aspects Environnementaux

- Pollution
 - Qualité de l'air / Mauvaises odeurs
 - Qualité de l'eau
 - Déchets
 - Bruit / Vibrations
- Environnement Naturel
 - Zones Protégées / Ecosystème
 - Hydrosphère
 - Topographie/ Géologie
- Environnement Social

- Réinstallations
- Conditions de Vie et de Subsistance

Aspects Economiques et Financiers

- Coûts de développement / de maintenance / d'opération
- Revitalisation économique
- Contribution à l'économie nationale

Un aperçu de la moyenne des points est présenté au Tableau 2.10. 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.

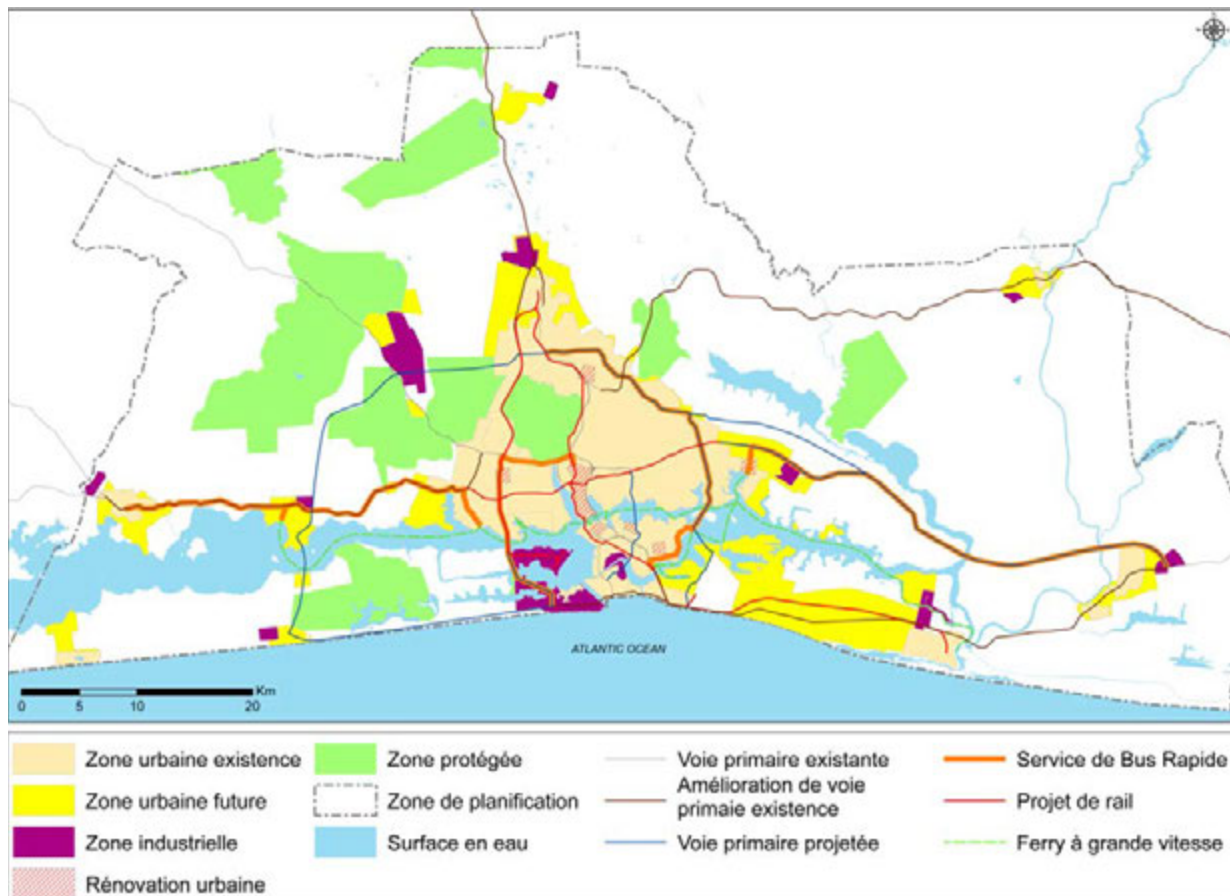
Tableau 2.10 Aperçu de la Moyenne des Points

Points	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 ville compacte et 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 Economiques et Financiers	-3,00	-0,33	-0,33	1,00	1,33	-2,33	1,33	1,67
Total	-2,87	0,22	-0,07	0,43	-0,11	-0,24	0,44	0,89

Source: Mission d'étude de la JICA

2.8 Stratégie de Mise en œuvre

La stratégie de mise en œuvre proposée pour la SSAUGA est illustrée à la Figure 2.10 à travers 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. Le plan indique la zone urbaine existante (aménagée ou terrains déjà pourvus d'infrastructures de services en réseau 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.



Source: Mission d'étude de la JICA

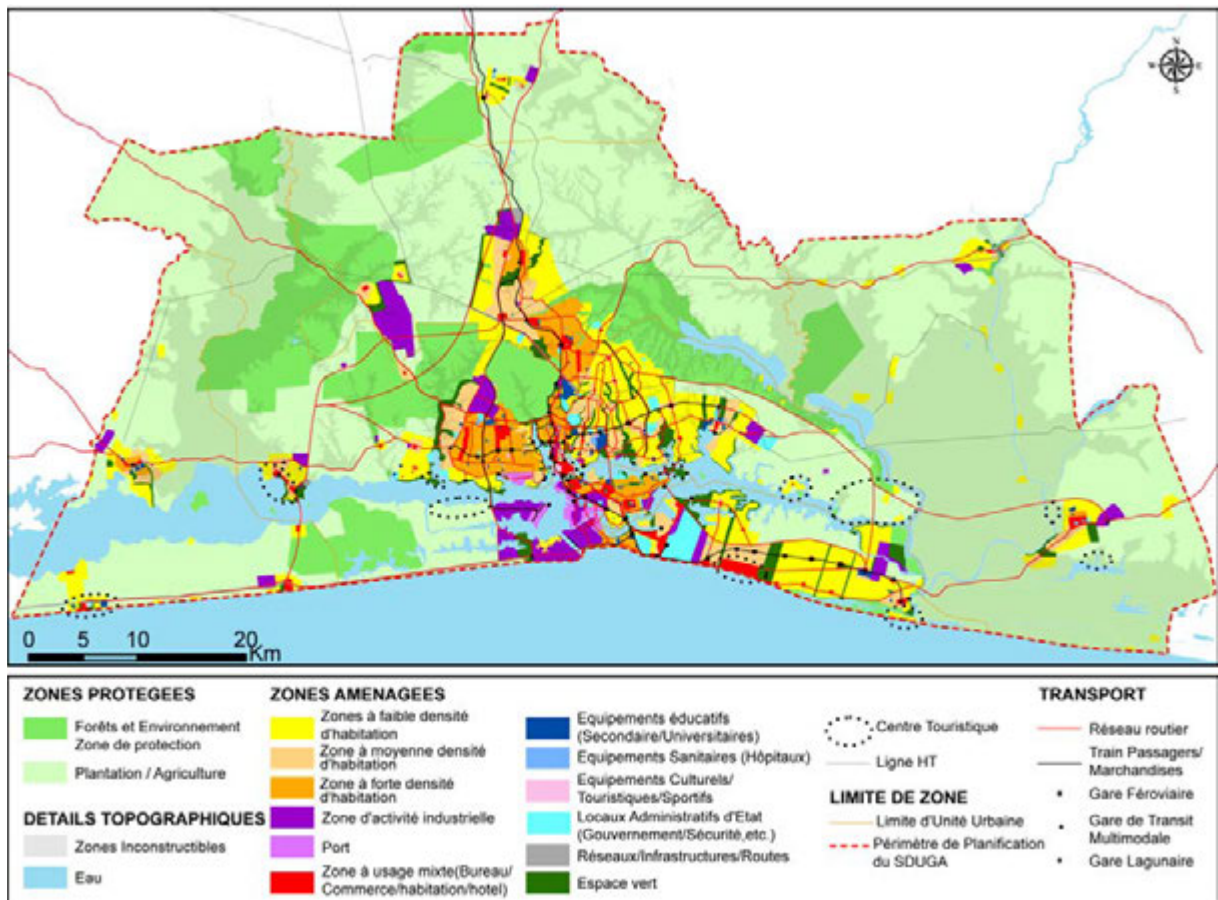
Figure 2.10 Stratégie de Mise en œuvre 2015-2030

L'expansion urbaine dirigée par les principes de ville compacte pour répondre à la croissance de la population, est calculée de sorte à obtenir une augmentation de la population urbaine existante, actuellement d'environ 44 000 ha contre 23 200 ha. La zone urbaine devrait atteindre environ 67 200 ha, soit 19,2% de l'ensemble de la région du Grand Abidjan, donc une augmentation par rapport à l'actuel de 12,7%.

2.9 Plan Cadre de l'Occupation du Sol

Le plan, Figure 2.11, montre les principaux 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 un 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. Seules les principales utilisations extensives et stratégiques des sols, existantes et proposées, 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 équipements publics 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 P Ud, les travaux publics, les budgets, la réglementation pour le zonage, etc.), qui devront être complétés par l'administration 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 de ce Rapport.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.11 Cadre de l'Occupation du Sol du Grand Abidjan

Le Tableau 2.11 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 parce que ces sites actuels plus petits sont inclus dans les budgets des zones d'habitations 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 2.11 Budget Global de l'Occupation du Sol 2030

OCCUPATION DU SOL	Ha
Forêts et Zones de Protection Environnementale	56 832
Plantations / Agriculture	223 316
Habitats	
Résidentiel – Densité Elevée (i221p/p/h)	8 433
Résidentiel – Densité Moyenne (i171; i220p/p/h)	9 287
Résidentiel – Densité Faible (i170p/p/h)	27 181
Activités	
Industrielles	7 830
Portuaires	990
Usage Mixte (Bureau, Commerce, Résidentiel, Hôtels)	2 984
Equipements	
Installations et Infrastructures Communautaires	49 328*

Source: Mission d'étude de la JICA

Note:* Certains des besoins fonciers sont inclus dans Habitats

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, qui 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 de Fonctionnement 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 en détail dans ce Rapport.

2.10 Mise en œuvre

Les Organismes publics, les ministères, les régions et les communes joueront un rôle clé dans la mise en œuvre des actions stratégiques, qui nécessiteront une coordination efficace dans l'effort de réalisation. Afin de réaliser le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030, certaines mesures clés sont nécessaires. Premièrement, l'approbation et l'adoption, au plus haut niveau, du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030, qui sont fondamentales pour le statut et la crédibilité du plan d'urbanisme dans le processus de développement proposé. Deuxièmement, la révision des Plans d'Urbanisme de Détails (PUD) et leurs règlements d'application, qui sont nécessaires à orienter une croissance durable et matérialiser les plans d'urbanisme. Et troisièmement, une structure de gouvernance intégrée de la planification est nécessaire pour la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2030 et faire avancer le programme

d'élaboration de plans d'urbanisme ainsi que la mise à jour du contrôle réglementaire pour approbation légale.

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 dans le cas du Grand Abidjan, sont habilitées à élaborer des schémas directeurs d'urbanisme.

La région du Grand Abidjan en elle-même est un périmètre 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 2.12, 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), la Mé 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.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.12 Zones de Gouvernance Régionale et Communale au sein du Grand Abidjan

La structure de mise en œuvre devra donc intégrer les attributions légales en ce qui concerne «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 de l'Etat, 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.

L'adoption et la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2030 et le déploiement de sa vision, ses objectifs et ses stratégies aux principaux intervenants du Ministère et des Agences, de même qu'au secteur privé, seront soutenus par un large éventail d'initiatives de gouvernance.

Orientations pour le Gouvernement

Il s'agira pour le gouvernement de définir:

- des directives d'aménagement spatial du territoire pour l'aménagement par le secteur privé, à travers le zonage de l'occupation du sol.
- Les amorces à travers les infrastructures routières et d'utilité publique pour attirer les investissements du secteur privé.
- des politiques et actions d'aménagement foncier visant à assurer le développement durable.

Créer un marché foncier concurrentiel

L'Etat pourra augmenter la valeur foncière par :

- le redécoupage des terres pour augmenter la valeur vénale ou locative brute des zones établies.
- l'introduction d'une échelle progressive de l'impôt foncier pour financer les travaux publics.

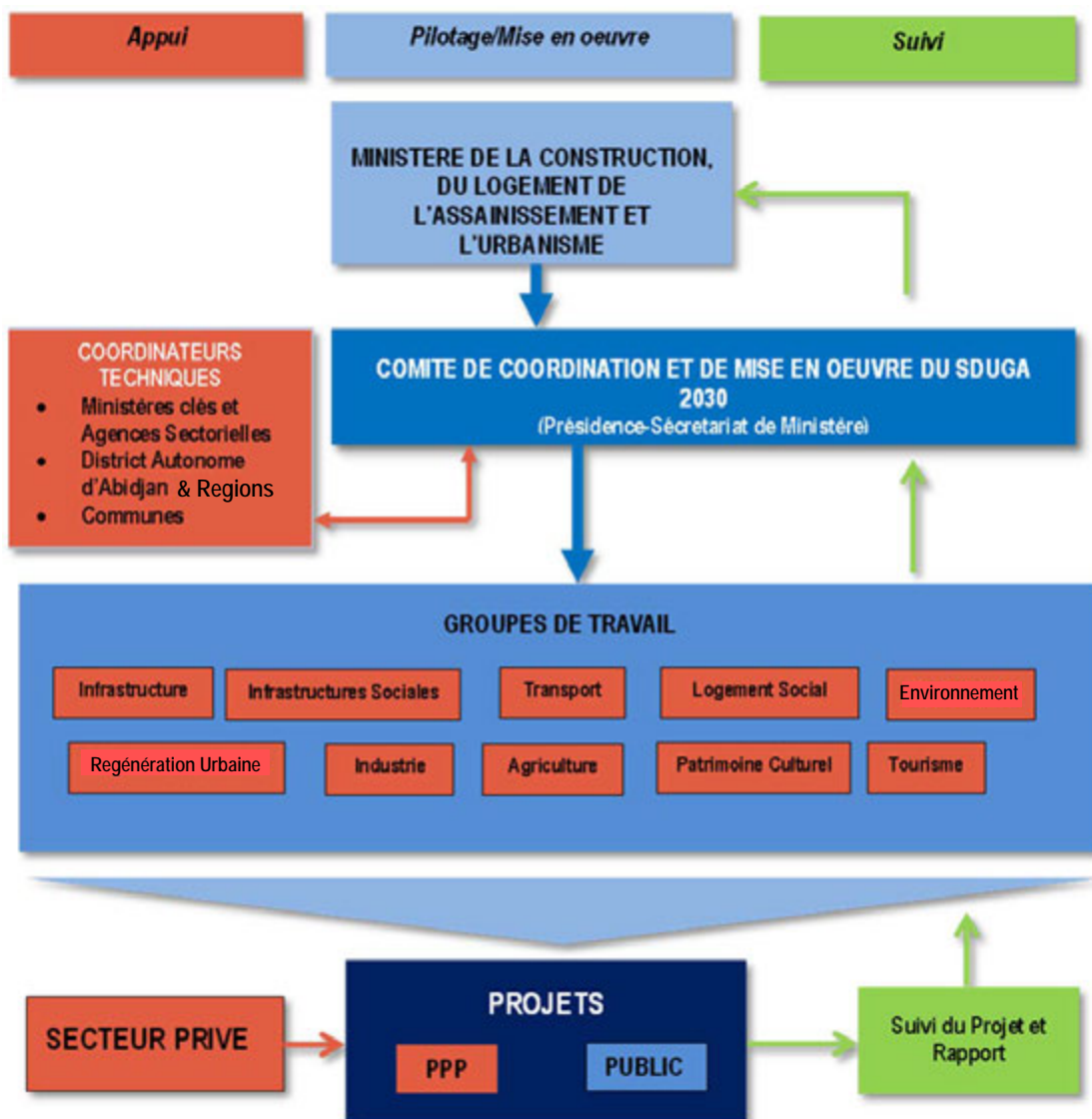
Réunir les Parties Prenantes

Le Gouvernement devra:

- Promouvoir le PPP pour le développement du domaine public et la mise en place d'infrastructures.
- Faciliter et coordonner les projets de rénovation et de redynamisation urbaine par le secteur privé.
- Encourager le développement économique local à travers le regroupement et le réajustement foncier.

Un Comité de Coordination pour la Mise en œuvre sera établi et géré par le MCLAU, conformément à ses attributions légales et au sens large en tant qu'autorité de planification stratégique, pour répondre aux exigences de la planification dans un contexte sous régional, superviser la réalisation du Schéma Directeur SDUGA de 2030, guider les stratégies et actions stratégiques, et rendre compte chaque année au Gouvernement, voir la Figure 2.13.

Le Comité de coordination de la mise en œuvre sera guidée par une séquence clairement structurée de plans et de politiques de soutien; une Stratégie spatiale, une stratégie de mise en œuvre, un cadre d'occupation du sol des unités urbaines de même que les plans directeurs des zones d'extension sélectionnées.



Source: Mission d'étude de la JICA

Figure 2.13 Processus de Mise en œuvre pour le Grand Abidjan à travers la Gouvernance

2.11 Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE)

2.11.1 Introduction

Définition et Objectifs

Le Plan Directeur des Zones d'Extension (PDZE) 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 détaillé. 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 projet.

Les Zones d'Étude

Selon les conclusions de l'analyse urbaine, six zones d'extension sont à différents niveaux de croissance urbaine officielle et informelle et pour lesquelles des PUd devraient être développés. Ces corridors sont : 1) Bingerville – Eloka, 2) Anyama – Azaguié, 3) Yopougon – Attinguié, 4) Grand Bassam – Bonoua, 5) Abobo – Alépé, and 6) 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.

2.11.2 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:

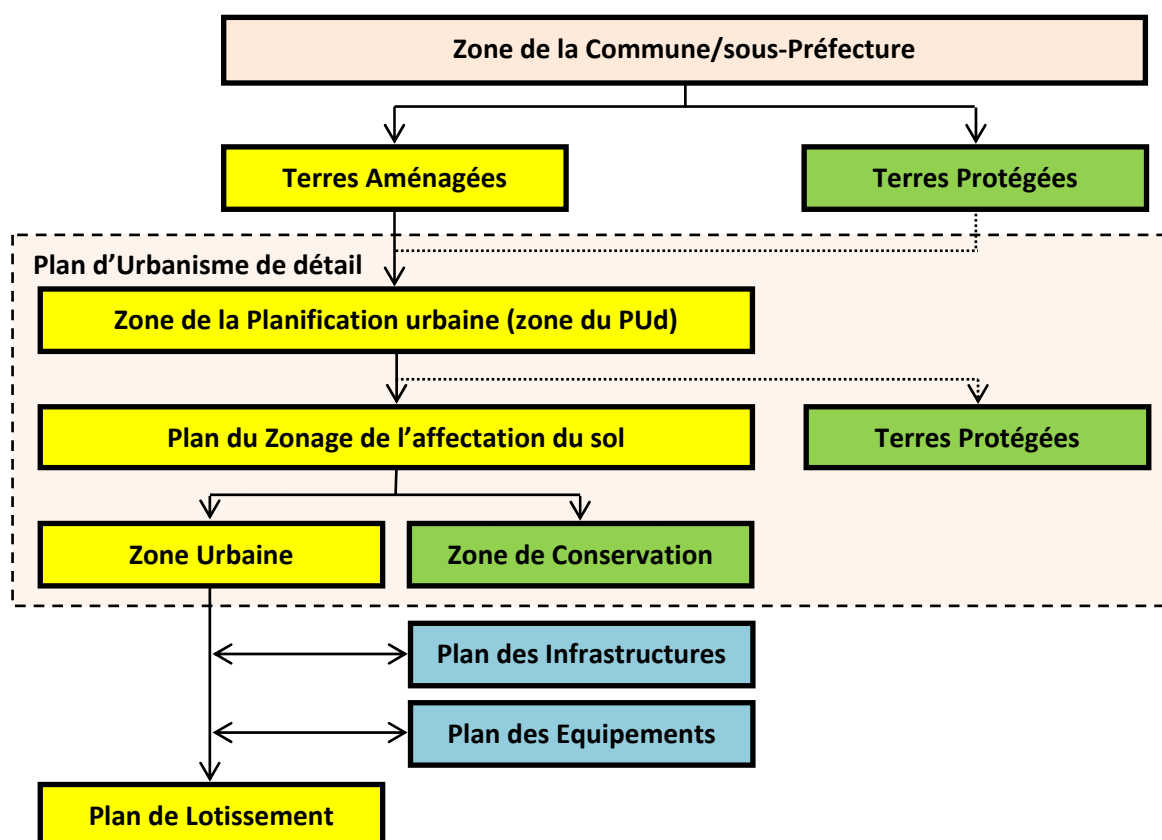
- Protéger l'environnement et les ressources naturelles, et préserver les terres agricoles dans les terres protégées
- Créer des environnements meilleurs et plus attrayants pour les résidents et les entreprises dans les zones industrielles en fournissant des infrastructures et services de base appropriés.
- 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 mise en œuvre en priorité. (Voir Figure 2.14.)

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 2.14.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.14 Politique de base des terres aménageables

2.11.3 Le Zonage général de l'affectation du sol et lignes directrices

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. Les orientations des zones d'affectation du sol ci-dessus énoncées sont présentées dans les Tableau 2.12 et Tableau 2.13.

Tableau 2.12 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.

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 2.13 Proposition pour les orientations générales du zonage de l'affectation du sol (2)

Zones d'affectation du sol		Description
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.
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

2.11.4 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



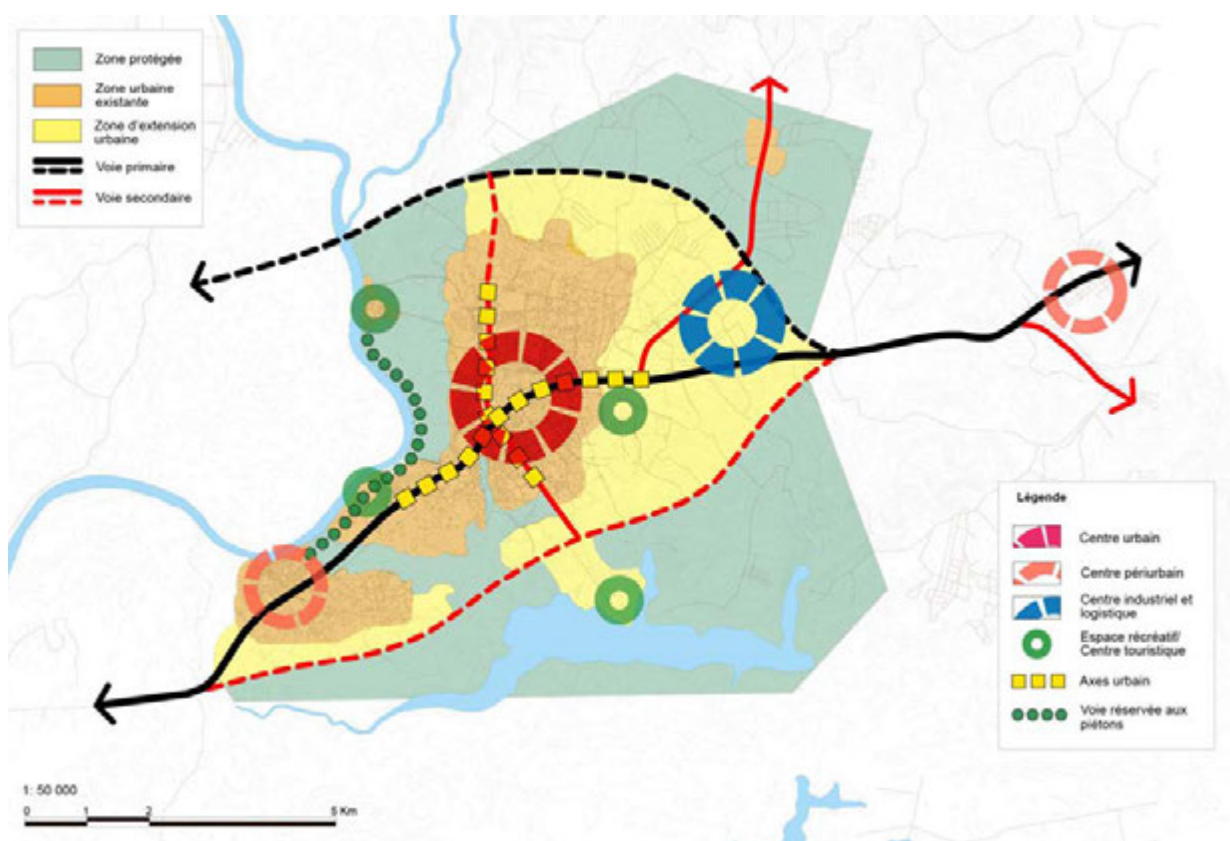
Source : Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.15 Plan de Situation et desserte

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 2.16)



Source: Mission d'Etude de la JICA

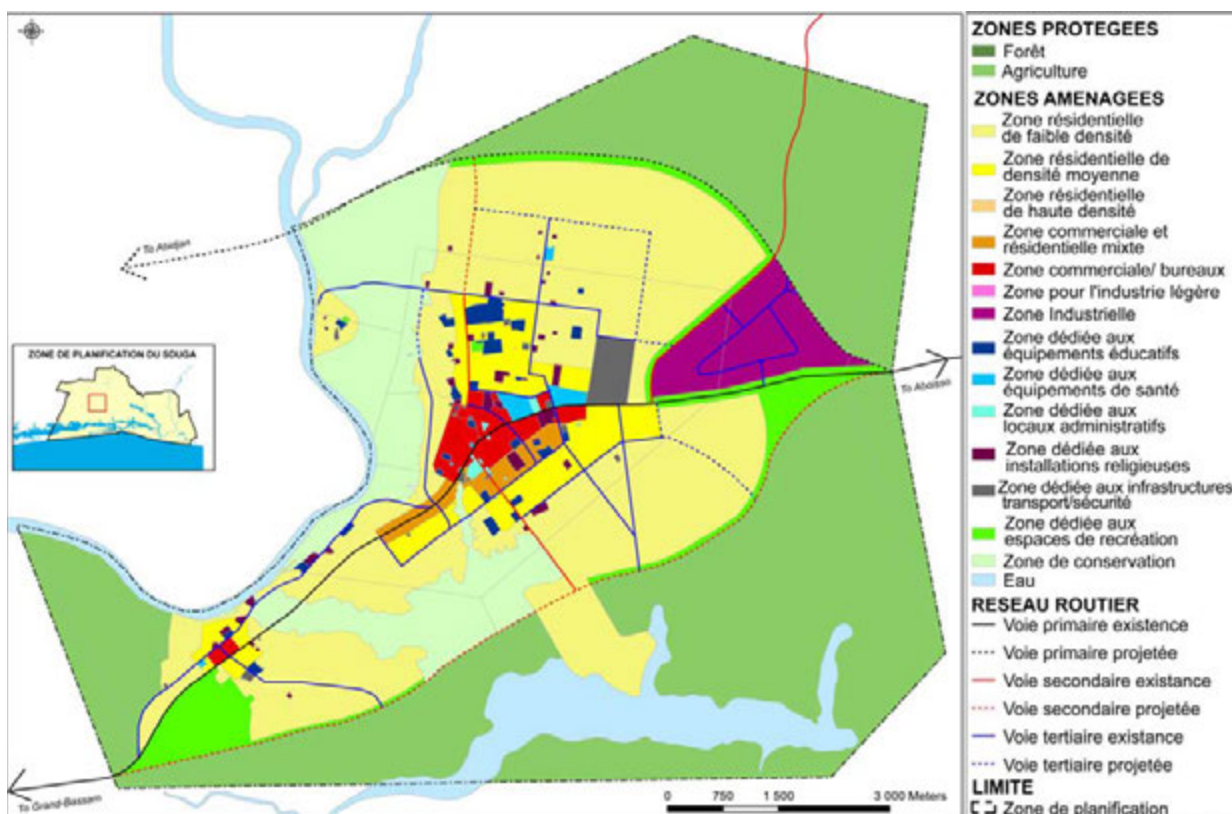
Figure 2.16 Schéma de l'aménagement spatial de la zone de planification urbaine de Bonoua

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 montre les Figure 2.17.

- 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.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.17 Plan d'affectation du sol pour la zone urbaine de Bonoua

2.11.5 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.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.18 Plan de Situation et desserte

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 2.19.



Source: Mission d'Etudes de la JICA

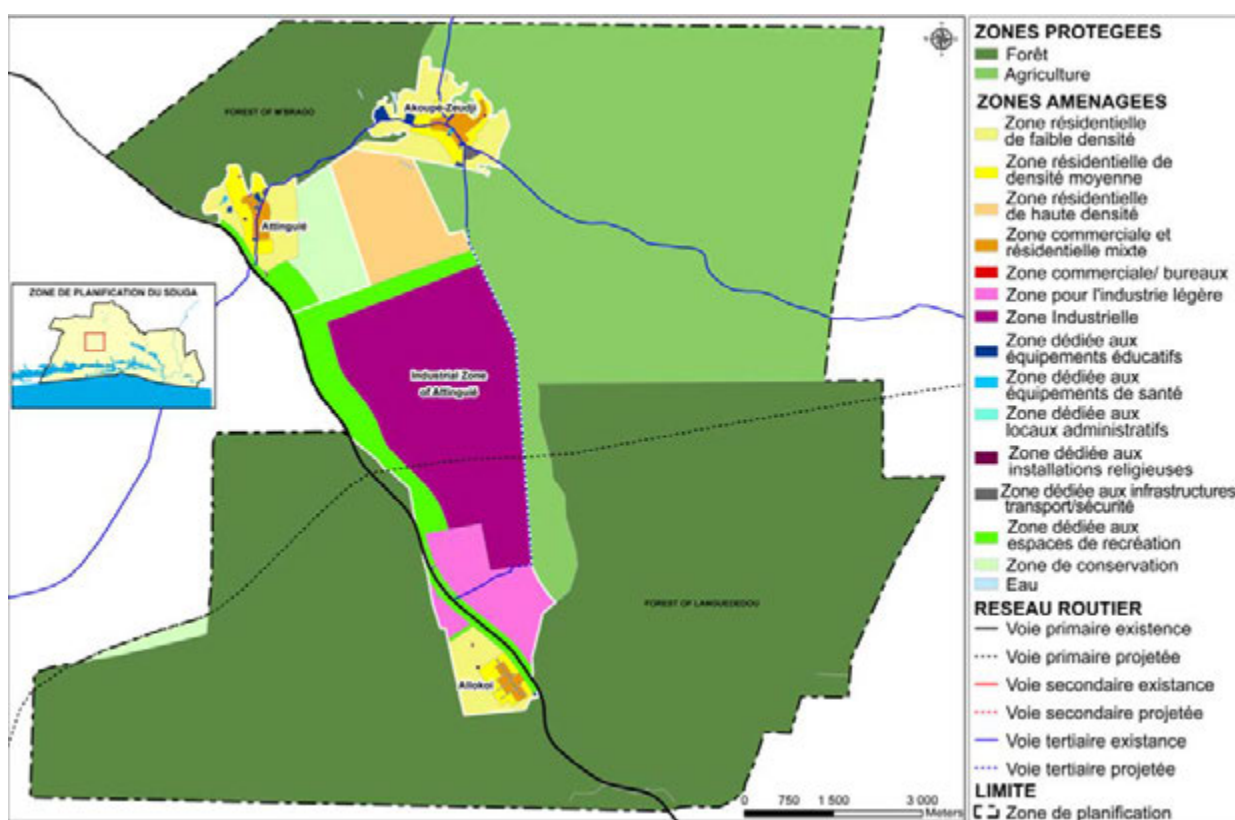
Figure 2.19 Schéma d'aménagement spatial de la zone de planification urbaine d'Attinguié

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 montre les Figure 2.20.

- 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



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 2.20 Plan d'affectation du sol de la zone urbaine de d'Attinguié

2.11.6 Programme d'Action

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du plan directeur pour les zones étendues ont été listées et programmées. 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.

2.12 Cartographie Topographique Numérique pour Planification Urbaine

Les activités de cartographie suivantes ont été conduites afin de fournir des informations de base pour la planification de l'utilisation des terres, avec pour objectif de contribuer au schéma directeur d'urbanisme dans le Grand Abidjan :

- 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.

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, un accord a été conclu sur une superficie totale d'environ 2150 Km² pour la cartographie du projet.

Des cartes existantes à l'échelle 1/5000 et couvrant une superficie approximative de 1380 km² (la «zone bleue») ont été utilisées sans être actualisées. En dehors de cette zone, des cartes de base numériques simples à l'échelle 1/10000 furent établies en utilisant la toute récente image satellite, sur une superficie d'environ 770 km² (la «zone rouge»).

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 et sont joints en annexe du présent Rapport de progression du projet. 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. En complément des produits numériques, les supports papiers 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)

2.12.1 Analyse des Données Recueillies

A l'origine, les cartes aux échelles 1/5 000^e et 1/50 000^e ont été créées, pour des méthodes de cartographie conventionnelles dans les années 1980, et les résultats ont été sauvegardés sous forme de cartes « papier ». Ces produits à support papier ont été numérisés par la suite, grâce au rapide développement des technologies de l'information de ces dernières années. Cependant, leur précision demeurent les mêmes que ceux des années 1980. Récemment, grâce à la demande accrue d'informations cartographiques à des fins diverses, une partie des données cartographiques a été actualisée en utilisant

seulement les caractéristiques bidimensionnelles par simple superposition de l'imagerie satellitaire basée sur les cartes des années 1980. Pour ce qui est des données cartographiques à l'échelle 1/50 000^e, certaines données ont été extraites des cartes à échelle plus petite au 1/20 000^e, ce qui est une pratique peu commune dans la compilation. En conséquence, la précision du positionnement des données peut varier par endroits à cause de l'utilisation de différentes sources de données, méthodologies, temps et vérifications de niveau de précision, particulièrement dans la zone bleue ainsi que dans les portions entre la zone bleue et la zone rouge.

2.12.2 Evaluation des Données Compilées

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. 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.

2.13 Coordination au Niveau des Parties Prenantes

1.1.1 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.

1.1.2 Coordination au niveau des parties prenantes majeures

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

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'allégement de la dette des PPTTE (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'ISBD 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.

Les principaux organismes de la communauté internationale des bailleurs de fonds comprennent :

- WB/BM - Banque Mondiale
- AfDB/BAD - Banque Africaine de Développement
- EU/UE – Union Européenne
- AFD - Agence Française de Développement
- ISBD - Banque Islamique de Développement
- ECOWAS/CEDEAO – Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- BOAD – Banque Ouest Africaine de Développement

1.1.3 Réunion des parties prenantes

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.

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.

Toutes les remarques qui ont été fournies par les différentes parties prenantes lors de la 1^{ère} et de la 2^{ème} réunion des parties prenantes ont constitué une plate-forme commune pour la mission d'étude de la JICA. Celle-ci a pu ainsi discuter des problèmes et des enjeux actuels, et par conséquent élaborer le schéma directeur d'urbanisme et le schéma directeur des transports urbains pour la région du Grand Abidjan présentés dans ce Rapport.

2.14 Programme de Transfert de Connaissances Techniques

2.14.1 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 2.14 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

2.14.2 Formation des Homologues 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. La deuxième formation au Japon a été menée du 7 au 16 juillet 2014 (10 jours) avec six participants.

Les programmes de la formation au Japon sont présentés dans le Volume 2, Partie 4, Section 2.2 de ce Rapport.

2.14.3 Atelier de Formation aux SIG et à la Base de Données du SDUGA

Les objectifs de l'Atelier de Formation aux SIG étaient de présenter la base de données du SDUGA et d'améliorer les connaissances générales de SIG et les compétences en SIG. 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. 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

Les participants à l'ateliers de formation étaient de trois organismes homologues. 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.

2.14.4 Atelier de Modélisation des Transports

Les objectifs de l'atelier de modélisation des transports ont été de fournir des connaissances pour la modélisation des transports et de fournir la base de données du SDUGA au gouvernement ivoirien.

L'atelier sur la modélisation des transports a contenu cinq séances sur quatre jours. 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

Les participants aux ateliers de formation ont été de trois organisations d'homologues. Les 5 participants d'origine sont venus aux 4 jours de l'atelier.

2.15 Base de Données du SDUGA

La base de données du SDUGA, une base de données spatiales, a été créée en appui du projet SDUGA. Les objectifs du développement de la base de données du SDUGA étaient de fournir les données spatiales et quantitatives nécessaires au processus de planification pour le projet SDUGA, et d'être un référentiel contenant les cartes et plans du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, du Schéma Directeur des Transports Urbains, et du Schéma Directeur des Zones d'Extension à l'échelle 1/100 000 pour la zone de planification et de 1/10 000 pour les 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.

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 de 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.

Les extraits 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 noyaux urbains, et les zones de trafic
- Prévisions : données démographiques futures

- Données de schémas directeurs actuels : futur cadre d'utilisation des terres, routes proposées, gares de transit proposées, etc.

Toutes les cartes et les plans nécessaires pour les rapports et documents du Projet du SDUGA ont été générés grâce aux informations de la base de données du SDUGA décrite ci-dessus.

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 GIS devront prendre en compte l'étendue et les limites des données dans la base de données. La poursuite des travaux peut être nécessaire afin de disposer de données de cartographie numérique mises à jour et de haute qualité pour les utiliser dans d'autres domaines, 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 section sur la cartographie et 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.

2.16 Recommandations

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 du 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.

3.0 | Schéma Directeur des Transports Urbains

3.1 Principaux Enjeux des Transports

3.1.1 Route

Le District d'Abidjan est actuellement couvert par près de 1800 km de routes, dont 850 km sont bitumés, avec les artères principales telles que les boulevards, avenues et autoroutes qui traversent la plupart des communes. Deux ponts sur la Lagune Ebrié relient les quartiers résidentiels septentrionaux de Cocody, Yopougon ou Abobo et la zone industrielle du Sud qui s'étend de Treichville à Petit-Bassam. Le réseau routier est caractérisé par des routes dégradées en surface, des liaisons manquantes et une capacité insuffisante. La congestion du trafic peut être constatée partout sur le réseau routier aux heures de pointe et rien n'a été fait pour changer cette tendance. Beaucoup de projets routiers ont été planifiés depuis des années mais n'ont pas encore été mis en œuvre, accentuant ainsi la pression sur le réseau routier existant.

Le réseau routier a été principalement développé sans aucune considération des transports en commun. Bien que les transports publics eussent diminué au cours des dernières années, l'objectif principal du Schéma directeur 2030 est de restaurer la crédibilité des transports en commun perdue au cours des dix dernières années. Afin d'intégrer les transports en commun dans le réseau routier, et en particulier créer un réseau de transport en commun, la première étape consiste à obtenir suffisamment d'espace pour les usagers de la route et des équipements de transport public le long des routes ciblées. La largeur de l'emprise sera estimée en fonction du type de transport public choisi.

Etant donné que les routes urbaines primaires relient les principales zones industrielles d'Abidjan, celles-ci servent aussi de corridor de transport de fret. Il en résulte une composition complexe du trafic avec de nombreux véhicules lourds, lents sur les routes urbaines primaires existantes. Une telle entrave à une circulation adéquate devrait être atténuée par la construction de routes alternatives pour les camions et les véhicules personnels.

3.1.2 Contrôle et Gestion du Trafic

Les conditions de circulation à Abidjan ont déjà atteint un niveau intolérable et la congestion est grave et généralisée. La demande dépasse la capacité de nombreux carrefours, provoquant une congestion sévère pendant de nombreuses heures de la journée. Pour atténuer la congestion, des mesures de gestion du trafic ont été appliquées avec succès jusqu'à présent. La gestion du trafic est de plus en plus importante dans les zones urbaines où l'espace routier limité est sujet à la congestion. Des mesures visant à améliorer l'attractivité des transports publics sont également une partie de la politique de gestion du trafic pour améliorer l'efficacité globale de la circulation, tels que la mise à niveau du contrôle par feux tricolores, la mise en œuvre des systèmes d'information sur le trafic, la gestion du trafic sur les autoroutes, le contrôle des véhicules en surcharge, l'application du règlement de la circulation. La

gestion du stationnement, le traitement de priorité pour les transports en commun, la sécurité routière sont également des mesures importantes qui pourraient être envisagées.

3.1.3 Transport Public

Actuellement, le transport public à Abidjan opère principalement sur seulement deux modes, à savoir par la route et par voie lagunaire. Dans l'avenir, il est prévu d'utiliser les transports en commun sur la ligne ferroviaire existante. Aujourd'hui, les transports en commun attirent actuellement environ 9 millions de personnes chaque jour. A Abidjan, les secteurs formel et informel exploitent les deux modes de transport.

Les politiques qui ont besoin d'adoption doivent être guidées afin de garantir un réseau de transport en commun global et intégré qui soit pratique et accessible à toutes les bourses, et au service de tous les centres urbains, à la fois dans le District d'Abidjan et en banlieue, tout en offrant l'accès aux installations communautaires locales, aux zones d'emploi, aux sites de loisirs et aux sites touristiques. À cette fin, l'équipe du SDUGA entend promouvoir les initiatives clés suivantes en ce qui concerne les transports en commun telles que la promotion de corridors de transport en commun de haute capacité, d'un système de bus amélioré et d'une révision du secteur des transports publics informel.

Une question clé à l'heure actuelle est que le service de transport en commun est assuré en grande partie par le secteur informel. Les services de bus sont concentrés sur les routes en provenance de la banlieue et se terminent à plusieurs gares de la ville comme Adjamé ou Plateau. Le secteur informel assure actuellement 85% des déplacements en transport en commun et a augmenté au détriment du secteur formel.

Comme on peut l'observer dans de nombreuses régions métropolitaines, le besoin en infrastructure routière dépasse de loin la capacité du réseau routier, provoquant des de de fréquents embouteillages, en particulier dans et autour des Centres des affaires. C'est le cas de la commune du Plateau à Abidjan. En termes de transport urbain, la priorité doit être donnée à la mobilité des personnes et non à la circulation des voitures. Dans ce contexte, le transport public doit avoir la priorité sur les véhicules privés afin de garantir la fluidité des déplacements pour les usagers les transports en commun. Après la réalisation des enquêtes ménages de déplacements, les prévisions de trafic, les plans d'occupation des sols, et les orientations de développement du Grand Abidjan, un nouveau système de transport en commun par voie ferrée sera probablement recommandé pour les couloirs de transport en commun à grande capacité.

Le système de chemin de fer existant fournit des services inter-régionaux transport de personnes et de marchandises, qui relie la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Ce service attire actuellement près de 100 000 passagers par an, soit une moyenne de moins de 500 passagers par jour et le nombre de passagers est en baisse depuis 2008. Pour avoir une position concurrentielle sur le marché du transport à longue distance, les installations et équipements du chemin de fer devraient être modernisés afin de favoriser l'exploitation des trains à grande vitesse et une fréquence plus régulière. Cette orientation est souhaitable, mais cela nécessite évidemment un coût d'investissement énorme. Dans le cadre de ce projet, la caractéristique importante du service ferroviaire existant est qu'il fournisse un tracé potentiel pour les transports ferroviaires urbains dans le centre d'Abidjan.

À l'heure actuelle, il y a une sous-utilisation du plan d'eau à Abidjan en termes d'offre de transport public. Moins de 5% des passagers des transports publics quotidiennement transportés par la SOTRA, utilisent les cours d'eau d'Abidjan. A travers une interconnexion complète de tous les modes de transport en commun, les communes situées à l'Ouest du Plateau pourraient être reliées par voie lagunaire et aider au développement d'un service de transport public lagunaire efficace. Les gares

lagunaires présentent des potentiels dans le cadre d'aménagements urbains et de développement du transport en commun par voie lagunaire. Le SDUGA propose une mise à jour majeure des services de transport lagunaire existants avec une exploitation Est-Ouest de Bingerville à Songon.

3.1.4 Transport de Fret

Le transport routier de marchandises est le principal moyen de transport de marchandises à l'intérieur du Grand Abidjan. Cependant, au cours des quinze dernières années, la crise socio-militaire a énormément perturbé le secteur du transport routier de marchandises, qui aujourd'hui est caractérisé par un fonctionnement informel et désordonné. Outre ce constat inquiétant, l'on pourrait également faire mention de l'absence de contrôle de ce secteur par les pouvoirs publics sans oublier l'augmentation du racket et de la corruption, la détérioration des conditions de route, la hausse des prix au niveau du transport de marchandises et les surcharges qui sont entre d'autres des facteurs ayant conduit le transport routier de marchandises à une situation inconfortable pour l'économie ivoirienne, provoquant ainsi des pertes importantes aussi bien pour l'Etat que pour les transporteurs.

Le transport ferroviaire de marchandises n'a également pas été épargné par la crise socio-militaire. Les volumes de marchandises transportés par rail par la SITARAIL qui ont connu une croissance régulière depuis 1995 et ayant atteint un haut niveau de volume satisfaisant, c'est à dire, 1 million de tonnes, en 2001, ont fortement chuté à près de 200 mille tonnes tandis que les actifs ferroviaires, tels que rails et les équipements ont subi des dommages énormes. À cet égard, il s'avère urgent pour la SITARAIL d'améliorer ses installations ferroviaires de manière significative.

Le projet de train urbain proposé suppose la coexistence des services de transport de marchandises actuels avec l'utilisation usuelle des mêmes installations de la voie ferrée. Ainsi, il sera nécessaire d'ajuster le mode d'exploitation des trains pour répondre aussi bien aux besoins des trains de marchandises qu'à ceux des trains de voyageurs dans le souci de moderniser les installations ferroviaires de fret en les électrifiant et en traitant des questions concernant le partage des frais d'accès aux voies ferrées et le coût de l'entretien des voies.

3.1.5 Analyse du Secteur des Transports du Grand Abidjan

Sur la base des problèmes et préoccupations rencontrés par chaque sous-secteur du transport urbain dans le Grand Abidjan, une analyse SWOT a été faite. Le modèle d'analyse SWOT a été menée afin de déterminer t quelle positionnement du secteur des transports pour la zone d'étude. Le modèle d'analyse SWOT devrait fournir aux décideurs la possibilité de maintenir, développer et tirer parti de ses points forts, de hiérarchiser et d'optimiser ses chances, remédier à ses faiblesses et contrer ses menaces en vue d'obtenir un réseau de transport urbain plus robuste. Le résultat de l'analyse est présenté dans la Figure 3.1.

	Utile à la réalisation du Projet	Nuisible à la réalisation du Projet
D'Origine Interne	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la mobilité apportée par la mise à niveau des routes, de la flotte de bus et des installations Revenus prévus des frais de stationnement et péages autoroutiers en raison de la croissance de la demande en stationnement et en circulation Le secteur informel à travers les Gbaka et woro woro-assure une flexibilité maximale du service Part relativement importante du mode transport en commun Potentielle capacité d'expansion du système de bus existant (les nouveaux autobus vont probablement augmenter immédiatement la fréquentation des autobus) Distance de marche relativement plus acceptable pour une région tropicale Amélioration des installations intermodales telles qu'à Adjamé Technologie existante en matière de ligne ferroviaire conventionnelle Des lignes ferroviaires existantes sur l'axe principal de déplacement de la zone métropolitaine Les zones d'extension anarchique de haute densité ont un fort besoin d'un système de transport public de grande capacité. 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> Infrastructures routières en mauvais état dans de nombreuses zones du Grand Abidjan L'absence d'une hiérarchie fonctionnelle des routes provoquant une circulation mixte concentration du trafic au Plateau et congestion sur les routes et les ponts radiaux La réduction de la capacité de circulation au Plateau, souvent causée par la congestion du trafic et le stationnement anarchique sur voirie à cause du manque d'espace de stationnement Les conducteurs des véhicules privés et ceux du transport public ne respectent pas les règles de la circulation. Le manque de système de suivi / régulation de la circulation. Couverture insuffisante du réseau en services d'autobus conventionnels Absence d'équipements et de services intermodaux Faible niveau des services de bus dû aux surcharges, à la lenteur et à l'insécurité. Même les bus «Express» ne fournissent pas de service express. Non-existence de services de grande capacité tels que le train ou le SRB Pas de priorité au transport en commun Diminution du nombre de bus et de trains passagers (les passagers d'autobus ont diminué de 40% au cours des dix dernières années)
D'Origine Externe	<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> Faible proportion du transport par voiture particulières (donc plus de facilité à maintenir le mode transport public) relativement faible popularité des engins à 2 roues, en comparaison à la région asiatique Développement de nouveaux moyens de transport public lagunaire pour améliorer la connectivité Est-Ouest Augmentation de logements sociaux à l'Est de la ville le long de la route principale (ajouter de meilleurs itinéraires) Création de nouveaux centres industriels, à l'Ouest de la ville et ailleurs Liaison avec le port d'Abidjan et son potentiel de développement 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation du nombre de véhicules privés De nombreux déplacements pour motif Domicile/Travail s'effectuent des zones résidentielles au Nord vers les zones d'activités au Sud en passant nécessairement par le Plateau L'expansion urbaine ne produira pas de lignes de de trafic élevé nécessaires pour le transport en commun par train ou par autobus La structure de développement urbain dépend de l'utilisation des véhicules privés Les obstacles en matière de bureaucratie, la corruption et l'écart entre les riches et les pauvres L'instabilité de l'alimentation électrique

Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.1 Analyse SWOT du Secteur des Transports dans le Grand Abidjan

3.2 Objectifs et Stratégies de Planification

3.2.1 Objectifs de Développement du Système de Transport

Sur la base des objectifs de la vision et de la planification pour le développement du Grand Abidjan, ainsi que les questions de planification liées au secteur du transport urbain, les trois principaux objectifs de l'amélioration du système de transport à Abidjan ont été identifiés, à savoir l'efficacité, l'équité et un meilleur environnement.

Afin d'atteindre les trois objectifs principaux de développement du système de transport à Abidjan mentionnés ci-dessus, quatre objectifs majeurs de transport urbain ainsi que des politiques plus spécifiques ont été répertoriés, à savoir l'amélioration de la capacité du réseau routier qui soutient les activités économiques, la promotion de l'utilisation des transports publics, le développement intermodal du transport en commun et la réalisation d'un système de transport écologiquement rationnelle.

3.2.2 Structure du Réseau de Transport Stratégique

La nouvelle structure stratégique du réseau de transport prendra en compte non seulement la situation actuelle de l'occupation des sols et les besoins de transport actuels de la ville d'Abidjan, mais elle évaluera également les besoins futurs de transport en ligne avec les prévisions de développement urbain.

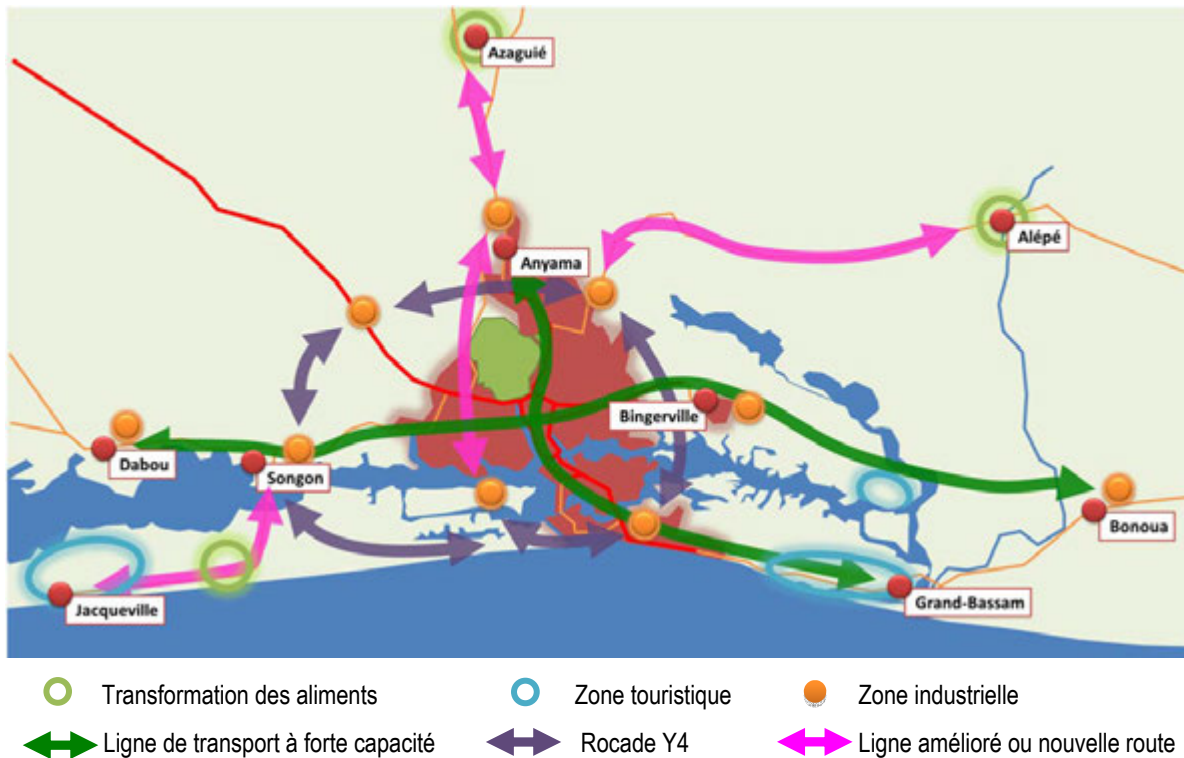
En plus de résoudre un certain nombre de dysfonctionnements, la nouvelle structure de transport stratégique propose un certain nombre de mesures, principalement en mettant l'accent sur le développement du réseau routier. Les mesures proposées comprennent: 1) la construction d'un réseau routier radial concentrique avec la construction d'une rocade à laquelle les grands axes interurbains seront connectés et 2) la mise en place d'un système de transport public intégré. Ce dernier comprend la mise en place d'un axe structurant Nord-Sud et la mise en place d'un système de transport de grande capacité sur le corridor Est-Ouest en plus d'un système de SRB (Service rapide par bus) ou BHNS (Bus à haut niveau de service) qui permettra de prolonger le réseau de transports en commun vers les communes en dehors du Grand Abidjan.

La structure du réseau routier devra être élargie afin de fournir des solutions de rechange pour les conducteurs et soulager les routes entourant les communes du Plateau et d'Adjamé. La première étape sera la construction de la rocade extérieure Y4 qui reliera toutes les grandes routes radiales. Le réseau routier principal va donc passer de l'actuel réseau routier concentrique, à un nouveau réseau radial concentrique et permettra au trafic de transport en commun d'éviter le centre-ville et de fournir une connexion rapide et fiable entre les zones d'activités et la banlieue.

3.2.3 Structure du Réseau Routier de Transport Intégré

Afin d'élaborer un schéma directeur de transport conforme à la vision du plan d'urbanisme, la structure du réseau de transport stratégique a été définie avec pour objectifs de développer des infrastructures d'appui au Port d'Abidjan et un transport de fret efficace pour la croissance industrielle, accroître le potentiel touristique avec un accès pratique, offrir un accès fiable aux activités agricoles, proposer un transport moderne reflétant la position de pôle financier et d'affaires de l'Afrique de l'Ouest, construire des infrastructures de transport pour promouvoir l'utilisation des transports publics et améliorer la qualité de vie pour ses citoyens.

À la suite de cette analyse, la structure du réseau de transport stratégique suivant est proposée (Figure 3.2), sur la base de la construction de nouvelles routes pour relier les principales zones d'activités (industrielle, touristique, agroalimentaire) et la mise en œuvre d'un système de transport en commun de masse qui favoriserait un transport public fiable et sans stress.



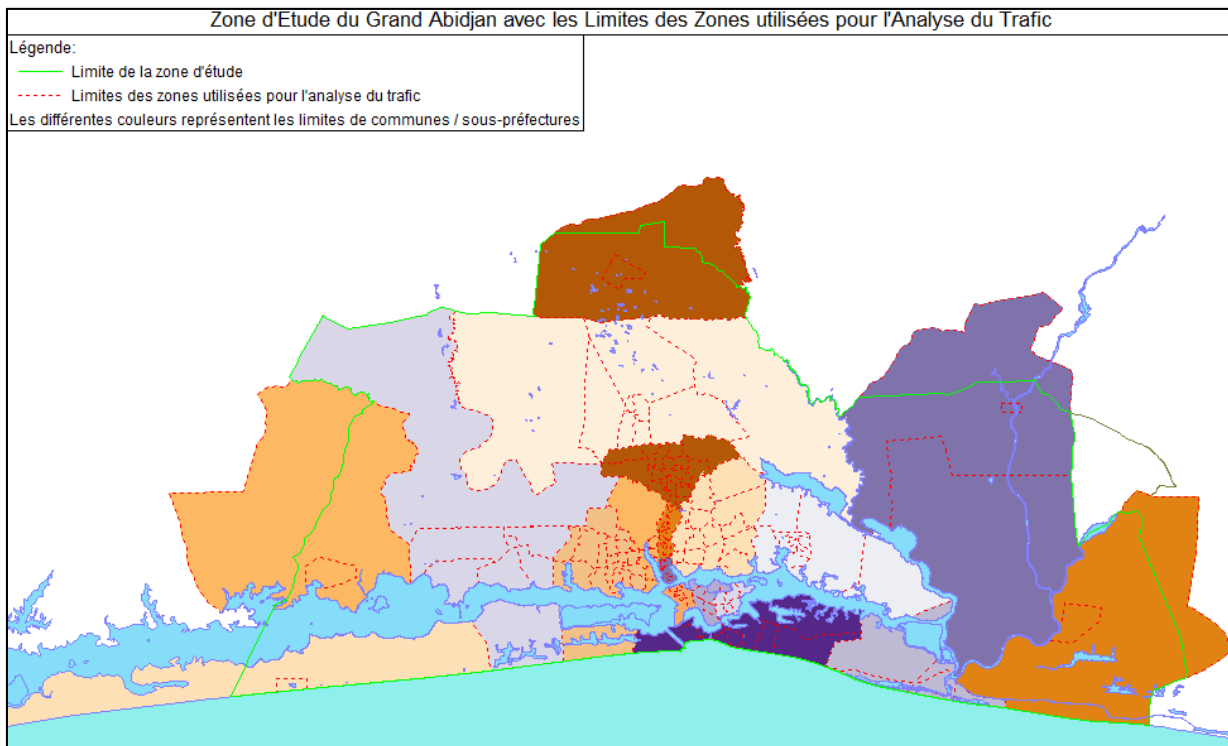
Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.2 Structure du Réseau de Transport Stratégique

3.3 Prévisions de la Demande de Transport

3.3.1 Développement du Réseau

La Zone d'Etude du Modèle de Transport va au-delà du District Autonome d'Abidjan pour prendre en compte des parties ou la totalité des Communes de Grand Bassam, de Jacqueville et les Sous-Préfectures d'Alépé, d'Azaguié, de Bonoua et de Dabou. Le détail du système de Zone d'Analyse de Trafic est illustré dans la Figure 3.3, montrant la Zone d'Etude et la limite de la Zone de planification.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.3 Système de Zone Interne de Trafic de la Zone d'Etude

Il existe un seul réseau pour la zone d'étude qui contient tous les projets connus. Le réseau en 2013 contient environ 9000 liaisons s'étendant sur environ 3000 kilomètres. Le réseau de transports en commun de 2013 inclut tous les lignes de transport en commun¹.

3.3.2 Les Etapes du Modèle de Transport

Production de Déplacement: La répartition des déplacements de personnes, en ce qui concerne les déplacements à l'intérieure des zones, est effectuée sur la base de la fonction gamma comme facteurs de friction pour le modèle de gravité dans l'estimation de la répartition.

Répartition de Déplacement: La répartition de déplacement-personne pour le déplacement inter-zone est développé autour de la fonction gamma que les facteurs de friction pour le modèle de gravité dans l'estimation de la répartition.

Module de Choix de Mode: Les choix modaux sont appliqués séparément à différents segments du marché des déplacements puisque chaque segment a ses propres caractéristiques. Le modèle de la répartition modale est une division hiérarchique de mode à quatre niveaux Pour chacun des 4 motifs de déplacement et des 4 classes de revenus, il y a 4 Courbes Logit résultant à un total de 64 courbes. De manière détaillée, la répartition des modes est obtenue dans l'affectation des transports publics comme un déplacement unique avec différentes branches modales.

¹ Dans certains cas, il a fallu estimer le réseau Gbaka à rebours à partir des données 'origine et destination de l'enquête ménage SDUGA.

Tableaux Additionnels de Déplacement: Il y a trois différentes sources de déplacement en dehors du modèle traditionnel à quatre étapes. Il s'agit des véhicules commerciaux, des déplacements externes à la zone d'étude et des générateurs spéciaux de déplacement au niveau de l'aéroport. Ces sources de déplacements sont estimées pour l'année de base avec une projection sur les années futures.

Module d'Affectation et Année de Base du Calibrage: Le module d'affectation associe l'impact de toutes les étapes précédentes du modèle. Après la répartition modale sur le réseau routier et le réseau de transports en commun, les résultats sont comparés entre les différents modes. Dans les trois principaux modes de marche, les mouvements publics et privés, le modèle reproduit la situation existant avec une précision de 9,7%. En comparant à travers huit lignes écran, la circulation des véhicules est reproduite avec une précision de 1,0%. Dans les principaux sous-modes de Bus (SOTRA), Gbaka et Woro-Woro transports en commun, le modèle reproduit la situation existant avec une précision de 4,0%.

3.3.3 Résultats Indicatifs des Années à venir

Les principales statistiques globales sont fournies dans le Tableau 3.1 pour les années intermédiaires de 2020 et 2025 et l'année cible de 2030 dans lequel tous les projets achevés sont inclus dans le réseau de modélisation. L'effet correctif du Schéma Directeur des transports peut être capturé dans les facteurs véhicules-kilomètres (véh-km), les heures par véhicules (véh-h) et la vitesse moyenne des déplacements. Pour le calcul du taux de réduction de ces indicateurs de l'option sans le schéma directeur, les facteurs véhicules-kilomètre présentent une réduction de 1,9%, 6,8% et 2,7% en 2020, 2025 et 2030, respectivement, tandis que le facteur véhicule- heure présente une estimation de 20,7%, 36,2% et 45,2% respectivement. Cet impact significatif se reflète également dans l'indicateur de la vitesse moyenne des véhicules avec une augmentation de 23,0%, 45,3% et 76,7%.

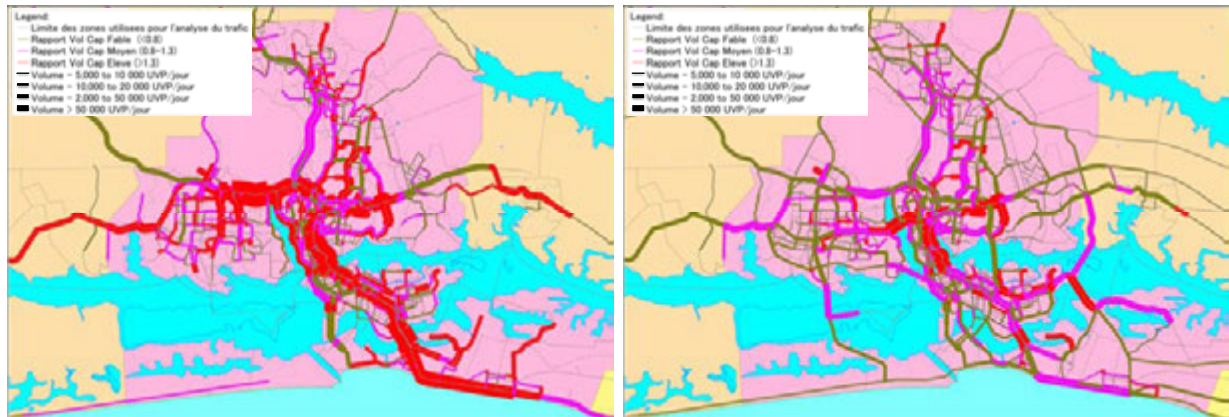
La demande de transport estimée en 2030 est illustrée à la Figure 3.4. Dans l'option sans le schéma directeur en 2030, l'on observe beaucoup plus de liens rouges dans le réseau, qui présentent un volume élevé des ratios de capacité (V/C supérieur à 1,3) avec une vitesse de déplacement lente le long de ces liens. Comparativement au résultat du scénario sans le schéma directeur, les liens avec la couleur marron (V/C ratio inférieur à 0,8) présentent une augmentation à l'exclusion de certains grands axes, dans le scénario incluant le Schéma Directeur en dispersant la demande de transport en liens plus larges.

Tableau 3.1 Résultats Clés du Modèle pour les Années Intermédiaires

Mesure	Année:2020		Année:2025		Année:2030	
	Sans S.D.	Avec S.D.	Sans S.D.	Avec S.D.	Sans S.D.	Avec S.D.
Nombre de Kilomètres parcourus par le véhicule (Million)	16,2	15,9	22,0	20,5	29,9	29,1
Temps de déplacement des véhicules (Million)	0,58	0,46	0,94	0,60	1,55	0,85
Vitesse Moyenne du véhicule sur le réseau	28,2	34,7	23,4	34,0	19,3	34,1
% de déplacements de personne via les Transports Publics	50,1	50,4	51,9	53,2	54,0	55,4
Embarquement Transport Public Ferroviaire (Million)	-	-	-	3,21	-	4,63
Vitesse Moyenne de Déplacement de Personne	24,0	26,0	17,0	31,3	13,0	31,1

Note : Sans S.D. est le cas sans le schéma directeur de transport et avec S.D. est le cas avec le schéma directeur de transport.

Source: Mission d'Etude de la JICA



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.4 Résultats Clés du Modèle pour les Années en 2030 (Gauche : Sans S.D / Droite : Avec S.D)

3.3.4 Enquête du Transport et Recommandations

Le premier modèle détaillé de prévision de la demande de transport pour le Grand Abidjan a été élaboré sur la base de onze enquêtes approfondies liées au transport en 2013 (Tableau 3.2). Parmi cette série d'enquêtes, figure l'Enquête Ménages-Déplacements qui constitue «l'épine dorsale» de l'élaboration du modèle, comprenant des interviews portant sur 20 000 ménages dans la zone d'enquête. Chaque membre du ménage a répondu à une série de questions relatives aux caractéristiques des ménages, les caractéristiques personnelles et les caractéristiques des déplacements. En outre, les autres enquêtes ont été menées pour valider / ajuster le modèle mis en place, tels que le comptage du trafic sur les lignes d'écran. Les données recueillies ont été intégrées dans la base de données de la modélisation du transport.

Tableau 3.2 Intitulé et Type d'Enquêtes de Circulation

Enquête du Transport	Type d'Enquête	But
1) Enquête Ménages-Déplacements (EMD)	- Interview	- Obtenir les informations des déplacements dans les ZAT
2) Enquête relative aux Activités Journalières	- Interview	- Valider / ajuster le taux des déplacements obtenus dans EMD
3) Enquête Cordon	- Interview / Comptage	- Obtenir les informations des déplacements en dehors de la zone d'étude
4) Enquête Lignes-Ecran	- Interview / Comptage	- Valider les matrices OD estimées Nor-Sud et Est-Ouest des enquêtes écrans
5) Enquête sur le Volume de Trafic aux Carrefours	- Comptage	- Evaluer la congestion aux Intersections
6) Enquête par interview OD dans les Transports Collectifs	- Interview / Comptage	- Obtenir les informations sur les passagers du transport public
7) Enquête relative aux Parcs de Stationnement	- Interview / Comptage	- Evaluer la congestion au niveau des parkings
8) Enquête de Préférence Déclarée relative aux Transports	- Interview	- Obtenir l'opinion sur un nouveau système de transport de masse
9) Enquête concernant la Vitesse de Circulation	- Enregistrement	- Evaluer la vitesse des déplacements aux corridors principaux
10) Enquête relative aux Transports de Fret	- Interview / Comptage	- Obtenir les informations des déplacements des camions
11) Enquête d'Inventaire du Réseau Routier	- Mésuration	- Elaborer une base de données du réseau routier avec les informations afferantes

Source: Mission d'Etude de la JICA

Cette base de données des transports nécessite une mise à jour et une amélioration continues, telles que, par exemple, une enquête interne d'entrevue détaillée en bordure de route à l'intérieur du Grand Abidjan. La recommandation majeure est celle de l'établissement d'un organe en charge de cette modélisation du transport sous la forme de Centre d'Excellence de développement de planification des transports (Code de projet: O, 1-4). Ce centre pourrait également être développé en un centre régional de formation.

Basées sur le résultat de l'affectation du réseau de transport discuté à la section 2.8.2, les mesures suivantes sont recommandées pour l'élaboration du schéma directeur des transports urbains pour le Grand Abidjan :

- Améliorer les corridors nord-sud et est-ouest traversant le centre d'Abidjan;
- Veiller à ce qu'il y ait un choix d'itinéraire de transit qui évite la concentration du trafic dans le centre d'Abidjan, ce qui contribuera également à réduire l'impact du transport de fret non seulement en termes de volume de trafic mais aussi en terme de charge environnementale; et
- Mettre en œuvre une politique des transports, en mettant en place par exemple une tarification routière à certains points d'entrée spécifiques au centre-ville pour éviter la circulation de transit par les transporteurs de fret et pour améliorer l'utilisation des voies de transit.

3.4 Plan de Développement du Réseau Routier

Le District d'Abidjan fait face aux grands problèmes des villes modernes, à savoir la congestion du trafic, qui affecte tous les grands axes routiers. Comme la clé pour une solution définitive au problème de congestion du trafic est l'incitation à l'utilisation des transports publics, le plan de développement du réseau routier a été pensé de manière à intégrer un réseau de transport en commun adéquat dès les premières étapes du projet, en assurant une emprise suffisante pour fournir suffisamment de places pour mettre en place des voies de bus et des équipements de transport public.

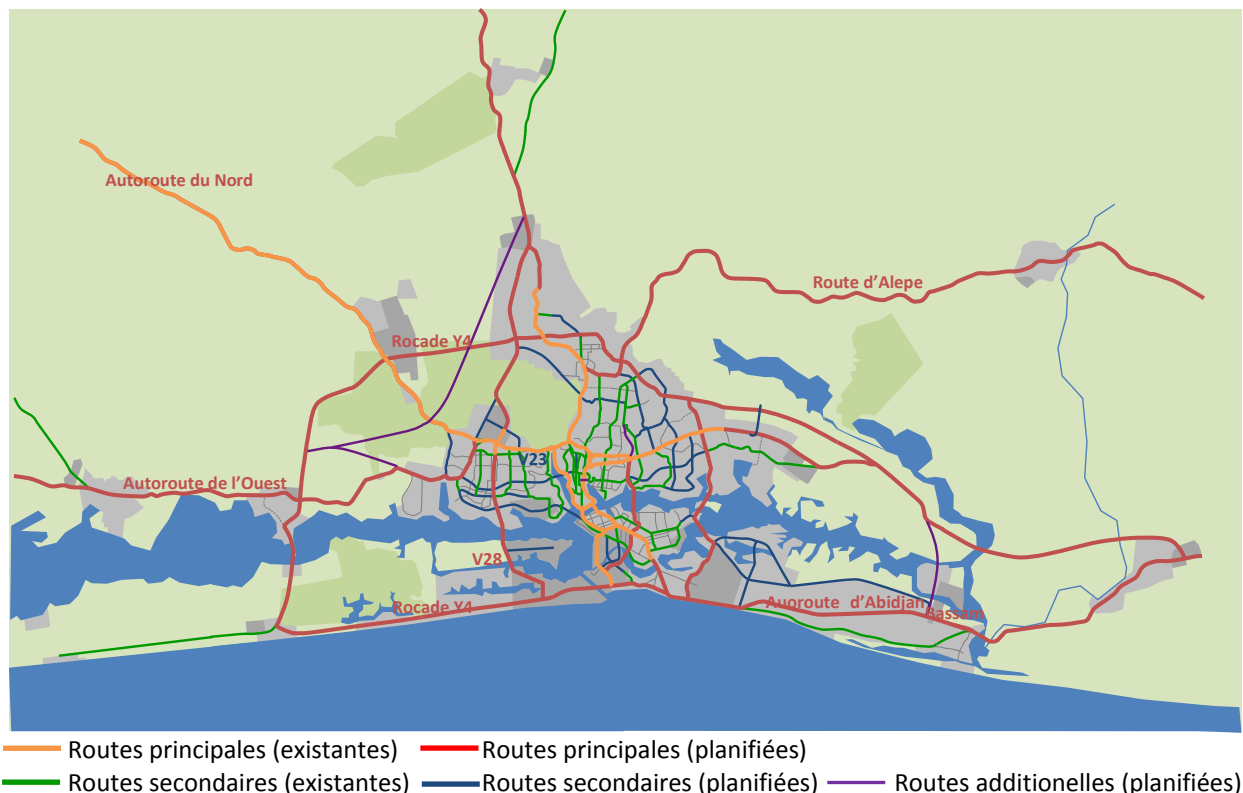
De nouvelles infrastructures routières seront également prises en compte dans le Grand Abidjan, car le développement urbain est actuellement ralenti par le manque d'infrastructures. Ces nouvelles infrastructures seront utilisées comme un outil d'organisation de l'urbanisation.

Cependant, l'approche traditionnelle du traitement des problèmes liés à la gestion du trafic par la construction de plus d'infrastructures routières visant à faire face à la demande croissante, n'a pas résolu le problème parce que la demande croît sans cesse et les autorités éprouvent des difficultés à obtenir des ressources financières et des espaces fonciers pour l'expansion du réseau. La taille de ces infrastructures sera limitée étant donné que les expériences passées ont montré que l'augmentation de la capacité des infrastructures routières entraîne l'augmentation du trafic, ces nouvelles routes devenant une tentation pour les personnes ayant des ressources financières suffisantes de posséder une voiture et utiliser les infrastructures routières nouvellement créées, ce qui, finalement, n'améliore pas la fluidité du trafic.

3.4.1 Principales Mesures de Politique pour le Développement de la Route

La classification actuelle des voies en Côte d'Ivoire résulte d'un système juridictionnel plutôt que d'une classification fonctionnelle. Ainsi, du point de vue de la planification et de l'ingénierie, il est nécessaire de clarifier les classifications fonctionnelles et le système de hiérarchie des routes pour la région du Grand Abidjan. Un système précis et fonctionnel de hiérarchie du réseau routier constitué de routes

primaires, secondaires et locales a été proposé avec des caractéristiques et des fonctions propres (Figure 3.5).



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.5 Réseau Routier Futur

Les mesures politiques devront être prises pour assurer un accès sécurisé et efficace aux centres urbains et une capacité suffisante d'espaces urbains pour répondre à la demande de la population et à la croissance de l'emploi. Elles consisteront en la mise à niveau et l'aménagement des routes, la construction de nouvelles routes, à l'aménagement des intersections, l'entretien des routes et la surveillance de la sécurité routière et à la construction de passerelles pour piétons.

3.4.2 Projets d'Aménagement des Voies

Toutes les infrastructures routières qui sont jugées nécessaires dans la région du Grand Abidjan afin de soutenir le développement urbain ont été identifiées, répertoriées et listées. La demande du trafic sera évaluée avec le modèle de prévision de trafic qui a été préparé pour l'année 2030 et des fiches projet ont été préparées pour fournir des informations plus détaillées sur les différents projets.

L'un des principaux projets routiers est la Voie Y4 qui devrait améliorer la fonction du réseau routier en éliminant le flux de véhicules dans les zones urbaines tout en dispersant le trafic entrant dans le centre urbain du Plateau et d'Adjamé.

Trois artères parallèles ont été prévues dans la zone de Bingerville et aussi dans la zone de Bassam pour soutenir le développement urbain qui devrait se produire dans les périodes 2015-2020 et 2020-2025

respectivement. À Yopougon, la construction de grandes artères, comme la Voie V28 ou la Voie V23, ou les ponts, tels que les 4e et 5e ponts, ont également été prévus pour relier la commune avec le reste du Grand Abidjan.

L'amélioration / élargissement des routes reliant les villes satellites de Azaguié et Alépé a également été pris en compte pour favoriser le développement de ces communes extérieures. À Cocody, les routes existantes seront également améliorées ou étendues, tel que le boulevard Latrille, pour relier les nouveaux quartiers résidentiels avec des infrastructures routières adéquates.

De nombreux projets routiers ont été pris en compte dans le voisinage du Port en vue d'améliorer l'efficacité du transport de fret. En particulier, le pont de Vridi et le tunnel de Yopougon-Treichville qui permettront aux conducteurs de camions d'éviter les voies encombrées du Plateau.

Une des questions les plus urgentes pour réduire la congestion de la circulation dans le Grand Abidjan est l'aménagement des intersections. Une analyse des résultats des enquêtes de trafic ont montré que la plupart des intersections évaluées nécessite d'urgentes mesures d'aménagement. Des ponts routiers ou routes inférieures peuvent être construits sur les principaux corridors routiers vers le centre-ville afin de réduire la congestion en minimisant les conflits de mouvements de la circulation par la construction d'échangeurs.

3.4.3 Calendrier d'Exécution des Projets Routiers

Comme le calendrier de mise en œuvre de chaque projet d'aménagement de voirie devrait être compatible avec les prévisions de développement urbain, une analyse a été réalisée par période de 5 ans de 2015 à 2030 pour s'assurer que suffisamment de projets routiers ont été considérés pour venir en aide au développement urbain.

3.4.3.1 Plan de Développement de la Voirie à Court Terme (2015-2020)

Pendant cette période, le développement urbain se concentrera principalement sur le renouvellement urbain du Plateau, d'Adjamé et de Treichville ; la création de zones industrielles à Attinguié, Anyama, Grand-Bassam et Vridi Port ; et la fourniture de moyens de transport en commun, du Nord au Sud par le chemin de fer urbain, le SRB d'Abobo à Cocody, le ferry à grande vitesse de l'Ouest à l'Est le long de la lagune Ebrié.

Le développement du réseau routier se concentrera sur l'élargissement des routes artérielles à Cocody telle que le boulevard Latrille ou d'Attoban, la mise à niveau du corridor de la route est-ouest avec la construction de la Voie V23 ou la mise à niveau du boulevard de la Corniche et la construction de voies artérielles dans la zone de Bassam. La première section de la Rcade Y4 comprise entre la route de N'Dotré et le boulevard Mitterrand sera également mise en œuvre au cours de cette période.

3.4.3.2 Projets de Développement Routier à Court et Moyen Terme (2020-2025)

Au cours de cette période de 5 ans, la croissance urbaine devrait être concentrée le long du corridor Est-Ouest, de Bingerville à Songon. L'urbanisation devrait aussi toucher les alentours de la zone industrielle d'Attinguié. D'autres développements urbains sont également prévus, tels que: la rénovation urbaine d'Abobo, de Marcory, de Koumassi et de Bingerville ; la création de zones industrielles à Dabou, Bingerville, Bonoua, et l'expansion du port d'Abidjan, et la mise en service de moyens de transport

ferroviaire urbain étendus à Grand-Bassam, le SRB pour relier Cocody à Koumassi et la construction de routes pour le fret ferroviaire de l'Ouest vers l'expansion du port d'Abidjan.

Pour soutenir le développement urbain de Bingerville, Bonoua et Songon, les routes principales telles que le prolongement du boulevard Mitterrand, la section de la voie Y4 reliant Songon et la Zone Industrielle d'Attinguie seront construites entre 2020 et 2025. Les ponts reliant l'Ile Boulay et Yopougon, ou Cocody, Koumassi et Port-Bouët seront également mis en œuvre au cours de cette période.

3.4.3.3 Plan de Développement à Long Terme du Réseau Routier (2025-2030)

Au cours de la période 2025-2030, l'objectif de croissance sera concentré dans les villes satellites d'Alépé, d'Azaguié, de Jacquerville et une nouvelle zone à l'Ouest de l'extension du port d'Abidjan. En outre, les projets suivants devraient être mis en œuvre: le renouvellement urbain du centre de Yopougon; la création de zones industrielles à Ako-Brake, Alépé, Azaguié et Abreby / Ambroise; la mise en place de moyens de transport en commun: train urbain ligne Est – Ouest de Yopougon à Bingerville; Les SRB de Dabou-Yopougon, Bingerville-Bonoua.

La Route d'Alépé, la partie sud-ouest de la voie Y4 qui traverse Ako-Brake et la route de Bonoua seront par ailleurs améliorées pendant cette période pour soutenir le développement de ces villes satellites. La mise à niveau des routes à l'intérieur de Yopougon sera également effectuée dans le cadre de la rénovation urbaine.

3.5 Plan de Développement du Contrôle et de la Gestion du Trafic

3.5.1 Système de Contrôle du Trafic

3.5.1.1 Système de Contrôle du Trafic de Zone (SCTZ)

Puisque le nombre de voitures augmente rapidement à Abidjan, la congestion de la circulation est également de plus en plus grave. À la lumière de cette situation, il est devenu important d'identifier les goulots d'étranglement responsables de la congestion du trafic en utilisant des systèmes de transport intelligents (STI), et de disperser le trafic à travers un contrôle optimal des feux de signalisation et la mise à disposition d'informations sur le trafic.

3.5.1.2 Développement du Système d'Information sur le Trafic Urbain

Bien que les mesures de réglementation ne puissent pas éliminer complètement la congestion du trafic, elles vont sûrement aider à la réduire si elles sont correctement appliquées. L'introduction d'un système complet d'information sur le trafic est fortement recommandée. L'utilisation efficace de l'information sur le trafic est de plus en plus importante pour les réseaux routiers très encombrés. La plupart des données de trafic est collectée par des détecteurs de véhicules installés par les administrations de gestion du trafic / de la route. D'autre part, la diffusion des informations routières est devenue facile avec la prolifération des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication).

Le système d'information et de contrôle de la circulation mentionné ci-dessus doit être appliqué au réseau autoroutier dans le Grand Abidjan. Le centre de contrôle du trafic routier se compose également

de divers équipements sophistiqués pour la surveillance du trafic, le traitement et la diffusion de l'information. Le système recueille, traite et diffuse l'information sur le trafic en temps réel pour les utilisateurs des voies express. Un organisme doté d'un personnel qualifié est également essentiel pour faire fonctionner efficacement le système. La première étape comprendra l'installation de caméras de vidéosurveillance et de panneaux à messages variables (PMV) ainsi que la mise en place d'un centre de contrôle du trafic. La deuxième étape consistera en la mise en place d'un système d'information en temps réel sur le trafic pour aider à faire le choix de l'itinéraire, y compris les routes ordinaires alternatives.

3.5.1.3 Péage Electronique

De nombreux pays ont adopté des systèmes de péage électronique pour les voies express et les routes à péage. L'avantage du gain de temps de déplacement sur les voies express est annulé par la perte de temps au poste de péage. Le péage électronique recueille automatiquement les péages des véhicules en mouvement qui passent par le poste, de sorte qu'ils n'aient pas besoin de s'y arrêter. Ainsi, le temps d'opération est beaucoup plus court et le chiffre d'affaires plus élevé qu'avec la collecte manuelle.

3.5.1.4 Système de Contrôle de Camions en Surcharge

Des dégâts sur les routes et des incidents graves dus à des véhicules surchargés sont de sérieux problèmes qui existent partout dans le monde. Le STI est utilisé pour renforcer le contrôle des véhicules surchargés.

3.5.2 Développement du Système de Stationnement

Vu le nombre croissant de voitures et le recours aux véhicules privés, il est essentiel d'augmenter la capacité des parkings à Abidjan, en particulier dans le centre-ville (par exemple au Plateau). Quelques places de parking de bâtiments sont gérées par le secteur privé et un parking public est géré par le District Autonome d'Abidjan (DAA). Le stationnement sur voirie doit être interdit ou étroitement contrôlé. Une analyse sommaire de la demande totale et de l'offre de stationnement au Plateau, en particulier dans les zones les plus intensément développées, a été faite sur la base des résultats de l'enquête sur les parkings et une enquête supplémentaire sur les bâtiments, qui rend compte de la demande totale quotidienne de stationnement d'environ 52 000 véhicules par heure dans le Plateau depuis 2013.

La mise en place d'un système de stationnement discriminant est également essentielle pour faciliter l'intermodalité entre les véhicules privés et les systèmes de transport public dans la région métropolitaine d'Abidjan. De nouveaux parkings devraient être créés dans les principaux nœuds intermodaux, notamment aux points de correspondance (par exemple SRB, chemin de fer, ou le transport lagunaire) afin de promouvoir l'utilisation des parcs relais qui offrent des parkings pour les usagers de véhicules personnels pour qu'ils utilisent les transports publics, surtout dans les gares de transport intermodales proposées en dehors de la zone urbaine.

3.5.3 Introduction d'une Politique Tarifaire dans le Centre-ville

La tarification routière est l'une des principales mesures de contrôle du transport routier pour atténuer la congestion du trafic et réduire la pollution de l'air. Elle vise principalement les utilisateurs des voitures de tourisme empruntant les routes désignées, afin de minimiser l'utilisation inutile de véhicules personnels et de détourner leurs utilisateurs vers les transports en commun. Elle a également un objectif

important de générer des fonds pour l'amélioration du système de transport. Dans le cas d'Abidjan, il est relativement facile d'appliquer la politique de la tarification routière dans le centre-ville (par exemple le Plateau), car le centre-ville est entouré par la lagune et il y a un nombre limité de voies d'accès. Prenant toute la superficie du Plateau comme une zone réglementée, des frais sont facturés aux véhicules entrant. Les deux ponts existants reliant les communes du Plateau et de Treichville feront également l'objet d'une tarification routière.

La tarification routière peut également aider à réduire le volume de véhicules lourds en taxant ceux qui traversent le Plateau et en les déviant vers d'autres voies en provenance / à destination du Port d'Abidjan telle que le troisième pont, et d'autres ponts prévus franchissant la lagune. Surtout, après la réalisation du troisième pont et celui de Vridi (code du projet: V-7-4) dans le court terme (c'est à dire en 2020), il y aura un autre accès artériel primaire menant au Port par ces deux ponts en plus de la route existante par le pont Félix Houphouët Boigny. En ajustant les péages et les tarifications routières sur ces deux routes, il sera possible de motiver les véhicules lourds à éviter de passer par le Plateau, même si la route via le Plateau est la plus courte vers leur destination. En outre, le District Autonome d'Abidjan projette actuellement de proposer un règlement contraignant les véhicules lourds à ne pas passer par le pont Général de Gaulle et le boulevard afin de contrôler le volume de véhicules lourds en provenance / à destination du Port. Ainsi, il convient également de noter que les équipements de surveillance du trafic pour la tarification routière peuvent également contribuer à exercer un contrôle de l'entrée des véhicules lourds sur le pont Général de Gaulle.

Comme une alternative à la tarification routière susmentionnée, les véhicules stationnant, furent-ils situés sur ou hors voirie, doivent payer des frais, ce qui est également supposé réaliser des revenus considérables pour les investissements en infrastructures. En outre, comme les frais de stationnement deviennent plus élevés, cela finira par dissuader les véhicules privés d'entrer dans le centre-ville et les inciter leurs utilisateurs à passer aux transports en commun. Ainsi, cette situation peut être assez facilement maîtrisée. Ce concept, appelé, la tarification du stationnement, est souvent utilisé comme une politique de TDM efficace. Cependant, il faut tenir compte du fait que les entreprises et les activités commerciales le long des routes, en particulier dans le centre-ville, peuvent également bénéficier ou souffrir de toute action ou décision. La réalisation de parkings hors voirie suffisants et proches (comme mentionné ci-dessus), aussi bien que les postes d'embarquement/débarquement devraient également être la base de ce système.

3.5.4 Système de Soutien au Transport Public

Dans le contexte du transport urbain, le transport public doit avoir la priorité sur les véhicules privés pour garantir un voyage plus confortable aux utilisateurs les transports en commun dans les couloirs réservés. Par conséquent, les couloirs actuels partiellement réservés aux autobus devraient être étendus de façon plus continue sur les artères urbaines pour former un réseau continu, confortable pour le service des autobus et servant ainsi de SRB. Il convient de noter que ces voies réservées aux autobus devront être principalement affectées aux bus desservant les gares de grande capacité (y compris les stations de ferry à grande vitesse), tandis que certaines lignes de bus de longues distances pourront également les utiliser sur les chemins radiaux. En assurant une vitesse commerciale relativement élevée, les horaires pouvant également être consultés d'avance, les temps d'attente seront par conséquent réduits et cela attirera plus de passagers.

3.5.5 Voies pour Piétons pour un Meilleur Environnement

Selon l'enquête sur les ménages, le mode de transport préféré par les citoyens dans le Grand Abidjan est "la marche". Cependant, les voies pour piétons, en particulier le long des artères principales de la ville, sont en nombre insuffisant. Afin de réduire les accidents impliquant des piétons et d'assurer leur sécurité, le nombre d'infrastructures pour piétons telles que les passages cloutés, les passages piétons à commande manuelle et les ponts/passages souterrains, devrait être augmenté. En outre, les trottoirs étroits ou mal entretenus le long des routes urbaines doivent être renouvelés, car de bons trottoirs permettront d'améliorer non seulement la sécurité des piétons, mais aussi l'équipement urbain et l'environnement.

3.5.6 Les Projets de Contrôle et Gestion du Trafic

3.5.6.1 À Court Terme (2015-2020)

Pour le court terme, la plupart des projets de contrôle et de gestion du trafic qui sont considérés comme prioritaires et pourraient être assez facilement mis en œuvre, tels que ceux pour le développement d'un système de contrôle du trafic ont été proposés. D'autres mesures d'urgence pour le contrôle et la gestion des transports, telles que le développement de voies réservées aux autobus, de parcs de stationnement, d'infrastructures de sécurité des piétons et un système de contrôle de la surcharge des poids-lourds ont également été la priorité des projets à court terme.

3.5.6.2 À Moyen Terme (2021-2025)

Il existe plusieurs projets de contrôle et de gestion du trafic qui devraient apporter une prestation complète seulement après l'achèvement des projets et des infrastructures de transports en commun, tels que les couloirs réservés de bus, les systèmes d'information, le système d'intégration tarifaire pour les transports publics, l'assistance au contrôle du stationnement et la gestion et l'entretien routier. Ainsi, ces projets sont prévus à moyen terme. Il y a aussi un préalable à l'exécution de certains projets qui nécessitent une forte implication de la société, tels que le développement d'un système de paiement bancaire et la législation sur les sanctions concernant les infractions routières, entre autres le stationnement illégal.

3.5.6.3 À Long Terme (2026-2030)

Bien que la plupart des projets de contrôle et de gestion du trafic à Abidjan soit développé dans le moyen terme, les projets restants tels que le développement du péage électronique et les systèmes de tarification routière ont été programmés sur le long terme. Comme ils sont sensés apporter un impact significatif sur le comportement des déplacements des personnes, l'achèvement de tous les projets de transport sera nécessaire avant la mise en œuvre de ces projets. En outre, une base de données complète d'enregistrement électronique des véhicules est également essentielle non seulement pour Abidjan, mais aussi pour l'ensemble du pays. Ainsi, ces projets doivent être étudiés et planifiés bien à l'avance pour une mise en œuvre réussie.

3.6 Plan de Développement des Transports Publics

Les propositions de transport en commun du SDUGA favoriseront les initiatives clés suivantes en ce qui concerne les transports publics, à savoir:

- Promotion de lignes de transport en commun de grande capacité
- Un système de bus amélioré
- Un examen du secteur informel des transports publics

Le Plan sectoriel des transports publics qui représente le futur système de transport public est établi par la suite.

3.6.1 La Demande de Transport en Commun en 2030

En 2030, la croissance de la population prévue du Grand Abidjan se traduira par une augmentation de près de 60% durant les 17 années à compter de 2013. Le nombre de déplacements motorisés de personnes² va presque doubler au cours de la même période. Une population conséquente habite le long de ces corridors.

Population le long des lignes: Le long des lignes de transport en commun de grande capacité identifiés à savoir le corridor nord-sud ci-après dénommée la Ligne bleue, le corridor lagunaire est-ouest désormais appelée la Ligne Violette et le corridor central ouest-est dénommé ci-après la Ligne rouge, il y a 1,4, 0,6 et 0,9 millions de personnes vivant dans un rayon d'un kilomètre des tracés respectifs proposées.

Structure Tarifaire: La structure tarifaire actuelle sur le système de bus public varie d'un tarif forfaitaire bas de 200 FCFA pour le bus normal à 1000 FCFA pour 5 km de voyage en taxi. Entre les deux, un voyage similaire sur Gbaka et Woro-Woro coûtera 200 et 150 FCFA respectivement. Après mûre réflexion, le tarif de référence pour les corridors de transit de grande capacité est proposé comme un tarif d'embarquement de 300 FCFA plus 30 FCFA par kilomètre.

Demande des Lignes à Haute Capacité en 2030: La plus forte demande est sur la phase 1 de la Ligne bleue, qui devrait attirer plus de 2 371 000 passagers par jour en l'an 2030 comme on le voit dans le Tableau 3.3³.

En termes de sensibilité des tarifs, le tarif d'embarquement de 400 FCFA plus 30 FCFA par kilomètre, soit une hausse de tarif de 22% pour un voyage de 5 km, le nombre de passagers prévu diminuera d'environ 9% par exemple sur la Ligne bleue.

² Les déplacements motorisés de personnes comprennent tous les déplacements de personnes, à l'exception des déplacements à pied.

³ Ces prévisions de passagers comprennent également l'impact des phénomènes "Ramp Up". "Ramp Up" est le phénomène lequel les modèles de transport ont tendance à surestimer le nouveau transport d'ordre élevé, en particulier dans les premières années d'exploitation. Les embarquements de passagers incluent l'échange de passagers. À l'heure actuelle, seule la prévision pour la ligne bleue Phase 1 est disponible pour une année autre que l'année 2030.

Tableau 3.3 Embarquements de Passagers Estimés sur les Lignes de Transport en Commun de Grande Capacité⁴

Ligne de Transit	Breve Description du Corridor	Code du Projet	Année	Embarquements Journalier de Passager	Charge Maximum (Passagers par Heure par Directions-pphpd)
Ligne Bleue Phase 1	Rail – Anyama à Aéroport	T-1-1	2025	1 835 600	51 000
			2030	2 371 300	72 200
Ligne Bleue Phase 2 Ligne Rouge	Rail – Aéroport à Grand Bassam	T-1-2	2030	382 200	25 100
Ligne Bleue Phase 2	Rail – Yopougon Ouest à Bingerville	T-1-3	2025	1 404 400	55 900
			2030	1 864 400	68 600
Ligne Violet	Ferry à haute vitesse - Songon à Bingerville	T-4-1	2020	437 000	15 000
			2025	598 000	23 000
			2030	622 000	26 000
	Ferry à haute vitesse - Bingerville a Aéroport et Grand Bassam	T-4-1	2020	60 100	2 600
			2025	186 200	10 400
			2030	299 100	16 800
Ligne Verte	Bateau Bus - Attécoubé à Treichville	T-4-2	2020	407 600	20 200
			2025	461 300	24 000
			2030	430 400	21 800
SRB	Adjamé – Zone industrielle de Braké	T-2-1	2025	95 700	10 500
			2030	97 800	9 400
	Abobo – Koumassi Phase 1	T-2-2	2020	26 700	2 200
			2025	133 300	6 500
			2030	147 700	6 800
			2025	173 000	5 300
Abobo – Koumassi Phase 2	T-2-3	2030	288 600	11 500	
BHNS	Bonoua à Bingerville	T-2-4	2030	121 700	7 700
	Dabou à Yopougon Ouest	T-2-5	2030	242 500	11 300

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.6.2 Lignes de Transport en Commun de Grande Capacité

Il y a huit lignes opérationnelles de transport de grande capacité proposées. Ces lignes sont illustrées dans la Figure 3.6 pour la zone de planification. Le rail est la technologie désignée pour les lignes bleue et rouge. Ils se croiseront à la station désignée comme centrale. Les lignes verte et violette exploiteront le plan d'eau de la lagune actuellement sous-utilisé. Les emplacements des stations multimodales sont représentés dans le Tableau 3.4.

⁴ Ces prévisions de passagers comprennent également l'impact des phénomènes "Ramp Up". "Ramp Up" est le phénomène lequel les modèles de transport ont tendance à surestimer le nouveau transport d'ordre élevé, en particulier dans les premières années d'exploitation. Les embarquements de passagers incluent l'échange de passagers. À l'heure actuelle, seule la prévision pour la ligne bleue Phase 1 est disponible pour une année autre que l'année 2030.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.6 Détail des Lignes de Transport de Grande Capacité d'Abidjan

Tableau 3.4 Emplacements Multimodaux Principaux

Ligne de Transit		Stations Multimodales	Terminaux Internationaux	Emplacement des Parcs Relais
Metro Bleu		Anyama, Abobo, Adjamé Nord, Adjamé, Centre, Plateau Sud, Koumassi et Grand Bassam	Abobo, Adjamé Nord et Plateau Sud	Anyama, Abobo, Koumassi et Grand Bassam
Metro Rouge		Yopougon Ouest, Yopougon Central, Centre, Cocody Est, et Bingerville	-	Yopougon Ouest, Cocody Est et Bingerville
Ferry à Grande Vitesse Violet		Songon, Plateau Sud et Koumassi	Plateau Sud	Songon
Bateau Bus Vert		Centre et Plateau Sud	Plateau Sud	-
SRB	De la Zone industrielle de Brake à Adjame	Adjame, Yopougon Central	-	Adjame
	D'Abobo à Koumassi	Abobo, Cocody Est et Koumassi	Abobo	Abobo, Cocody Est et Koumassi
BHNS	De Bonoua à Bingerville	Bonoua et Bingerville	-	Bonoua and Bingerville
	De Dabou à Yopougon Ouest	Dabou, Songon et Yopougon Ouest	-	Dabou, Songon et Yopougon Ouest

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.6.3 Mise à Niveau du Transport

La question clé de la planification des services de transport en commun à l'heure actuelle est que le transport public est fourni en grande partie par le secteur informel.

Transport Local: À l'heure actuelle, le transport local est entre les mains du secteur informel. Il est supposé qu'avec l'introduction des lignes de transit de grande capacité que le rôle du secteur informel restant passera à un rôle de soutien pour le secteur formel.

Intégration Modale: Toutes les stations de la ligne de grande capacité permettra une interconnexion avec tous les modes locaux.

Administration des Transports: Il est nécessaire de mettre en place une administration de gestion et de réglementation des transports publics. L'Agence d'urbanisme d'Abidjan (AUPA), sous le DAA, est susceptible de jouer un rôle clé.

Un Projet-Pilote: Un projet pilote est suggéré dans la commune de Yopougon. Le but de ce projet est de détourner les voyageurs du secteur informel. L'accès de Yopougon à l'est de la ville se fait à présent par une seule voie étroite. La raison d'un projet pilote axé sur Yopougon est d'un double aspect. D'abord, il continuera de détenir une forte proportion de la population du District Autonome d'Abidjan. Dans le même temps, il profitera de la première ligne de transport en commun de grande capacité susceptible d'être construite, la ligne violette. Les services SOTRA se concentreront sur cette ligne de transport comme une alternative pour emmener les gens vers la partie Est de la ville par l'étroite voie du Nord.

3.6.4 Chronogramme du Développement des Projets

Le scénario de mise en œuvre de projets clés de transport public est donné dans le Tableau 3.5.

Tableau 3.5 Calendrier d'Exécution Proposé⁵

Projet		Catégorie	Code Projet	Période d'Exécution
Rail	Ligne Bleue Phase 1 (Anyama à Aéroport)	Infrastructure	T-1-1	2017 à 2021
	Ligne Bleue Phase 2 (Aéroport à Grand Bassam)	Infrastructure	T-1-2	2026 à 2029
	Ligne Rouge (Yopougon Ouest à Bingerville)	Infrastructure	T-1-3	2021 à 2023
Eau	Ligne Violette (Songon à Bingerville, Aéroport et Grand Bassam)	Infrastructure	T-4-1	2017 à 2019
	Ligne verte (Attécoubé à Treichville)	Infrastructure	T-4-2	2017 à 2019
SRB	De la Zone industrielle de Brake à Adjame	Infrastructure	T-2-1	2022 à 2025
	Abobo à Koumassi Phase 1	Infrastructure	T-2-2	2018 à 2020
	Abobo à Koumassi Phase 2	Infrastructure	T-2-3	2022 à 2025
BHNS	Bonoua à Bingerville	Infrastructure	T-2-4	2026 à 2029
	Dabou à Yopougon Ouest	Infrastructure	T-2-5	2026 à 2029
Achat de Bus additionnels pour la SOTRA		Infrastructure	T-2-6	2016 à 2018
Projet Pilote de Transport Communal		Ressources humaines	T-2-7	2016 à 2018
Développement /Amélioration des Centres Intermodaux		Ressources humaines	T-3-1	2019 à 2021
Réorganisation des Services Bus de la SOTRA		Ressources humaines	O-2-1	2017 à 2021

Source: Mission d'Etude de la JICA

Le déclencheur de la mise à niveau des services de transport public à Abidjan est l'introduction de transport en commun de grande capacité. Sans ces services, il y aura peu d'incitation à l'amélioration des transports publics. Dans le même temps, l'introduction de SRB et de BHNS et l'achat de bus SOTRA supplémentaires permettront d'améliorer le statut de la SOTRA.

3.7 Plan de Développement du Transport de Fret

3.7.1 Principaux Itinéraires des Poids-lourds

L'efficacité du transport des marchandises est vitale pour le développement économique et la croissance non seulement du Grand Abidjan, mais aussi de la Côte d'Ivoire dans son ensemble. Les deux principaux couloirs de poids-lourds sont orientés dans la direction Nord-Ouest le long de l'autoroute du Nord, en direction de la partie Nord du pays, et dans la direction Ouest par la Route de Dabou. A l'intérieur du District, tout le trafic de poids-lourds entrant et sortant du port d'Abidjan et de la zone industrielle connexe doit cheminer à travers le Plateau et les deux ponts qui traversent la lagune, engendrant de nombreux impacts négatifs tel que la pollution de l'air, le ralentissement du trafic sur les routes urbaines, l'augmentation du risque d'accidents, des dommages au revêtement de la chaussée et du bruit.

Au regard de ce qui précède, il est nécessaire d'établir des itinéraires appropriés pour les poids-lourds afin de permettre un camionnage sûr et efficace dans le périmètre du Grand Abidjan, en s'assurant que la mobilité pour tous les usagers de la route est préservée, que les marchandises peuvent

⁵ Les coûts préliminaires de ces projets sont inclus dans la feuille de profil de projet dont il y a une pour chaque projet.

circuler en toute sécurité et de manière efficace, et que l'économie d'Abidjan continue de croître. Le futur système d'itinéraire de poids-lourds devra réduire les impacts des poids-lourds sur les lieux sensibles comme les zones résidentielles, minimiser la dégradation généralisée du réseau routier local due au trafic de poids-lourds et les risques d'accidents de la circulation

Pour réaliser un tel réseau routier de poids-lourds, les règlements doivent être mis en œuvre pour empêcher les camions d'entrer dans le centre-ville et de ne circuler que sur les itinéraires de camionnage établis. Les camions entrant dans le District d'Abidjan seraient autorisés à dévier seulement à l'intersection de la rue la plus proche du point de destination. Après avoir quitté le point de destination, le camion devrait être contraint d'emprunter la route de camionnage la plus courte.

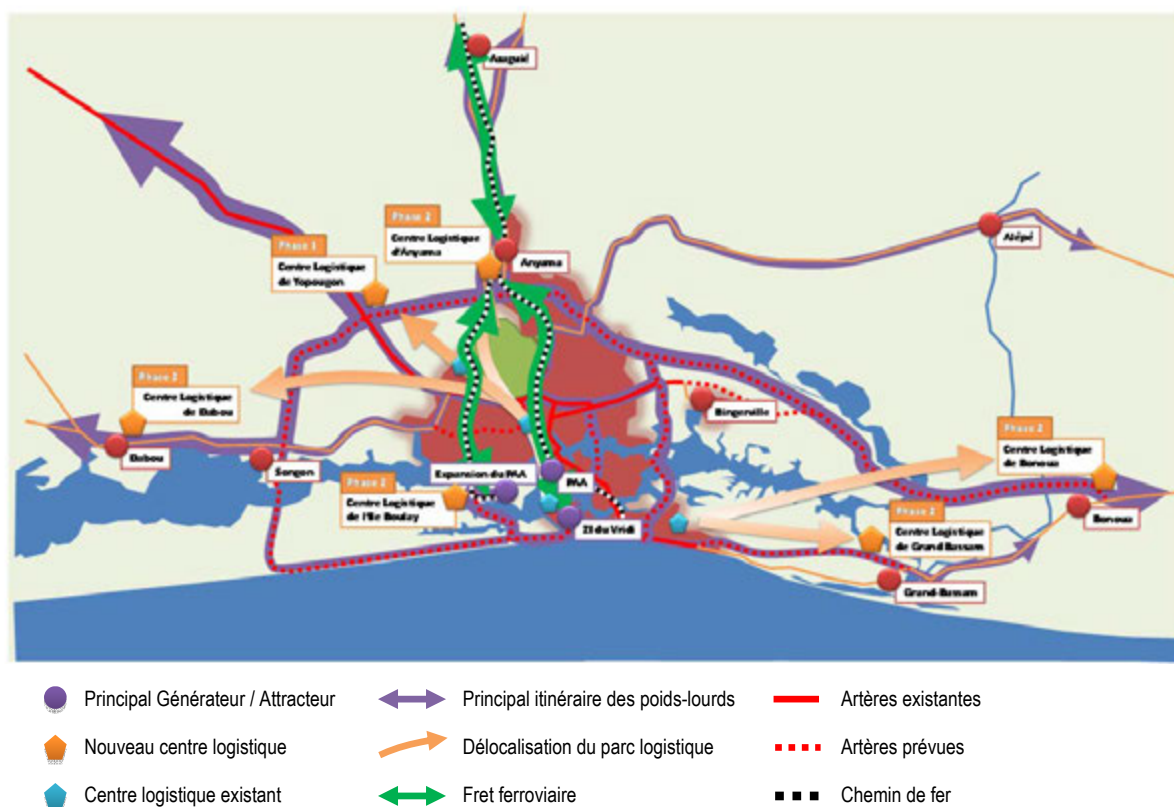
3.7.2 Circulation des Poids-lourds depuis/vers les Ports

Le plus grand générateur de trafic est le Port autonome d'Abidjan et le trafic au port devrait croître rapidement parallèlement à la reprise et la croissance de l'économie du pays. Pour intégrer un grand volume de marchandises provenant d'autres régions ou des pays étrangers dans un centre logistique de la région, une connexion rapide, desservie non seulement par la route mais aussi par chemin de fer, sera nécessaire. Ces zones devront être bien desservies par les moyens de transport nécessaires pour maintenir leur compétitivité et attirer des investissements dans l'avenir. Les nouvelles voies d'accès, telles que le pont de Vridi, le pont de Vridi-Biétry, la voie de contournement Nord de Vridi ou le tunnel de Treichville-Yopougon devront être construites pour améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises tout en réduisant la congestion de la circulation à l'intérieur des zones industrielles.

Une étude axée sur la modélisation du transport a été spécialement réalisée pour évaluer l'impact de ces nouvelles infrastructures routières desservant le port, ainsi que la mise en œuvre de mesures de restriction des camions sur le réseau routier du Plateau. Le scénario de mise en œuvre qui s'est avéré le plus efficace du point de vue des retombées économiques est celui de la construction du pont de Vridi et l'amélioration de la route Pierre et Marie Curie qui favoriseront un accès direct de la zone industrielle de Vridi au 3ème pont tout en offrant des possibilités d'exclure la construction du pont de Vidri-Biétry reliant cette zone industrielle avec le Carrefour Solibra. Les résultats de cette modélisation montrent également que la mise en œuvre d'une politique de transport conséquente qui permettra le retrait des poids lourds du Plateau devrait avoir un impact positif sur les conditions de la route à travers le Plateau et la construction du tunnel va diminuer de 60% le volume de la circulation des camions sur les deux ponts existants.

3.7.3 Futur Plan de Transport de Fret

Le système de routes proposé pour la circulation des camions s'appuiera sur les routes nouvellement construites, comme la voie Y4, le pont de Vridi, le tunnel de Yopougon-Treichville ou encore la Voie V28. Ces nouvelles infrastructures routières augmenteront les options logistiques pour les transporteurs et la compétitivité/attractivité économique des sites industriels dans le Grand Abidjan. Cependant, elles ne sont qu'une composante du plan d'ensemble du transport de fret, car il est important de réduire la quantité des biens et du fret transportés par la route à travers les centres urbains. Un transfert modal vers le rail devrait être encouragé par la fourniture d'un système moderne de transport ferroviaire de marchandises lié aux centres logistiques, comme le montre la figure 3.7.



Source: Mission d'Etude de la JICA

Figure 3.7 Plan de Transport Intégré du Fret

Il sera également nécessaire de développer une gare de triage de conteneurs et une gare de fret à proximité du port existant et de sa zone d'expansion pour revitaliser l'activité de transport ferroviaire de marchandises.

Comme un nouvel emplacement pour le port est prévu sur l'île Boulay, la construction d'un nouveau chemin de fer pour le transport de marchandises est proposée dans cette étude. Ce plan vise non seulement à soutenir la construction de nouveaux ports, mais aussi à raccorder ces ports aux zones industrielles intérieures comme le quartier de Yopougon, et le centre logistique d'Anyama.

L'itinéraire de fret proposé est une ligne à voie unique d'une longueur d'environ 24 km reliant le nouveau port et le terminal de fret à Anyama. Pour gérer les cargaisons déchargées dans le nouveau port, un dépôt ferroviaire non seulement pour le chemin de fer, mais aussi pour le service de fret est proposé.

A Abidjan, en particulier autour du port d'Abidjan, le stationnement sur voirie des camions est à l'origine des graves problèmes de circulation par une occupation de l'espace routier, réduisant ainsi la capacité de circulation sur la route. Ainsi, il est évident que plus d'infrastructures pour le stationnement des camions et pour les procédures douanières sont nécessaires. Un nouveau parc logistique à Akoupé-zedji est à l'étude, le long de l'autoroute du Nord, en dehors de Yopougon et les autres installations auxiliaires, telles que les services de douane pour les poids-lourds et les centres logistiques de Gonzagueville, de Yopougon et d'Attécoubé, seront finalement transférés en dehors du périmètre de la

zone urbaine à savoir, à Anyama, Bonoua et Dabou. Cela aidera également à réduire le nombre de poids-lourds circulant à l'intérieur de la ville.

3.8 Résumé de l'ESS pour le Schéma Directeur des Transports Urbains

3.8.1 Généralité

Un Schéma Directeur d'Urbanisme et un Schéma Directeur des Transports urbains s'intègrent l'un dans l'autre pour former une entité cohérente et indivisible. Par conséquent, l'examen des options pour le Schéma Directeur des transports urbains en général ne peut se s'effectuer sans tenir compte du Schéma Directeur d'Urbanisme dans la même étude. Dans cette étude initiée par la JICA, les options concernant les transports urbains n'ont pas été élaborées. Ceci étant, les objectifs de la planification et des stratégies pour le Schéma directeur des transports urbains ont été évalués du point de vue environnemental dans cette section.

3.8.2 Évaluation Environnementale des Objectifs de Développement du Système de Transport

Les objectifs du développement du système de transport reposent sur des principes tels que 1) l'efficacité, 2) l'équité et 3) amélioration de l'environnement. Un Transport efficace est en mesure de réduire le temps et la distance des déplacements, ce qui par ricochet contribue favorablement à la réduction de, 1) le volume des polluants de l'air, 2) le volume de l'effet de serre, 3) les problèmes de bruit / vibration, et 4) la gestion du trafic et les obstacles entravant le bon déroulement des activités économiques. Ceux-ci permettront d'améliorer la qualité de vie de même que celles de la croissance économique.

L'équité signifie que tous les membres de la société, y compris les personnes socialement vulnérables devraient bénéficier du système de transport amélioré. Tous les membres devraient également ne pas avoir à souffrir des inconvénients causés par le développement des transports urbains. Certaines personnes seront touchées par l'augmentation de la pollution de l'air et des inconvénients sociaux de leur condition de vie. Une prise en compte conséquente de ces personnes doit être assurée au stade de l'étude de faisabilité de chaque projet.

La réduction de la pollution de l'air, des problèmes de bruit / vibration et des accidents de la circulation fournit un environnement de qualité.

3.8.3 Évaluation Environnementale des Objectifs des Transports Urbains

Afin d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus quant au développement du système de transport, les objectifs de transports urbains, tels que 1) le renforcement de la capacité du réseau routier à même de soutenir les activités économiques et sociales, 2) la promotion de l'utilisation des transports en commun, 3) le développement de l'inter-modalité / développement axé sur les transports en commun, et 4) la réalisation d'un système de transport respectueux de l'environnement, ont été élaborés.

Renforcement de la capacité d'un réseau routier qui soutienne les activités économiques :

- Le développement et l'amélioration du réseau routier conduit à la réduction de la pollution de l'air et des bruits / problèmes de vibrations et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

C'est donc un élément de taille dans l'amélioration de l'état de l'environnement dans toute la région d'Abidjan.

- Certaines zones qui font face à des voies qui devront être étendues ou nouvellement construites aggraveront les problèmes de pollution de l'air, bruit / vibration et causeront certains inconvénients pour la vie et les moyens de subsistance. L'examen de solutions alternatives et de mesures d'atténuation devrait être effectué au stade de l'Etude de Faisabilité.
- La création de sous-centres urbains à multiples noyaux et intégrés, une augmentation du réseau routier, l'introduction d'un système de contrôle et de gestion de la circulation (TCMs) de même qu'un système fonctionnel de circulation des marchandises sont des mesures utiles à l'amélioration du flux de la circulation et à la réduction du temps et de la distance des déplacements. Elles améliorent également l'environnement par la réduction de la pollution de l'air / bruit / vibrations et les émissions de gaz à effet de serre tout en assurant une croissance au niveau des activités économiques et sociales.
- La mise en œuvre de ces mesures pourrait nécessiter l'acquisition de terres et des réinstallations involontaires. Relativement à cela, les efforts allant dans le sens de minimiser les impacts de l'acquisition de terres et des réinstallations devrait passer par l'élaboration d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) adéquat devant être élaboré à l'étape de l'Etude de Faisabilité.

Promotion de l'utilisation des transports en commun :

- L'amélioration du transport par autobus et l'introduction des SRB favoriseront un environnement de qualité. Ils ne posent presque pas de problèmes de réinstallations des populations. Par conséquent, l'amélioration du système de transport par autobus est une politique souhaitable.
- Certaines personnes, comme les chauffeurs de Wôrô-Wôrô / Gbaka vont perdre leur emploi, si un nouveau système de transport par autobus est introduit. Cela implique donc que l'on devra examiner profondément l'éventualité de la nécessité d'un système de partage inclusif de l'emploi.
- L'Introduction d'un système de transport basé sur le rail est l'une des politiques les plus désirables du point de vue de l'environnement. Le chemin de fer existant passe à proximité de la zone du parc national et des zones très peuplées. Les impacts sur le parc et les résidents devraient être examinées au stade de l'étude de faisabilité.

Développement intermodal / développement axé sur le transport de masse :

Le développement intermodal et celui axé sur le transport en commun est favorable du point de vue des aspects environnementaux. Ils favorisent la fluidité de la circulation et la réduction du temps et de la distance de déplacement

Réalisation d'un système de transport respectueux de l'environnement :

L'introduction de mesures de contrôle du transport et l'amélioration de la sécurité routière est une politique souhaitable pour la protection de l'environnement.

3.8.4 Evaluation Environnementale de la Structure du Réseau de Transport Stratégique

Une structure de réseau de transport stratégique, intégrant 1) un réseau routier radial concentrique et 2) une structure de réseau de transport intégrée, est proposée.

Un réseau routier radial concentrique

- La concentration du trafic dans le centre-ville est la plus grave préoccupation quant aux problèmes de la pollution de l'air / bruit / vibrations et de la congestion du trafic. Le passage du trafic de poids lourds dans le centre-ville est également un problème très grave, car il génère de la pollution et de la congestion sur les deux ponts.
- La construction de la rocade extérieure Y4 augmentera les possibilités d'éviter la pollution et les inconvénients sociaux dans le centre-ville et elle permettra de créer la fluidité au niveau de la circulation dans toute la région d'Abidjan.
- Les aspects environnementaux devront être pris en compte dans les projets de réhabilitations des routes ou de construction de nouvelles voies à l'étape de l'étude de faisabilité.

Une structure de réseau de transport intégrée

(1) Développement des infrastructures pour soutenir le port d'Abidjan

- Le développement du Port d'Abidjan sera également d'un apport considérable, indispensable et fondamental pour le développement de la ville d'Abidjan pour activer la croissance économique, créer des emplois, et améliorer la vie et les moyens de subsistance etc.
- Le plan directeur pour le développement des projets portuaires, aussi bien pour l'extension du port existant que pour les nouveaux ports projetés à Abidjan, devrait être étudié en tenant compte des solutions alternatives et de l'option zéro. Cela inclus l'examen de l'emplacement des ports et des zones face à l'océan.
- En cas de développement nécessitant le dragage de la lagune et la construction de pont franchissant la lagune, une étude détaillée de la qualité de l'eau et des matériaux de fond, y compris les métaux lourds, devrait être mise en œuvre au stade de l'étude de faisabilité.

(2) Transport de marchandises efficace pour la croissance industrielle

- Pour éviter la congestion du trafic et le passage des camions dans le centre-ville, la construction d'un site logistique à l'extérieur du centre-ville serait souhaitable du point de vue environnemental.
- Certains développements nécessiteront l'acquisition de terres et des réinstallations. Une enquête détaillée y affaissant devrait être effectuée au stade de l'étude de faisabilité.

3.9 Identification du Projet et Priorité Accordée

3.9.1 Longue Liste des Projets du SDUGA

Tous les projets de développement futurs qui ont été proposées dans la Partie 6 Schéma Directeur des Transports Urbains sont énumérés dans les tableaux 3.6 et 3.7 (pour le secteur routier) et le tableau 3.8 (pour les autres secteurs) ainsi que la période de mise en œuvre. Au total, 118 projets ont été énumérés formant une longue liste. Le montant total de l'investissement pour les projets énumérés est estimé à environ 8,9 trillions FCFA soit 13,5 milliards d'euros. Les détails de ces projets sont présentés dans les Fiches Projet à l'Annexe F du Volume 3 du présent rapport.

Tableau 3.6 Longue Liste des Projets du SDUGA (Secteur Routier: V-1 à V-5)

Projets Proposés		court-terme					moyen-terme					long-terme					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
V	Plan de développement de la Voirie																
V-1	Construction de la voie Y4																
V-1-1	Construction de la voie Y4 - Section Songon /Autoroute du Nord																
V-1-2	Construction de la voie Y4 - Autoroute du Nord / Pk18																
V-1-3	Construction de la voie Y4 - Section de Pk18 à Abobo Baoulé																
V-1-4	Construction de la voie Y4 - Section Abobo Baoulé / François Mitterand																
V-1-5	Construction de la voie Y4 - Section François Mitterand / Riviera 6																
V-1-6	Construction de la voie Y4 - Section des ponts de l'Île Desirée																
V-1-7	Construction de la voie Y4 - Section de l'Aérocité																
V-1-8	Construction de la voie Y4 - Section Canal du Vridi																
V-1-9	Construction de la voie Y4 - Section de Jacquville																
V-2	Développement du réseau routier de la zone de Bingerville (BiARN)																
V-2-1	Développement du BiARN - rocade nord de Bingerville																
V-2-2	Développement du BiARN - Extension du Boulevard François Mitterand																
V-2-3	Développement du BiARN - Elargissement de la Route de Bingerville																
V-2-4	Développement du BiARN - Route BHNS de Bingerville																
V-3	Développement du réseau routier de la zone de Bassam (BaARN)																
V-3-1	Développement du BaARN - Autoroute Abidjan-Bassam (en construction)																
V-3-2	Développement du BaARN - zone de l'Aérocité																
V-3-3	Développement du BaARN - Rocade Nord de Bassam																
V-3-4	Développement du BaARN - Elargissement de la Route Bonoua																
V-4	Développement du réseau routier de la zone de Yopougon (YoARN)																
V-4-1	Développement du YoARN - Section Voie V23 - Promenade																
V-4-2	Développement du YoARN - Section Voie V23 - 5e pont																
V-4-3	Développement du YoARN - Voie V2																
V-4-4	Développement du YoARN - Voie V6																
V-4-5	Développement du YoARN - Voie V9																
V-4-6	Développement du YoARN - Zone industrielle de Yopougon- Voie artérielle																
V-4-7	Développement du YoARN - Voie V28 - section Nord																
V-4-8	Développement du YoARN - Voie V28 - 4e pont																
V-4-9	Développement du YoARN - Voie V28 - Section Sud																
V-4-10	Développement du YoARN - Autoroute de l'Ouest																
V-4-11	Développement du YoARN - Rocade Ouest de Yopougon																
V-4-12	Développement du YoARN - Elargissement de la Voie V1																
V-4-13	Développement du YoARN - Route centrale de l'Île boulay																
V-4-14	Développement du YoARN - Elargissement de la Liaison Siporex-Sable																
V-5	Développement du réseau routier de la zone d'Abobo (AbARN)																
V-5-1	Développement du AbARN - Extension du Q1																
V-5-2	Développement du AbARN - Rocade d'Abobo Ouest																
V-5-3	Développement du AbARN - Extension de la Voie N'Dotre																
V-5-4	Développement du AbARN - Elargissement de la Route d'Alépé																
V-5-5	Développement du AbARN - Elargissement de l'Autoroute d'Abobo																
V-5-6	Développement du AbARN - Elargissement de la Liaison Est-Ouest Abobo-Cocody																

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 3.7 Longue Liste des Projets du SDUGA (Secteur Routier: V-6 à V-9)

Projets Proposés		court-terme					moyen-terme					long-terme					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
V	Plan de développement de la Voirie																
V-6	Développement du réseau routier de la zone de Cocody (CoARN)																
V-6-1	Développement du CoARN - Extension du Boulevard Latrille																
V-6-2	Développement du CoARN - Voie Y3																
V-6-3	Développement du CoARN - Ancien Alignement de la Voie Y4																
V-6-4	Développement du CoARN - Extension du Boulevard de France																
V-6-5	Développement du CoARN - Boulevard de France Redressé																
V-6-6	Développement du CoARN - Widening of the Boulevard Latrille																
V-6-7	Développement du CoARN - Elargissement de la Rue des Jardins																
V-6-8	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la Comiche																
V-6-9	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard Attoban																
V-6-10	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la 7e Tranche																
V-7	Développement du réseau routier de la zone centrale (CeARN)																
V-7-1	Développement du CeARN - Voie Triomphale																
V-7-2	Développement du CeARN - 3e pont (en construction)																
V-7-3	Développement du CeARN - Elargissement du Boulevard de Marseille																
V-7-4	Développement du CeARN - Pont de Vridi																
V-7-5	Développement du CeARN - Rocade Nord de Vridi																
V-7-6	Développement du CeARN - Voie artérielle Grand-Campement																
V-7-7	Développement du CeARN - Renovation du pont Felix Houphouet Boigny																
V-7-8	Développement du CeARN - Renovation du pont General de Gaulle																
V-7-9	Développement du CeARN - Pont de Vridi-Bietry																
V-7-10	Development of CeARN - Tunnel de Yopougon-Treichville																
V-8	Amélioration des intersections																
V-8-1	Amélioration des intersections - Solibra (Treichville)																
V-8-2	Amélioration des intersections - Mairie d'Abobo (Abobo)																
V-8-3	Amélioration des intersections - Banco (Abobo)																
V-8-4	Amélioration des intersections - Palais des Sports (Treichville)																
V-8-5	Amélioration des intersections - Siporex (Yopougon)																
V-8-6	Amélioration des intersections - Kenaya (Yopougon)																
V-8-7	Amélioration des intersections - Sapeur Pompiers (Yopougon)																
V-8-8	Amélioration des intersections - Samake (Abobo)																
V-8-9	Amélioration des intersections - St Jean (Cocody)																
V-8-10	Amélioration des intersections - Palmeraie (Cocody)																
V-8-11	Amélioration des intersections - CHU Treichville (Treichville)																
V-8-12	Amélioration des intersections - Inchallah (Koumassi)																
V-8-13	Amélioration des intersections - Zoo (Adjamé-Cocody)																
V-8-14	Amélioration des intersections - Williamsville (Adjamé)																
V-8-15	Amélioration des intersections - Carrefour de la Vie (Cocody)																
V-8-16	Amélioration des intersections - Carrefour de L'Ecole Nationale de Police (Cocody)																
V-8-17	Amélioration des intersections - Carrefour de Marcory (Marcory)																
V-8-18	Amélioration des intersections - Carrefour Orca (Cocody)																
V-9	Développement de route alternative																
V-9-1	Développement d'une route alternative à la Route de Dabou																
V-9-2	Développement d'une connexion alternative entre l'Autoroute du Nord et le Carrefour Thomasset																
V-9-3	Développement d'une Route Surélevée au-dessus de la Baie de Cocody																
V-9-4	Développement d'une Extension Nord au 3ème Pont																
V-9-5	Développement d'une Route de Connexion entre le Boulevard Mitterrand et Grand-Bassam																

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 3.8 Longue Liste des Projets du SDUGA (Autres Secteurs)

Projets Proposés		court-terme						moyen-terme					long-terme				
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
G	Plan de contrôle et de gestion du trafic																
G-1	Développement du système de contrôle du trafic																
G-1-1	Développement du système de contrôle du trafic de zone																
G-1-2	Développement du système de priorité des transports en commun																
G-1-3	Développement du système d'information du trafic urbain																
G-2	Développement du Système de transport public																
G-2-1	Création de voies exclusivement réservées aux bus																
G-2-2	la mise en œuvre du système de transport Carte IC																
G-2-3	Développement du système de surveillance et de contrôle de l'exploitation des bus																
G-2-4	Développement du système d'information sur l'opération des Transports publics																
G-3	Développement du système de stationnement																
G-3-1	Développement des infrastructures/ système d'information de Stationnement																
G-4	Développement du système Expressway																
G-4-1	Développement du système de contrôle de l'Autoroute																
G-4-2	Développement du système électronique de collecte de péage																
G-5	Assistance à la regulation du trafic																
G-5-1	Développement du système de contrôle des camions surchargés																
G-5-2	Développement du système de tarification routière																
G-5-3	Système d'aide au contrôle du stationnement illégal																
G-6	Assistance de la sécurité routière																
G-6-1	Construction d'installations de sécurité pour les piétons																
G-7	Gestion de la Voirie																
G-7-1	Développement du système des enquêtes sur les conditions des réseaux routiers																
G-7-2	Système de gestion de l'information sur les travaux d'entretien routiers																
G-7-3	Développement du système de gestion des actifs																
T	Plan de développement des transports publics																
T-1	Construction de voie ferrée pour desserte des banlieues																
T-1-1	Projet de construction rail Nord-Sud- Etape 1 d'Anyama à Airport																
T-1-2	Projet de construction rail Nord-Sud-Etape 2 de l'Aéroport à Grand-Bassam																
T-1-3	Projet de construction rail Est- Ouest (de Yopougon à Bingerville)																
T-2	Développement des transports par bus																
T-2-1	Développement du SRB: Adjamé – Zone industrielle de Braké																
T-2-2	Développement du SRB: Abobo – Koumassi Phase 1																
T-2-3	Développement du SRB: Abobo – Koumassi Phase 2																
T-2-4	Développement du BHNS: Bingerville - Bonoua																
T-2-5	Développement du BHNS: Yopougon - Dabou																
T-2-6	Achat de bus supplémentaires pour la SOTRA																
T-2-7	Projet pilote de transports en commun																
T-3	Développement des gares de transport intermodal																
T-3-1	Développement / Amélioration des centres intermodaux à Adjamé, et du Centre / Sud du Plateau																
T-4	Développement des transports par voie d'eau																
T-4-1	Service de Ferry Est - Ouest de grande vitesse (Songon - Grand Bassam)																
T-4-2	Bateau Bus - Attécoubé à Treichville																
F	Freight Plan de développement du transport de marchandises																
F-1	Services de transport ferroviaires																
F-1-1	Développer d système de chargement et de déchargement de conteneurs de fret direct																
F-1-2	Nouvelle voie ferroviaire de transport de marchandises reliant la partie ouest du Port d'																
F-2	Truck Transport Services																
F-2-1	Metropolitan Logistic Center Development																
O	Dispositions organisationnelles et institutionnelles																
O-1	Mise en place d'une Agence / Commission																
O-1-1	Mise en place d'une commission de mise en œuvre de projets routiers																
O-1-2	Mise en place des SIT Cote d'Ivoire																
O-1-3	Mise en place d'un Centre d'échange d'information																
O-1-4	Développement d'un centre d'excellence de la planification des transports																
O-2	Services de transport public																
O-2-1	Réorganisation des services de bus de la SOTRA																

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.9.2 Analyse Economique

Les analyses économiques des 118 projets proposés dans la longue liste ont été menées. Vu le grand nombre de projets nécessitant une évaluation, les projets routiers, à l'exception des projets d'amélioration de l'intersection, ont été classés en 28 groupes pour plus de simplicité, comme indiqué dans le Tableau 3.9. Les projets de chaque groupe présentent des similitudes en termes de localisation, de continuité, de fonction, de période de réalisation, et autre. Certains projets qui revêtent d'un intérêt majeur sont classés dans un groupe avec quelques autres projets pour une analyse plus précise. En prenant en compte les 10 projets sur les transports publics, le nombre total de groupes de projets à évaluer est 38.

Tableau 3.9 Groupes de Projets à Evaluer pour l'Analyse Economique

Groupe	Code	Groupe	Code	Groupe	Code
1	V-1-1, V-1-2	14	V-5-1, V-5-2, V-5-6	27	T-2-2
2	V-1-3, V-1-4	15	V-5-3, V-5-5	28	T-2-3
3	V-1-5, V-1-6, V-1-7	16	V-5-4	29	T-2-4
4	V-1-8, V-4-7, V-4-8, V-4-9 V-4-13	17	V-6-1, V-6-2, V-6-3, V-6-4, V-6-5, V-6-6, V-6-7, V-6-8	30	T-2-5
5	V-1-9	18	V-7-1	31	T-4-1
6	V-2-1, V-2-2, V-2-3, V-2-4	19	V-7-3, V-7-5, V-7-9	32	T-4-2
7	V-3-2, V-3-3, V-3-4	20	V-7-4, V-7-6	33	V-6-9, V-6-10
8	V-4-1, V-4-2	21	V-7-7, V-7-8	34	V-9-1
9	V-4-3	22	V-7-10	35	V-9-2
10	V-4-4	23	T-1-1	36	V-9-3
11	V-4-5, V-4-6	24	T-1-2	37	V-9-4
12	V-4-10, V-4-14	25	T-1-3	38	V-9-5
13	V-4-11, V-4-12	26	T-2-1		

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.9.3 Analyse Multicritères

Les 118 projets proposés dans la longue liste ont été évalués en termes de priorité. Bien que le critère le plus important soit la faisabilité économique de l'investissement tel que mentionné dans la section précédente, il n'est toutefois pas aisé d'évaluer économiquement les projets de divers sous-secteurs des transports. En outre, la faisabilité économique n'est pas le seul critère pour déterminer la priorité du projet. Outre la faisabilité économique, l'on pourrait tenir compte de plusieurs autres aspects relatifs à l'évaluation tels que les politiques de développement existants, la cohérence dans les commandes de développement de projets pertinents de même que la prise en compte des milieux naturels et sociaux.

Ainsi, six éléments, à savoir, la cohérence avec les visions, l'urgence, la nécessité, la faisabilité implicite, l'acceptation sociale et l'efficacité des investissements ont été mis en avant comme critères d'évaluation pour la hiérarchisation des projets, tel que présenté dans le Tableau 3.11. Ensuite, les projets sont évalués et notés à partir d'une analyse multicritères en fonction de ces critères quantitatifs et qualitatifs, comme indiqué dans le Tableau 3.12 (pour le secteur de la route) et le Tableau 3.13 (pour les autres secteurs). Il est supposé que les projets totalisant des scores plus élevés doivent être prioritaires.

Tableau 3.10 Critères d'Evaluation

Critères d'Evaluation	Note
Cohérence avec les Visions	<p>Bien que tous les projets proposés doivent être pertinents pour les visions et les objectifs d'urbanisme pour le développement du Grand Abidjan, les projets énumérés dans le PND (Plan National de Développement), dans le Schéma Directeur de 2000, ou dans les projets prioritaires du District Autonome d'Abidjan pour la réalisation des visions devraient être prioritaires. En outre, les projets qui correspondent au scénario de croissance préféré du SDUGA, à savoir, le concept "Ville compacte et villes satellites" devront également être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 1 point si le projet est inclus dans le PND, dans le Schéma Directeur de 2000, ou dans les projets prioritaires du DAA, respectivement. Ajouter 1 point si le projet devrait contribuer au TOD, au développement des routes principales ou des liens entre les centres urbains périphériques, ou à l'amélioration de la capacité de transport des axes nord-sud ou est-ouest dans le district d'Abidjan. Le score maximum est de 2 points.</p>
L'urgence	<p>Les projets censés contribuer aux questions d'urgences du transport devraient être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 1 point si le projet est destiné à directement contribuer aux questions d'urgence des transports abordées dans le point « 4. Questions importantes des Transports », etc de la Partie 5 du présent Rapport. Ajouter également 1 point si le gouvernement a en quelque sorte montré une certaine intention d'urgence mettre en œuvre le projet en sollicitant des bailleurs de fonds, en publiant des Termes de Référence, et autre. Le score maximum est de 2 points.</p>
La Nécessité	<p>Tous les projets proposés sont examinés sur la base des besoins des citoyens. Toutefois, les projets qui peuvent plus largement et plus pleinement répondre aux besoins de la population peuvent être considérées comme prioritaires. Comme estimation de la population des bénéficiaires, la demande future dans le domaine du transport (en 2030) pour chaque projet peut être utilisée.</p> <p>➔ Ajouter 1 point si, pour les routes, le volume futur du trafic sur le site du projet est plus de 10.000 PCU / direction / jour (ou un flux total de circulation de 40.000 PCU / jour aux intersections); ajouter 1 point si, pour le transport public, le volume futur des passagers aux heures de pointe sur les sections du site du projet est plus de 10.000 personnes / direction / heure; ajouter 2 points si le volume futur est plus que le double de ces valeurs standard. Pour les autres projets, même si la demande ne peut être estimée, le nombre de bénéficiaires peut être considéré comme assez grand; par conséquent, ajouter 1 point éventuellement à chaque projet.</p>
La Faisabilité Implicite	<p>Les faisabilités socio-économiques, techniques et institutionnelles doivent être considérées pour la hiérarchisation vu qu'elles sont parties intégrantes des facteurs étroitement liés à la mise en œuvre et la durabilité d'un projet. Ce critère n'est pas nécessairement tangible mais plutôt implicite. Par exemple, les projets qui devraient apporter des avantages non seulement dans le Grand Abidjan, mais aussi dans toute la région de l'Afrique de l'Ouest, ou des projets pour lesquels les avantages économiques surpasseront apparemment le coût peuvent être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 1 point si le projet devrait apporter un avantage pour l'Afrique de l'Ouest grâce à l'amélioration des transports de fret régional (c'est-à-dire les voies internationales de fret de / vers le port d'Abidjan); ajouter 1 point si le coût de développement de l'infrastructure est relativement faible (moins de 10 milliards de FCFA). Le score maximum est de 2 points.</p>
L'Acceptation Sociale	<p>Les projets qui rencontrent l'adhésion des populations ont un grand potentiel quant à leur mise en œuvre rapide. Dans l'EEl (Evaluation Environnementale Initiale), les projets qui sont classés dans la Catégorie I (n'ayant presque aucun impact) ou Catégorie II (ayant un impact négatif minimal) devraient être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 2 points si le projet est classé dans la catégorie I ou 1 point si le projet est classé dans la catégorie II à la suite de l'EEl (pour plus de détails, voir «Annexe E : Évaluation Environnementale Initiale des projets proposés pour le secteur des transports» du Volume 3 du présent Rapport).</p>

Tableau 3.10 Critères d'Evaluation (suite)

Critères d'Evaluation	Note
L'Efficacité de l'investissement	<p>L'efficacité d'un projet d'investissement peut être mesurée par le ratio avantages-coûts. Les projets qui devraient apporter un grand avantage économique par unité de coût de l'investissement devraient être prioritaires.</p> <p>➔ Ajouter 2 points si le projet a un ratio avantage-coût très élevé (plus de 10,0) ou 1 point si le projet a un rapport avantage-coût élevé (plus de 5,0) à la suite de l'analyse économique du groupe de projets auquel le projet appartient. Pour les projets d'amélioration de l'intersection et les projets de contrôle et de gestion du trafic, bien que les analyses économiques n'aient pas été menées, ces projets sont essentiellement censés apporter relativement un grand avantage par rapport au coût; par conséquent, ajouter 1 point également pour chaque projet.</p>

Source: Mission d'Etude de la JICA

Tableau 3.11 Analyse Multicritères des Projets du SDUGA (Secteur Routier)

Projets Proposés		Coût Total (million FCFA)	OM Annuel (million FCFA)	la cohérence avec les visions	l'urgence	la nécessité (la demande future)	la faisabilité implicite	l'acceptation sociale (EE)	l'efficacité de l'investissement	le score total						
V Plan de développement de la Voie																
V-1	Construction de la voie Y4															
V-1-1	Construction de la voie Y4 - Section Songon /Autoroute du Nord	52.607	4.280	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 0	6,422 1	West Africa 1	Category 2	2	Very High	8	
V-1-2	Construction de la voie Y4 - Autoroute du Nord / Pk18	44.842	3.420	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 0	3,692 1	West Africa 1	Category 2	2	Very High	8	
V-1-3	Construction de la voie Y4 - Section de Pk18 à Abobo Baoulé	201.356	13.914	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 1	10,960 1	West Africa 0	Category 3	0	Medium	6	
V-1-4	Construction de la voie Y4 - Section Abobo Baoulé / François Mitterrand	212.731	14.348	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 0	8,836 1	West Africa 1	Category 2	0	Medium	6	
V-1-5	Construction de la voie Y4 - Section François Mitterrand / Riviera 6	57.703	4.196	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 1	19,875 1	West Africa 1	Category 2	0	Medium	7	
V-1-6	Construction de la voie Y4 - Section des ponts de l'île Desirée	447.505	34.396	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 2	32,412 1	West Africa 0	Category 4	0	Medium	7	
V-1-7	Construction de la voie Y4 - Section de l'Aérocité	8.247	449	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 1	10,574 2	Low Cost	West Africa 0	Category 3	0	Medium	7
V-1-8	Construction de la voie Y4 - Section Canal du Vridi	187.148	13.030	2	AAD	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 1	10,567 1	West Africa 0	Category 4	0	Medium	6	
V-1-9	Construction de la voie Y4 - Section de Jacquerville	96.172	6.264	2	PND	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 0	3,841 1	West Africa 0	Category 4	1	High	6	
V-2	Développement du réseau routier de la zone de Bingerville(BIARN)															
V-2-1	Développement du BIARN - rocade nord de Bingerville	29.934	1.700	2	Compact	MP2000	1	Truck routes	Gov't Intention 0	1,692 1	West Africa 1	Category 2	2	Very High	7	
V-2-2	Développement du BIARN - Extension du Boulevard François Mitterrand	163.284	10.529	2	PND	MP2000	2	Mass transit	Truck routes 0	6,114 1	West Africa 0	Category 4	2	Very High	7	
V-2-3	Développement du BIARN - Elargissement de la Route de Bingerville	8.777	557	2	Compact	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 1	13,576 1	West Africa 1	Category 2	2	Very High	7	
V-2-4	Développement du BIARN - Route BHNS de Bingerville	4.605	252	0			1	Water transport	Gov't Intention 0	4,023 1	Low Cost	Category 2	2	Very High	5	
V-3	Développement du réseau routier de la zone de Bassam (BaARN)															
V-3-1	Développement du BaARN - Autoroute Abidjan-Bassam (en construction)	0	0	2	PND	MP2000	1	Truck routes	Gov't Intention 1	18,302 0		Category 2	2	Very High	5	
V-3-2	Développement du BaARN - zone de l'Aérocité	6.780	323	1	PND	MP2000	1	Truck routes	Gov't Intention 1	13,124 1	Low Cost	Category 4	2	Very High	6	
V-3-3	Développement du BaARN - Roclade Nord de Bassam	33.395	1.851	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	6,302 0		Category 2	2	Very High	4	
V-3-4	Développement du BaARN - Elargissement de la Route Bonoua	83.787	5.540	1	Compact		1		Gov't Intention 1	12,649 0		Category 2	2	Very High	6	
V-4	Développement du réseau routier de la zone de Yopougon (YoARN)															
V-4-1	Développement du YoARN - Section Voie V23 - Promenade	12.559	716	2	Compact	MP2000	2	Mass transit	Gov't Intention 2	24,028 0		Category 3	0	Medium	6	
V-4-2	Développement du YoARN - Section Voie V23 - 5e pont	242.588	16.927	2	PND	MP2000	2	Mass transit	Gov't Intention 2	58,772 0		Category 4	0	Medium	6	
V-4-3	Développement du YoARN - Voie V2	5.523	306	1		MP2000	0		Gov't Intention 1	11,979 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	5	
V-4-4	Développement du YoARN - Voie V6	13.065	785	1		MP2000	1	Water transport	Gov't Intention 0	9,667 1	West Africa 0	Category 3	2	Very High	5	
V-4-5	Développement du YoARN - Voie V9	3.916	227	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	3,409 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	4	
V-4-6	Développement du YoARN - Zone industrielle de Yopougon- Voie artérielle	3.861	227	0			0		Gov't Intention 0	5,451 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	3	
V-4-7	Développement du YoARN - Voie V28 - section Nord	129.939	8.929	2	PND	MP2000	1	Truck routes	Gov't Intention 1	19,846 1	West Africa 0	Category 3	0	Medium	5	
V-4-8	Développement du YoARN - Voie V28 - 4e pont	54.739	3.800	2	PND	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 2	29,427 1	West Africa 0	Category 4	0	Medium	7	
V-4-9	Développement du YoARN - Voie V28 - Section Sud	6.300	370	2	Compact	MP2000	1	Truck routes	Gov't Intention 1	13,933 2	Low Cost	West Africa 0	Category 3	0	Medium	6
V-4-10	Développement du YoARN - Autoroute de l'Ouest	29.962	2.081	2	Compact	MP2000	1		Gov't Intention 1	19,676 0		Category 3	2	Very High	6	
V-4-11	Développement du YoARN - Roclade Ouest de Yopougon	6.092	360	0			0		Gov't Intention 0	5,506 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	3	
V-4-12	Développement du YoARN - Elargissement de la Voie V1	4.340	262	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	3,116 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	4	
V-4-13	Développement du YoARN - Route centrale de l'île boulay	4.726	254	2	PND	MP2000	1	Truck routes	Gov't Intention 1	10,977 2	Low Cost	West Africa 0	Category 3	0	Medium	6
V-4-14	Développement du YoARN - Elargissement de la Liaison Siporex-Sable	5.848	363	0			0		Gov't Intention 1	15,842 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	4	
V-5	Développement du réseau routier de la zone d'Abobo (AbARN)															
V-5-1	Développement du AbARN - Extension du O1	4.522	276	0			0		Gov't Intention 1	10,425 1	Low Cost	Category 3	1	High	3	
V-5-2	Développement du AbARN - Roclade d'Abobo Ouest	89.454	6.180	0			0		Gov't Intention 0	6,484 0		Category 3	1	High	1	
V-5-3	Développement du AbARN - Extension de la Voie N'Dotre	9.693	594	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	9,431 1	Low Cost	Category 2	2	Very High	5	
V-5-4	Développement du AbARN - Elargissement de la Route d'Alépé	71.650	4.652	1	Compact		1		Gov't Intention 0	7,645 0		Category 2	2	Very High	5	
V-5-5	Développement du AbARN - Elargissement de l'Autoroute d'Abobo	25.355	1.683	2	PND	MP2000	1		Gov't Intention 0	4,410 0		Category 2	2	Very High	6	
V-5-6	Développement du AbARN - Elargissement de la Liaison Est-Ouest Abobo-Cocody	4.566	221	1		MP2000	1	Road network	Gov't Intention 0	5,465 1	Low Cost	Category 2	1	High	5	
V-6	Développement du réseau routier de la zone de Cocody (CoARN)															
V-6-1	Développement du CoARN - Extension du Boulevard Latrille	10.292	490	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	2,203 0		Category 2	1	High	3	
V-6-2	Développement du CoARN - Voie Y3	8.023	403	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	3,810 1	Low Cost	Category 2	1	High	4	
V-6-3	Développement du CoARN - Ancien Alignement de la Voie Y4	8.468	372	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	4,142 1	Low Cost	Category 2	1	High	4	
V-6-4	Développement du CoARN - Extension du Boulevard de France	9.298	420	1		MP2000	0		Gov't Intention 0	1,725 1	Low Cost	Category 2	1	High	4	
V-6-5	Développement du CoARN - Boulevard de France Redressé	7.614	378	2	Compact	MP2000	1		Gov't Intention 1	11,950 1	Low Cost	Category 2	1	High	7	
V-6-6	Développement du CoARN - Widening of the Boulevard Latrille	14.904	908	1	Compact	MP2000	2	Bottleneck	Gov't Intention 2	20,725 0		Category 2	1	High	7	
V-6-7	Développement du CoARN - Elargissement de la Rue des Jardins	7.695	470	0			1		Gov't Intention 1	14,630 1	Low Cost	Category 2	1	High	5	
V-6-8	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la Corniche	7.003	428	1	Compact		1		Gov't Intention 2	28,020 1	Low Cost	Category 2	1	High	7	
V-6-9	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard Altoban	4.415	269	0			1		Gov't Intention 1	11,481 1	Low Cost	Category 2	2	Very High	6	
V-6-10	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la 7e Tranche	6.173	380	0			1		Gov't Intention 1	18,302 1	Low Cost	Category 2	2	Very High	6	
V-7	Développement du réseau routier de la zone centrale (CeARN)															
V-7-1	Développement du CeARN - Voie Triomphale	43.450	617	1		MP2000	1		Gov't Intention 2	20,080 0		Category 3	1	High	5	
V-7-2	Développement du CeARN - 3e pont (en construction)	0	0	2	PND	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 2	26,028 0	West Africa 0	Category 3	1	High	7	
V-7-3	Développement du CeARN - Elargissement du Boulevard de Marseille	3.790	265	1		MP2000	0		Gov't Intention 1	10,074 1	Low Cost	Category 4	1	High	4	
V-7-4	Développement du CeARN - Pont de Vridi	86.626	5.887	1	PND	MP2000	2	Truck routes	Gov't Intention 1	11,308 1	West Africa 1	Category 2	2	Very High	8	
V-7-5	Développement du CeARN - Roclade Nord de Vridi	36.711	2.182	1		MP2000	0		Gov't Intention 2	20,178 0		Category 3	1	High	4	
V-7-6	Développement du CeARN - Voie artérielle Grand-Campement	9.885	525	1		MP2000	0		Gov't Intention 2	20,361 1	Low Cost	Category 3	2	Very High	6	
V-7-7	Développement du CeARN - Renovation du pont Felix Houphouet Boigny	17.384	1.217	2	PND	Compact	2	Road condition	Gov't Intention 2	51,869 0		Category 3	1	High	7	
V-7-8	Développement du CeARN - Renovation du pont General de Gaulle	26.438	1.851	2	PND	Compact	0		Gov't Intention 2	50,305 0		Category 3	1	High	5	
V-7-9	Développement du CeARN - Pont de Vridi-Biety	15.186	1.063	2	PND	MP2000	0		Gov't Intention 0	4,241 0		Category 3	1	High	3	
V-7-10	Development of CeARN - Tunnel de Yopougon-Treichville	1,277,697	89,356	0			1	Truck routes	Gov't Intention 2	24,104 1	West Africa 0	Category 3	0	Medium	4	
V-8	Amélioration des intersections															
V-8-1	Amélioration des intersections - Solibra (Treichville)	16.630	1,164	0			2	Bottleneck	Gov't Intention 2	111,500 0		Category 1	1	High	7	
V-8-2	Amélioration des intersections - Mairie d'Abobo (Abobo)	9.667	677	1	PND		0		Gov't Intention 2	89,213 1	Low Cost	Category 2	1	High	7	
V-8-3	Amélioration des intersections - Banco (Abobo)	12.404	868	0			0		Gov't Intention 2	89,175 0		Category 1	1	High	5	
V-8-4	Amélioration des intersections - Palais des Sports (Treichville)	25.071	1,755	0			1		Gov't Intention 1	52,250 0		Category 1	1	High	4	
V-8-5	Amélioration des intersections - Siporex (Yopougon)	6.894	483	1	PND		1	Bottleneck	Gov't Intention 2	82,788 1	Low Cost	Category 2	1	High	8	
V-8-6	Amélioration des intersections - Kenaya (Yopougon)	8.327	583	1	PND		0		Gov't Intention 0	38,425 1	Low Cost	Category 1	1	High	5	
V-8-7	Amélioration des intersections - Sapeur Pompiers (Yopougon)	9.050	634	0			0		Gov't Intention 1	45,538 1	Low Cost	Category 2	1	High	5	
V-8-8	Amélioration des intersections - Samake (Abobo)	6.201	434	0			0		Gov't Intention 1	65,513 1	Low Cost	Category 2	1	High	5	
V-8-9	Amélioration des intersections - St Jean (Cocody)	5.924	415	0			1	Bottleneck	Gov't Intention 2	91,363 1	Low Cost	Category 2	1	High	7	
V-8-10	Amélioration des intersections - Palmerie (Cocody)	9.201	644	1	PND		0		Gov't Intention 0	37,348 1	Low Cost	Category 2	1	High	5	
V-8-11	Amélioration des intersections - CHU I Treichville (Treichville)	4.357	305	0			1	Bottleneck	Gov't Intention 2	81,263 1	Low Cost	Category 2	1	High	7	
V-8-12	Amélioration des intersections - Inchallah (Koumassi)	9.050	634	0			0		Gov't Intention 1	65,175 1	Low Cost	Category 2	1	High	5	
V-8-13	Amélioration des intersections - Zoo (Adjame-Cocody)	12.649	885	0			1		Gov't Intention 1	55,625 0		Category 1	1	High	4	
V-8-14	Amélioration des intersections - Williamsville (Adjame)	12.146	850	1	PND		2	Bottleneck	Gov't Intention 1	75,600 1		Category 2	1</			

Tableau 3.12 Analyse Multicritères des Projets du SDUGA (Autres Secteurs)

Projets Proposés		Coût Total (million FCFA)	OM Annuel (million FCFA)	la cohérence avec les visions	l'urgence	la nécessité (la demand future)	la faisabilité implicite	l'acceptation sociale (EE)	l'efficacité de l' investissement	le score total
G Plan de contrôle et de gestion du trafic										
G-1	Développement du système de contrôle du trafic									
G-1-1	Développement du système de contrôle du trafic de zone	58,704	2,935	1	MP2000	1	Traffic control	1	0	2 Category 1 1 6
G-1-2	Développement du système de priorité des transports en commun	5,598	280	0		1	Bus priority	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 6
G-1-3	Développement du système d'information du trafic urbain	1,401	70	0		1	Traffic control	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 6
G-2 Développement du Système de transport public										
G-2-1	Création de voies exclusivement réservées aux bus	9,824	491	1	MP2000	1	Bus priority	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 7
G-2-2	la mise en œuvre du système de transport Carte IC	2,050	103	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
G-2-3	Développement du système de surveillance et de contrôle de l'exploitation des bus	9,988	499	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
G-2-4	Développement du système d'information sur l'opération des Transports publics	2,484	124	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
G-3 Développement du système de stationnement										
G-3-1	Développement des infrastructures/ système d'information de Stationnement	4,263	213	1	PND	2	Traffic control Gov't intention	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 8
G-4 Développement du système Expressway										
G-4-1	Développement du système de contrôle de l'Autoroute	21,202	1,060	0		1	Traffic control	1	0	2 Category 1 1 5
G-4-2	Développement du système électronique de collecte de péage	21,506	1,075	0		0		1	0	2 Category 1 1 4
G-5 Assistance à la régulation du trafic										
G-5-1	Développement du système de contrôle des camions surchargés	1,912	96	0		2	Traffic control Gov't intention	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 7
G-5-2	Développement du système de tarification routière	1,686	84	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
G-5-3	Système d'aide au contrôle du stationnement illégal	810	41	0		1	Traffic control	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 6
G-6 Assistance de la sécurité routière										
G-6-1	Construction d'installations de sécurité pour les piétons	2,347	117	0		1	Traffic control	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 6
G-7 Gestion de la Voie										
G-7-1	Développement du système des enquêtes sur les conditions des réseaux routiers	1,809	80	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
G-7-2	Système de gestion de l'information sur les travaux d'entretien routiers	1,161	58	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
G-7-3	Développement du système de gestion des actifs	1,600	80	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5
T Plan de développement des transports publics										
T-1 Construction de voie ferrée pour desserte des banlieues										
T-1-1	Projet de construction rail Nord-Sud- Etape 1 d'Anyama à Airport	753,843	59,953	2	PND MP2000	2	Mass transit Gov't intention	2	72,200	0 0 Category 5 0 Low 6
T-1-2	Projet de construction rail Nord-Sud-Etape 2 de l'Aéroport à Grand-Bassam	1,316,811	105,345	1	Compact	1	Mass transit	2	25,100	0 0 Category 4 0 Low 4
T-1-3	Projet de construction rail Est- Ouest (de Yopougon à Bingerville)	1,637,963	130,827	2	PND MP2000	2	Mass transit Gov't intention	2	68,600	0 0 Category 4 0 Low 6
T-2 Développement des transports par bus										
T-2-1	Développement du SRB: Adjamé – Zone industrielle de Braké	65,172	4,556	1	MP2000	1	Mass transit	0	9,400	0 2 Category 1 0 Medium 4
T-2-2	Développement du SRB: Abofo – Koumassi Phase 1	36,621	2,560	2	PND MP2000	1	Mass transit	0	6,800	0 2 Category 1 0 Low 5
T-2-3	Développement du SRB: Abofo – Koumassi Phase 2	37,666	2,629	1	MP2000	1	Mass transit	1	11,500	0 1 Category 2 0 Medium 4
T-2-4	Développement du BHNS: Bingerville - Bonoua	40,741	2,851	0		0		0	7,700	0 1 Category 2 0 Medium 1
T-2-5	Développement du BHNS: Yopougon - Dabou	28,774	2,014	0		0		1	11,300	0 2 Category 1 1 High 4
T-2-6	Achat de bus supplémentaires pour la SOTRA	127,961	8,957	0		1	Bus transport	1	0	2 Category 1 1 4
T-2-7	Projet pilote de transports en commun	31,990	2,239	0		1	Bus transport	1	0	1 Category 2 1 3
T-3 Développement des gares de transport intermodal										
T-3-1	Développement / Amélioration des centres intermodaux à Adjamé, et du Centre / Sud du Plateau	2,661	168	1	PND	2	AAD Gov't intention	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 7
T-4 Développement des transports par voie d'eau										
T-4-1	Service de Ferry Est - Ouest de grande vitesse (Songon - Grand Bassam)	66,244	4,637	2	PND MP2000	2	Water transport Gov't intention	2	26,000	0 0 Category 3 0 Medium 6
T-4-2	Bateau Bus - Attecoubé à Treichville	45,369	3,176	2	PND MP2000	2	Water transport Gov't intention	2	21,800	0 1 Category 2 0 Low 7
F Freight Plan de développement du transport de marchandises										
F-1 Services de transport ferroviaires										
F-1-1	Développer d système de chargement et de déchargement de conteneurs de fret direc	24,805	1,984	0		1	Port Related	1	1	West Africa 2 Category 1 1 5
F-1-2	Nouvelle voie ferroviaire de transport de marchandises reliant la partie ouest du Port d	192,395	15,386	1	MP2000	1	Port Related	1	1	West Africa 0 Category 4 1 4
F-2 Truck Transport Services										
F-2-1	Metropolitan Logistic Center Development	25,954	1,945	1	PND	2	Truck routes Gov't intention	1	1	West Africa 2 Category 1 1 7
O Dispositions organisationnelles et institutionnelles										
O-1 Mise en place d'une Agence / Commission										
O-1-1	Mise en place d'une commission de mise en œuvre de projets routiers	897	63	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 4
O-1-2	Mise en place des SIT Cote d'Ivoire	666	47	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 4
O-1-3	Mise en place d'un Centre d'échange d'information	419	29	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 4
O-1-4	Développement d'un centre d'excellence de la planification des transports	916	64	0		0		1	1	Low Cost 2 Category 1 1 4
O-2 Services de transport public										
O-2-1	Réorganisation des services de bus de la SOTRA	1,174	82	0		1	Bus transport	1	1	Low Cost 2 Category 1 1 5

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.9.4 Les Projets Prioritaires

A partir de la méthode de notation mentionnée ci-dessus, basée sur les critères précités, les projets qui ont obtenu 6 points ou plus ont été sélectionnés comme projets prioritaires. Par conséquent, 51 projets (à l'exception de ceux qui sont déjà en cours de réalisation) ont été sélectionnés et présentés comme une liste restreinte dans le Tableau 3.14.

Ces projets prioritaires devraient être considérés comme des projets nécessitant une mise œuvre de toute urgence avec une attention stratégique particulière. Le montant total de l'investissement pour les projets présélectionnés est estimé à environ 4,8 trillions de FCFA, soit 7,4 milliards d'euros, ce qui représente environ 54% du montant total des projets à mettre en œuvre d'ici 2030 dans la longue liste des projets du SDUGA.

Tableau 3.13 Les Projets Prioritaires (Liste Restreinte)

Secteur	Code	Projets	Calendrier			Estimation des coûts (million FCFA)	
			cour -2020	moyen -2025	long -2030		
Plan de développement de la Voirie							
	V-1-1	Construction de la voie Y4 - Section Songon /Autoroute du Nord	■	■		52,607	
	V-1-2	Construction de la voie Y4 - Autoroute du Nord / Pk18	■			44,842	
	V-1-3	Construction de la voie Y4 - Section de Pk18 à Abobo Baoulé	■			201,356	
	V-1-4	Construction de la voie Y4 - Section Abobo Baoulé / François Mitterand	■			212,731	
	V-1-5	Construction de la voie Y4 - Section François Mitterand / Riviera 6	■			57,703	
	V-1-6	Construction de la voie Y4 - Section des ponts de l'île Desirée	■	■		447,505	
	V-1-7	Construction de la voie Y4 - Section de l'Aérocité	■			8,247	
	V-1-8	Construction de la voie Y4 - Section Canal du Vridi		■	■	187,148	
	V-1-9	Construction de la voie Y4 - Section de Jacquerville			■	96,172	
	V-2-1	Développement du BiARN - rocade nord de Bingerville		■		29,934	
	V-2-2	Développement du BiARN - Extension du Boulevard François Mitterand		■		163,284	
	V-2-3	Développement du BiARN - Elargissement de la Route de Bingerville	■	■		8,777	
	V-3-2	Développement du BaARN - zone de l'Aérocité	■			6,780	
	V-3-4	Développement du BaARN - Elargissement de la Route Bonoua			■	83,787	
	V-4-1	Développement du YoARN - Section Voie V23 - Promenade	■	■		12,559	
	V-4-2	Développement du YoARN - Section Voie V23 - 5e pont	■	■		242,588	
	V-4-8	Développement du YoARN - Voie V28 - 4e pont	■	■		54,739	
	V-4-9	Développement du YoARN - Voie V28 - Section Sud		■		6,300	
	V-4-10	Développement du YoARN - Autoroute de l'Ouest	■	■		29,962	
	V-4-13	Développement du YoARN - Route centrale de l'île boulay	■			4,726	
	V-5-5	Développement du AbARN - Elargissement de l'Autoroute d'Abobo	■	■		25,355	
	V-6-5	Développement du CoARN - Boulevard de France Redressé	■	■		7,614	
	V-6-6	Développement du CoARN - Widening of the Boulevard Latrille	■	■		14,904	
	V-6-8	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la Corniche	■	■		7,003	
	V-6-9	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard Attoban	■	■		4,415	
	V-6-10	Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la 7e Tranche	■	■		6,173	
	V-7-4	Développement du CeARN - Pont de Vridi	■	■		86,626	
	V-7-6	Développement du CeARN - Voie artérielle Grand-Campement		■		9,885	
	V-7-7	Développement du CeARN - Renovation du pont Felix Houphouet Boigny	■	■		17,384	
	V-8-1	Amélioration des intersections - Solibra (Treichville)	■			16,630	
	V-8-2	Amélioration des intersections - Mairie d'Abobo (Abobo)	■	■		9,667	
	V-8-5	Amélioration des intersections- Siporex (Yopougon)	■	■		6,894	
	V-8-9	Amélioration des intersections- St Jean (Cocody)	■	■		5,924	
	V-8-11	Amélioration des intersections - CHU Treichville (Treichville)	■	■		4,357	
	V-8-14	Amélioration des intersections- Williamsville (Adjamé)	■	■		12,146	
	V-8-15	Amélioration des intersections- Carrefour de la 1 ^{re} (Cocody)	■	■		9,393	
	V-8-16	Amélioration des intersections- Carrefour de L'Ecole Nationale de Police (Cocody)	■	■		13,340	
Plan de contrôle et de gestion du trafic							
	G-1-1	Développement du système de contrôle du trafic de zone	■			58,704	
	G-1-2	Développement du système de priorité des transports en commun	■	■		5,598	
	G-1-3	Développement du système d'information du trafic urbain	■			1,401	
	G-2-1	Création de voies exclusivement réservées aux bus	■	■		9,824	
	G-3-1	Développement des infrastructures/ système d'information de Stationnement	■	■		4,263	
	G-5-1	Développement du système de contrôle des camions surchargés	■	■		1,912	
	G-5-3	Système d'aide au contrôle du stationnement illégal		■		810	
	G-6-1	Construction d'installations de sécurité pour les piétons	■			2,347	
Plan de développement des transports publics							
	T-1-1	Projet de construction rail Nord-Sud- Etape 1 d'Anyama à Airport	■	■		753,843	
	T-1-3	Projet de construction rail Est- Ouest (de Yopougon à Bingerville)	■	■		1,637,963	
	T-3-1	Développement/ Amélioration des centres intermodaux à Adjamé, et du Centre / Sud du Plateau	■	■		2,661	
	T-4-1	Service de Ferry Est- Ouest de grande vitesse (Songon - Grand Bassam)	■	■		66,244	
	T-4-2	Bateau Bus - Attécoubé à Treichville	■	■		45,369	
Plan de développement du transport de marchandises							
	F-2-1	Metropolitan Logistic Center Development		■		25,954	
Note: ■ Travaux de Construction						Total	4,826,350
■ Préparation							

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.10 Les Ensembles de Projets Prioritaires

Les projets ayant obtenus des scores relativement élevés dans l'analyse multicritères, en fonction des six critères d'évaluation, sont regroupés en neuf ensembles de projets pour des études de faisabilité (E/F):

- Développement des Transports par Bateaux bus et amélioration de l'inter-modalité avec les les Transports Routiers,
- Développement du Corridor de Transport Nord-Sud,
- Développement du Corridor de Transport Est-Ouest,
- Développement de diverses infrastructures soutenant les Activités du Port d'Abidjan,
- Construction de routes desservant la Zone nouvellement Amenagée de Cocody,
- Amélioration des intersections engorgées,
- Les Mesures de Contrôle du Trafic (TCM),
- Soutien opérationnel aux transports publics, et
- Construction de la Rocade Externe comme Partie Intégrante du Corridor Abidjan-Lagos.

Ces ensemble de projets fournissent les orientations de développement du secteur du transport urbain et peuvent aider à clarifier la pertinence des projets qui composent chaque ensemble, et ainsi donc faciliter le choix des projets pour une E/F. Le Calendrier de développement approximatif des projets relevant de chacun des ensembles de projets mentionnés ci-dessus est présenté dans le Tableau 3.15.

Tableau 3.14 Ensembles des Projets Prioritaires

Projets Proposés	Court terme					Moyen terme					Long terme					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1 Développement des T transports par Bateau bus et Amélioration de l'inter-modalité avec les T transports Routiers																
T-4-2 Bateau Bus - Attécoubé à Treichville																
T-4-1 Service de Ferry Est - Ouest de grande vitesse (Songon - Grand Bassam)																
V-3-2 Développement du BaARN - zone de l'Aérocité																
V-7-6 Développement du CeARN - Voie artérielle Grand-Campement																
2 Développement du Corridor de T transport Nord-Sud																
V-7-7 Développement du CeARN - Renovation du pont Felix Houphouet Boigny																
T-1-1 Projet de construction rail Nord-Sud- Etape 1 d'Anyama à Airport																
V-5-5 Développement du AbARN - Elargissement de l'Autoroute d'Abobo																
3 Développement du Corridor de T transport Est-Ouest																
V-4-1 Développement du YoARN - Section Voie V23 - Promenade																
V-6-5 Développement du CoARN - Boulevard de France Redressé																
V-6-8 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la Comiche																
V-2-3 Développement du BiARN - Elargissement de la Route de Bingerville																
V-4-2 Développement du YoARN - Section Voie V23 - 5e pont																
V-2-2 Développement du BiARN - Extension du Boulevard François Mitterand																
T-1-3 Projet de construction rail Est- Ouest (de Yopougon à Bingerville)																
V-3-4 Développement du BaARN - Elargissement de la Route Bonoua																
4 Développement de diverses infrastructures soutenant les Activités du Port d'Abidjan																
F-2-1 Metropolitan Logistic Center Development																
V-7-4 Développement du CeARN - Pont de Vridi																
V-4-8 Développement du YoARN - Voie V28 - 4e pont																
V-4-13 Développement du YoARN - Route centrale de l'île boulay																
V-4-9 Développement du YoARN - Voie V28 - Section Sud																
5 Construction de routes desservant la Zone nouvellement Amenagée de Cocody																
V-6-6 Développement du CoARN - Widening of the Boulevard Latrille																
V-6-9 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard Attoban																
V-6-10 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la 7e Tranche																
6 Amélioration des intersections engorgées																
V-8-1 Amélioration des intersections - Solibra (T reichville)																
V-8-5 Amélioration des intersections- Siporex (Yopougon)																
V-8-9 Amélioration des intersections- St Jean (Cocody)																
V-8-11 Amélioration des intersections - CHU T reichville (T reichville)																
V-8-14 Amélioration des intersections- Williamsville (Adjamé)																
V-8-15 Amélioration des intersections- Carrefour de la Vie (Cocody)																
V-8-2 Amélioration des intersections - Mairie d'Abobo (Abobo)																
V-8-16 Amélioration des intersections- Carrefour de L'Ecole Nationale de Police (Cocody)																
7 Les Mesures de Contrôle du Trafic (TCM)																
G-1-1 Développement du système de contrôle de trafic de zone																
G-1-3 Développement du système d'information de trafic urbain																
G-6-1 Construction d'installations de sécurité pour les piétons																
G-5-1 Développement du système de contrôle des camions surchargés																
G-3-1 Développement des infrastructures/ système d'information de Stationnement																
G-5-3 Système d'aide au contrôle du stationnement illégal																
8 Soutien opérationnel aux transports publics																
G-2-1 Création de voies exclusivement réservées aux bus																
G-1-2 Développement du système de priorité des transports en commun																
T-3-1 Développement / Amélioration des centres intermodaux à Adjamé, et du Centre / Sud du Plateau																
9 Construction de la Rocade externe comme partie intégrante du Corridor Abidjan-Lagos																
V-1-7 Construction de la voie Y4 - Section de l'Aérocité																
V-1-5 Construction de la voie Y4 - Section François Mitterand / Riviera 6																
V-1-4 Construction de la voie Y4 - Section Abobo Baoulé / François Mitterand																
V-1-3 Construction de la voie Y4 - Section de PK18 à Abobo Baoulé																
V-1-6 Construction de la voie Y4 - Section des ponts de l'île Desirée																
V-4-10 Développement du YoARN - Autoroute de l'Ouest																
V-1-2 Construction de la voie Y4 - Autoroute du Nord /Pk18																
V-1-1 Construction de la voie Y4 - Section Songon /Autoroute du Nord																
V-2-1 Développement du BiARN - rocade nord de Bingerville																
V-1-8 Construction de la voie Y4 - Section Canal du Vridi																
V-1-9 Construction de la voie Y4 - Section de Jacquerville																

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.11 Les Projets de Haute Priorité pour des Etudes de Faisabilité Plus Approfondies

Pour la sélection finale de projet(s) pour des études plus approfondies, les trois conditions suivantes ont été prises en compte pour les projets présélectionnés:

- Si le projet a été évalué comme relativement prioritaire à la suite de l'analyse multicritères, c'est-à-dire si le projet a atteint un score élevé de 7 points ou plus;
- Si le projet est représenté comme le projet principal de l'ensemble auquel il appartient et de ce fait susceptible d'incarner le thème de l'ensemble; et
- Si le projet est un projet «starter» avec une période de mise en œuvre (y compris l'enquête, la conception, l'expropriation et construction) imminente, c'est-à-dire à partir de 2015 ou 2016 au plus tard.

Les réponses aux critères ci-dessus énumérés ont été clairement déterminées, et les projets prioritaires qui répondent à chaque condition ont obtenus un point, comme indiqué dans le Tableau 3.15. Ainsi, les projets prioritaires qui ont rempli ces trois critères ont été répertoriés comme des projets prioritaires. Ce sont:

- V-1-5: Construction de la Rocade Y4 – Section François Mitterrand / Riviera 6 ,
- V-1-6: Construction de la Rocade Y4 – Section du pont de l'île Desirée ,
- V-1-7: Construction de la Rocade Y4 – Section de l'Aérocité ,
- V-6-5: Développement du Réseau Routier de Cocody – Boulevard de France Redressé,
- V-6-6: Développement du Réseau Routier de Cocody – Elargissement du Boulevard Latrille,
- V-7-4: Développement du Réseau Routier de la zone Centrale – Pont de Vridi ,
- V-7-7: Développement du Réseau Routier de la zone Centrale – Renovation du Pont Felix Houphouet Boigny ,
- V-8-1: Amélioration de l'Intersection – Solibra (Treichville),
- V-8-5: Amélioration de l'Intersection – Siporex (Yopougon),
- V-8-9: Amélioration de l'Intersection – St Jean (Cocody),
- V-8-11: Amélioration de l'Intersection – CHU Treichville (Treichville),
- V-8-14: Amélioration de l'Intersection – Williamsville (Adjamé),
- G-2-1: Création de Voies Exclusivement Réservées aux Bus,
- G-3-1: Développement d'Infrastructures de Stationnement/Système d'Information sur le Stationnement ,
- T-4-2: Bateau Bus - Attecoube à Treichville, et
- F-2-1: Développement de Centre de Logistique Métropolitain .

Les 16 projets ci-dessus ont été identifiés comme les projets les plus urgents devant être évalués par une E/F.

Tableau 3.15 Sélection des Projets de Haute Priorité dans le SDUGA

Projets Proposés		Coût Total (million FCFA)	score relativement élevé	le projet principal de l'ensemble	le projet «starter» de l'ensemble
1	Développement des Transports par Bateaux bus et Amélioration de l'inter-modalité avec les Transports Routiers	128,278			
	T-4-2 Bateau Bus - Attécoubé à Treichville	45,369	+	+	+
	T-4-1 Service de Ferry Est - Ouest de grande vitesse (Songon - Grand Bassam)	66,244		+	+
	V-3-2 Développement du BaARN - zone de l'Aérocité	6,780			+
	V-7-6 Développement du CeARN - Voie artérielle Grand-Campement	9,885			
2	Développement du Corridor de Transport Nord-Sud	796,581			
	V-7-7 Développement du CeARN - Renovation du pont Felix Houphouet Boigny	17,384	+	+	+
	T-1-1 Projet de construction rail Nord-Sud- Etape 1 d'Anyama à Airport	753,843		+	
	V-5-5 Développement du AbARN - Elargissement de l'Autoroute d'Abobo	25,355		+	
3	Développement du Corridor de Transport Est-Ouest	2,163,574			
	V-4-1 Développement du YoARN - Section Voie V23 - Promenade	12,559		+	+
	V-6-5 Développement du CoARN - Boulevard de France Redressé	7,614	+	+	+
	V-6-8 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la Corniche	7,003	+	+	
	V-2-3 Développement du BiARN - Elargissement de la Route de Bingerville	8,777	+	+	
	V-4-2 Développement du YoARN - Section Voie V23 - 5e pont	242,588		+	
	V-2-2 Développement du BiARN - Extension du Boulevard François Mitterand	163,284	+		
	T-1-3 Projet de construction rail Est- Ouest (de Yopougon à Bingerville)	1,637,963		+	
	V-3-4 Développement du BaARN - Elargissement de la Route Bonoua	83,787			
4	Développement de diverses infrastructures soutenant les Activités du Port d'Abidjan	178,344			
	F-2-1 Metropolitan Logistic Center Development	25,954	+	+	+
	V-7-4 Développement du CeARN - Pont de Vridi	86,626	+	+	+
	V-4-8 Développement du YoARN - Voie V28 - 4e pont	54,739	+	+	
	V-4-13 Développement du YoARN - Route centrale de l'île boulay	4,726		+	
	V-4-9 Développement du YoARN - Voie V28 - Section Sud	6,300			
5	Construction de routes desservant la Zone nouvellement Amenagée de Cocody	25,492			
	V-6-6 Développement du CoARN - Widening of the Boulevard Latrille	14,904	+	+	+
	V-6-9 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard Attoban	4,415		+	
	V-6-10 Développement du CoARN - Elargissement du Boulevard de la 7e Tranche	6,173		+	
6	Amélioration des intersections engorgées	78,351			
	V-8-1 Amélioration des intersections - Solibra (Treichville)	16,630	+	+	+
	V-8-5 Amélioration des intersections- Siporex (Yopougon)	6,894	+	+	+
	V-8-9 Amélioration des intersections- St Jean (Cocody)	5,924	+	+	+
	V-8-11 Amélioration des intersections - CHU Treichville (Treichville)	4,357	+	+	+
	V-8-14 Amélioration des intersections- Williamsville (Adjamé)	12,146	+	+	+
	V-8-15 Amélioration des intersections- Carrefour de la Vie (Cocody)	9,393	+	+	
	V-8-2 Amélioration des intersections - Mairie d'Abobo (Abobo)	9,667	+	+	
	V-8-16 Amélioration des intersections- Carrefour de L'Ecole Nationale de Police (Cocody)	13,340	+	+	
7	Les Mesures de Contrôle du Trafic (TCM)	69,437			
	G-1-1 Développement du système de contrôle du trafic de zone	58,704		+	+
	G-1-3 Développement du système d'information du trafic urbain	1,401		+	+
	G-6-1 Construction d'installations de sécurité pour les piétons	2,347			+
	G-5-1 Développement du système de contrôle des camions surchargés	1,912	+		+
	G-3-1 Développement des infrastructures/ système d'information de Stationnement	4,263	+	+	+
	G-5-3 Système d'aide au contrôle du stationnement illégal	810			
8	Soutien opérationnel aux transports publics	18,083			
	G-2-1 Création de voies exclusivement réservées aux bus	9,824	+	+	+
	G-1-2 Développement du système de priorité des transports en commun	5,598		+	
	T-3-1 Développement / Amélioration des centres intermodaux à Adjamé, et du Centre / Sud du Plateau	2,661	+	+	
9	Construction de la Rocade externe comme partie intégrante du Corridor Abidjan-Lagos	1,368,208			
	V-1-7 Construction de la voie Y4 - Section de l'Aérocité	8,247	+	+	+
	V-1-5 Construction de la voie Y4 - Section François Mitterand / Riviera 6	57,703	+	+	+
	V-1-4 Construction de la voie Y4 - Section Abobo Baoulé / François Mitterand	212,731		+	+
	V-1-3 Construction de la voie Y4 - Section de Pk18 à Abobo Baoulé	201,356		+	+
	V-1-6 Construction de la voie Y4 - Section des ponts de l'île Desirée	447,505	+	+	+
	V-4-10 Développement du YoARN - Autoroute de l'Ouest	29,962			
	V-1-2 Construction de la voie Y4 - Autoroute du Nord / Pk18	44,842	+	+	
	V-1-1 Construction de la voie Y4 - Section Songon /Autoroute du Nord	52,607	+	+	
	V-2-1 Développement du BiARN - rocade nord de Bingerville	29,934	+		
	V-1-8 Construction de la voie Y4 - Section Canal du Vridi	187,148		+	
	V-1-9 Construction de la voie Y4 - Section de Jacquerville	96,172		+	

Source: Mission d'Etude de la JICA

3.12 Programme de Mise en œuvre

3.12.1 Coûts du Schéma Directeur

Le coût préliminaire du Schéma Directeur pour le secteur du transport urbain a été estimée en tenant compte du calendrier de mise en œuvre des projets proposés ci-dessus. Les exigences de fonds pour le Schéma Directeur sont résumées, y compris les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation et d'entretien pendant la période allant de 2015 à 2030. Un montant à hauteur de 12,9 trillions de FCFA est nécessaire pour la période comprise entre 2015 et 2030 dans les prix du marché de juillet 2014, y compris l'inflation, dont 8,9 trillions FCFA et 4,0 trillions de FCFA sont nécessaires respectivement pour l'investissement et pour l'exploitation et la maintenance. Le développement des transports publics, y compris le développement du transport ferroviaire urbain a le coût le plus élevé totalisant un montant de 6,5 trillions de FCFA, soit 50% du coût total. Le développement du réseau routier nécessite 5,8 trillions de FCFA. Le développement de la voirie et des transports publics, y compris le contrôle et la gestion du trafic représente 97% du coût total.

Du point de vue de l'échelonnement de la répartition des coûts, 23%, 45% et 32% des coûts totaux devront être alloué pour la période à court terme allant jusqu'en 2020, la période à moyen terme (2021-2025) et la période à long terme (2026-2030), respectivement.

Le taux des coûts du Schéma Directeur est estimée à 5,3% du PIB Régional du Grand Abidjan⁶ sur toute la période allant de 2015 à 2030. Le PIB Régional cumulé est estimé à 246 trillions de FCFA aux prix constants de l'année 2014 pour la période 2015-2030 sur la base du cadre socio-économique supposé dans cette étude.

3.12.2 Allocation de Financement

En tenant compte de la participation du secteur privé, l'allocation de financement pour le Schéma Directeur est estimée selon les contributions des secteurs public / privé. Le coût total du Schéma Directeur s'élève à 12,9 trillions de FCFA, dont 6,6 trillions de FCFA, soit 51% du coût total, pourraient être réduits de la charge totale des coûts grâce à l'introduction du développement de l'initiative privée. Par conséquent, les exigences de financement du secteur public pour la mise en œuvre du Schéma Directeur sont estimées à 6,3 trillions de FCFA aux prix du marché de 2014, y compris l'inflation pour la période 2015-2030. Il est à noter également que les exigences de financement du gouvernement central pour le Schéma Directeur sont estimées à 6,2 trillions de FCFA, soit 48% du coût total.

3.13 Recommandations

3.13.1 Généralités

La mission d'étude a reçu des commentaires du côté ivoirien sur le contenu du projet de rapport final, et la mission d'étude a essayé de tenir compte de tous ces commentaires dans le rapport final. Alors que certains des commentaires ont été entièrement adressés dans le rapport, d'autres commentaires correspondant à d'autres études telles que des études de schéma directeur dans d'autres secteurs, les

⁶ Source: L'Institut National de la Statistique

PUD/PUD de chaque commune, et des études de faisabilité. Ainsi, dans le cadre des réponses aux commentaires du côté ivoirien, ce chapitre décrit plusieurs questions pendantes en recommandations.

Un point général dans l'élaboration du schéma directeur des transports du SDUGA est : bien que les lois et règlements en vigueur dans le secteur des transports urbains aient été revus, de nouvelles améliorations sur la situation actuelle de ces lois et règlements n'ont pas été proposées dans le cadre du SDUGA. Entre autres, les lois et règlements sur les aspects suivants n'ont pas été discutés :

- La planification, la construction, la gestion et l'exploitation y compris les accords de concession pour les installations de transport urbain;
- La mise en œuvre des projets pour certains modes de transports, y compris Gbaka, Woro-Woro, et les taxis à la distance ; et
- Le contrôle de trafic pour l'amélioration de la sécurité et l'atténuation de la pollution de l'air et le bruit.

Ainsi, la mission d'étude recommande une autre étude pour couvrir ces questions et pour proposer des lois et règlements pertinents contre les préoccupations pour la réalisation pour la mise en œuvre du schéma directeur des transports urbains SDUGA.

3.13.2 Planification de Route et de Logistique

3.13.2.1 Projets Routiers Supplémentaires

Concernant les projets routiers supplémentaires dont les alignements ont été donnés à l'équipe de l'étude dans le cadre de la finalisation du schéma directeur des transports urbains du SDUGA, seuls ceux pour lesquels le côté ivoirien a clairement insisté (c.à.d. V-9-1 à V-9-5) ont été intégrés dans le schéma directeur sans en étudier les détails. Bien que la mission d'étude a fait de son mieux pour faire une évaluation et priorisation juste de tous les projets, ces projets supplémentaires faire l'objet de nouvelles études techniques pour déterminer la catégorie de la route, le nombre de voies, son profil, son alignement, le type d'intersections, etc. Entre autres, les projets suivants présentent des questions particulières :

- Les alignements de V-9-1 et V-9-2 ont des terrains rugueux et vallonnés dans une zone montagneuse, nécessitant ainsi de grands remblais et coupes d'environ de 20 mètres de haut, ou de nombreux ponts. V-9-1 semble particulièrement irréaliste sans évaluer sérieusement la topographie;
- Il est prévu que V-9-3 sera connecté à la route en face de la cathédrale, à la section courte entre l'échangeur et la jonction. Un changement radical dans la structure de la route existante peut être nécessaire en termes de flux de trafic ; et
- Il est également prévu que V-9-4 sera connecté à proximité de l'échangeur actuel, qui peut aussi être restructuré à un autre type y compris les ponts des bretelles d'accès. En outre, la structure de la route prévue sur un thalweg (vallée Gobebe) peut techniquement induire un coût de construction plus élevé.

Les questions ci-dessus doivent être résolues avant d'adopter pleinement ces projets supplémentaires dans le schéma directeur des transports urbains y compris les routes et les transports publics.

3.13.2.2 Fret Ferroviaire et Développement du Port

Dans le schéma directeur des transports urbains, l'introduction d'un nouveau fret ferroviaire (F-1-2) a été proposée. Ce projet vise non seulement à soutenir le nouveau développement de la partie occidentale du port d'Abidjan, mais aussi la connexion du port de fret avec des zones industrielles intérieures comme Yopougon et l'intégration avec le centre logistique métropolitaine à Anyama. Ce projet a été prévu pour le moyen terme, conformément au nouveau développement portuaire. Cependant, il y a une incertitude quant à la date limite de mise en œuvre de l'extension du port sur l'île Boulay. En outre, les principaux marchés concernés par le transport ferroviaire de marchandises tels que les terminaux à conteneurs, les raffineries et les usines de ciment sont susceptibles de rester dans la zone portuaire existante à Treichville et Port-Bouët.

D'autre part, le développement de l'exportation du minerai pourrait conduire à la saturation non seulement du terminal de minerai existant, mais aussi du nouveau terminal prévu à court terme et conçu pour exporter quelques millions de tonnes de minerai par année. Ainsi, il sera nécessaire de créer : d'une part, un nouveau terminal de minerai sur l'île Boulay conçu pour exporter des dizaines de millions de tonnes de minerai par an, nécessitant un chemin de fer efficace et un terminal qui constituera un atout essentiel pour le développement de la secteur minier en Côte d'Ivoire ; et d'autre part un terminal de gros, qui pourra également être utilisé pour importer du clinker, en particulier pour CIMAF (Ciments de l'Afrique), une usine de ciment à Yopougon.

Bien que les perspectives futures mentionnées ci-dessus ne soient pas encore certaines, la mission d'étude recommande de mener une autre étude sur le schéma directeur de développement du port et de la formuler et l'autoriser en premier lieu. L'équipe d'étude recommande ensuite une autre étude, peut-être une étude de faisabilité, sur ce nouveau projet de transport ferroviaire de marchandises, y compris des discussions sur ces questions avec tous les organismes concernés lorsqu'il examinera SDUGA à un stade ultérieur. Ensuite, il sera nécessaire de prendre des précautions pour réserver des terres pour cette nouvelle ligne ferroviaire de fret.

3.13.3 Planification de Transports Publics

3.13.3.1 Corridors de Haute Capacité

Dans le schéma directeur des transports du SDUGA, tous les corridors de transport en commun de grande capacité ont été proposés. Certains corridors ont été presque finalisés en termes du trajet ou de la sélection de l'alignement avant la fin de l'étude de faisabilité. Cependant, d'autres corridors n'ont pas encore de voie déterminée ou d'alignement avec l'emplacement des stations. Bien que le schéma directeur des transports indique les détails de chaque corridor de transit de grande capacité pour la préparation des profils de projet, y compris le coût et la demande, ainsi que pour la hiérarchisation des projets, des itinéraires plus précis ou la sélection d'alignement et l'emplacement des stations devraient être davantage étudiés et déterminés dans une étude de faisabilité ultérieure.

Entre autres, en ce qui concerne la deuxième phase de la Ligne Bleue (T-1-2), qui comprend une extension de l'aéroport à Grand-Bassam, la mission d'étude a proposé un axe intermédiaire entre le littoral nord et l'autoroute Abidjan-Bassam avec neuf autres stations. Cependant, une étude de faisabilité ou une autre étude devrait être effectuée bientôt dans l'étude sur le plan urbain de détail (PUd) de la zone

de Port-Bouët - Grand Bassam pour comparer plusieurs options de routage. Le trajet et les stations desservant Grand Bassam y compris le VITIB (Village des technologies de l'information et la biotechnologie) et le centre-ville devraient être précisés. Une attention particulière devrait également être accordée à la question de l'érosion côtière sur la section de l'aéroport à Gonzagueville, où l'extension de la Ligne bleue et l'autoroute sont très proches de la mer et donc certains ouvrages de protection doivent être planifiés dans l'étude.

3.13.3.2 Transport par Voie d'Eau

Dans le schéma directeur des transports, deux projets de développement de transport par voie d'eau ont été proposés : le transport par bus d'eau desservant l'axe nord-sud du Plateau (T-4-2), qui a été désigné comme un projet prioritaire, et un service est-ouest de ferry de faible vitesse (T-4-1). Puisque des enquêtes préliminaires sur les caractéristiques physiques de l'emplacement des stations de la lagune ou les piliers suggèrent qu'il n'y a pas de problème d'ingénierie, ces projets peuvent être mis en œuvre sans délai, à un coût relativement faible. Ainsi, les deux projets ont été planifiés pour le court terme.

D'autre part, de nombreux ponts existants et prévus traverseront la lagune suivant ses axes: le Pont Jacquville, le quatrième pont (ou pont de l'île Boulay), le pont Félix Houphouët Boigny, le pont du Général de Gaulle, le troisième pont (pont Henri Konan Bédié), le pont de l'Île Désirée, etc., sur l'axe est-ouest de la lagune, et le cinquième pont sur l'axe nord-sud de la lagune. Ainsi, pour la mise en œuvre effective des projets de développement de transport lagunaire, une hauteur libre sous les ponts doit être prise en compte pour assurer la navigation sur ces axes de la lagune. La mission d'étude recommande d'étudier ces questions dans une étude de faisabilité ultérieure, par exemple, en laissant la possibilité de réviser le schéma directeur des transports urbains en termes de conception de pont.

Bien que seuls ces deux projets de transport par voie d'eau aient été proposés dans le schéma directeur des transports, le gouvernement de CI est également intéressé par le développement de transport par voie d'eau pour la Digue de Koumassi. Cependant, un ouvrage hydraulique important serait nécessaire pour permettre la navigation de bateaux bus entre les deux lagunes. En outre, les plans de développement du Port Autonome d'Abidjan (PAA) devraient également être pris en compte pour répondre à la compatibilité avec la réglementation de la navigation dans la zone portuaire. Par exemple, entre les terminaux de conteneurs (1 ou 2) et Azito (rive nord du quatrième pont), le PAA prévoit un système de transport de plusieurs bateaux navettes transportant des charges lourdes ou des barges transportant des conteneurs par jour et par direction, avec une possibilité de développer une zone douanière ou un "port sec" dans Azito ou au centre logistique de Yopougon (PK 24), ce qui est perçu positivement par la Direction générale des douanes. Une attention particulière doit être portée afin d'éviter les conflits dans la navigation entre les services de transport de passagers et de fret sur la lagune.

Par conséquent, la mission d'étude recommande la réalisation d'une étude approfondie sur le transport par voie d'eau qui couvrira toutes les questions ci-dessus en vue de formuler un plan directeur dans le secteur des transports par voie d'eau. Le système de service lagunaire étudié par le BNETD va peut-être dans la même direction que cette recommandation. Il est également nécessaire de mener une autre étude sur le plan directeur de développement du port et de la formuler et autoriser, comme mentionné précédemment.

3.13.3.3 Transport par Bus

En ce qui concerne les services d'autobus conventionnels, le réseau de bus de la SOTRA devrait se concentrer sur les lignes de bus de type ligne-courrier qui compléteront les opérations des corridors de

transit de grande capacité grâce à l'effet multiplicateur plutôt que de rivaliser avec les autres services. Ainsi, il continuera à jouer un rôle important dans le transport public urbain à Abidjan. Bien que le SDUGA n'ait pas présenté une image claire de la restructuration future du réseau de bus de la SOTRA, le SUDGA propose plusieurs voies réservées aux autobus sur les routes avec une empreinte disponible ainsi que des services de bus fréquents pour former un réseau plus continu. Basé sur le schéma directeur des transports urbains, la SOTRA fait son propre plan d'action pour mettre en œuvre les propositions. La SOTRA établira la vision de son développement conformément au SDUGA, à savoir, le « Plan SOTRA 2030 », qui pourrait être formulé par lui-même ou par un autre institut d'études techniques. La SOTRA se penche également sur la possibilité de l'exploitation des minibus de rabattement pour améliorer l'utilisation des corridors de transit de grande capacité.

En outre, pendant la période de 1985 à 1990, la SOTRA avait une flotte de 1200 bus qui assurait environ 40% du total des déplacements motorisés. En tant que tel, la SOTRA envisage d'augmenter sa flotte de 500 bus (opérationnels) en 2014, à 700 en 2015, 2000 en 2020 et 3000 en 2030. Pendant ce temps, le nombre nécessaire de bus présentés à la Section 5.3.3 de la Partie 6 du présent rapport n'est qu'un chiffre indicatif basé sur le modèle de prévision de la demande en déplacements. Ainsi, comme pour les plans d'amélioration détaillés du transport par autobus, y compris toutes les questions ci-dessus, la mission d'étude recommande de mener une autre étude de schéma directeur basée sur le SDUGA pour l'amélioration du système de transport public par route y compris les minibus de rabattement, SRB , et BHNS.

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 I – Introduction et Résumé

Annexes

Annexe A

(12 page)

REPONSES DE LA MISSION D'ETUDE DE LA JICA A
LA "SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS ET
OBSERVATIONS / VALIDATION DU SDUGA"
PRÉPARÉ PAR LE GROUPE DE TRAVAIL DE CI

REPONSES DE LA MISSION D'ETUDE DE LA JICA A LA "SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS ET OBSERVATIONS / VALIDATION DU SDUGA" PREPARE PAR LE GROUPE DE TRAVAIL DE CI

A. SDUGA/ PLANIFICATION URBAINE

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
1	<p>Prévisions de croissance démographique Au démarrage de l'étude, les données démographiques récentes n'étaient pas disponibles. L'équipe projet de la JICA a dû commander auprès de l'INS la mise à disposition de celles-ci. Le RGPH 2014 a eu lieu 15 mois après le démarrage des études du SDUGA. Un important écart est constaté entre les données démographiques obtenues avant le RGPH 2014 et celles du RGPH 2014.</p>	<p>Prendre en compte des résultats du RGPH2014 : <u>Mode de prise en compte des résultats du RGPH2014 :</u> • 1ère étape à dire d'expert (évaluation des impacts des nouvelles données sur les conclusions du SDUGA et du SDTU : conclusions non impactées, conclusions faiblement impactées, conclusions fortement impactées nécessitant une mise à jour des chiffres et des analyses), • 2ème étape de mise à jour complète des pans des études le nécessitant.</p>	<p>Les données démographiques issues du RGPH2014 sont remises à l'équipe projet qui a commencé les analyses; l'équipe projet de la JICA rendra les conclusions de ces analyses en janvier 2015.</p>	<p>Les données démographiques du RGPH de 2014 (Recensement de la population) ont été mises à disposition en janvier 2015 pour le Grand Abidjan avec les détails de la population par commune / sous-préfecture. En conséquence, les données démographiques estimées pour l'année 2013 dans le projet de rapport final ont été remplacées par le résultat du recensement de 2014. L'analyse du cadre socio-économique présentée dans le Chapitre 2 du Volume II (Schéma directeur d'urbanisme du Grand Abidjan) du projet de rapport final a été entièrement revue et mise à jour, sur la base des résultats du recensement de 2014. Puisque les données 2014 de recensement autres que la population par commune / sous-préfecture du Grand Abidjan ne sont pas disponibles à ce jour, les données telles que le nombre de ménages et de l'emploi par secteur industriel ont été tirées de l'Enquête des Ménages, qui a été menée par la mission d'étude de la JICA en 2013. Il est recommandé, par conséquent, d'examiner à nouveau le cadre socio-économique, lorsque l'analyse des données du recensement de 2014 est complétée par l'INS. Ce travail de révision devrait être entrepris en collaboration avec l'examen du SDUGA dans 3 à 5 ans.</p>
2	<p>Scénario de croissance spatiale optimisé proposé (scénario 7) Ce scénario préconise le développement des villes satellites (Jacqueville, Dabou, Azaguié, Alépé et Bonoua) de manière isolée et encourage la densification d'Abidjan intra-muros pour la rendre compacte.</p>	<p>L'équipe projet de la JICA devra indiquer quelle politique d'investissements publics à mettre en place pour ce scénario et indiquer les incitations à l'investissement privé. Il devra indiquer comment freiner le développement des zones de transition entre la zone urbaine compacte et les villes satellites : quelles implantations autoriser et celles à interdire.</p>		<p><u>[Politique d'investissement public]</u> La mission d'étude de la JICA a indiqué une politique d'investissement public du secteur des transports urbains, mais doit laisser la création de ces autres secteurs aux secteurs respectifs. <u>[Incitations pour l'investissement privé]</u> La mission d'étude de la JICA recommande des stratégies de développement par étapes sur l'utilisation des terres dans l'avenir, et qui devrait finir par être une base pour guider et / ou inciter le secteur privé à investir comme prévu dans le développement des terres à l'avenir. La mission d'étude de la JICA recommandera dans les « recommandations » du rapport final que le zonage des terres devrait être proposé lors de la préparation des PUD, et les exigences de planification devraient être définitivement fixées dans chaque zone de l'utilisation des terres en tant que cadre législatif. En outre, il sera mentionné que l'emplacement des zones industrielles doit être considéré combiné avec la désignation de zones de libre-échange conformément à la loi de l'investissement afin de promouvoir l'investissement dans les zones industrielles. <u>[Comment ralentir le développement des zones de transition]</u> Les points suivants sont nécessaires pour maintenir les zones de protection entre les zones urbaines compactes et les villes satellites : - Les limites réelles des zones de protection doivent être déterminées dans les études de PUD, en respectant les dessins bruts dans les plans-cadres d'utilisation des terres. - Les réglementations de développement des zones de protection doivent être définies après en avoir discuté avec toutes les parties prenantes concernées.</p>
3	<p>Zone d'expansion urbaine entre Port-Bouet et Grand-Bassam Cette zone connaît une forte pression foncière. A cela s'ajoute les infrastructures routières projetées et qui imposent une nouvelle structuration. La zone comprend deux parties : La partie comprise entre la route Abidjan-Bassam et la mer et la celle allant de la route Abidjan-Bassam à la lagune</p>	<p>Un plan de détail devra être élaboré urgemment pour permettre de maîtriser le développement de cette zone.</p>		<p>La JST l'indiquera dans les « Recommandations » du rapport final. Comme recommandé par le côté ivoirien, des PUD devraient être préparés dès que possible pour la zone située entre Port-Bouet et Grand Bassam, où la pression de développement est en augmentation. Ceci devra être indiqué dans le rapport final.</p>

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
	<p>Ebrié (partie continentale). <u>Les nombreux atouts de la zone :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • proximité de l'aéroport et des zones d'emploi du Sud d'Abidjan, • bonne accessibilité routière (selon le statut autoroutier ou de voie express urbaine qui sera finalement donné à l'autoroute en cours de construction), accessibilité future par le prolongement du Train Urbain d'Abidjan n° 1 Anyama – Port-Bouet jusqu'à Grand-Bassam, • bonne constructibilité (moyennant le remblaiement des zones basses centrales), • qualité remarquable des paysages en bordure de la lagune (nombreuses anses et caps encore préservés, relief), • possibilité d'aménager des canaux multi-usages (drainage, navigation, paysage) ; <p><u>les fonctions urbaines possibles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • préservation des éventuelles zones naturelles de valeur (à identifier) et des paysages en bordure de la lagune, • loisirs (parc public, activités sportives), • tourisme (hôtellerie d'affaires et de vacances de haut standing), • université (village universitaire « à l'américaine », sans doute plus attractif sur un tel site que sur celui d'Adjaké évoqué), centres d'études et de recherche associés, • activités tertiaires diverses (en principe pas d'industries), • habitat de haut et moyen standings, habitat social (de part et d'autre du Train Urbain d'Abidjan n° 1 prolongé), <p><u>la desserte routière :</u> de nombreuses décisions restent à prendre : statut de l'autoroute Abidjan – Grand-Bassam (autoroute ou voie express, gratuite ou – provisoirement ? – à péage, échangeurs : densité, à niveau ou dénivelés, contre-allées), nécessité (en plus de la route côtière réhabilitée) / priorité d'un 2^{ème} axe routier structurant au Nord (entre le Nord de l'aéroport et VITIB), complémentarités fonctionnelles et spatiales entre les 3 axes,</p> <p><u>desserte par le Train Urbain d'Abidjan n° 1 :</u> le choix de son tracé (et de l'emprise à réserver pour sa réalisation future) est à faire rapidement : le long de l'autoroute, le long du 2^{ème} axe routier structurant au Nord, un 3^{ème} tracé indépendant.</p>			
4	<p>Stratégie de mise en valeur de l'Île Boulay Le SDUGA prévoit de scinder l'île en deux : une partie affectée au Port Autonome d'Abidjan (PAA) et l'autre à l'habitat et diverses occupations. Aux cours des débats trois idées majeures ont émergé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réserver toute l'île pour l'extension future du (PAA): c'est la position de l'Autorité portuaire. Elle soutient sa demande par une présentation de la situation foncière du Port qui a perdu son assiette foncière du côté de Yopougon et par le fait que le Port n'aura plus d'autres espaces pour son extension future. <p>Un courrier a adressé un courrier au Ministre en charge de l'urbanisme pour réitérer leur demande;</p> <ul style="list-style-type: none"> • affecter une partie de l'île au PAA et le reste de l'île à d'autres usages (c'est l'option du SDUGA); • conserver le caractère insulaire de l'île sans occupations immédiates (proposition des marocains); 	<p>➢ Un plan d'urbanisme de détail devra être élaboré et partagé par tous les acteurs, organisant la mixité optimale d'occupation du sol (extension du PAA, zone logistique et industrielle associée, zone franche, aménagement urbain classique, zones de loisirs,...), sachant que l'idée de conserver le caractère insulaire de l'île (idée de l'équipe marocaine) n'est pas compatible avec la présence à son extrémité Est du site le plus favorable à l'extension du PAA et que le PAA a récemment demandé que l'intégralité de l'île soit réservée à son développement,</p> <p>➢ Il faudra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • disposer des études et des financements nécessaires au début de la mise en valeur : le pont sur la lagune (4ème pont) et la voie urbaine associée dans Yopougon mais également les voies structurantes et les réseaux divers (eau, électricité, télécommunications,...) dans l'île : le coût du « ticket d'entrée » ne se limite pas à celui du 4^{ème} pont, les « coûts cachés » devraient être exprimés et les financements correspondants doivent 	<p>Le conseil des Ministres du 19 novembre 2014 a adopté un décret portant ratification de l'accord de prêt pour la construction du pont île Boulay-Yopougon</p> <p>Les participants ont unanimement mis en avant les risques d'un développement anarchique de l'île si le pont est construit sans que les conditions de la mise en valeur cohérente ne soient remplies</p> <p>il convient de signaler l'existence de zones de mangroves encore préservées à l'Ouest de l'île, dont la destruction serait écologiquement dommageable mais nous</p>	<p>Comme indiqué au commentaire n°21, la mission d'étude de la JICA recommandera de discuter avec toutes les parties prenantes concernées et de déterminer le futur plan d'utilisation des terres de l'île Boulay en prenant en compte la préservation des zones de mangroves, après que le PAA indique le plan d'extension du port et ses justifications. Puisque les fonds de construction pour le 4^{ème} pont ont déjà été approuvés par le gouvernement, il est considéré comme urgent de préparer le PUd de la Commune de Yopougon en collaboration avec les parties prenantes dont le PAA, et de finaliser le futur plan de l'utilisation des terres de l'île.</p>

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
		<p>être mobilisés avant que les premières dépenses d'aménagement puissent être valablement engagées,</p> <ul style="list-style-type: none"> • mettre en place un dispositif assurant l'effectivité de la maîtrise de l'occupation du sol (et ainsi éviter toute occupation anarchique), le meilleur moyen de maîtriser l'occupation du sol étant sans doute à court terme de différer la réalisation de l'accès à l'île tant que des gros opérateurs bien identifiés ne seront pas prêts à s'y implanter, • attendre sans doute un « déclencheur » important, telle que l'extension effective du PAA à l'Est de l'île (à l'horizon où elle sera nécessaire et financée) ou l'installation effective de quelques grands opérateurs économiques qui auraient spécifiquement besoin de s'y implanter, 	<p>exposerait également à de vives critiques internationales : un diagnostic quantitatif et qualitatif de ces mangroves devrait être rapidement réalisé et des mesures de protection adaptées au parti général d'aménagement de l'île retenu devraient être arrêtées.</p>	
5	<p>Aménagement de la Baie de Cocody Le SDUGA ne contient de proposition sur l'aménagement de la baie de Cocody. Cependant, deux projets ont été évoqués :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ L'un présenté au Gouvernement et pris en charge par un Comité de pilotage spécifique, Rappel des différentes composantes du projet : <ul style="list-style-type: none"> • aménagement du bassin versant du Gourou en amont du Carrefour de l'Indénié, visant à éviter les inondations du carrefour et les apports massifs de matériaux solides dans la Baie de Cocody, objectif clef à atteindre pour réussir durablement tout projet en aval, • drainage et aménagement du Carrefour de l'Indénié, • aménagement de la partie Nord (et de la partie Nord-Est ?) de la Baie de Cocody conquise sur la lagune par remblaiement, visant à y réaliser des équipements publics (tels qu'un parc des expositions ?) et/ou un parc public, • dragage de la partie Sud de la Baie de Cocody visant à faciliter l'évacuation des eaux du bassin du Gourou et à lui redonner son caractère lagunaire navigable (et réalisation éventuelle d'une marina), • liaison routière entre le Boulevard de la Cathédrale au Plateau et le Boulevard de France à Cocody, échangeurs nécessaires de part et d'autre de la Baie de Cocody et viaduc la franchissant, • ouvrages et mesures permettant d'assurer la dépollution progressive de la lagune Ebrié (et notamment les 2 ou 3 ouvertures supplémentaires sur la mer), ✓ l'autre avec deux variantes présenté par l'Architecte Guillaume Koffi. Ce projet d'aménagement qui tout aussi intéressant n'a pas de soutien des autorités. 	<p>L'équipe projet de la JICA devra voir la cohérence de cette idée d'aménagement avec le SDUGA (occupation de l'espace) et le SDTU (liaison Boulevard de la Cathédrale / Boulevard de France) ;</p>	<p>Le projet est déjà présenté au Gouvernement.</p>	<p>La mission d'étude de la JICA va ajouter le lien entre le Boulevard de la Cathédrale et le Boulevard de France au futur réseau routier. Puisque l'utilisation proposée du terrain sur la rive de Cocody Bay (un port de plaisance et un parc urbain) est compatible avec le futur plan cadre d'utilisation des terres, la mission d'étude de la JICA recommandera d'examiner et accepter le développement de la Baie de Cocody lors de la préparation de PUd.</p>
6	<p>Prise en compte du projet de transfert de la capitale à Yamoussoukro La question du transfert de la capitale a été évoquée. L'équipe projet de la JICA a répondu qu'elle n'a pas pris en compte le transfert de la capitale à Yamoussoukro. Car, aucune information n'a été obtenue ni sur l'effectivité, ni sur la période de ce transfert.</p>			<p>Cette question cruciale doit être prise en compte à un stade ultérieur lorsqu'un plan sera approuvé pour Yamoussoukro.</p>
7	<p>Gestion du foncier urbain (les réserves pour équipements) Le constat est que les réserves pour des infrastructures routières et celles des équipements sont quasiment occupées par populations.</p>	<p>L'équipe projet de la JICA devra indiquer comment assurer le respect durable des emprises réservées pour les projets structurants futurs ?</p>		<p>La JST recommandera la nécessité de préparer un cadre législatif pour empêcher l'occupation illégale des emprises et indiquera également des mesures générales dans les « recommandations » du rapport final.</p>
8	<p>Nécessité d'une mise à jour de la réglementation de l'urbanisme Les règlements existants ne sont plus respectés par les populations. De plus, ils sont élaborés dans leur majorité depuis plus de trente ans sans être révisés.</p>	<p>Une étude réglementaire devra être menée juste après l'approbation afin d'adapter le règlement général et les règlements particuliers par zone, quartier ou rue, en tenant compte des évolutions des usages réels.</p>		<p>La JST indiquera dans les « recommandations » du rapport final qu'une étude réglementaire devrait être entreprise pour contrôler efficacement le développement des terres.</p>

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
9	<p>Forêt classée d'Audoin La Commune et les collectivités villageoises ont fait remarquer que la réserve pour la forêt classée épouse les limites de celle de la période coloniale qui fut déclassée en partie. Une séance de travail a été organisée par la Direction de l'urbanisme le 03 décembre 2014 pour élucider cette question. Ont participé à cette réunion : Les représentants de la Direction de l'urbanisme ; du Ministère des Eaux et Forêts ; des représentants de Jacquville et l'équipe du projet de la JICA. Les Représentants du Ministère des Eaux et Forêts ont fait savoir : ✓ Les limites de la réserve de la forêt classée indiquées dans le SDUGA sont justes ; ✓ La forêt n'a jamais fait l'objet d'un déclassement.</p>	<p>Le tracé de la forêt classée de Audoin dans le SDUGA est juste et ne doit pas être modifié.</p>	<p>La procédure de déclassement a été exposée. Les populations pourront faire les démarches dans les services compétents à cet effet si telle est leur volonté.</p>	<p>Nous en prenons note.</p>
10	<p>Embellissement de la ville La question n'a pas été abordée dans le SDUGA. Mais au cours des débats il a été reconnu ce qui suit : ✓ L'image urbaine de l'agglomération s'est dégradée ; ✓ Les entrées de la ville ne sont aménagées ; ✓ Les artères principales de la ville sont joncées d'occupations précaires et d'artisans ;</p>	<p>L'équipe projet de la JICA devra faire des propositions précises sur la question de l'embellissement de la ville telles que : • Le ravalement des façades des grandes bâtiments des artères : inciter / obliger les propriétaires à agir, inciter à homogénéiser ; • la réglementation en matière la pose des panneaux publicitaires ; • l'aménagement et l'entretien des chaussées et trottoirs de façon homogène, • la pose des poteaux électriques et mobilier urbain : améliorer l'esthétique et homogénéiser (enterrer les lignes électriques ou éviter les poteaux en béton dans les secteurs à enjeu fort),</p>	<p>Guillaume KOFFI, s'est proposé de transmettre une proposition sur l'embellissement de la ville</p>	<p>Les politiques associées à l'embellissement de la ville sont indiquées dans la partie 2, au chapitre 7, section 7.9. La JST recommandera, dans les « recommandations » du rapport final, l'élaboration de mesures spécifiques basées sur les politiques après l'étude du SDUGA.</p>
11	<p>Projet d'aménagement de Marcory/ Biétry / Boulevard de Marseille La Conseil Municipal a fait présenter un projet d'aménagement très ambitieux de leur Commune. • le projet exposé par la Mairie de Marcory concernant la partie Nord du Boulevard de Marseille sur le territoire de la commune (« la Ballade du Monde ») est apparu à la fois intéressant (de par sa logique de reconquête et de mise en valeur des berges et ses composantes aménagements paysagers, loisirs, restaurants, commerces) et potentiellement auto-finançable (grâce à une composante logements de haut standing), • le dragage des sables de la lagune nécessaires pour remblayer la berge permettrait simultanément de creuser un chenal favorisant le renouvellement des eaux de la lagune de Biétry, dont la qualité est fortement menacée (et se détériore sans doute rapidement d'année en année), sous réserve sans doute de réaliser une ouverture hydraulique conséquente au droit de la digue de Koumassi (nécessitant la réalisation de 2 ponts : boulevard VGE et Train Urbain d'Abidjan n° 1), • le projet pourrait faire l'objet d'un concours de conception – réalisation en Partenariat Public Privé sur la base d'un cahier des charges précisant les objectifs généraux du projet et les contraintes de site mais laissant le maximum de liberté de conception (la Mairie de Marcory a été invitée à se rapprocher du Comité PPP), • le projet pourrait avoir une valeur d'exemple en ce qui concerne les possibilités de reconquérir les berges des lagunes, • la problématique de la partie Sud du Boulevard de Marseille est différente (l'usage privatif des bords de la lagune est légal et ancien) : le projet de boulevard reconstruit à 2 x 2 voies en bordure de lagune présenté par le BNETD est de ce fait discutable.</p>	<p>Ce projet devra être mieux structuré et le Conseil Municipal devra le transmettre à l'équipe projet de la JICA pour analyse approfondie et prise en compte dans le SDUGA si possible</p>	<p>Un projet de voirie du MIE visant à élargir le boulevard de Marseille occupe le même espace que le projet de Marcory. Un arbitrage est attendu pour retenir le projet à inclure dans le SDUGA.</p>	<p>La JST recommandera que le projet proposé soit examiné lors de la préparation de PUD dans les « recommandations » du rapport final.</p>
12	<p>Problématique des constructions démarrées qui restent longtemps inachevées</p>			<p>Il est difficile pour la JST d'examiner la question et de proposer des solutions fondamentales. Les gouvernements locaux doivent prendre en</p>

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
	<p>La question n'est abordée par le SDUGA, mais elle a été évoquée lors des débats :</p> <ul style="list-style-type: none"> • problème jugé grave de façon unanime : la ville est enlaidie et un capital important est immobilisé inutilement, • parmi les solutions possibles : vérifier l'effectivité de la disponibilité du financement du projet avant de délivrer le permis de construire, • problématique qui concerne les investisseurs privés mais également publics (bâtiment à proximité du Ministère de l'Intérieur, bâtiment du Conseil Café-Cacao à proximité de la Place de la République) : il conviendrait de recenser ces cas de constructions publiques inachevées et pour chacun d'entre eux de faire un choix clair (achèvement par le même maître d'ouvrage public s'il en a l'utilité et les moyens, vente en l'état, partenariat avec un investisseur privé avec valorisation de l'apport public en parts dans le capital de la société de patrimoine,...). 			compte la question individuellement dans la préparation de PUD.
13	<p>Village de VRIDI AKO Ce village se situe sur le cordon littoral à l'ouest du canal de vridi. Le SDU 2000 a ignoré son existence et l'a inclus dans la zone d'extension du PAA. La communauté a saisi Ministre en charge de l'Urbanisme pour poser la question de la survie de leur village. Une visite conduite par le Directeur de l'urbanisme a permis de constater l'existence de ce village. Il couvre de manière discontinue une superficie d'environ 150 ha.</p>	Le village devra être maintenu à cet endroit. Le plan d'aménagement devra réaliser de sorte à densifier cette zone d'habitat qui à terme permettra d'assurer la mixité dans la zone portuaire. Une superficie de 200 ha devra permettre de garantir l'extension naturelle de ce village.		La mission d'étude de la JICA va changer le cadre de l'utilisation des terres 2030 pour que l'unité urbaine 7 exclue le village Vridi Ako de la zone d'extension du PAA.
14	<p>Problématique générale des lagunes • handicap important (isolement / éloignement de zones proches) mais grandes opportunités (transport lagunaire, cadre de vie / loisirs, image : « perle des lagunes »),</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nécessité de définir une politique générale d'aménagement des berges (zones accessibles au public / zones privatives, équipements collectifs / habitat individuel de haut standing,...), • nécessité de définir une politique de restauration de la qualité de l'eau (en lien avec le projet global « Aménagement de la Baie de Cocody », sur la base des résultats de l'étude ARTELIA en cours pour le compte de l'équipe marocaine), • la création d'un pont au droit de la digue de Koumassi permettrait d'améliorer le renouvellement des eaux de la lagune de Biétry. 		Les politiques générales de développement associées aux lagunes sont indiquées aux Chapitres 6 et 7 de la Partie 2. Après l'approbation du SDUGA, des discussions avec tous les organismes concernés sur la base des résultats des études en cours sont nécessaires pour mettre en place des politiques techniques solides.
15	<p>Parc National de la Forêt du Banco le triangle de Sagbé est incorporé au Parc National,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • la clôture du parc au Nord est à réaliser rapidement (sur financement japonais en principe), • le Train Urbain d'Abidjan n° 1 (en site propre, infranchissable) servira de barrière naturelle à l'Est du parc : la question de l'accès au couloir des lignes Très Haute Tension par CI – Energies et les équipes techniques de la CIE sera à traiter (par sa seule extrémité Nord-Ouest si possible, de façon à ne pas avoir à réaliser d'ouvrage de franchissement coûteux du Train Urbain d'Abidjan n° 1 à son extrémité Sud-Est). 		L'OIPR devrait faire quelque chose afin de conserver le parc. La question de la fonction de franchissement au Train Urbain d'Abidjan n°1 doit être prise en compte dans l'étude préliminaire de la conception du Train Urbain d'Abidjan n°1.
16	<p>Rive Sud de la lagune Aghien • cette zone encore préservée est à protéger à double titre : préservation de la qualité des eaux de la lagune (possible réservoir pour l'adduction d'eau potable de l'agglomération) et qualité des sites, des paysages et (à évaluer) des milieux naturels, • la question est posée de la meilleure façon de protéger cette zone : en faire une forêt classée, y implanter une activité respectant et mettant en valeur le site (village universitaire « à l'américaine » évoqué ci-dessus ou autre).</p>		Le grande partie de cette rive a fait l'objet de plusieurs lotissements et contient de nombreux projet immobiliers et des villages. La délimitation de cette zone de protection devra tenir compte de ces coups partis Un projet d'étude de la zone C2D est en cours.	Les limites réelles des zones de protection doivent être déterminées dans les études de PUD, en respectant les dessins bruts dans les plans-cadres d'utilisation des terres proposés par la JST.

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
17	Aérocité / Parc des Expositions <ul style="list-style-type: none"> • avenir du projet Aérocité à préciser en fonction des dernières évolutions, • zone prévue être desservie par une variante de tracé du Train Urbain d'Abidjan n° 1 (par une gare située à proximité du site possible du Parc des Expositions), • d'autres sites sont envisageables pour le Parc des Expositions (dans la partie Nord remblayée de la Baie de Cocody par exemple ; voir ci-dessus). 			La coordination entre Aérocité et le Train Urbain d'Abidjan n°1 est nécessaire pour les détails.
18	Problématique des zones artisanales Les trottoirs et divers espaces du domaine public sont occupés par des artisans de tout genre	tenir compte du fait que la plupart des artisans ont besoin de s'installer à proximité de leurs clients ; à part quelques vastes zones artisanales concentrées de plusieurs dizaines d'hectares, devraient être préférées de nombreuses petites zones artisanales diffuses (1 hectare ou moins).		Il est difficile pour la JST de proposer des solutions fondamentales pour cette problématique. La JST recommande d'envisager des concepts d'utilisation des terres selon la classification de la route et chaque type de section lors de l'actualisation des règlements de planification. La mission d'étude de la JICA recommande également d'examiner si les zones industrielles légères existantes devraient être laissées telles quelles ou devraient être réinstallées dans des régions touristiques désignées.
19	Zones industrielles Le SDUGA a reconduit les différentes zones industrielles du SDU 2000.	Décaler la zone industrielle de Bingerville à la lisière des plantations de palmiers sur la route d'Elokoï. Le site est aujourd'hui rattrapé par de nombreux lotissements. De plus, cette zone ne sera pas aménagée dans les années à venir, la zone de PK24 étant la prioritaire.	Un arbitrage est attendu concernant la localisation de la zone industrielle de Jacquerville. Les communautés villageoises et la commune recommande de conserver l'ancien site alors le SDUGA a projeté la zone sur la voie d'accès de la ville, toute chose qui facilitera son accessibilité.	[Zone industrielle de Bingerville] La mission d'étude de la JICA mentionnera ceci comme question pendante dans les « recommandations » du rapport final. [Zone industrielle de Jacquerville] La mission d'étude de la JICA mentionnera ceci comme question pendante dans les « recommandations » du rapport final.

B. SDUGA/SDTU- GRANDS EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
20	Aéroport L'Aéroport International Felix Houphouët Boigny dispose d'une assiette foncière de 3700 ha dont 3400 ha de terre ferme et est Déclaré d'Utilité Publique (DUP) (décret n°2010-189 du 17 juin 2010). Plus des deux tiers de cette réserve est occupé par des populations. Cette occupation illégale menace gravement le projet l'Aérocité et extension de l'Aéroport dans les décennies à venir. Le SDUGA maintient les limites prévues de l'aéroport. Lors des débats deux options majeures ont émergé : 1. Maintenir l'aéroport dans ses limites initiales de 3700 ha conformément à la DUP pour permettre la réalisation in-situ des 2 aéroports et des 2 pistes comme le prévoit le projet d'aménagement de l'aérocité proposé par AERIA. Dans ce cas, il faudra envisager le déguerpissement des populations estimées à près de 50 000 personnes 2. Limiter l'aéroport à sa partie non occupée par les populations, déclasser la partie fortement occupée des emprises aéroportuaires et rechercher un deuxième site pour un second aéroport d'Abidjan		Un arbitrage est attendu Il paraît important d'envisager une étude d'identification d'un site de préférence dans la partie nord de la zone d'extension future du Grand Abidjan	Il est difficile pour la JST de mener l'arbitrage et d'en tirer une conclusion dans l'étude actuelle du SDUGA. Une étude distincte doit être requise pour examiner la révision du plan d'expansion de l'aéroport actuel ou le développement du deuxième aéroport international à Abidjan.
21	Port Autonome d'Abidjan (PAA) Dans une perspective de maintien du PAA dans son statut de « poumon » l'économie ivoirienne, le SDUGA prévoit le maintien de toutes les réserves foncières précédemment définies. Cependant, la réserve du côté de Yopougon est occupée à la suite de lotissements approuvés.	<ul style="list-style-type: none"> • Le PAA devrait élaborer un plan stratégique à long terme pour légitimer ses demandes de réservation (l'ensemble de l'Île Boulay) ; • La zone portuaire (Locodjoro) et la zone industrielle associée au Sud-Est de Yopougon pour l'implantation d'éventuelles activités économiques 	Un arbitrage est attendu. quel site réserver : l'Est de l'Île Boulay, la totalité de l'île ou ailleurs?	Comme indiqué dans le précédent commentaire n°4, la mission d'étude de la JICA recommandera de discuter avec toutes les parties prenantes concernées et de déterminer le futur plan d'utilisation des terres de l'île Boulay en prenant en compte la préservation des zones de mangroves, après que le PAA indique le plan d'extension du port et ses justifications.

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
	L'Autorité portuaire réclame une assiette foncière importante pour son développement futur.	devra être maintenue ; • Une stratégie pour une purge rapide des droits coutumiers devra être définie pour permettre de garantir la sauvegarde des réserves.		
22	Centres de fret et de logistique Le SDUGA prévoit quatre (04) nouveaux centres de fret et logistique que sont : • Autoroute du Nord : coup parti, pertinence avérée ; son attractivité sera augmentée du fait de la réalisation de la grande rocade routière, • Route d'Adzopé : pertinence à évaluer (taille plus réduite de son hinterland, risque de doublon avec la précédente, intérêt douteux de la connexion du centre de fret avec la ligne ferroviaire), • Route côtière : pertinence à évaluer (taille réduite de son hinterland, risque de doublon avec celle de l'Autoroute du Nord), • Route du Ghana : pertinence avérée.	Le SDUGA devra retenir deux nouveaux centres de fret et logistique • L'autoroute du Nord au PK 24, il devra regrouper celui de la route d'Adzopé et de la Route de côtière ; • La route du Ghana, il devra être si possible rapprocher d'Abidjan à l'intersection de la grande rocade sur l'axe Abidjan - Lagos. La disponibilité foncière est à vérifier au regard des affectations existantes.		- Le centre de logistique proposé sur la route d'Adzopé est considéré comme un terminal intermodal logistique important qui sera relié directement à la zone d'extension du port à l'Île Boulay via le nouveau chemin de fer de marchandises. Ainsi, il ne peut pas être consolidé avec l'un des centres de l'Autoroute du Nord. - Le centre logistique de Bonoua (sur la route du Ghana) est proposé afin de déplacer le parc logistique existant de Gonzaqueville vers les banlieues. Bien que les fonctions de douane pour les cargaisons du port ainsi que de terminal intégré pour les produits agricoles dans le voisinage doit rester à Bonoua, l'équipe de l'étude a ajouté un autre centre logistique à Grand Bassam (F-2-1) suite à la demande du côté ivoirien (Partie 6, Sec.6.4.1 (4)). -
23	Grands équipements sportifs le SDUGA a maintenu les équipements sportifs existants. Le Comité de préparation de l'organisation de CAN 2021 et le Ministère en charge du Sport ont été conviés à faire une présentation sur les équipements projetés dans le cadre cet événement sportif continental. On retient de leur présentation qu'il y aura à Abidjan deux stades : • Stade Houphouët-Boigny : susceptible de faire l'objet d'une opération de réhabilitation / possible extension (de 28.000 à 40.000 places) incluant la création de parkings, pas indispensable dans le cadre de la CAN 2021, réhabilitation nécessaire dans le cadre des Jeux de la Francophonie (à confirmer) ; • Stade olympique d'Anyama / Ebimpé (60.000 places) : site favorable (proximité des communes populaires d'Abobo et Yopougon, relativement bonne accessibilité, coup parti sur financement chinois, desserte par la gare Anyama Sud du Train Urbain d'Abidjan n° 1 (à 30 minutes de marche à pied du stade, des navettes de bus seront nécessaires en complément), desserte routière par la route Yopougon – Carrefour Thomas et (vers Agboville et Adzopé) mise à 2 x 2 voies (tracé actuel à l'Est du stade) ou réalisée en tracé neuf à 2 x 2 voies (à l'Ouest du stade) ; et • Village olympique associé : projet ambitieux (267 hectares demandés) de plus long terme, dont les emprises futures à réserver dépendront de l'implantation des projets court terme (stade et voies précitées), D'autres infrastructures sportives ont évoquées à savoir planches : • 4 stades d'entraînement pour la CAN 2021 (Parc des Sports, Sol Béni, Stade de l'Université de Cocody, Stade de Bingerville, • autres stades (Grand-Bassam, Koumassi, Yopougon, à confirmer), • Arena Basket Ball (quartier Washington, à confirmer).	Le SDUGA devra faire figurer ces différents sportifs sur les planches des unités urbaines.	Arena Basket Ball ne pourra pas être localisé quartier Washington, comme évoqué par le Ministère en charge du Sport. Car cet espace est en cours d'aménagement par le Ministère de l'urbanisme afin de recevoir des sièges des sociétés et institutions de l'Etat. L'Arena Basket Ball pourra être construit dans le village olympique de d'Ebimpé.	La mission d'étude de la JICA a inclus le site de planification du Stade Olympique Anyama / Ebimpé sur le plan cadre d'utilisation future des terres pour l'unité urbaine 3. La mission d'étude de la JICA mentionnera le village olympique associé en tant que question pendante dans les « recommandations » du rapport final.
24	Abattoir d'Anyama un abattoir est projeté à Anyama et devra à terme remplacer celui de Port-Bouet.	Le SDUGA devra prendre en compte cet équipement et le faire figurer sur la planche de l'unité urbaine 3 ? Il devra en plus, montrer la connexion de cet équipement à la ligne Abidjan – Ouagadougou – Kaya et indiquer son incidence sur les abattoirs actuels.		Un nouveau site d'abattoir à Anyama devrait être indiqué sur les planches de l'unité urbaine 3. L'étude du développement de l'abattoir est hors de la portée des travaux du SDUGA.
25	Centres de traitement des déchets Le Ministère en charge de l'environnement a évoqué les projets de centres de traitements des déchets solides dans l'aire du SDUGA. Deux Centres d'Enfouissement Techniques (CET) privés sont projetés, à	Ces sites devront clairement être définis et validés par des EES afin que le SDUGA les prenne en compte.	Un arbitrage est attendu pour le positionnement d'un CET sur 100 ha au PK24 dans la réserve déclarée d'utilité	Dans les « recommandations » du rapport final, la JST recommandera que les projets proposés soient examinés lors de la préparation de PUD et pris en compte lors de la révision du SDUGA dans une prochaine étape.

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
	Attiékoi (à 36 km sur la route d'Alépé) et Kossihouen (à 50 km sur l'Autoroute du Nord). Des CET publiques sont envisagés au PK 24 de l'Autoroute du Nord, sur la route de Dabou (Songon), de Bingerville et de Bonoua).		Publique et qui couvre 940 ha. (localisation possible et compatibilité)	
26	Grands équipements culturels Le Ministère en charge de la Culture ont présenté les projets majeurs : • Musée et Bibliothèque Nationale : Cet équipement est menacé par la Voie Triomphale dont l'emprise actuelle de (120 m ou 70 m). Le Ministère en charge de la Culture demande la réduction de la Voie à 45 m de sorte à permettre le maintien de l'équipement à son emplacement actuel et permettre sa rénovation. • Bibliothèque de la Renaissance Africaine : site récemment attribué (celui de l'actuelle Direction des Examens et Concours au Plateau), choix de concept à stabiliser (concept d'une bibliothèque virtuelle des arts et des cultures tel que développé dans le programme présidentiel), • Maison des Musiques d'Afrique et du Monde (projet privé)	Le SDUGA devra préciser l'emprise de la voie Triomphale de sorte à savoir si cet équipement est à conserver à cet endroit, Le SDUGA devra positionner cet équipement sur la Tête d'Ours à proximité de la zone aéroportuaire en bordure de la lagune et proposer son accès.		[Élargissement de la Voie Triomphale] Voir le commentaire n°29. [L'équipement sur la Tête d'Ours] La JST recommandera de le placer sur les planches de PUD.
27	Cimetières Le SDUGA propose le maintien des cimetières existants et projette de nouveaux cimetières dans les périphéries du Grand Abidjan.	Le SDUGA devra faire un diagnostic des cimetières existants (Koumassi, Williamsville, Abobo et Yopougon) et faire ressortir leur degré de saturation. Cela permettra de savoir s'il faudra projeter de nouveaux cimetières. De plus, le site du nouveau cimetière prévu à Bingerville est à revoir pour l'éloigner ou l'isoler de la nouvelle zone industrielle prévue à proximité.		La mission d'étude de la JICA mentionnera la nécessité de nouveaux cimetières comme question pendante dans les « recommandations » du rapport final.

C. SDUGA/SDTU - Projets routiers

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
28	SDTU – Projets routiers : voie Y4 : le SDUGA a dévié le tracé ancien (SDU 2000) de cette voie dans sa partie allant de Port-Bouet à Cocody. Il a été demandé au BNETD de faire une étude comparative des deux tracés. Après la présentation de l'analyse du BNETD et des débats qui ont suivis il a été retenu : • Une option mixte « bleue » (au Nord) – Koumassi – « rouge » (au Sud), par la Tête d'Ours (pour préserver la Tête de Chien et préparer un nouvel accès à la bande côtière Port-Bouet – Grand-Bassam), avec un profil en travers réduit (pour les 19.000 véhicules / jour annoncés par Oriconsul, • l'option « rouge » (par Abatta et l'Île Désirée) pouvant être réservée pour un avenir plus lointain (un diagnostic des milieux naturels de l'Île Désirée sera néanmoins nécessaire avant de confirmer la faisabilité de cette option),	Le SDUGA devra proposer : • un profil en travers cette voie et l'emprise à prévoir pour toutes les sections de cette voie ; • un mode de traitement des échangeurs (carrefours à niveau, échangeurs dénivelés).		- Un profil standard dans chaque section et emprise ont été ajoutés au profil de projet. De plus amples détails seront étudiés dans une autre étude telle que l'étude de faisabilité. - En règle générale, non seulement sur la rocade (Y4), mais aussi en général, tous les carrefours entre routes primaires ou entre routes primaires et secondaires devraient être faits en croisements dénivelés. Ce point a été mentionné dans le rapport final (partie 6, Sec.3.2.3).
29	Voie triomphale du Plateau : Cette voie est projetée pour la première fois dans le plan d'urbanisme directeur d'Abidjan élaboré par la SETAP en 1960. Traduisant la volonté du Président HOUPHOUET qui voulait une voie monumentale... il a été pris le décret n°81.394 du 10 juin 1981 pour déclarer d'utilité publique cette zone voie et son environnement. La volonté de réaliser cette voie a été réaffirmée par une Communication en Conseil des Ministres le 19 juillet 1995... le Communiqué précise que le projet dans sa version définitive part de la Présidence de la République, traverse le Plateau, Adjamé pour atteindre la place dites des Provinces d'Abobo sur une largeur de 120 mètres, couvrant ainsi une superficie de	Le SDUGA devra examiner : • la possibilité de prolonger la voie vers le Nord jusqu'à l'Autoroute du Nord (faisabilité foncière, faisabilité d'un nouvel échangeur), • la mise à jour du concept des années 1960 (voir le DU pour la documentation) (nombre de voies de circulations routières, place pour un TCSP, optimisation du profil en travers), en cohérence avec le parti d'aménagement du Sud du Plateau (Boulevard de la République), • la largeur de l'emprise à réserver à adapter en	Arbitrage est attendu sur cette voie dont la réalisation tient plus d'une volonté politique que de besoin en circulation...	Pour suivre le plan existant et selon une demande du côté Ivoirien, l'équipe de projet de la JICA considère la Voie Triomphale comme un large boulevard symbolique. Par conséquent, avant d'étudier sa faisabilité économique, l'équipe de projet de la JICA a proposé cette route avec intersections signalisées ainsi qu'une vitesse relativement faible, indépendamment de sa grande largeur. Bien que ce soit une route spéciale, c'est aussi l'une des routes urbaines. En termes de classification fonctionnelle de route, elle devrait fonctionner comme une route secondaire plutôt qu'une route principale qui est censée connecter à l'infrastructure de transport majeure comme le port et l'aéroport. Ainsi, la mission d'étude n'a pas assumé de

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
	<p>1314 ha. Le SDUGA prévoit le maintien de cette voie mais jusqu'au centre d'Adjamé. Les avis ont été très divergeants sur la question lors des débats.</p>	<p>conséquence, en tenant compte raisonnablement des contraintes de l'existant (châteaux d'eau, Musée, Bibliothèque Nationale,...) : 70 / 45 m ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • les conditions de faisabilité à examiner (dans le cadre par exemple d'un grand projet autofinancé d'aménagement foncier des espaces actuellement occupés par le Camp Galliéni et les emprises ferroviaires après déplacement de ces activités). 		<p>connexion à l'autoroute du Nord ou le passage de véhicules lourds et la circulation de transit.</p>
30	<p>Barreaux Abobo – Cocody Nord – Réseau routier structurant de Cocody</p> <ul style="list-style-type: none"> • barreau en cours d'exécution par le MIE dans le cadre du PRICI entre Cocody Nord et Abobo au niveau de l'échangeur desservant la gare d'Abobo – Banco • barreau entre Cocody Nord et Abobo au niveau de la gare TUA 1 d'Abobo Sud (Université) étudié au niveau préliminaire par le BNETD • le plan de rabattement des lignes de bus de la SOTRA sur le TUA 1, • le prolongement du 3^{ème} pont, au Nord du Boulevard Mitterrand, en empruntant les vallons naturels de Gobélé pour réaliser la grande voirie Nord-Sud performante dont les quartiers Nord de Cocody ont besoin pour en faciliter l'accès. Ce tracé était prévu dans le plans de structure d'Abidjan de 1985 	<p>Le SDUGA/SDTU devra renseigner et prendre en compte ces barreaux après mises à jour des études SDTU (trafics sur les 2 barreaux) et en liaison avec la SOTRA pour analyser la pertinence de prévoir 2 lignes de rabattement des bus de la SOTRA sur le TUA 1</p> <p>Poursuite des études</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'équipe projet devra se prononcer sur cette idée que Bouygues aurait apparemment étudié.... 		<ul style="list-style-type: none"> - La mission d'étude a révisé le réseau de transports en commun et intégré de nombreuses nouvelles lignes de bus de rabattement desservant les gares ferroviaires urbaines est-ouest et nord-sud dans le réseau afin de réviser les prévisions de la demande et d'en tenir compte dans le rapport final. - En ce qui concerne l'extension du troisième pont, un nouveau projet (V-9-4) a été ajouté au rapport final comme prévu par le BNETD.
31	<p>Pont de Vridi: le SDUGA prévoit un tracé qui permet de relié la rue Pierre et Marie Curie et le 3^{ème} pont alors l'ancien tracé prévoyait de relier le Boulevard du Canal et le Carrefour Solibra (SDU 2000). Après les débats, l'intervention de l'Autorité portuaire et une analyse comparative, le tracé SDU 2000 a été jugé plus pertinent.</p>	<p>L'équipe projet de la JICA devra prendre en compte cette décision concernant ce pont.</p> <p>Le projet d'aménagement du carrefour SOLIBRA devra tenir compte de ce choix (les mouvements Port – Pont de Vridi – Boulevard du Canal – Boulevard VGE – 3^{ème} pont et retour devront être traités de façon à assurer la meilleure fluidité).</p>		<p>L'emplacement du pont Vridi a été proposé après une série de comparaisons et analyses scientifiques dans le cadre du SDUGA. Néanmoins, suite à la demande du côté ivoirien, la mission d'étude a inclus à la fois le pont Vridi-Bietry (V-7-9) et le pont Vridi (V-7-4) dans le rapport final. La correction de l'alignement du pont Vridi-Bietry (V-7-9) obtenue par le BNETD a été reflétée dans le rapport final.</p>
32	<p>Autoroute de Dabou : le SDUGA projette une autoroute épousant la route existante.</p> <ul style="list-style-type: none"> • la problématique de sa conception est complexe : il s'agit de satisfaire plusieurs besoins (transit, desserte de proximité, aménagement d'une zone de développement d'opérations immobilières,...) dans un contexte contraint (tracé de la route actuel tortueux, aucune réservation d'emprise, traversée de Yopougon difficile,...), • satisfaire les besoins de transit et de desserte de proximité sur le même tracé conduirait sans doute à une option 2 x 3 voies + voies latérales très invasive, tant dans Yopougon que dans les secteurs denses de Songon, • réaliser des travaux aussi ambitieux tout en maintenant la circulation est particulièrement difficile (sécurité, fluidité), comme l'a montré l'expérience de l'autoroute de Grand Bassam, • les difficultés du franchissement de la vallée de l'Agnéby sont sans doute un invariant de toutes les options (aux questions près de préservation des zones naturelles, à bien identifier) 	<p>il faudra engager les études dans une logique très « ouverte », sans préjuger d'un choix de tracé, avec la possibilité d'envisager l'option d'un dédoublement : nouveau tracé au Nord des zones bâties, directement relié à l'Autoroute du Nord par la rocade Ouest, assurant les fonctions de transit et de développement à long terme de nouvelles zones d'aménagement et débouchant directement sur la route côtière, aménagement du tracé existant dans une logique de voie urbaine structurant les agglomérations traversées (Yopougon, Songon, Dabou) sans les couper en 2.</p>		<p>Bien que la mission d'étude estime que l'élargissement de la route sera suffisant, l'équipe va vérifier à nouveau la demande future de trafic dans chaque section. Puisque les BHLS n'occupent pas une voie réservée, l'élargissement de la route existante devrait être suffisante. Une étude détaillée, y compris des itinéraires alternatifs doit être possible dans une étude de faisabilité ultérieure.</p> <p>Pendant ce temps, le plan d'une nouvelle route alternative à Dabou divergeant à Songon et reliée directement à la section ouest de l'Y4 a été ajouté en nouveau projet (V-9-1) au rapport final comme prévu par le BNETD.</p>
33	<p>liaison Boulevard de la Cathédrale / Boulevard de France Cette liaison présenté dans le cadre de l'aménagement de la baie de Cocody</p>	<p>L'équipe projet de la JICA devra examiner le caractère prioritaire ou non d'une telle liaison, sa pertinence de sa prise en compte dans le SDTU.</p>		<p>La mission d'étude a reçu le plan de développement de la Baie de Cocody, et a ajouté ce pont reliant en nouveau projet (V-9-3) dans le rapport final.</p>
34	<p>liaison sous-lagunaire Treichville – Yopougon le SDUGA prévoit un tunnel reliant Treichville à Yopougon à réaliser à long terme. Ce ouvrage de franchissement d'un coût de 1.300 milliards de FCFA a été jugé pertinent mais non prioritaire au regard de son coût.</p>	<p>Prévoir en priorité pour désenclaver Yopougon et mailler le réseau le 5^{ème} pont d'Abidjan (Baie du Banco) et la grande voie Yopougon – Île Boulay – cordon littoral – canal de Vridi – Port-Bouet,</p>		<p>Le développement de la route du 5^{ème} pont - Grande Voie Yopougon – Ile Boulay - route côtière - Canal de Vridi - Port-Bouët a également été proposé dans le SDUGA. L'objectif principal de la mise au point du tunnel reliant Treichville à Yopougon est de réduire le fardeau de la circulation sur les premier et deuxième ponts existants qui connectent à Plateau, et ce tunnel n'impactera pas beaucoup la circulation et la</p>

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
				priorité de cette route. En outre, comme la mission d'étude ne prévoit pas de lignes de transports en commun à travers ce tunnel, aucun impact sur le train urbain n'est prévu. La mission d'étude a mentionné ces points dans le rapport final (partie 6, Sec.6.2.5 (6)).
35	<p>Doublement de la route Yopougon-Zone Industrielle – Carrefour Thomasset (vers Agboville au Nord-Ouest et Adzopé au Nord-Est) : L'équipe projet a proposé la mise à 2 x 2 voies sur le tracé actuel de cet axe important (sortie Nord d'Abidjan, desserte d'Abobo Ouest et Anyama, desserte du Stade Olympique d'Anyama / Ebimpé), D'autres options sont proposées par le BNETD dans le cadre d'une étude pour le compte du MIE. Le BNETD propose entre autres, une 2 x 2 voies en tracé neuf entre un nouvel échangeur situé sur l'Autoroute du Nord juste après le « corridor » et le carrefour Thomasset, qui desservirait également le Stade Olympique d'Anyama / Ebimpé par l'Ouest ; de ce nouvel échangeur pourrait également partir la nouvelle autoroute pour Dabou. la grande rocade pourrait être fermée par le Nord jusqu'au PK 24 de l'Autoroute du Nord, la route Dabou – Sikensi jouant naturellement un rôle complémentaire de fermeture entre l'Autoroute du Nord et la route côtière.</p>	<p>Une étude approfondie de la faisabilité géométrique est nécessaire pour aider à validation de ces options.</p>		<p>La mission d'étude a obtenu l'alignement de cette nouvelle route par le BNETD, et l'a intégré dans le rapport final comme un nouveau projet (V-9-2).</p>
36	<p>Réseau routier structurant dans Yopougon : Les propositions du SDUGA-SDTU relatives au réseau structurant de Yopougon sont globalement validées,</p>	<p>L'équipe projet de la JICA devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • jumeler l'axe Est-Ouest « 5^{ème} pont », avec le Train Urbain d'Abidjan n° 2, sans doute à prolonger vers l'Ouest jusqu'à la route de Dabou (ce qui nécessitera des libérations d'emprises complexes), • prolonger l'axe Nord-Sud V 28 vers Azito et l'Île Boulay • prolonger l'axe Nord-Sud à 2 x 2 voies jusqu'à Locodjoro, • prolonger les voies Nord-Sud jusqu'à la lagune, vers les gares des services lagunaires (accès des bus SOTRA) et de dédoubler la route de Locodjoro (au Sud de l'axe « 5^{ème} pont »), • prévoir de ne réaliser l'axe Est-Ouest V4 (au Sud de Yopougon) qu'à 2 x 1 voie dans un 1^{er} temps (en lien avec le différé de la liaison sous-lagunaire Treichville – Yopougon). 		<p>La mission d'étude a pris en compte ces commentaires et plans du BNETD et a modifié le SDUGA, en particulier les profils de projets concernés. D'autres détails pourraient être étudiés dans les études de faisabilité ultérieures.</p>
37	<p>Fermeture à l'Est de la grande rocade Cette rocade Est, est le prolongement du boulevard Miterand. Le SDUGA-SDTU prévoit de la faire aboutir à Bonoua. Après les débats il a été reconnu qu'il faut la faire aboutir non pas à Bonoua mais à Grand Bassam (option améliorant la qualité du maillage, mettant Grand Bassam en position de carrefour, évitant un doublon entre le secteur de Grand Bassam et Bonoua et le risque de développement anarchique de la rive Est de la Comoé),</p>	<p>Deux options devront être comparées par l'équipe projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • par Eloka, dans une logique de maintien du caractère insulaire de l'Île de Vitré et de préservation de ses éventuelles zones naturelles (à renseigner), • plus vraisemblablement, par l'Île de Vitré, dans la logique d'aménagement de l'île proposée par Oriconsul ; <p>étude à réaliser en lien avec celle de l'autoroute Abidjan – Lagos (poursuite logique par Moossou et Bonoua de l'autoroute Abidjan – Grand-Bassam ou selon un autre tracé ?).</p>		<p>L'équipe de projet a comparé et a étudié les deux options, et l'équipe a proposé de maintenir l'option initiale qui passera par Eloka pour les raisons suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est plus facile à réaliser en termes d'acquisition foncière, car il ne passera pas par l'île de Vitré, qui comprend une zone de conservation naturelle. - Comme cela sera une des routes principales du pays avec un trafic considérable, il est préférable de ne pas passer par Grand Bassam, qui est un site touristique important désigné comme site du patrimoine mondial. - Cette option permettra à Bonoua de fonctionner dans le cadre du Grand Abidjan d'une manière intégrée en termes de la connexion du réseau routier. - Il fonctionnera également comme un contournement nord de Bonoua. <p>L'équipe ajoutera les explications ci-dessus dans le rapport final. Bien que la mission d'étude ait ajouté les explications ci-dessus dans le rapport final (Partie 6, Sec.3.4.2 et Sec.6.4.1 (3)), la possibilité de passer par l'île de Vitré a également été ajoutée comme un nouveau projet (V-9-6) au rapport final comme prévu par le BNETD.</p>

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
38	Maîtrise de la pollution atmosphérique et des autres nuisances (insécurité) liée aux transports routiers dans le Grand Abidjan	Voir avec les Ministères des Transports et de l'Environnement pour une proposition : <ul style="list-style-type: none"> • d'une réglementation applicable : suffisante, à améliorer ? • contrôle de l'application de la réglementation. 		Bien que les questions de législation et de réglementation sont essentiellement hors de la portée des travaux pour le SDUGA, la mission d'étude a proposé une autre étude pour couvrir ces questions et l'a indiqué dans les « recommandations » du rapport final (partie 7, Sec.6.1).

D. SDTU- TCSP « transport en commun en site propre »

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
39	validation de la structure du réseau magistral de transport en commun en site propre (en « croix de Lorraine ») constitué par : <ul style="list-style-type: none"> • l'axe terrestre Nord-Sud Train Urbain d'Abidjan n° 1 (TUA 1), selon un tracé déjà arrêté ; au droit de la digue de Koumassi, si l'on voulait rétablir une communication efficace entre les 2 lagunes, il faudrait prévoir la réalisation d'un ouvrage hydraulique conséquent, permettant la navigation des bateaux-bus, • l'axe terrestre Est-Ouest Train Urbain d'Abidjan n° 2 (TUA 2), le cas échéant selon le tracé proposé par Oriconsul (l'étude de préfaisabilité en voie d'achèvement ayant confirmé la qualité de ce choix), • l'axe lagunaire Est-Ouest (Yopougon – Plateau Lagune / TUA 1 – Bingerville), en prenant en compte les nécessaires connexions avec les franchissements Nord-Sud (pont de Jacquville, pont de l'Île Boulay, gare Plateau Lagune / TUA 1, pont De Gaulle, pont Henri Konan Bédié, pont Y4, pont de la grande rocade Vitré – Grand-Bassam); • l'axe lagunaire Nord-Sud (Yopougon / TUA 2 – Plateau Lagune / TUA 1 – Marcory Canal / TUA 1 – Digue de Koumassi / TUA 1, • axes lagunaires prioritaires le cas échéant complété (à terme) par un axe Bingerville – Koumassi – Digue de Koumassi (la création d'un pont au droit de la digue de Koumassi permettrait d'assurer la continuité entre cet axe et l'axe Nord-Sud précédent), • schéma de desserte lagunaire en cours de finalisation par le BNETD, • avis du PAA à obtenir sur le schéma de desserte précité (faisabilité d'une gare lagunaire à proximité du terminal minéralier, compatibilité avec la réglementation de la navigation dans les eaux portuaires), • observations d'Oriconsul sur le schéma de desserte précité à recueillir, schéma de desserte définitif à prendre en compte dans le SDTU. 			Bien que la mission d'étude n'ait pas pu obtenir les détails de ces commentaires avant la date limite, la mission d'étude en a tenu compte dans les profils de projets du rapport final. Toutefois, la mission d'étude n'a pas proposé pas de lignes d'eau traversant la Digue de Koumassi. Dans les « recommandations » du rapport final (partie 7, Sec.6.3.2), la mission d'étude a proposé une réflexion sur les autres commentaires détaillés sur le transport de l'eau tels que la hauteur libre sous les ponts prévus, lorsqu'une autre étude sur le transport de l'eau sera faite.
40	réservations d'emprises à prévoir Les débats sur la question ont porté sur comment les définir, les matérialiser et les faire respecter sur le terrain ; en ce qui concerne le cas du prolongement du TUA 1 vers Grand Bassam , 3 options sont envisageables: <ul style="list-style-type: none"> • le long de l'autoroute Abidjan – Grand Bassam en cours de construction, • sur l'axe intermédiaire proposé par Oriconsul (avec pour effet de créer un 3^{ème} couloir de nuisance mais peut-être de mieux desservir les zones d'habitat et/ou d'emploi), • le long de l'axe routier Nord ; 	étude de faisabilité à réaliser dans le cadre de l'étude d'urbanisme de détail de la zone Port-Bouet – Grand Bassam pour comparer ces 3 options (attention à la mauvaise constructibilité de certaines zones dépressives / marécageuses) et préciser le tracé et les gares desservant Grand Bassam (VITIB et Centre-Ville) ; attention également à la question de l'érosion côtière sur la section Aéroport – Gonzagueville où le TUA 1 prolongé et l'autoroute sont très proches de la mer : des ouvrages de protection sont sans doute à prévoir à l'horizon du SDUGA (2030).		La mission d'étude a expliqué et a ajouté dans le rapport final comment l'itinéraire de l'extension du Train Urbain nord-sud à Grand Bassam (T-1-2) a été décidé dans le cadre de l'étude (Partie 6, Sec .5.3.2). Cependant, puisque le SDUGA n'a montré qu'un alignement indicatif, une étude de faisabilité ou une autre étude devrait être effectuée bientôt dans l'étude sur le plan d'urbanisme de détail (PUD) pour la région Port-Bouët - Grand Bassam pour comparer plusieurs options d'itinéraires. Cela a été mentionné dans les « recommandations » du rapport final (partie 7, Sec.6.3.1).
41	autres questions relatives au réseau magistral de transport en commun en site propre <ul style="list-style-type: none"> • connexions entre les axes, politique de développement d'activités autour des gares principales, • hiérarchisation des priorités de réalisation : l'amorce du TUA 2 pour assurer 			La mission d'étude a ajouté une explication plus détaillée sur l'amélioration de l'intermodalité des corridors de grande capacité dans le rapport final (Partie 6, et Sec.5.4.3 Sec.5.4.4). L'extension du Train Urbain nord-sud à Grand Bassam (T-1-2) a été changée en projet de long terme (Partie 6, Sec.5.6.2).

	POINTS DEBATUS	RECOMMANDATIONS	OBSERVATIONS	REPONSES DE L'EQUIPE DE PROJET DE LA JICA
	la desserte de Yopougon apparaît plus urgente que les prolongements du TUA 1 (voire même que sa section Anyama – Abobo), • systèmes et réseaux complémentaires (BRT, autres).			D'autres explications sur BRT, BHLS, et les voies réservées aux autobus (G-2-1) ont été ajoutées dans le rapport final (Partie 6, Sec.5.3.3).
42	Niveau de l'ambition globale de développement des transports en commun modernes (TUA 1 et 2, axes lagunaires, SOTRA et le cas échéant autres compagnies modernes de transport collectif de voyageurs) • les propositions Oriconsul conduisent à une part du secteur informel (woro-woros et gbakas) de 54 % (sans compter les taxis : 6 %) dans les transports motorisés, au détriment du secteur formel moderne utilisant des véhicules plus capacitaires, plus propres et plus sûrs, partie jugée de façon unanime largement insuffisante : • la SOTRA a prévu de réagir sur les propositions de création de sites propres réservés aux bus formulées par Oriconsul, • la SOTRA compte à moyen terme distinguer 4 réseaux terrestres (non comptés le réseau de bateaux-bus) : réseau de rabattement sur les TUA 1 et 2 et sur les lignes de transport lagunaires, réseau central, réseau de proximité (dans les communes de Cocody, Yopougon, Koumassi et Abobo) et réseaux liés aux villes satellites (réseaux internes et liaisons avec Abidjan Centre, à confirmer par la SOTRA),	• Oriconsul devra préciser les hypothèses structurantes prises en compte (notamment, le linéaire de sites propres réservés au bus, le parc de bus SOTRA ou assimilés, la production kilométrique journalière de bus,...) et proposer des scénarios ou esquisses de scénarios plus ambitieux, • il est indispensable que la SOTRA établisse la vision de son développement à l'horizon du SDUGA (2030), le « Plan SOTRA 2030 », qu'elle pourrait établir ou faire établir par un BET sur financement du Fonds d'études, • le parc de bus de la SOTRA pourrait passer de 500 bus (opérationnels) en 2014 à 700 en 2015, 2.000 en 2020 et 3.000 en 2030 : Oriconsul devra étudier ce scénario de développement (il convient de rappeler que dans les années 1985 – 1990, la SOTRA disposait d'un parc de 1.200 bus et assurait environ 40 % des déplacements motorisés de l'agglomération).		D'autres discussions sur les voies réservées aux autobus ont été ajoutées pour augmenter l'utilisation des bus (Partie 6, Sec.5.3.3). Puisque Gbaka et Woro-Woro doivent fonctionner comme modes de connexion aux transports et viendront compléter le réseau de transports en commun de grande capacité, les parts de ces modes de transports resteront les mêmes comme les transports en commun de grande capacité seront utilisés. Toutefois, afin d'éviter une fausse impression que les modes de transport informels continueront à fonctionner à l'avenir, ces deux modes ont été intégrés dans un « minibus » en tant que nouveau moyen de transport de rabattement (Partie 6, Sec.2.8.2 et Sec.5.4.2). (Les Woro-Woros ne continueront à fonctionner à l'avenir car ils sont inefficaces et aggravent simplement les embouteillages.) La mission d'étude a pris en compte les suppléments d'information et de plans de la SOTRA pour modifier ou ajouter au rapport final ainsi qu'au profil du projet. Concernant les plans d'amélioration détaillés du transport par autobus, y compris BRT et BHLS, la mission d'étude a proposé une autre étude de schéma directeur pour l'amélioration du système de transport public par route basée sur le SDUGA. Ceci a été mentionné dans les « recommandations » du rapport final (Partie 7, Sec.6.3.3). La mission d'étude a également ajouté la prévision du nombre de bus et de minibus nécessaires dans le schéma directeur des transports urbains (Partie 6, Sec.5.3.3 et Sec.5.4.2).
43	Voie ferrée Anyama / Île Boulay : • il y a une incertitude sur l'échéance de réalisation de l'extension du PAA dans l'Île Boulay, • les principaux marchés pertinents actuels du rail risquent de rester dans le centre de l'agglomération (terminaux à conteneurs, raffinerie, cimenteries), • par contre, le développement des trafics minéraliers (Côte d'Ivoire, Burkina Faso et Mali) pourrait conduire à la saturation du terminal minéralier actuel et du nouveau terminal projeté à court terme (quais n° 14, 15 et 15 bis), conçus pour exporter quelques millions de tonnes de minerais par an, et rendre nécessaire la création d'un nouveau terminal minéralier dans l'Île Boulay, conçu pour exporter plusieurs dizaines de millions de tonnes de minerais par an (disposer d'un chemin de fer et d'un terminal performants constituant un atout déterminant pour le développement du secteur minier de la Côte d'Ivoire), terminal vrac qui pourrait également être utilisé pour l'importation de clinker (pour la cimenterie CIMAF de Yopougon notamment), • il est donc nécessaire de prendre la précaution de réserver une emprise, ce qui suppose la réalisation d'une étude de faisabilité par le BNETD ou un autre BET.			L'équipe d'étude recommande de discuter avec tous les organismes concernés et d'étudier ces questions à un stade ultérieur lors de l'examen SDUGA, après le plan directeur de développement du port a été élaboré et agréé. La mission d'étude a mentionné cela dans les « recommandations » du rapport final (Partie 7, Sec.6.2.2).
44	Système de ferrys • Le SDUGA/SDTU a projeté un système de ferrys à grande vitesse pour relier les stations multimodales de Songon, Plateau Sud et Koumassi • le PAA envisage un système entre les Terminaux à Conteneurs (1 ou 2) et Azito (rive Nord du 4 ^{ème} pont), plusieurs navettes (une dizaine ?) par jour et par sens, transportant des poids lourds (ferrys) ou des conteneurs (barges), avec la possibilité d'une zone de dédouanement à Azito ou sur la Zone Industrielle du PK 24 (« port sec »), envisagée favorablement par la Direction Générale des Douanes,	• étude de pré-faisabilité à réaliser par le PAA ou un BET pour son compte (à confirmer par le PAA), • 2 options : avis d'appel à manifestation d'intérêt puis appel d'offres, protocole d'accord avec un partenaire privé se présentant spontanément pour développer le projet.	• Le service pourrait être opéré par un concessionnaire privé,	Comme au point n. 43, l'équipe d'étude recommande essentiellement l'étude de ces questions à un stade ultérieur lors d'une revue du SDUGA, après l'élaboration et l'autorisation du schéma directeur de développement du port. En ce qui concerne les projets de transport lagunaire qui sont proposés dans le court terme, le plan du PAA de navette de fret à travers la lagune a été mentionné cela dans les « recommandations » du rapport final comme point à considérer (Partie 7, Sec.6.3.2).