

Dr Oumar CISSÉ

Les défis de l'urbanisation à Dakar

Planification territoriale, assainissement,
transport public et logement social



A PROPOS DE L'AUTEUR

Dr Oumar CISSÉ est un ingénieur polytechnicien en génie civil, titulaire d'un master en environnement et d'un PhD en aménagement (avec distinction). Dr Cissé est le directeur exécutif de l'Institut Africain de Gestion Urbaine (IAGU). Il est chercheur en environnement urbain et a assuré la direction scientifique de plusieurs projets de recherche pluridisciplinaire et pluriannuels sur les déchets, l'agriculture urbaine, les inondations, le logement et la violence urbaine. Il est également professeur au département environnement de l'université Senghor à Alexandrie en Égypte.

Mentions légales

© Février 2022

Friedrich-Ebert-Stiftung

Avenue des Ambassadeurs- Fann Résidence

B.P. 25 516 Dakar-Fann - Sénégal

Tél. : (+221) 33 869 27 27

Fax : (+221) 33 869 27 28

Email : fes@fes-senegal.org

www.fes-senegal.org

L'utilisation commerciale des médias publiés par la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) est interdite sans autorisation écrite de la FES. Les opinions exprimées dans cette publication ne reflètent pas forcément celles de la Friedrich-Ebert-Stiftung (ou celle de l'organisation de l'auteur).

ISBN : 978-2-493256-00-3

Photo de couverture : © Shutterstock

Graphisme : Green Eyez Design SARL

www.greeneyezdesign.com

Dr Oumar CISSÉ

Les défis de l'urbanisation à Dakar

Planification territoriale, assainissement,
transport public et logement social

	Sigles et abreviations	03
	Résumé Exécutif	05
	Introduction	10
1	PRÉSENTATION DE LA RÉGION DE DAKAR	11
2	LA PLANIFICATION TERRITORIALE DE DAKAR	13
2.1	Cadre légal et réglementaire	13
2.2	Les plans d'urbanisme de Dakar	15
2.2.1	Le Plan directeur d'urbanisme Dakar 2035	15
2.2.2	Le plan d'urbanisme de détails (PUD) Pikine Guédiawaye	16
2.3	Analyse de la planification territoriale de l'agglomération dakaraise	18
3	LES EXTENSIONS URBAINES DE DAKAR	18
3.1	L'encadrement légal des lotissements	22
3.2	Études de cas dans les départements de Pikine et de Rufisque	23
3.2.1	Lotissement non autorisé à Bambilor 3	23
3.2.2	Extension informelle du quartier Boune à Keur Massar	25
3.2.3	Boune un noyau aux formes irrégulières et aux extensions loties	25
3.2.4	Lotissement formel à Déni Malick Gueye	27
3.2.5	Déni Malick Guèye : objet de plusieurs lotissements de 2006 à nos jours	27
3.2.6	Pôle urbain de Diamniadio : quand la nouvelle ville exclut les populations autochtones	28
3.2.7	Le pôle urbain de Diamniadio	29

4	ACCÈS AUX SERVICES DE BASE DANS LA BANLIEUE DE DAKAR : MOBILITÉ ET ASSAINISSEMENT	32
4.1	Mobilité et habitat informel	32
4.1.1	Modes de déplacements prioritaires à Dakar	32
4.1.2	Diagnostic de la situation de la mobilité à Dakar	34
4.1.3	Niveau de satisfaction des usagers du transport public	35
4.1.4	Conclusion : la mobilité impactée par l’habitat péri-urbain informel en banlieue	37
4.2	Assainissement dans la banlieue	37
4.2.1	Assainissement des eaux usées	37
4.2.2	Drainage des eaux pluviales	38
4.2.3	Conclusion	40
5	PRÉVENTION ET ÉRADICATION DE L’HABITAT IRRÉGULIER À DAKAR	41
5.1	La restructuration urbaine à Dakar	41
5.1.1	Motivations du projet de Restructuration et régularisation foncière	43
5.1.2	Restructuration et régularisation foncière : pertinence et avantage du projet	44
5.2	Accès au logement social	45
6	LES RECOMMANDATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN INCLUSIF ET ÉQUITABLE DE DAKAR	51
7	LA LITTÉRATURE ENCADRANT LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA RÉGION DE DAKAR	52
7.1	Lois	52
7.2	Décrets d’application	52
7.3	Arrêtés	53
7.4	Plans d’urbanisme et sectoriels	53
7.5	Rapports, monographies et thèses	53
7.6	Références en ligne	53

SIGLES ET ABBREVIATIONS

ADM	Agence de Développement Municipal	MRUHCV	Ministère du Renouveau urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie
AFTU	Association de Financement des professionnels du Transport Urbain	MULHP	Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique
AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes	OCB	Organisation Communautaire de Base
AIBD	Aéroport International Blaise Diagne	ONAS	Office National de l'Assainissement du Sénégal
ANAT	Agence Nationale pour l'Aménagement du Territoire	PAMU	Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
ANSD	Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie	PAP	Plan d'Action Prioritaire
APIX	Agence de Promotion des Investissements et des travaux du Sénégal	PDA	Plan Directeur d'Assainissement
ARD	Agence Régionale de Développement	PDAL	Plan Directeur d'Assainissement Liquide
ASC	Associations Sportives et Culturelles	PDD	Plan Directeur de Drainage
BOS	Bureau Opérationnel de Suivi	PDU	Plan Directeur d'Urbanisme
BRT	Bus Rapid Transit	PDUD	Plan de Déplacements Urbains de Dakar
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar	POS	Plan d'Occupation du Sol
DGPU	Délégation Générale à la promotion des Pôles Urbains de Diamniadio et du Lac Rose	PROGEP	Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'Adaptation au Changement Climatique
DGUA	Direction Générale de l'Urbanisme et l'Architecture	PROZEBID	Projet Zéro Bidonville
DSCOS	Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol	PSE	Plan Sénégal Émergent
DUA	Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture	PTB	Petit Train de Banlieue
EMTASUD	Enquête-ménages sur la Mobilité, les Transports et l'Accès aux Services Urbains dans l'Agglomération de Dakar	PUD	Plan d'Urbanisme de Détails
ENES	Enquête Nationale sur l'Emploi au Sénégal	RGPHAE	Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage
FDV	Fondation Droit à la Ville	SAFRU SA	Société d'Aménagement Foncier et de Rénovation Urbaine
FEM	Fonds pour l'Environnement Mondial	SDADT	Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Territorial
FND	Fonds Nordique de Développement	SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
FORREF	Fonds de Restructuration et de Régularisation Foncière	SN HLM	Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré
IAGU	Institut Africain de Gestion Urbaine	STAGD	Service Temporaire d'Aménagement Grand-Dakar
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale	TER	Train Express Régional
LCU	Limite de la Croissance Urbaine	UNACOIS	Union Nationale des Commerçants et Industriels du Sénégal
MGLDAT	Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire	ZAC	Zones d'Aménagement Concerté
		ZES	Zone Economique Spéciale

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Dans de nombreux pays africains comme le Sénégal, on assiste à une urbanisation mal contrôlée avec la prolifération de quartiers dits « spontanés ». La région de Dakar est marquée par cette réalité à travers les insuffisances de son système actuel de planification urbaine qui entraîne un manque de maîtrise de l'espace urbain, une dégradation du cadre de vie et une vulnérabilité sociale de nombreuses catégories de populations.

La région de Dakar est une presqu'île entourée par la mer et dotée de 70 kilomètres de côtes. Elle s'étend sur une superficie de 550 km² et se démarque de loin des autres localités du pays avec une densité de 6 973 habitants au km². Sa population était de 3 835 019 habitants en 2020, soit près du quart de la population totale (22,9 %) sur une superficie représentant 0,3 % du territoire national (ANSD 2015 Rapport Projection de la population du Sénégal 2013 - 2063). La région de Dakar accueille 48,7 % de la population urbaine, 90 % industries et 80 % infrastructures.

L'aménagement urbain de la région de Dakar est caractérisé par des déséquilibres en termes de localisation géographique et de distribution des infrastructures et services urbains. L'étalement urbain incontrôlé a créé une structure urbaine déséquilibrée avec la concentration des fonctions commerciales au centre-ville de Dakar. Cela a entraîné une forte congestion de la circulation notamment aux heures de pointe. Le développement d'infrastructures et d'établissements publics n'a pas accompagné le rythme de l'urbanisation rapide. Le décalage ainsi créé a conduit à la détérioration du cadre et des conditions de vie des populations.

Le Gouvernement du Sénégal s'est efforcé de contrôler la croissance urbaine de Dakar en élaborant des Plans Directeurs d'Urbanisme (1948, 1967, 1980 et 2000), mais sans beaucoup de succès. Le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar horizon 2025, élaboré en 2000 et approuvé en

2009, a été peu efficace en raison notamment d'une insuffisante prise en compte des réalités locales, d'un défaut de participation des collectivités territoriales et des populations dans son élaboration et d'une incapacité à traiter convenablement des risques de catastrophes tels que les inondations. C'est dans un tel contexte qu'en 2014 le PDU Dakar environs 2035 a été préparé par le Ministère du Renouveau urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie avec l'appui de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

La planification territoriale au Sénégal est encadrée par le code de l'urbanisme (loi n° 2008-43 du 20 août 2008 révisée par la Loi n° 2009-26 du 8 juillet 2009 modifiant l'article 68) et son décret d'application (Décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du code de l'urbanisme). Les compétences en matière d'élaboration de Plan Directeur d'Urbanisme (PDU), de Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), de Plan d'Urbanisme de Détail (PUD), de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), de rénovation urbaine et de remembrement sont transférées aux communes ou à la ville si celle-ci est instituée entre les communes (loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant code général des collectivités locales).

Le Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) et le Plan d'Urbanisme de Détail (PUD) comprennent un rapport de présentation, des documents graphiques et un règlement. Ils sont soumis à l'enquête publique et à l'avis des conseillers municipaux. Ils sont approuvés par décret et sont révisés dans les mêmes formes que leur établissement.

Le plan directeur d'urbanisme de Dakar et environs horizon 2035 a été approuvé en 2016 et son plan d'occupation du sol (POS) prévoit 25,2 % d'utilisation des terres pour l'agriculture et 18,5 % par la promotion et la gestion des espaces verts. Le POS comprend aussi les zones à res-

structurer, les infrastructures routières, les forêts, les parcs et espaces verts ainsi que les plans d'eau. Cependant, les documents graphiques à l'échelle appropriée (1/10 000^{ème}) ne sont pas disponibles dans les mairies ou affichés dans les lieux publics pour permettre un suivi opérationnel participatif des restrictions d'utilisation de terres et réserves. Le montant total des investissements prévus pour réaliser le Plan Directeur 2035 est estimé à 7 231 milliards de FCFA. Malheureusement, on assiste à l'absence d'un dispositif explicite de suivi-évaluation dudit plan.

Le plan d'urbanisme de détail (PUD) de Pikine Guédiawaye est établi en cohérence avec les orientations générales fixées par le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses environs horizon 2035 et il intègre les conclusions du Plan Directeur de Drainage en préservant les espaces dédiés au stockage des eaux pluviales ou aux ouvrages de drainage. Le PUD prévoit 36 projets d'aménagement et d'équipements dans 11 secteurs pour un budget total de 338 550 millions FCFA. La carte d'occupation du sol du PUD en 2035 indique les différentes zones d'affectation, les espaces dédiés aux équipements et infrastructures projetés, les tracés des voiries, les zones à libérer et leurs mesures de protection. Le PUD ne prévoit pas de mécanismes appropriés de diffusion de ces documents graphiques auprès des populations.

Les insuffisances liées à la **participation des collectivités territoriales** proviennent de l'insuffisance des ressources techniques dédiées à l'urbanisme dans ces institutions et de la faible considération dont elles sont victimes de la part des ministères chargés de l'élaboration des plans en leur endroit. Les collectivités territoriales devront être des co-responsables du processus d'élaboration du plan d'urbanisme. Au même titre que pour les agents de la DUA, les capacités des professionnels municipaux en planification urbaine devront être renforcées.

Le **processus participatif** a caractérisé la préparation du PDU Dakar 2035 et celle du PUD de Pikine et Guédiawaye. Cependant, plusieurs groupes d'acteurs déclarent n'avoir aucune connaissance de ces documents de planification. C'est le cas notamment des artisans, des commerçants et mêmes des organisations de jeunes. Le plan d'urbanisme est un « domaine réservé », « une affaire de techniciens », selon les associations de commerçants et de jeunes. Les spécificités des personnes vivant avec un handicap ne sont pas prises en compte dans ces documents. En plus, les artisans estiment que leurs besoins, notamment en matière d'affectation d'espaces dédiés, sont ignorés selon ces derniers.

La participation communautaire peut être renforcée dans le cadre de **l'enquête publique** en veillant à ce que les documents graphiques à l'échelle appropriée soient af-

fichés dans les endroits accessibles et fréquentés par le public au sein de toutes les mairies concernées. En plus, ils doivent être vulgarisés par le biais d'une insertion publicitaire dans les médias avec le concours des langues nationales.

Le PUD Pikine Guédiawaye a prévu et cartographié des aménagements spécifiques que des **documents graphiques à plus grande échelle** (1/5 000^{ème}, voire 1/2 000^{ème} par exemple) peuvent contribuer à vulgariser pour développer leur appropriation. En plus, l'utilisation de la **cartographie participative** dans l'élaboration des plans d'urbanisme est en mesure de favoriser une meilleure compréhension par le public de l'organisation et de l'affectation des sols aux différents usages et restrictions.

La phase d'élaboration du plan directeur n'est qu'une étape, le **suivi-évaluation** en est une autre qu'il faut prévoir. Aussi, la réduction de la **durée des phases d'élaboration et d'approbation officielle** des plans d'urbanisme s'avère-t-elle essentielle pour améliorer l'efficacité de leur mise en œuvre. Enfin, le **département de Rufisque**, qui dispose des plus grandes réserves foncières et accueille la plus forte poussée urbaine de la région, doit urgemment faire l'objet d'un PUD.

L'extension urbaine de la région de Dakar se déroule à Pikine (Keur Massar en particulier) mais surtout à Rufisque où les communes de Bambilor, Diamniadio, Tivaouane Peulh – Niaga, entre autres, font face à une forte poussée urbaine. Pour étudier cette extension urbaine, trois (03) quartiers d'extension périphérique à Bambilor, Diamniadio et Keur Massar ont fait l'objet de diagnostics territoriaux participatifs incluant une déambulation urbaine et un focus group. Le pôle urbain de Diamniadio a aussi été étudié sur la base des données documentaires disponibles.

Ces quartiers d'extension ont été étudiés sous le prisme des **lotissements dont la création est soumise à autorisation administrative** délivrée par le ministre en charge de l'urbanisme. Cette autorisation impose au lotisseur l'exécution de **travaux de viabilité**. Elle est refusée si le terrain est impropre à l'habitation, par exemple s'il est exposé aux inondations ou s'il se trouve dans une aire protégée d'intérêt écologique.

Le quartier de Bambilor extension 3 est créé à partir de la transformation des champs des cultivateurs en parcelles d'habitation. Dans ce quartier d'extension récente partiellement habité et sous-équipé, il existe des lotissements encadrés et initiés par la commune de Bambilor et d'autres par des promoteurs immobiliers sous le portage de la municipalité. Dans le cadre de ces opérations de lotissements, les parcelles sont partagées entre le promoteur, la commune, le géomètre et l'entreprise chargée des

terrassements éventuellement. Aucun des lotissements étudiés à Bambilor extension 3 n'a fait l'objet d'autorisation de lotir délivrée le ministre en charge de l'urbanisme. Dans ce quartier de Bambilor, l'essentiel du foncier est constitué de terres du domaine national, initialement attribuées pour l'agriculture. Ainsi, aucun des propriétaires de champs ne détient de droit réel sur les terres qui lui ont été affectées pour un usage agricole. Aujourd'hui, les détenteurs de parcelles d'habitation ne disposent que de délibérations du conseil municipal ou des décisions d'affectation signées par le Maire. Ces actes délivrés par la commune sont irréguliers, car les affectations des terres du domaine national concernent des terres de cultures et de défrichements. Il est donc compréhensible que les acquéreurs de parcelles dans ces types de lotissements éprouvent des difficultés pour muter la décision d'affectation en leur nom.

Le quartier de Boune, un ancien village situé dans la commune de Keur Massar, a été édifié sans plan de lotissement. L'essentiel des terres occupées appartiennent au domaine national et les habitants détiennent pour la plupart des actes de vente ou de cession validés par la municipalité ainsi que des actes de donation. Quelques rares personnes disposent d'un titre de propriété officiel. Le noyau central du quartier est caractérisé par une trame sinueuse avec des rues étroites. L'extension du village s'est faite sans planification et les réserves foncières sont actuellement épuisées. La communauté éprouve d'énormes difficultés pour trouver un emplacement pouvant accueillir des équipements collectifs. Pour les populations, la restructuration urbaine demeure la seule alternative pour améliorer leur cadre de vie.

Le quartier de Déni Malick Guèye dans la commune de Diamniadio est un ancien village à vocation agricole. Le quartier est situé dans la zone agro-écologique des Niayes et les populations ont pendant longtemps tiré l'essentiel de leurs moyens de subsistance de l'horticulture. Traversé par l'autoroute à péage qui l'a scindé en deux parties faiblement connectées, le quartier est bloqué dans son extension par le Pôle urbain de Diamniadio. Déni Malick Gueye a connu un premier lotissement en 2006 sous la houlette du conseil rural de Diamniadio, qui fut approuvé par l'autorité administrative. Les extensions loties comptent des rues de 6 à 8 m de largeur. Dans le cadre de ce lotissement de 1 500 parcelles, les propriétaires de champs avaient reçu des parcelles d'habitation en contrepartie (quatre parcelles par hectare) tout en bénéficiant des parcelles réservées aux populations du village. Un second lotissement de 1596 parcelles a été réalisé mais n'a pas été autorisé. Aujourd'hui, toute la zone d'extension du lotissement originel est engloutie par le Pôle urbain de Diamniadio. Les potentialités agro-écologiques du village sont remises en cause par le pôle urbain qui privilégie des investissements

dans des bâtiments ministériels, des immeubles d'habitation, l'hôtellerie, les infrastructures industrielles, sportives, entre autres.

Le pôle urbain de Diamniadio est érigé pour pallier l'extrême concentration des activités économiques et des services administratifs dans le centre-ville de Dakar. Il est aménagé selon le principe de la mixité sur un site d'environ 2.000 ha qui doit polariser des activités industrielles et commerciales ainsi que des structures administratives. Il doit accueillir à l'horizon 2035 une population de 300 000 habitants. Le site du pôle est à cheval sur quatre communes. Cependant, l'aménagement du pôle aurait dû intégrer une partie des périmètres horticoles qui existaient sur le site. L'existence de 3 lacs et de 4 barrages montre l'importance de la vocation agricole du site que l'agro-écologie aurait pu consolider. Les populations des communes limitrophes de Bargny et de Diamniadio, dont les possibilités d'extension sont effacées, devraient aussi pouvoir accéder aux logements dans le pôle pour davantage de cohésion sociale et d'intégration de ce dernier dans son cadre d'accueil. Cela devrait contribuer à éviter les rejets dont le pôle fait l'objet de la part de certains autochtones. Enfin, l'aménagement du pôle aurait dû intégrer les zones limitrophes pour davantage de cohérence territoriale et de continuité infrastructurelle.

La concentration des activités commerciales, administratives et institutionnelles à Dakar Plateau et l'étalement urbain vers les secteurs Nord-Est nuisent à la fluidité des déplacements dans la région de Dakar où les ménages consacrent 11 % de leur revenu à la mobilité. **La marche à pied est le mode de déplacement des populations le plus important à Dakar, avec 70 % du total.** Les déplacements motorisés qui représentent 30 % sont assurés à plus de **80 % par les transports collectifs (TC)**. Parmi ces moyens, les minibus AFTU (« Tatas »), les cars rapides et les taxis clandos sont les plus utilisés avec respectivement 35 %, 20 % et 12 % des déplacements. Les bus Dakar Dem Dikk ne couvrent que 6 % des déplacements. **Le département de Dakar concentre 64 % de l'ensemble des moyens de transport de la région pour 46 % des ménages.**

Les déplacements dans la région de Dakar sont affectés par le défaut d'éclairage public, de routes carrossables, de moyens de transports en commun, de trottoirs, de place sur les trottoirs, de passerelles, de dos d'âne / passages piétons. C'est davantage dans l'habitat informel en banlieue où ces carences sont observées. Quant à la marche à pied, elle est confrontée à l'absence, l'encombrement ou au mauvais état des trottoirs, au manque d'éclairage la nuit, aux inondations en saison de pluies, aux mauvaises odeurs et à la présence de débris, aux risques d'accidents, à la défaillance des passages piétonniers, des ouvrages de

liaison ou de franchissement, des chemins piétonniers et des rues piétonnes.

Pour faire face à ces dysfonctionnements, le Plan de Déplacements Urbains de Dakar à l'horizon 2025 (PDUD 2025) a adopté vingt-cinq (25) projets pour un budget total de 647 043 000 000 FCFA afin d'améliorer la fluidité de déplacement des personnes, l'efficacité et la fiabilité du transport des marchandises, d'accroître la sécurité routière, de maîtriser l'aménagement en vue d'une gestion rationnelle de l'espace et d'une meilleure cohérence entre urbanisation et système de transport, de préserver l'environnement et d'assurer un financement adéquat et équitable du système de déplacement.

Deux (02) nouveaux projets structurants de déplacements ont aussi été conçus à Dakar : Le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT). Le TER traverse 18 communes situées dans les départements de Dakar, Pikine et Rufisque et sera réalisé en deux phases : la première allant de la gare de Dakar à Diamniadio (36 km) et la seconde de Diamniadio à l'AIBD (19 km). Le financement de la phase 1 du projet est de 483.3 milliard FCFA. Le TER transportera jusqu'à 115 000 passagers par jour et desservira 13 gares et haltes entre la banlieue de Dakar et la nouvelle ville de Diamniadio. Le BRT acheminera jusqu'à 300 000 voyageurs par jour sur une distance de 18,3 km, avec vingt-trois (23) stations, traversant quatorze (14) communes de la gare routière de Petersen à la préfecture de Guédiawaye et disposera de 144 bus articulés. Son financement global est de 306 milliards. Le tarif du BRT est fixé à 300 FCFA sur le corridor. Ces projets doivent être articulés avec des initiatives hardies d'amélioration des déplacements piétonniers et de promotion de l'habitat vertical pour faciliter les rabattements. Aussi, le tarif du TER devra-t-il être accessible aux populations à faible revenu afin d'en faire un moyen de transport de masse.

Par rapport au niveau de satisfaction, les usagers du transport public jugent le coût d'utilisation du taxi élevé et celui du taxi clando accessible. Ils considèrent cependant le taxi clando comme un mode à risque. Le prix du transport est considéré comme le principal atout des cars rapides mais les usagers déplorent leur lenteur et les risques d'accident. Le *Ndiaga Ndiaye* est handicapé, selon eux, par sa faible desserte spatiale alors que le bus *Dem Dikk*, bien que considéré comme le mode déplacement le plus sûr, est confronté à la durée du temps d'attente aux arrêts et à l'insuffisance de place dans le bus. Ils apprécient les minibus AFTU pour leur rapidité mais déplorent le manque de places à bord. Les deux qualités principales qu'ils reconnaissent au Petit Train Bleu (PTB) sont sa rapidité et son tarif faible. Cependant, ils estiment les arrêts éloignés de leur domicile.

Les populations de la banlieue notamment de Pikine et Guédiawaye demeurent les plus affectées par les déficiences dans les déplacements urbains à cause notamment de l'hyper-concentration des activités dans le département de Dakar, de l'étalement urbain, du défaut d'aménagement, de lotissement et d'équipement de l'espace péri-urbain. L'amélioration de la qualité des déplacements des populations de la banlieue de Dakar passe inéluctablement par une urbanisation plus régulière.

La prévalence de l'assainissement autonome dans les départements de Pikine et de Guédiawaye qui contribue à la pollution de la nappe, s'explique par l'irrégularité du tissu urbain et la densité du bâti car ces sites, dans leur majorité, n'ont pas connu un aménagement préalablement à l'installation des populations.

Le système d'assainissement des eaux usées retenu par l'ONAS dans le cadre de l'actualisation du plan directeur de l'assainissement liquide Dakar 2025 pour une grande partie de Guédiawaye et Pikine (Zone EST dans le PDA) est le réseau d'assainissement collectif classique. L'investissement total estimé pour la réalisation complète du PDA à l'horizon 2025 dans cette zone représente 143 026 millions FCFA (réseaux, ouvrages de collecte et station d'épuration des eaux usées).

La mise en œuvre du PDA 2025 a démarré timidement à Pikine en 2019 avec le financement par la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) d'un montant de 3 milliards 245 millions de francs pour réaliser des ouvrages capables d'impacter moins de 5 % des populations de la zone (30 000 habitants à Pikine). Le réseau d'assainissement collectif classique retenu pour la zone de Pikine-Guédiawaye est néanmoins confronté à des contraintes majeures qui sont un relief peu marqué et constitué d'une succession de petites dépressions, une présence de la nappe à une profondeur souvent inférieure à 2m et un urbanisme majoritairement spontané ou de type villageois, qui vont entraîner des surcoûts considérables.

Le plan directeur de drainage des eaux pluviales de la région périurbaine de Dakar (PDD) réalisé par l'ADM en 2012 a compartimenté l'espace en 20 bassins versants. Les travaux prévus par le PDD comprennent près de 150 km de canaux, 185 espaces de stockage des eaux pluviales totalisant une capacité de stockage de plus de six millions de mètres cube et 23 ouvrages de rejets en mer.

Pour assurer la mise en œuvre du PDD, le **Projet de gestion des eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP)** a été réalisé avec un budget de 36.8 milliard FCFA. Le PROGEP a permis de protéger 900 ha et 167 000 habitants des inondations récurrentes dans 08 communes de la Banlieue. Il a occasionné un rabattement

de 1 à 2 m des nappes phréatiques. Cependant, les ouvrages de drainage réalisés dans le cadre du PROGEP sont exposés à l'obstruction par les déchets, l'ensablement, l'accumulation de sédiments charriés qui favorisent l'installation de plantes aquatiques, la dégradation des talus de protection des bassins contre l'érosion. A cet effet, un dispositif de maintenance efficace et régulière impliquant les collectivités territoriales et les communautés doit être mis en place.

Avec la baisse observée d'un à deux mètres sur le niveau de la nappe phréatique consécutivement aux travaux de drainage du PROGEP, il importe de réaliser un important programme d'assainissement collectif des eaux usées dans la zone. En parallèle, les populations devront être accompagnées par les collectivités territoriales dans la construction d'ouvrages d'assainissement individuel aux normes. Enfin, le département de Rufisque devra aussi être doté de plan directeur d'assainissement (PDA) des eaux usées et de plan directeur de drainage des eaux pluviales (PDD).

L'habitat informel occupe dans la région de Dakar 35 % des superficies habitées et 43 % du territoire du département de Pikine. Pour résorber cet habitat, **la restructuration urbaine**, qui permet l'aménagement des zones non loties, vétustes ou insalubres, s'impose.

La Fondation Droit à la Ville (FDV) a pour objet de réaliser au profit des collectivités territoriales et de l'État et avec la participation des populations bénéficiaires des projets de restructuration et de régularisation foncière. Entre 2002 et 2021, elle a procédé à la restructuration de 630 ha, soit en moyenne 33.16 ha par année. Le projet de restructuration de Hann Bel Air est considéré comme le plus abouti des initiatives de la FDV en raison notamment d'une meilleure prise en charge du volet assainissement des eaux usées avec des possibilités de raccordement des ménages au réseau. Tableau Ferraille, un quartier restructuré de la commune de Hann Bel Air, a eu à bénéficier d'une voie principale et de dix pénétrantes, du pavage et du reboisement des emprises de voies, de l'éclairage public, de l'installation de bancs publics et d'un réseau d'assainissement tout-à-l'égout. Les populations de Tableau Ferraille ont cependant noté des insuffisances dans la communication et la sensibilisation, des lenteurs dans la régularisation foncière et des difficultés de recouvrement des frais qui lui sont liés, l'élimination de certaines rues initialement validées et le retard dans la réception des ouvrages d'assainissement.

Le PUD de Pikine Guédiawaye prévoit **la restructuration et la régularisation foncière d'une superficie de 22 km² dans 12 communes à Pikine et Guédiawaye**. Au rythme actuel des opérations de restructuration des quartiers irréguliers mises en œuvre par la FDV (33,16 ha

par an), il faudra 66 années pour restructurer les quartiers informels de la banlieue de Dakar (Pikine et Guédiawaye) compte non tenu de la croissance de l'habitat informel dans la région de Dakar et du défaut de prise en compte de la situation dans le département de Rufisque qui accueille de nos jours la majorité des extensions urbaines.

En 2013, le déficit en logements est estimé à 322 000 unités sur tout le territoire national dont 158 000 à Dakar alors que l'offre ne dépassait guère 5 000 unités par an. Dakar est la seule région du pays où la location est le statut d'occupation majoritaire avec 46,0 % des ménages locataires contre 37,1 % propriétaires. Pour résorber le déficit en logements abordables, le Sénégal s'est investi dans la production massive de **logements sociaux**.

Ainsi, le Plan Sénégal Émergent à travers son Plan d'Action Prioritaire (PAP) 2014-2018 avait prévu de réaliser le Programme d'accélération de l'offre en habitat social avec une ambition de construire 10 000 à 15 000 logements sociaux par an. Cependant, seul un total de 28 898 unités d'habitation (soit 9 897 logements sociaux et 19 001 parcelles viabilisées) ont été construites entre 2014 et 2018 (Bureau Opérationnel de Suivi du Plan Sénégal Émergent). Depuis 2019, le Gouvernement du Sénégal s'est engagé à construire 100 000 logements sociaux en 5 ans à travers le Projet Zéro Bidonville (PROZEBID). Pour apprécier ce **« projet 100 000 logements »**, il convient au préalable de s'interroger sur les raisons de l'inefficacité des initiatives antérieures. Plusieurs autres questions subsistent par rapport à ce nouveau projet. Elles concernent notamment l'accès aux logements des travailleurs du secteur informel et la prise en compte de l'auto-construction.

Aussi, les stratégies de production de logements sociaux doivent-elles être plurielles et inclure, entre autres, la production en masse de sol viabilisé et équipé destiné à l'auto-construction encadrée, la production de logement locatif, l'accompagnement des municipalités dans la réalisation de lotissements administratifs avec attribution transparente, la réalisation de PUD ciblant prioritairement les zones d'extension et l'attribution de quotas minimaux de logements sociaux aux groupes défavorisés dont les travailleurs du secteur informel, les femmes et les chefs de ménages vivant avec un handicap. Par ailleurs, au-delà du logement abordable, il convient aussi de mettre un accent particulier sur l'accès aux espaces de travail pour les acteurs informels (artisans et commerçants notamment) dans ces programmes d'aménagement urbain.

INTRODUCTION

La croissance urbaine accélérée est devenue une réalité mondiale. Face à ce phénomène, on assiste à un recours à la planification urbaine qui évolue et s'adapte aux différents contextes, afin d'encadrer et de guider les faits urbains à court, moyen et long terme. L'urbanisation du continent africain se fait assez tardivement, mais massivement. Sa particularité est qu'elle se déroule dans un contexte d'industrialisation assez faible.

Dans de nombreux pays comme le Sénégal, on observe une installation anarchique des populations, des approches volontaristes d'approvisionnement en services urbains de base, souvent sans respect des normes requises. Et ce n'est qu'après que ceux qui ont en charge la planification pensent à intervenir, souvent sans consultation avec la population locale ou les acteurs principaux du secteur de l'économie informelle. La conséquence est que nous faisons face à une urbanisation mal contrôlée et une naissance de quartiers dits « spontanés » d'une part, et d'autre part une planification surdimensionnée de l'espace urbain dans les nouvelles villes créées pour les classes moyennes à revenus assez élevés. Cette planification ne prend pas en compte une bonne partie des travailleurs de l'économie informelle dont les revenus ne permettent pas de postuler à l'acquisition de maisons dans ces nouvelles villes et qui rencontrent souvent des problèmes de transport et mobilité.

La région de Dakar n'échappe pas à cette réalité contraignante qui met à nu les insuffisances du système actuel de planification urbaine. Elle rencontre de grosses difficultés pour encadrer l'urbanisation de manière structurée et cohérente, mais aussi démocratique et juste, pour promouvoir un développement urbain durable tenant compte des dimensions économique, sociale et écologique.

Dans ce contexte, le manque de maîtrise de l'espace urbain, la spéculation foncière, la forte croissance démographique, la problématique du transport public, la crise du logement social, la croissance rapide des villes de la région

de Dakar, la dégradation du cadre vie et la vulnérabilité sociale de nombreuses catégories de populations, contribuent largement à la multiplication des problèmes et à la situation difficile que connaît l'urbanisme.

Face à cette situation, l'étude sur la planification territoriale à Dakar que le présent rapport se propose de restituer s'est avérée plus que nécessaire. Pour la réaliser, les quatre outils majeurs de collecte des données ci-après ont été utilisés :

1. La recherche documentaire sur des textes de lois et décrets, des documents de planification, des rapports d'études, des monographies entre autres ;
2. Les diagnostics territoriaux participatifs de quatre quartiers d'extension de l'agglomération de Dakar incluant notamment des lotissements formels comme informels ainsi que le pôle urbain de Diamniadio ;
3. Les entretiens semi-dirigés avec les acteurs institutionnels de l'État central, des collectivités territoriales, des organisations non gouvernementales ;
4. Deux mini ateliers multi-acteurs regroupant chacun des acteurs pertinents au niveau central, local, associatif et communautaire.

Le traitement des données collectées par analyse de contenu a permis de produire le présent rapport articulé autour des six chapitres suivants :

1. Présentation de la région de Dakar ;
2. Planification territoriale de Dakar ;
3. Extensions péri-urbaines de Dakar ;
4. Accès aux services de base dans la banlieue : mobilité et assainissement ;
5. Prévention et éradication des bidonvilles à Dakar : restructuration et logement social ;
6. Recommandations pour une planification urbaine inclusive et des solutions urbaines durables et équitables.

1

PRÉSENTATION DE LA RÉGION DE DAKAR

La région de Dakar est une presqu'île entourée par la mer et dotée de 70 kilomètres de côtes. Elle s'étend sur une superficie de 550 km² et se démarque de loin des autres localités du pays avec une densité de 6 973 habitants au km². Sa population était de 3 835 019 habitants en 2020, soit près du quart de la population totale (22,9 %) sur une superficie représentant 0,3 % du territoire national (ANSD 2015 Rapport Projection de la population du Sénégal 2013 - 2063). La région de Dakar accueille 48,7 % de la population urbaine, 90 % des industries et 80 % des infrastructures.

L'expansion de la région de Dakar s'est faite naturellement avec l'afflux des populations en provenance des zones rurales, à cause surtout de l'implantation d'industries, du développement du marché des affaires, de l'activité touristique et de l'urbanisation. Elle s'est déroulée principalement sur les écosystèmes naturels, notamment les Niayes qui constituent un véritable poumon maraîcher pour le Sénégal. La zone des Niayes est un marécage côtier avec une grande diversité de la flore malgré une surexploitation par le maraîchage. C'est une zone de captage majeure et une importante source d'eau pour l'agriculture et l'aquaculture. Les principales menaces qui pèsent sur cet écosystème sont: la pression de l'extension urbaine, l'empiètement sur les terres agricoles et la salinisation des sols.

Le PIB urbain représente 75 % du PIB national. L'économie sénégalaise est donc définitivement portée par les villes où se concentrent les activités des secteurs secondaire et tertiaire. Le PIB urbain se répartit à hauteur des deux tiers sur la région de Dakar et d'un tiers sur les autres villes du pays. Les entreprises sont concentrées à 65 % à Dakar et à hauteur de 13 % à Thiès. Dakar concentre aussi 62 % des ouvertures d'entreprises et plus de 52 % des emplois générés. La répartition inégale des activités entre les villes est également illustrée par les données sur la patente dont le produit revient en totalité aux communes. 87 % des produits de la patente sont recouverts dans la région de Da-

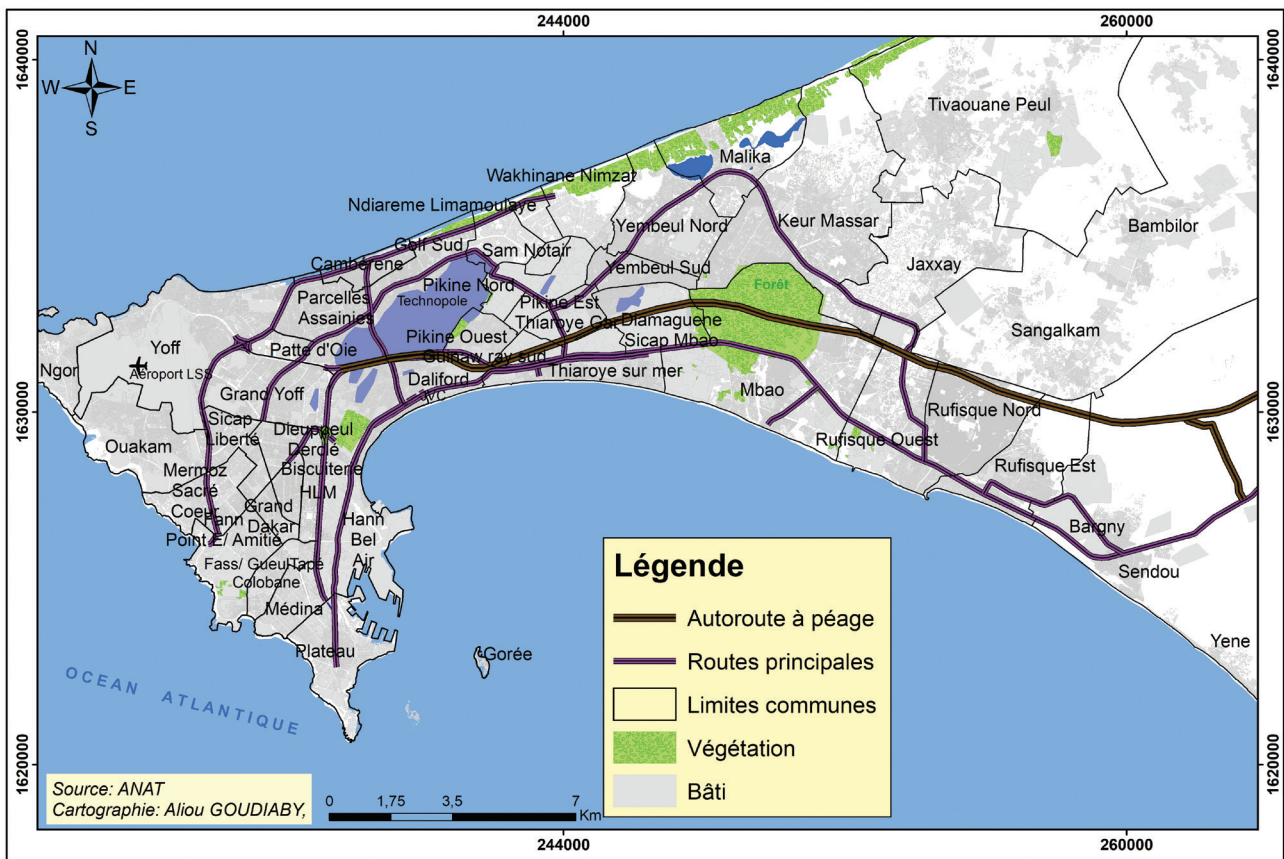
kar qui concentre 50 % de la population communale urbaine. Les principales villes de l'intérieur, qui représentent 33 % de la population communale, ne concentrent que 10 % du produit de la patente. Les autres communes qui concentrent 17 % de la population communale recouvrent 3 % du produit de la patente au niveau national. La région de Dakar concentre aussi 80 % du parc automobile du Sénégal, soit environ 24 000 véhicules sur les 30 000 véhicules immatriculés en 2007 (Banque mondiale 2015).

A Dakar, le niveau du chômage est de 13,8 %. Au regard du niveau d'étude, les personnes sans diplôme représentent 40,1 % des chômeurs. Le taux combiné du sous-emploi lié au temps de travail et du chômage est estimé à (36,0 %) à Dakar (39,3 % au Sénégal) (ANSD 2015 ENES). Dakar est la seule région où la proportion de ménages locataires (46,0 %, donc deux fois supérieure à la moyenne nationale) est plus élevée que les propriétaires (37,1 %). A Dakar, l'auto construction avec 71,5 % des ménages propriétaires, demeure le principal mode d'acquisition du logement. Le réseau d'égout est plus développé dans la région de Dakar (ANSD 2014 RGPHE 2013).

L'aménagement urbain de la région de Dakar est caractérisé par des déséquilibres en termes de localisation géographique et distribution des infrastructures et services urbains. L'étalement urbain incontrôlé a créé une structure urbaine déséquilibrée avec la concentration des fonctions commerciales au centre-ville de Dakar, entraînant une forte congestion de la circulation notamment aux heures de pointe. Le développement d'infrastructures et d'établissements publics n'a pas accompagné le rythme de l'urbanisation rapide, et le décalage ainsi créé a conduit à la détérioration du cadre et des conditions de vie des populations.

Le Gouvernement du Sénégal s'est efforcé de contrôler la croissance urbaine de Dakar en élaborant des Plans Directeurs d'Urbanisme (1948, 1967, 1980 et 2000), mais sans beaucoup de succès. Le Plan Directeur d'Urbanisme

FIGURE 1. CARTE DE DÉLIMITATION DES COMMUNES DE LA RÉGION DE DAKAR¹



Source : Aliou Goudiaby & ANAT, 2017 ; adapté par IAGU, 2021

de Dakar horizon 2025, élaboré en 2000 et approuvé en 2009 a été peu efficace en raison notamment d’une insuffisante prise en compte des réalités locales, d’un défaut de participation des collectivités territoriales et des populations dans son élaboration et de son incapacité à traiter

convenablement des risques de catastrophes tels que les inondations. C’est dans un tel contexte qu’en 2014 le PDU Dakar 2035 a été préparé par le Ministère du Renouveau urbain, de l’Habitat et du Cadre de vie avec l’appui de l’Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

¹ Cette délimitation ne tient pas compte du nouveau découpage de la région de Dakar avec notamment la création du département de Keur Massar

2

LA PLANIFICATION TERRITORIALE DE DAKAR

Seules 30 % des communes du Sénégal disposent de plan directeur d'urbanisme (PDU) et les plans existants ne sont pas mis en œuvre. Les plans d'urbanisme de détails (PUD) sont inexistantes alors que les plans de lotissements n'intègrent pas les PDU ou PUD. Les ressources écologiques et les risques climatiques ne sont pas pris en compte dans la planification territoriale.

La planification territoriale au Sénégal souffre aussi de déficit d'appropriation par les collectivités territoriales, auxquelles du reste la compétence a été transférée, et d'absence d'inclusion des communautés et des acteurs informels. Au Sénégal, c'est l'agglomération de Dakar qui a le plus connu des exercices de planification territoriale et sectorielle depuis la fin de la seconde Guerre mondiale.

2.1 CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Les compétences en matière d'élaboration de plan directeur d'urbanisme (PDU), de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), de plan d'urbanisme de détail (PUD), de zones d'aménagement concerté (ZAC), de rénovation urbaine et de remembrement sont transférées aux communes ou à la ville si cette dernière est instituée entre les communes (loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant code général des collectivités locales).

La planification territoriale au Sénégal est encadrée par le code de l'urbanisme (loi n° 2008-43 du 20 août 2008 révisée par la Loi n° 2009-26 du 8 juillet 2009 modifiant l'article 68) et son décret d'application (Décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du code de l'urbanisme). Ce sont les deux documents qui établissent les règles de la planification urbaine, les opérations d'aménagements, le remembrement urbain et les zones d'aménagement concerté. C'est sur la base de ces documents que le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar 2035 et le Plan d'Urbanisme de Détails de Pikine et de Guédiawaye ont été conçus.

Les règles d'urbanisme s'expriment par : (i) les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme ; (ii) les Plans Directeurs d'Urbanisme ; (iii) les plans d'urbanisme de détails ; et (iv) les plans de lotissement. Les plans directeurs d'urbanisme (PDU) fixent les orientations générales et indiquent les éléments essentiels de l'aménagement urbain dans le cadre du plan national d'aménagement du territoire. Les plans d'urbanisme de détails (PUD) reprennent à plus grande échelle les dispositions d'aménagement d'une zone ou des parties des plans directeurs et schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme. Ils précisent et complètent les dispositions des plans directeurs et schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, en fonction des spécificités de chaque secteur concerné, notamment la délimitation des zones d'affectation en considération de la nature et valeur des sols, des règles d'utilisation du sol et de l'équilibre écologique (Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme, art. 8 et 9).

Selon le décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du code de l'urbanisme, le **Plan directeur d'urbanisme (PDU)** comprend un rapport de présentation, des documents graphiques et un règlement. Le rapport présente :

- a) l'analyse de la situation existante et des principales perspectives de développement démographique et économique du territoire considéré, compte tenu de ses relations avec les territoires avoisinants ;
- b) l'analyse de l'état initial de l'environnement et la mesure dans laquelle le plan prend en compte le souci de sa préservation (étude d'impact environnemental) ;
- c) l'indication des principales phases de réalisation du parti retenu, et éventuellement les éléments de programmation et de coût des équipements publics et d'infrastructures ;
- d) le parti d'aménagement adopté et sa justification, compte tenu notamment des perspectives visées ci-dessus, de l'équilibre qu'il convient de préserver entre le développement urbain et l'aménagement rural,

et de l'utilisation optimale des grands équipements existants ou prévus.

Les documents graphiques font apparaître notamment : (i) la répartition et l'organisation du sol en zone suivant leur affectation ; (ii) le tracé de toutes les voies de circulation (voies nationales, voies de grandes circulations, voirie secondaire) ainsi que le classement de ces voies ; (iii) l'organisation générale des transports ; (iv) la localisation des principales activités et des équipements publics ou d'intérêt général les plus importants et les installations classées visées par le Code de l'Environnement ; (v) les espaces libres ou boisés à maintenir ou à créer ; (vi) les zones préférentielles d'extension ; (vi) les principaux sites urbains ou naturels à protéger ; (vii) éventuellement les périmètres des zones dans lesquelles seront établis les plans d'urbanisme de détails, les zones spéciales d'aménagement foncier, ainsi que les zones de protection spéciales visées par le Code de l'Environnement ; (viii) éventuellement les secteurs à sauvegarder pour des motifs d'ordre historique, écologique ou culturel, ou de nature à justifier la conservation ; (ix) les schémas directeurs des réseaux divers.

Le règlement, se référant aux dispositions qui figurent dans le plan, fixe les règles et servitudes relatives à l'utilisation du sol (décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du code de l'urbanisme, art. R 38).

Le Plan directeur d'urbanisme est élaboré pour une période de **vingt ans** (art. R 39).

Le projet de plan directeur d'urbanisme est soumis à l'avis du ou des Conseils Municipaux ou Ruraux concernés et du Conseil Régional. Si les collectivités intéressées n'ont pas fait connaître leur avis dans un délai d'un mois à dater du jour où la demande leur est signifiée, leur silence vaut approbation du plan (art. R 41 et 42).

Le projet de plan directeur d'urbanisme est soumis à **l'enquête publique** qui a lieu dans les formes prévues en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Le projet de plan est mis à la disposition du public dans les mairies et les sièges des conseils ruraux concernés et dans les services du représentant de l'État. La décision de mise à l'enquête désigne un commissaire enquêteur, indique les lieux où le plan est mis à la disposition du public pendant un délai de deux mois. Elle est publiée au Journal officiel ou dans un Journal mis en vente dans la région et fait l'objet d'un communiqué à travers les médias (art. R 43 et 44). Après enquête publique et avis des conseils municipaux, le projet de plan directeur est transmis au Ministre en charge de l'urbanisme.

Le plan directeur est approuvé par un décret qui reprend les dispositions du règlement d'urbanisme. Dans les quinze

jours suivant la publication du décret l'approuvant le plan directeur d'urbanisme est mis à la disposition du public dans les services du représentant de l'État et aux sièges des collectivités territoriales concernées (art. R 46).

Le Plan d'Urbanisme de Détails (PUD) est établi notamment dans le cadre des orientations fixées par les plans et schémas directeurs d'urbanisme. Il comprend aussi un rapport de présentation, des documents graphiques et un règlement.

Le rapport présente l'analyse de la situation existante et les principales perspectives d'évolution du secteur concerné. Il justifie de la comptabilité des dispositions arrêtées dans le plan d'urbanisme de détails avec celles du plan et schéma directeur d'urbanisme.

Les documents graphiques font apparaître notamment :

1. La délimitation des zones suivant leur affectation ;
2. Les emplacements réservés aux services publics, installations d'intérêt général et aux espaces libres ainsi que les zones de protection spéciale visées par le Code de l'Environnement ;
3. Le tracé des voies de circulation ;
4. Les quartiers, rues, monuments et sites à protéger ou à restaurer lorsque ceux-ci présentent un caractère historique ou esthétique, les terrains de toute autre nature qui, en raison de leurs caractéristiques, doivent être protégés ;
5. Les réseaux divers.

Le règlement fixe les règles et servitudes relatives à l'utilisation du sol (art. R 53).

Après enquête publique, le Plan d'Urbanisme de détails (PUD) est soumis à l'avis du ou des conseils municipaux et ruraux concernés qui se prononcent par délibération dans le délai d'un mois. A défaut, le projet est transmis pour arbitrage au Ministre chargé de l'Urbanisme par le représentant de l'État dans la Région (art.56). Le plan d'urbanisme de détails est approuvé par un décret qui reprend les dispositions du règlement d'urbanisme. Dans les quinze jours suivant la publication, au Journal officiel, du décret l'approuvant, le plan d'urbanisme de détails est mis à la disposition du public dans les services du représentant de l'État et aux sièges des collectivités locales concernées (art. R 57).

La révision des plans d'urbanisme a lieu dans les formes prescrites pour leur établissement. La révision est ordonnée par décret et peut porter sur tout ou partie des dispositions du plan d'urbanisme. Pendant la période de révision, le plan d'urbanisme demeure en vigueur ; toutefois, des mesures de sauvegarde peuvent être édictées en vue de l'élaboration du nouveau plan (art. R 75).

2.2 LES PLANS D'URBANISME DE DAKAR

L'urbanisation à Dakar remonte à quelques années avant l'accession du Sénégal à l'indépendance, sous la colonisation française, au moment où les collectivités locales étaient établies à Dakar et Rufisque. Dakar va alors connaître son premier plan en 1862 par le chef de Bataillon du Génie, Pinet-Laprade. Ce plan montrera ses limites par son caractère militaire et assistera entre 1945-1946 à l'élaboration d'un nouveau plan. La particularité de ce plan est qu'il posait pour la première fois le problème d'aménagement du Cap-Vert de façon globale, et constituait la base du vaste programme d'équipements dont la réalisation fut confiée au Service Temporaire d'Aménagement Grand-Dakar - STAGD. En 1957, avec le projet de création du quartier de dégagement de Dagoudane – Pikine, le plan fut modifié afin d'intégrer ce quartier. De plus, l'après deuxième guerre mondiale notamment avec ses rebondissements a entraîné une mutation des activités économiques donnant lieu à d'importantes migrations vers Dakar. Ce déplacement des personnes a contribué au réaménagement de l'espace de sorte qu'il y ait un périmètre dédié aux zones rurales et à la facilitation de l'insertion des populations.

Le plan Directeur d'Urbanisme de 1967, communément appelé Plan ECOCHARD, va couvrir la presque île du Cap-Vert jusqu'à la forêt de Mbao. Ce plan soutiendra le développement spatial de la Commune de Dakar et de la zone Ouest de Pikine - Guédiawaye et deviendra plus tard le référentiel pour la réalisation des Plans d'Urbanisme de Détails de plusieurs agglomérations au Sénégal.

Le plan de 1967 laissera place à celui de 1982, qui formulera un développement harmonieux centré sur celui de pôles Dakar, Pikine et Rufisque en combinant l'introduction d'un système de transports publics efficace avec la disponibilité des terres pour l'autoroute Dakar - Thiès et la Voie de Dégagement Nord (VDN). En raison des retards accusés dans l'élaboration de ce plan, la configuration spatiale a évolué rendant ainsi le PDU obsolète dans certaines communes. Cette caducité justifia le PDU de Dakar horizon 2025, élaboré en 2000 mais approuvé en 2009. Son ambition était de rééquilibrer l'espace régional par d'autres pôles et de proposer la création de sept nouveaux pôles de croissance. En outre, d'autres projets y figuraient notamment l'Aéroport Blaise Diagne, l'extension de l'Autoroute Dakar - Diamniadio, le prolongement de la VDN, le développement du pôle urbain de Diamniadio, le développement de la zone économique spéciale (ZES) et la construction du nouveau port de Sendou.

Malheureusement le PDU Dakar 2025 n'a pas été efficace car les conditions locales de sa mise en œuvre n'ont pas été partagées avec tous les acteurs dès le départ. Aussi, a-t-il été noté le manque de participation des collectivités

locales et des populations au processus de planification, ce qui a constitué un obstacle à la bonne connaissance du plan et à son acceptabilité par les acteurs qui étaient en charge de sa mise en œuvre. Pour corriger ses limites, l'État du Sénégal a contacté le gouvernement du Japon pour la révision du Plan Directeur d'Urbanisme Horizon 2025. L'agence japonaise de coopération internationale (JICA) et le ministère du renouvellement urbain, de l'habitat et du cadre de vie (MRUHCV) ont été ainsi chargés de conduire le projet d'élaboration du Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035 (MRUHCV et JICA, 2016, PDU Dakar 2035).

2.2.1 LE PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DAKAR ET SES ENVIRONS HORIZON 2035

La zone d'étude du PDU Dakar 2035 est la région de Dakar et la zone située aux alentours de l'Aéroport International Blaise Diagne dans la Région de Thiès, avec une superficie d'environ 820 km². L'élaboration du PDU Dakar 2035 fut conduite par la direction de l'urbanisme et de l'architecture (DUA), compte tenu des ressources techniques limitées des collectivités territoriales, compétentes en matière de planification territoriale (MRUHCV et JICA, 2016, PDU Dakar 2035).

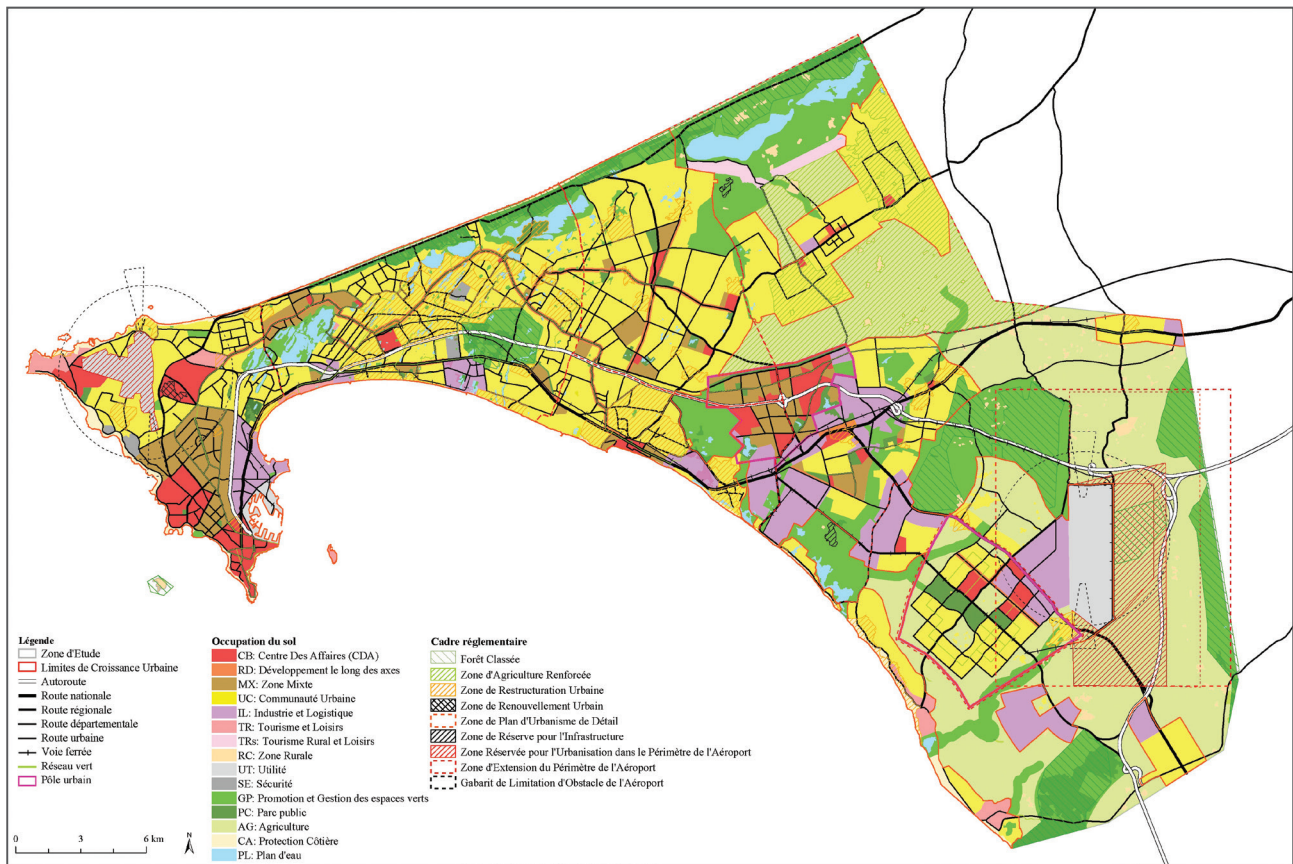
Le PDU, à travers un processus participatif, ambitionne de faire de Dakar « une Ville d'Hospitalité », caractérisée par un cadre de vie confortable, une communication facile et une création innovante, inclusive, durable, compétitive et solidaire.

Le contenu du PDU a mis en relief, entre autres, les grands enjeux de développement, le plan directeur horizon 2035 proprement dit incluant le cadre de développement spatial, les plans de développement sectoriel pour l'horizon 2035, l'évaluation environnementale stratégique, le Plan d'Urbanisme de Détails de Daga-Kholpa, la Pré-faisabilité des projets prioritaires et la gestion de la planification urbaine.

Le cadre de développement spatial a défini la Limite de la Croissance Urbaine (LCU) qui délimite la zone de promotion de l'urbanisation et les zones inappropriées pour l'urbanisation (les zones à risque, les terres agricoles, les forêts, etc.).

Le plan d'occupation du sol (POS) du plan directeur horizon 2035 prévoit 25,2 % d'utilisation des terres pour l'agriculture et 18,5 % pour la promotion et la gestion des espaces verts. Dans les zones urbaines, les zones à restructurer et de renouvellement urbain sont aussi indiquées. Les infrastructures routières, les forêts, les parcs et espaces verts et les plans d'eau figurent dans le plan d'occupation du sol. Le plan comprend un cadre réglementaire qui circonscrit les

FIGURE 2. PLAN D'OCCUPATION DU SOL DU PDU DAKAR ET SES ENVIRONS À L'HORIZON 2035



Source : MRUHCV et JICA, 2016, PDU Dakar 2035

forêts classées, les zones d'agriculture, les zones de restructuration urbaine, de renouvellement urbain, de réserves de l'infrastructure, entre autres. Cependant, les documents graphiques à l'échelle appropriée (1/10 000^{ème}) ne sont pas disponibles dans les mairies ou affichés dans les lieux publics pour permettre un suivi opérationnel participatif des restrictions d'utilisation de terres et réserves.

Contrairement au PDU Dakar 2025, le PDU Dakar 2035 a pris en compte la réduction des risques de catastrophes et d'inondations et propose un cadre de gestion des inondations.

Le montant total des investissements prévus pour réaliser le Plan Directeur Dakar 2035 est estimé à 7 231 milliards FCFA, répartis comme suit : 4 670 milliards devant être financés par le secteur privé et 2 532 milliards FCFA par le Gouvernement. Cependant, bien que cet investissement prévu soit aussi colossal, le PDU Dakar 2035 n'a pas de dispositif explicite de suivi-évaluation.

2.2.2 LE PLAN D'URBANISME DE DÉTAILS (PUD) PIKINE GUÉDIAWAYE

L'objectif principal du PUD Pikine-Guédiawaye est de doter les deux villes d'un document de planification permettant de guider et de mettre en synergie les programmes de l'État, des collectivités territoriales et du secteur privé. Il est établi en cohérence avec les orientations générales fixées par le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses environs horizon 2035. Il intègre les conclusions du Plan Directeur de Drainage en préservant les espaces dédiés au stockage des eaux pluviales ou aux ouvrages de drainage.

La durabilité constitue la base du plan d'urbanisme de détails comme elle avait guidé les orientations du projet de PDU Dakar et ses environs horizon 2035. Le PUD projette une vision pour Pikine et Guédiawaye qui deviennent des exemples de villes où le développement durable est au cœur des préoccupations : « Guédiawaye, une ville verte et en santé » et « Pikine, ville durable, de culture, de loisirs et d'emplois ».

Les départements de Pikine et de Guédiawaye présentent la particularité d'être fortement pourvus en parcelles d'habitation et dépourvus d'infrastructures polarisantes. Guédiawaye ne dispose pratiquement pas de zone d'extension

et sera, dans l'avenir, obligé de se tourner vers Pikine pour satisfaire certains de ses besoins en équipement. A l'opposé, le département de Pikine est mieux doté en réserves foncières, notées dans les communes de Mbao, Malika et Keur Massar, et qui peuvent satisfaire les besoins en habitat, équipements et activités.

De cette vision, découle les objectifs suivants :

1. créer des environnements viables, verts et durables ;
2. améliorer la résilience face au changement climatique ;
3. régénérer les réseaux hydriques et les milieux humides ;
4. protéger et mettre en valeur les richesses naturelles dakaroises que sont les Niayes, les littoraux et les forêts ;
5. saisir l'importance de l'environnement comme moteur économique ;
6. développer l'agriculture urbaine ;
7. améliorer l'équilibre spatial de la périphérie ;
8. réduire la dépendance à la capitale ;
9. développer une économie locale en complémentarité au développement de la capitale ;
10. améliorer la fluidité des déplacements ;
11. densifier les quartiers en respectant les besoins fondamentaux des populations ;
12. et encourager la mobilité active en développant des infrastructures sécuritaires pour les piétons et cyclistes.

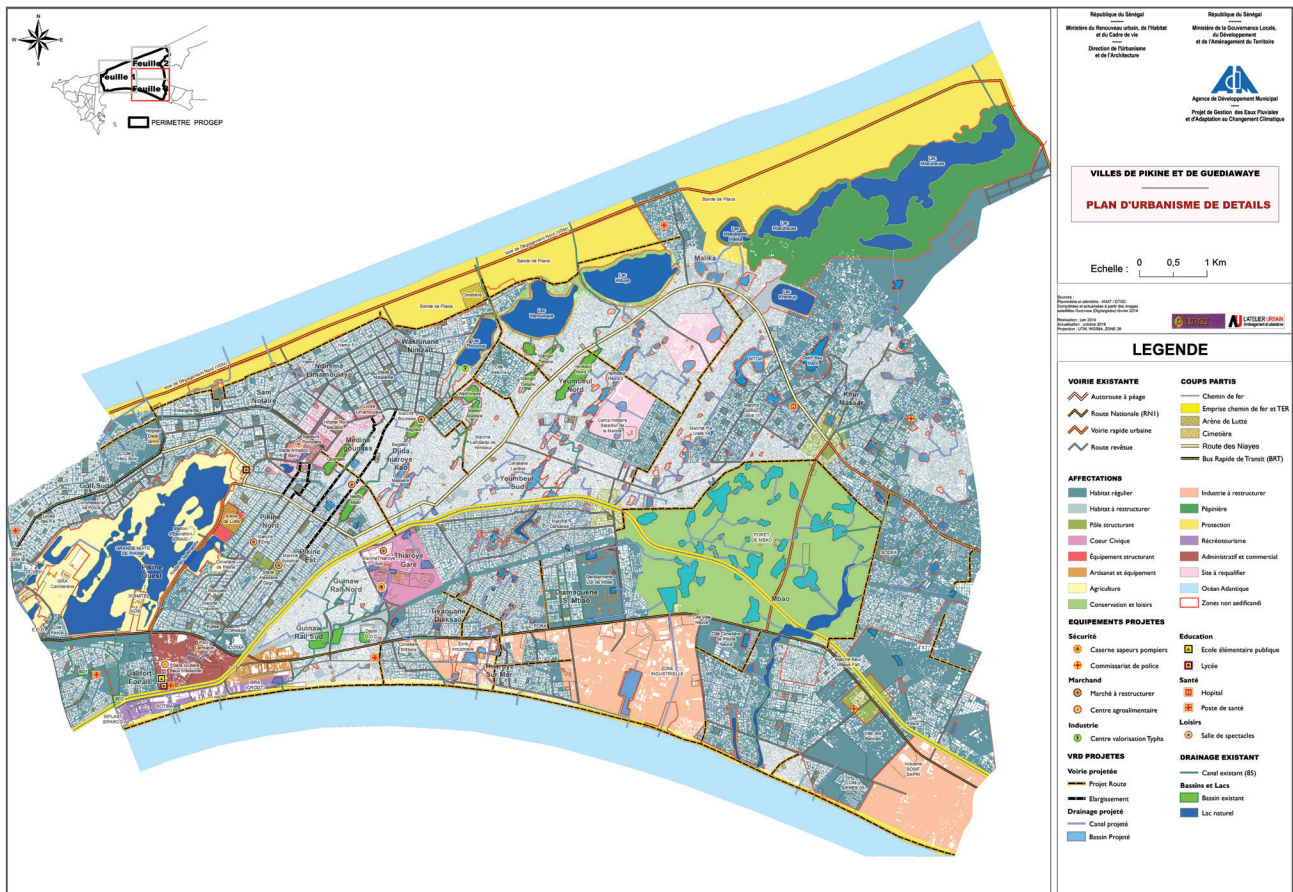
Plusieurs aménagements sont proposés dans 11 secteurs pour rencontrer la vision, les objectifs et répondre aux enjeux en suivant les principes d'aménagement établis. Parmi ceux-ci, figurent les aménagements ci-après dans le secteur de l'habitat :

1. Habitat adapté en zone inondable ;
2. Restructuration de l'habitat informel ;
3. Reconversion des zones libérées des inondations ;
4. Aménagement durable de la Grande Niayes.

En effet, des aménagements sont prévus dans le PUD pour adapter les modèles d'habitats des quartiers irréguliers ou réguliers à la problématique de la gestion des eaux pluviales. En plus, les zones libérées des inondations couvrent-elles une superficie d'environ 175 ha en dehors des lacs et plans d'eau temporaire et elles font l'objet d'une requalification.

L'importance de l'habitat informel irrégulier dans la banlieue, en particulier à Pikine où il représente 43 % des superficies habitées justifie le programme de restructuration qui vise à traiter une superficie de 22 km² dans 12 communes. En tenant compte de la régularité des inondations ces dernières années au Sénégal, le PUD a initié un projet de réseau de ceinture verte et bleue dans les Niayes et les

FIGURE 3. PLAN D'URBANISME DE DÉTAILS DE PIKINE ET GUEDEIWAYE



Source : MRUHCV, MGLDAT et ADM, 2017, Plan d'Urbanisme de détails Pikine et Guédiawaye

zones inondables, qui relie d'importants pôles verts tels que la forêt classée de Mbao et les littoraux nord et sud.

Le PUD prévoit ainsi 36 projets d'aménagement et d'équipements pour un budget total de **338 550 millions FCFA**, mais ne mentionne pas l'existence d'un dispositif de suivi-évaluation.

La carte d'occupation du sol du PUD en 2035 indique les différentes zones d'affectation (habitat, centre urbain, agriculture, zones protégées, etc.), les espaces dédiés aux équipements et infrastructures projetés ainsi que les tracés des voiries. Elle a également cartographié les zones à libérer et leurs mesures de protection ont été présentées dans le règlement d'urbanisme du PUD. L'ensemble des sites interdits d'occupation sont affectés à l'usage d'agriculture, aux activités socio-culturelles, aux activités de tourisme et de loisirs. La typologie d'occupation des sols sur ces sites est également mentionnée dans le règlement d'urbanisme du PUD. Le PUD ne prévoit pas de mécanismes appropriés de diffusion de ces documents graphiques auprès des populations, ce qui peut être un frein à son appropriation.

2.3 ANALYSE DE LA PLANIFICATION TERRITORIALE DE L'AGGLOMÉRATION DAKAROISE

L'analyse des problèmes du système actuel de gestion de la planification urbaine réalisée par la mission d'étude du PDU Dakar horizon 2035 de la JICA et de la Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) en avril 2015 dans le cadre d'un atelier a identifié six facteurs qui sont à la base de l'inefficacité du PDU Dakar 2025 et qui sont :

1. L'urbanisation n'a pas respecté le plan d'occupation du sol ;
2. la non mise en œuvre de projets ;
3. Le plan directeur n'est pas bien respecté par les populations ;
4. Le plan directeur n'est pas accompagné d'outils d'appui tels que le plan d'urbanisme de détails (PUD) ;
5. Le plan directeur n'est pas souvent bien respecté par l'administration ;
6. des changements rapides de l'environnement politique et social notés ;

Pour prévenir ces facteurs d'inefficacité qui ont paralysé le PDU Dakar 2025, il est prévu dans le cadre du PDU Dakar 2035 les mesures suivantes : (i) renforcer la reconnaissance du plan directeur par les populations (ii) améliorer les outils de soutien du plan directeur et renforcer la reconnaissance du plan directeur par les structures étatiques et les collectivités territoriales (MRUHCV et JICA 2016 PDU Dakar 2035).

Les villes de la région de Dakar ont confirmé avoir participé à l'élaboration du PDU 2035 (entretiens avec les services en charge de l'urbanisme des villes Dakar, Rufisque, Guédiawaye et Pikine). Cependant, la qualité de cette participation pose problème. C'est ce qui ressort de ce témoignage fait par un urbaniste de l'Agence de Développement Municipal (ADM) lors du mini atelier multi-acteurs consacré à la planification territoriale de Dakar.

Le Président du Conseil Départemental de la Jeunesse de Pikine ajoute : « la planification urbaine est une compétence transférée aux collectivités territoriales. Je participe souvent à des rencontres au niveau de la ville, mais on n'y parle rarement de plan d'urbanisme. Chez les Maires,

M. Diallo de l'ADM a souligné que les collectivités territoriales sont toujours consultées dans l'élaboration de tous les plans qui s'appliquent à leur territoire. Leur absence et leur méconnaissance de certains documents de planification reflètent plutôt leur faible mobilisation pour les rencontres qui sont organisées. Face à cette situation, des stratégies ont été développées, avec notamment la création d'un groupe WhatsApp regroupant l'ensemble des autorités concernées par le plan. Cette initiative permet de faire le suivi de la lecture des documents qui leur sont soumis. Selon lui, l'État n'est pas forcément responsable du manque d'implication et de participation des collectivités territoriales décentralisées. Ces dernières ont elles-mêmes une part de responsabilité. (mini atelier multi acteurs du 21 janvier 2021)

c'est très rare de les voir s'intéresser à la planification, mêmes les conseillers chargés de ce secteur ont rarement des compétences en la matière ». Les insuffisances liées à la participation des collectivités territoriales tirent en partie leur origine dans la faiblesse des ressources techniques dédiées à l'urbanisme dans ces institutions. En plus, l'attitude des promoteurs des plans d'urbanisme vis-à-vis des besoins exprimés par les collectivités territoriales ne facilite pas la participation de ces dernières. Les villes de Dakar et Guédiawaye ont déploré le fait que leurs propositions n'aient pas été prises en compte à la fin par le PDU Dakar 2035 (ville de Dakar) et le PUD Pikine Guédiawaye (Ville de Guédiawaye). Le manque d'engagement des collectivités territoriales pourrait aussi résulter d'une faible considération dont elles sont victimes de la part des ministères chargés de l'élaboration des plans.

Plutôt que de solliciter simplement l'avis des villes sur les documents qui leur sont soumis dans le cadre de la prépa-

ration des plans d'urbanisme, il serait plus judicieux d'en faire des co-responsables du processus d'élaboration du plan. La planification territoriale est une de leurs compétences majeures et son élaboration technique est souvent confiée à des cabinets d'études. Autant que pour la DUA, les services techniques des villes pourront co-piloter le processus, assurer le suivi et le contrôle qualité des documents produits.

La faiblesse des moyens humains, techniques et logistiques des administrations nationales (services de l'urbanisme notamment) comme locales est pointée du doigt comme une cause de l'inefficacité de la planification territoriale (Banque mondiale 2015). Ainsi, le PDU Dakar 2035 recommande le développement des compétences techniques et managériales du personnel de la DUA selon le plan de développement des capacités proposé comme priorité à court terme. Au même titre, le renforcement des capacités des services chargés de l'aménagement des villes de la région de Dakar est une priorité et devrait figurer parmi les composantes des projets de plan d'urbanisme.

La participation réelle et efficace des collectivités territoriales est d'autant plus nécessaire qu'elle peut encourager celle des populations selon les professionnels du ministère en charge de l'urbanisme (mini atelier multi acteurs du 21 janvier 2021). L'échelle et la nature des collectivités territoriales sont plus à même de mieux favoriser une participation des populations.

Il est vrai que le **processus participatif** a caractérisé la préparation du PDU Dakar 2035 et celle du PUD de Pikine et Guédiawaye. La DGUA a indiqué que le mécanisme de participation adopté dans le cadre du PDU comprend l'organisation de quatre réunions dans chacun des quatre départements de la région. Les services déconcentrés de l'État, les communes concernées, les OCB, les ASC, la société civile et les partenaires techniques et financiers ont pris part à ces réunions. On y retrouve également les comités de pilotage et technique qui comprennent respectivement tous les Maires, les représentants des ministres concernés et les services techniques impliqués. Ces comités sont mis en place par arrêté du ministre en charge de l'urbanisme (entretien avec la DGUA).

Cependant, plusieurs groupes d'acteurs ont déclaré n'avoir aucune connaissance de ces documents de planification. C'est le cas notamment des artisans, des commerçants et mêmes des organisations de jeunes. Selon le Président de l'association des artisans de la ville de Guédiawaye, « *Si tu posais la question aux artisans sur le plan d'urbanisme, ils te demanderaient ce que cela signifie* ». Le plan d'urbanisme est un domaine réservé, une affaire de techniciens (Président du conseil départemental de la jeunesse de Pikine et UNACOIS JAPPOL). Même ceux qui en entendent

parler, indiquent que son élaboration n'est pas inclusive et leurs besoins ne sont pas pris en compte. Le Président du conseil départemental de la jeunesse de Pikine soutient que « le plan d'urbanisme invoque l'avenir, qui concerne les jeunes alors que ces derniers ne sont pas concernés par son élaboration ». Les spécificités des personnes vivant avec un handicap ne sont prises en compte dans ces documents (Président de la Fédération Sénégalaise des Associations de Personnes Handicapées - FASPHA). Les besoins des artisans, notamment en matière d'affectation d'espaces dédiés, sont aussi ignorés (Président de l'association des artisans de la ville de Guédiawaye).

La participation communautaire peut être renforcée dans le cadre de **l'enquête publique** en veillant à ce que les documents graphiques à l'échelle appropriée (représentant l'affectation du sol, les tracés et emprises de voies, les emplacements d'équipements et infrastructures, les espaces libres ou boisés, les sites à protéger et les réseaux) du projet de plan directeur soient affichés dans les endroits accessibles et fréquentés par le public au sein de toutes les mairies concernées. Il faudrait faire la publicité de ces documents dans les médias avec le concours des langues locales. Aussi, le code de l'urbanisme devra-t-il être révisé afin de prévoir des possibilités de recours pour les populations au cas où leurs propositions formulées durant l'enquête publique sont ignorées par le projet de plan retenu.

Le PUD Pikine Guédiawaye a prévu et cartographié des aménagements spécifiques pour la grande Niayes, les abords des bassins de rétention, la forêt classée de Mbao, les littoraux nord et sud. Il préconise des types de constructions adaptées aux zones inondables, des zones non aedificandi, des emprises pour des infrastructures et équipements projetés, etc. Il est donc souhaité que les cartes de ces différents aménagements soient visibles dans les mairies, les sous-préfectures, les préfectures et les locaux des services pertinents de l'État concernés. Les populations et les élus pourront ainsi s'approprier les aménagements projetés et veiller à leur respect. Le PUD aurait dû prévoir un mécanisme de développement de l'inclusion et d'appropriation par les communes et les communautés riveraines basé sur ces documents graphiques.

Pour ces aménagements spécifiques, des **documents graphiques à plus grande échelle** (1/5 000^{ème}, voire 1/2 000^{ème} par exemple) doivent être privilégiés afin de soutenir la vulgarisation et l'appropriation. La compréhension par les acteurs communautaires des longs documents au style monographique avec des plans à petite échelle n'est pas chose aisée. La production de documents graphiques à grande échelle représentant les zones non aedificandi ou à protéger, les emprises et localisation d'infrastructures et équipements structurants projetés et des

PARTICIPATION DES POPULATIONS ET CONTRÔLE DE L'OCCUPATION DES ZONES NON AEDIFICANDI

Les zones *non aedificandi* sont souvent inconnues des populations et constituent des zones d'habitations pour les populations à faibles revenus. Aussi, le plan d'affectation des sols doit-il être réalisé en présence des populations qui occupent les environs de ces espaces vulnérables. La réorganisation d'un espace doit tenir compte des activités et des modes d'utilisation du sol qui y étaient déjà déployés, afin d'éviter les conflits avec les populations dont la résultante est régulièrement le non-respect du POS. A cet effet, après l'élaboration du POS et l'identification des zones *non aedificandi*, les populations doivent connaître les limites de ces zones. La DGUA a signifié que les documents relatifs à ces zones sont toujours remis à la commune concernée chargée d'informer les populations de son territoire. Les recommandations suivantes ont ainsi été formulées sur cette question : (i) Informer les populations sur la préservation des zones non aedificandi ; (ii) Susciter la participation des populations au choix de la vocation des espaces ; (iii) Accompagner les autorités locales dans ce processus ; (iv) Promouvoir la participation des techniciens en charge du plan aux rencontres publiques ; (v) Identifier et faire valoir la vision des populations (mini atelier multi acteurs du 21 janvier 2021).

aménagements spécifiques et leur affichage dans des endroits appropriés est un pas significatif dans la construction de l'appropriation. La mise à disposition de ces documents aux acteurs et activistes engagés dans la lutte contre l'urbanisation des zones vulnérables (dépressions humides, forêts) par les promoteurs immobiliers notamment est de nature à leur fournir des « munitions ».

Au-delà de disposer de documents graphiques à des échelles appropriées, l'implication des populations dans leur confection est à privilégier. La cartographie participative favorise une meilleure compréhension de l'organisation et de l'affectation des sols aux différents usages et restrictions.

La phase d'élaboration du plan directeur n'est qu'une étape, le **suivi-évaluation** en est une autre. Même si le code de l'urbanisme et son décret d'application ne prévoient que la révision des plans d'urbanisme et non la mise en place d'un dispositif de suivi-évaluation, le défaut de suivi-évaluation rend problématique la maîtrise de l'évolution urbaine qui doit permettre l'ajustement de ces documents d'urbanisme. Le schéma directeur d'aménagement et de développement territorial (SDADT) Dakar Thiès Mbour a prévu dans les organes et instruments de mise en œuvre du schéma une cellule de coordination et suivi, et un budget annuel pour financer de telles activités. Il faudra aussi éviter que de tels dispositifs soient exclusivement centrés sur les services de l'administration et veiller à leur caractère inclusif.

Le défaut de suivi-évaluation va aussi porter préjudice à l'efficacité des plans d'urbanisme.

Les investissements prévus dans le PDU Dakar 2035 et le PUD de Pikine et Guédiawaye imposent de se doter d'un système de suivi-évaluation performant afin de veiller à la mobilisation des ressources.

Pour corriger le défaut de suivi-évaluation, la DGUA, avec le soutien technique de la JICA, prévoit d'organiser chaque année à partir de 2020 une session d'évaluation des projets du PDU impliquant tous les acteurs (mini atelier multi acteurs). C'est un pas important. Mais une réunion d'évaluation annuelle ne saurait remplacer un dispositif et des ressources de suivi-évaluation avec outils appropriés, une connaissance de la situation de référence, des cibles, des systèmes de mesure et des sources d'information.

Aussi, l'efficacité des plans d'urbanisme est-elle affectée par la longue **durée des phases d'élaboration et d'approbation officielle** qui crée un décalage entre les plans approuvés et la réalité sur le terrain ce qui rend caduques certains aménagements, prescriptions et restrictions. Par exemple, l'élaboration du PDU Dakar horizon 2025 a démarré en 2000 mais son approbation par décret n'est survenue qu'en 2009. Le PUD de Pikine Guédiawaye est achevé depuis 2017 mais il n'est pas encore approuvé. Le défaut d'approbation officielle ne permet pas la vulgarisation souhaitée et l'appropriation. La persistance du retard de l'approbation risque d'en faire un plan dépassé et de rendre inutiles ses prescriptions. Ainsi, il deviendra simplement une étude monographique de plus, source de données pour les prochaines études. Cette situation ne favorise pas le contrôle de l'occupation du sol car le plan ne fait que constater l'occupation du site après son approbation (Diongue & Diouf, 2018).

Le PUD de Pikine Guédiawaye a été préparé dans le sillage du plan directeur de drainage et est aussi dédié à la prévention et à la gestion des inondations. Seulement, le **département de Rufisque** qui dispose des plus grandes réserves foncières et accueille la plus forte poussée urbaine de la région, ne fait pas encore l'objet d'un PUD notamment dans ses communes les plus confrontées à

l'intensité de l'extension urbaine et aux conflits fonciers que sont : Bambilor, Tivaouane Peulh – Niaga et Yenne.

Le cas de Bambilor mérite qu'on s'y attarde. Les lotissements irréguliers prolifèrent dans cette commune sous l'autorisation formelle des autorités communales. La DSCOS a récemment alerté en ce sens. Cette urbanisation irrégulière de la commune est en déphasage avec les prescriptions du PDU Dakar 2035 et le SDADT Dakar-Thiès-Mbour. En effet, Bambilor est considéré comme un pôle agroindustriel par le PDU Dakar 2035 (MRUHCV et JICA, 2016) et figure dans la zone agricole sensible des Niayes selon le Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Territorial de la Zone Dakar-Thiès-Mbour (ANAT, 2015). Ainsi, l'inaction des pouvoirs face à cette urbanisation informelle s'avère incompréhensible.

3

LES EXTENSIONS URBAINES DE DAKAR

Devant l'épuisement des réserves foncières dans les départements de Dakar et de Guédiawaye, l'extension urbaine se déroule à Pikine (Keur Massar en particulier) mais surtout à Rufisque où les communes de Bambilor, Diamniadio, Tivaouane Peulh – Niaga, entre autres, font face à une forte poussée urbaine marquée par de multiples conflits fonciers. Pour étudier l'urbanisation récente de l'agglomération de Dakar, il s'avère nécessaire de mettre le focus sur les extensions dans les départements de Pikine et de Rufisque.

A cet effet, trois (03) quartiers d'extension périphérique ont été étudiés dans le cadre de diagnostics territoriaux participatifs. Un lotissement informel (à Bambilor) et un autre formel (à Déni Malick Gueye) ont été choisis dans le département de Rufisque. Un autre lotissement informel à Boune (Keur Massar) dans le département de Pikine a fait l'objet de choix. Le pôle urbain de Diamniadio est étudié en tant qu'extension formelle portée par l'État.

Un autre quartier de la commune de Hann Bel Air est concerné par le diagnostic territorial mais sera traité dans le cadre de la restructuration urbaine, qui est une forme d'extension intérieure.

Le choix de ces quartiers tient compte des critères suivants : (i) importance relative du département de Rufisque par rapport à Pikine en ce qui a trait aux réserves foncières et à la poussée urbaine, (ii) disponibilité de contacts dans le quartier, (iii) quartiers d'extension de la banlieue à Pikine pertinents mais écartés en raison d'études récentes qui s'y sont déroulées (Yeumbeul nord, Malika et Keur Massar) et (iv) nombre de quartiers choisis en fonction des ressources limitées de l'étude.

3.1 L'ENCADREMENT LÉGAL DES LOTISSEMENTS (CODE DE L'URBANISME ET DÉCRET)

Il constitue un lotissement, selon la Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant code de l'urbanisme, l'opération ayant pour effet l'aménagement, l'équipement et la division en lots d'une ou plusieurs propriétés foncières pour la vente ou la mutation à titre gratuit ou la location (art.41). Les lotissements peuvent être entrepris : (i) soit en vue de la réalisation de logements, avec ou sans équipements commerciaux et administratifs ; (ii) soit en vue de l'implantation d'établissements industriels, artisanaux, commerciaux ou touristiques ; (iii) soit en vue de la création de jardins, de zones de cultures maraîchères et pépinières ; (iv) soit en vue de la création d'équipements (art.42). Dans toutes les agglomérations, la **création d'un lotissement est soumise à autorisation administrative**. La création et la mise en œuvre de lotissement à usage d'habitation, de jardins ou d'établissements industriels, commerciaux, artisanaux, touristiques ou d'équipements, doivent être exécutées en conformité avec les plans d'urbanisme. **L'autorisation de lotir est délivrée par le ministre chargé de l'urbanisme, après avis de la collectivité concernée** au propriétaire du terrain ou à son mandataire (Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme ; art.43).

L'autorisation de lotir est refusée si le terrain est impropre à l'habitation, notamment si le terrain est exposé à un risque naturel tel que : inondation, érosion, affaissement, éboulement, et si le lotissement n'est pas conforme aux dispositions du plan d'urbanisme en vigueur dans le périmètre où se trouve le terrain à lotir ou si le terrain est classé aire protégée ou zone de protection spéciale en raison de son intérêt écologique (Décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du code de l'urbanisme. art. R 157).

Dans le cadre des lotissements à caractère définitif, l'autorisation impose au lotisseur l'exécution complète des travaux de viabilité en ce qui concerne notamment : (i) les travaux de terrassement et de nivellement du terrain ; (ii) l'implantation des repères fixes ou bornes de délimitation des lots ; (iii) la voirie ; (iv) la distribution d'eau ; (v) l'évacuation et le traitement d'eaux usées, le raccordement aux réseaux locaux s'ils existent ; (vi) à défaut le système d'assainissement retenu ; (vii) la réalisation d'aires de stationnement et d'espaces verts (R 167).

Les lotissements à caractère évolutif peuvent être autorisés seulement dans des zones où sont prévues des habitations économiques. Ces lotissements requièrent une viabilisation sommaire des parcelles répondant aux normes élémentaires (R 168).

3.2 ÉTUDES DE CAS DANS LES DÉPARTEMENTS DE PIKINE ET DE RUFISQUE

Le diagnostic territorial participatif est une démarche inclusive qui permet de garantir une analyse qualitative basée sur les perceptions des habitants des quartiers mais aussi sur leurs connaissances empiriques. Elle s'articule autour de trois grandes étapes :

1. une phase préparatoire qui consiste à établir le cadrage de l'étude par l'élaboration d'un guide d'entretien collectif (focus group) et un guide d'observation pour la déambulation urbaine et à effectuer une mission de prospection dans les communes choisies ;
2. une phase de collecte de données sur le terrain à travers l'organisation d'une déambulation urbaine avec un groupe d'habitants et d'un Focus Group avec des acteurs du quartier choisis selon des critères préétablis ;
3. une ultime phase d'analyse des données et de rédaction du rapport.

Les quatre (4) quartiers choisis sont :

1. un lotissement autorisé à Déni Malick Guèye dans la commune de Diamniadio situé à la lisière du pôle urbain de Diamniadio ;
2. un lotissement irrégulier à Bambilor Extension 3 dans la commune de Bambilor ;
3. un quartier d'extension irrégulière à Boune Village dans la commune de Keur Massar ;
4. Tableau Ferraille, un quartier restructuré dans la commune de Yarakh-Hann Bel-Air.

Le pôle urbain de Diamniadio est aussi étudié dans ce chapitre mais à partir d'informations documentaires, d'entretiens individuels avec des personnes ressources et des

mini ateliers multi-acteurs. Quant au diagnostic territorial participatif de Tableau Ferraille, il est traité dans la partie consacrée à la restructuration urbaine.

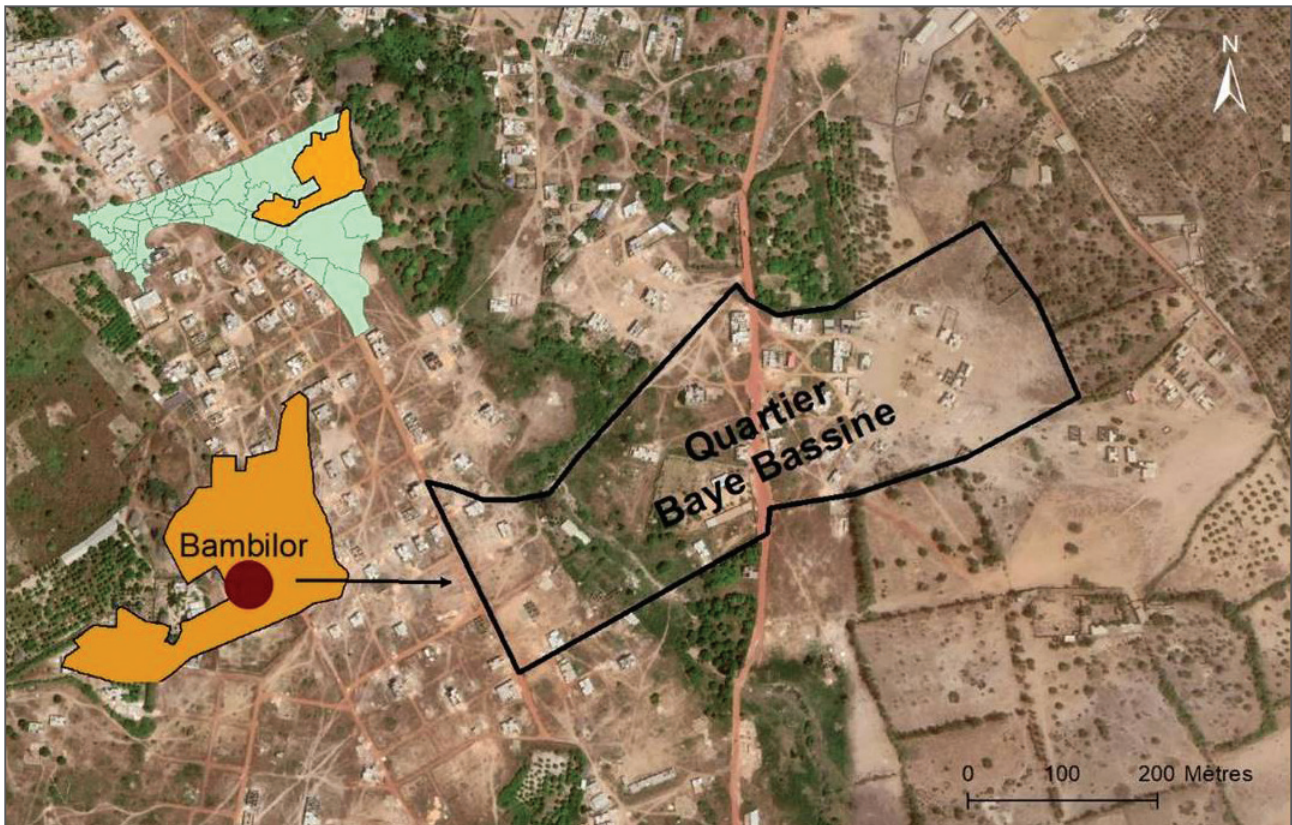
3.2.1 LOTISSEMENT NON AUTORISÉ À BAMBILOR 3

Le quartier de Bambilor extension 3 est né de la volonté de plusieurs cultivateurs de transformer leurs champs en parcelles d'habitation. Créé en 2012, ce quartier est composé de trois lotissements qui s'étendent sur plusieurs hectares. Ces terres initialement affectées pour un usage agricole ont été mutées en espace habitable par leurs propriétaires grâce à l'introduction de requête au niveau de la municipalité de Bambilor. Cette mutation a nécessité le paiement de frais estimés à 200 000 FCFA par hectare (rencontre focus group Bambilor). Le changement de vocation ainsi opéré a permis à certains agriculteurs, devenus promoteurs immobiliers, d'introduire individuellement un projet de lotissement de leur champ.

L'activité de déambulation urbaine réalisée avec les habitants a permis de constater que Bambilor Extension 3 est un quartier a priori « loti ». Les outils d'observation mis à contribution dans cette étude permettent d'apprécier le niveau d'aménagement, d'équipement et de division en îlots du quartier. De visu, des efforts sommaires de terrassement et de nivellement ont été réalisés avant le morcellement des parcelles. Avec des rues variant d'une emprise de 7 à 8 mètres de large, les superficies des habitations dépassent rarement 150 m². Bien qu'étant un quartier partiellement rempli avec de nombreuses maisons en construction, les îlots comptent 6 à 8 parcelles en moyenne. En termes d'équipement collectif, on compte une école primaire fonctionnelle depuis 2012 (qui a précédé le quartier), une aire délimitée en espace vert de 150 m² et une autre en lieu de culte de 300 m². De manière générale, la trame du quartier est assez régulière.

Le focus group organisé à Bambilor extension 3 a permis d'établir deux catégories d'acteurs dans les lotissements du site étudié. En effet, nous avons deux lotissements encadrés et initiés par la municipalité de Bambilor et un autre par un promoteur immobilier de surcroît héritier du propriétaire du champ Baye Bassine. Dans le premier cas de figure, les propriétaires des champs sont démarchés par la municipalité qui met à leur disposition un projet de lotissement et un promoteur chargé de les accompagner. Avec l'approbation du Conseil Municipal, le lotissement est opéré sans l'obtention l'autorisation administrative de lotir. À l'issue de cette opération, 60 % des parcelles reviennent à la municipalité, au promoteur immobilier, au géomètre et à l'entreprise chargée des terrassements généraux. Les 40 % des parcelles restantes sont attribuées au propriétaire.

FIGURE 4. LOCALISATION DU LOTISSEMENT BAYE BASSINE À BAMBILOR EXTENSION 3 DANS LA COMMUNE DE BAMBILOR



Source : Google satellite, adapté par IAGU, 2021.

Dans le second cas de figure, l'initiative est prise par le promoteur immobilier, bien qu'approuvée par le Conseil municipal. D'après ce promoteur, qui a aussi pris part au focus group, « *le plan de lotissement a été approuvé par le cadastre, raison pour laquelle chaque propriétaire détient son numéro de parcelle et à ce jour, aucun litige foncier n'a été encore noté* ». Cette déclaration paraît douteuse car les promoteurs qui réalisent des lotissements mêmes informels attribuent des numéros de parcelles. Il faut signaler qu'à l'instar des deux précédents lotissements initiés par la commune, celui du promoteur initiateur du lotissement du champ de Baye Bassine doit aussi céder un pourcentage de parcelles à la commune. D'après ce promoteur, 30 % du champ Baye Bassine est dédié aux rues, à un jardin public et à une mosquée. Si la plupart des parcelles issues de ces lotissements ont été vendues, certaines sont partagées entre amis et familles proches.

Dans ce quartier de Bambilor, l'essentiel du foncier est constitué de terres du domaine national. Ces terres, initialement attribuées pour l'agriculture, connaissent un changement de vocation avec les opérations de lotissement. En effet, aucun des propriétaires de champ ne détient de droit réel sur les terres qui lui ont été affectées pour usage agricole. Aujourd'hui, les détenteurs de parcelles ne disposent que des actes de délibération de conseil municipi-

pal qui sont souvent au nom du promoteur immobilier revendeur. Mais d'après les participants au focus group, c'est avec ces affectations du conseil municipal qu'ils obtiennent tout de même des autorisations de construire.

Pour muter les parcelles en leur nom, les acquéreurs rencontrent d'énormes difficultés qu'ils expriment en ces termes : « *Nous menons des démarches à la mairie, sans succès. Ce sont toujours des renvois interminables sans aucune explication. Des fois même, on leur donne de l'argent dans l'espoir qu'ils diligentent nos dossiers. Mais rien n'est fait* ».

En jetant un coup d'œil sur une décision portant affectation d'une parcelle à usage d'habitation dans un lotissement sise à Diacksao signée par le Maire de la commune de Bambilor le 04 janvier 2019, nous avons été surpris de constater que les visas invoqués sont, entre autres, la loi n° 2013-10 portant code général des collectivités locales et le décret 72-1288 du 27 octobre 1972 relatif aux conditions d'affectation et de désaffectation des terres du domaine national comprises dans les communautés rurales. Aucune référence n'est faite à la loi n° 2008 - 43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme ni au Décret n° 2009 - 1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du code de l'urbanisme qui sont les textes

qui encadrent et organisent les lotissements. Il n'est pas aussi fait mention de l'autorisation de lotir. Aussi, même si le titre de la décision parle d'affectation, à l'intérieur du document, il est écrit « il est attribué ... ».

Il est vrai que la commune exerce, selon la loi n° 2013 - 10 portant code général des collectivités locales, les compétences de « l'affectation et la désaffectation des terres du domaine national » (art.81). C'est une compétence qu'exerçaient les communautés rurales avant 2013. Cependant, les affectations des terres du domaine national concernent des terres de cultures et de défrichement. L'affectation ne confère qu'un droit d'usage. Les terres affectées ne peuvent faire l'objet d'aucune transaction et notamment d'aucune vente ou contrat de louage (décret 72-1288 du 27 octobre 1972 relatif aux conditions d'affectation et de désaffectation des terres du domaine national comprises dans les communautés rurales et le décret 80-1051 du 14 octobre 1980 abrogeant et remplaçant les articles 2, 8, 14, 19 et 20 du décret 72-1288 du 27 octobre 1972). Aussi, l'affectation doit-elle, depuis le décret 80-1051 du 14 octobre 1980 modifiant le décret 72-1288 du 27 octobre 1972, être prononcée par délibération du conseil municipal approuvée par le sous-préfet. Nous sommes donc en présence de lotissements irréguliers. Selon certains acteurs à Bambilor, ils représentent jusqu'à 90 % des lotissements dans la commune.

Enfin, il est compréhensible que les acquéreurs de parcelles dans ces types de lotissements éprouvent des difficultés pour muter la décision d'affectation en leur nom. Avant de réaffecter, il va falloir désaffecter.

Les propriétaires des parcelles ne disposent donc d'aucune sécurité sur « leur parcelle » car ces lotissements même s'ils sont initiés par la commune, demeurent irréguliers. Pour le promoteur du lotissement Baye Bassine qui a participé au focus group, « *il est hors de question de partager avec la municipalité son plan de lotissement car avec ce document entre leurs mains, ils peuvent s'adonner à toute forme de malversation foncière* » révèle-t-il. Les participants au focus group accusent des élus locaux de s'enrichir sur le foncier « en conduisant des voitures de 80 ou 100 millions ». Ils ont aussi noté une spéculation foncière dans la zone car les parcelles de 150 m² qui se vendaient entre 800 000 et 1 million FCFA coûtent présentement 3 millions FCFA.

Selon les populations rencontrées, certaines **des zones nouvellement loties sont traversées par de nombreux ravins qui jouent un rôle important dans le drainage des eaux de pluie**. Ces nouveaux lotissements concourent à obstruer les voies naturelles d'écoulement des eaux pluviales et sont la cause des inondations observées dans le quartier au courant de l'hivernage 2020.

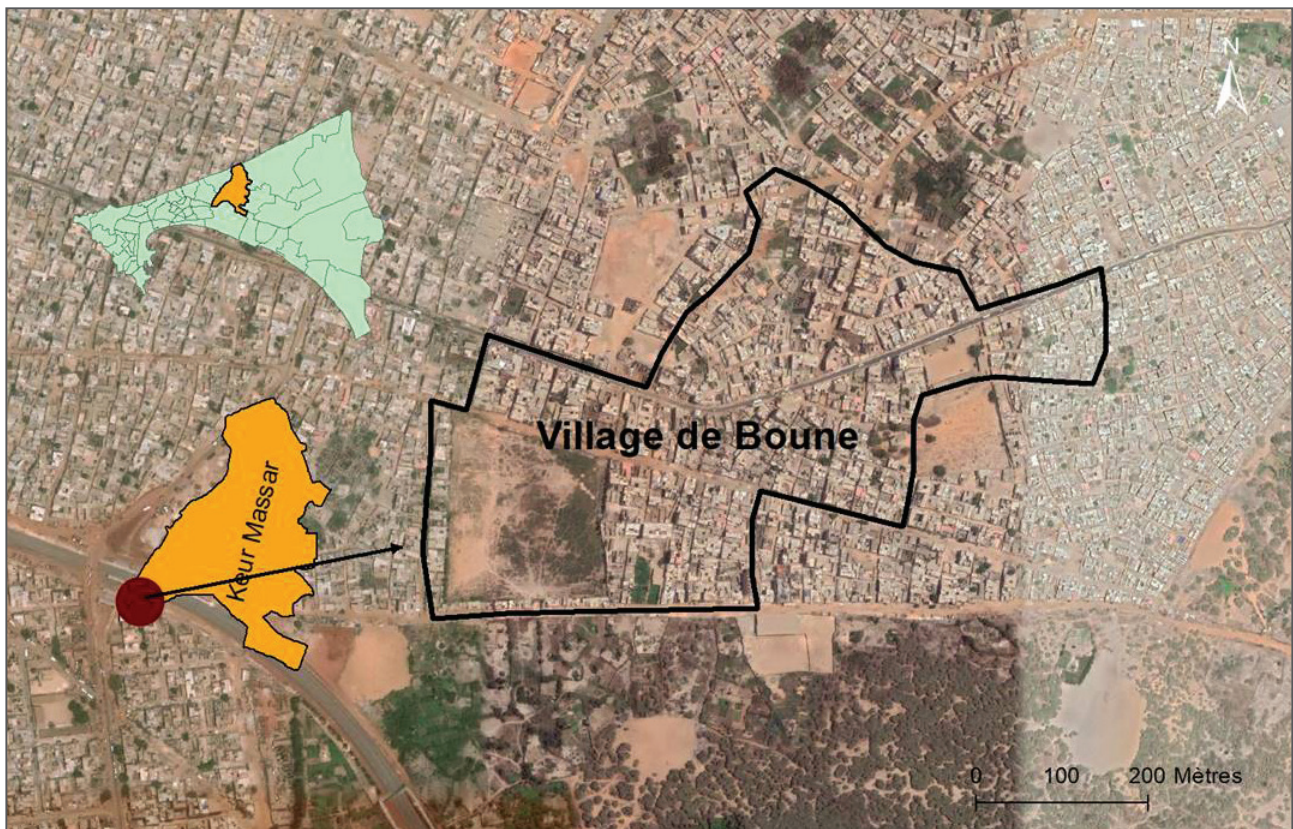
Pour les populations, l'absence de réseaux de drainage des eaux de pluie accroît la vulnérabilité du quartier par rapport aux inondations. Le chef de quartier déclare : « *pour le moment, nous ne rencontrons pas trop de problèmes sur la question, car la zone n'est pas encore saturée (de maisons). Mais, il est certain qu'un jour le problème se posera* ».

3.2.2 EXTENSION INFORMELLE DU QUARTIER BOUNE À KEUR MASSAR

Créé en 1774 (selon des anciens qui ont pris part au focus group) par des cultivateurs d'ethnie *lébou*, le village de Boune est devenu un quartier de la commune d'arrondissement de Keur Massar en 1996 avec la deuxième réforme de la décentralisation du Sénégal. Boune est l'un des plus anciens villages de la région de Dakar qui s'est développé avec l'arrivée de migrants pendant les sécheresses des années 70. Selon les anciens du quartier, la rareté de la pluviométrie a progressivement entraîné l'abandon de l'agriculture pluviale et a fortement encouragé les habitants du village à morceler leurs champs en parcelles d'habitation. Selon un ancien du village, « *avec la sécheresse, l'agriculture ne nourrissait plus son homme ; le monde rural se ruait en masse vers la capitale (...). Cette situation nous a poussés à abandonner progressivement l'agriculture et à vendre nos champs. Le village a alors commencé à s'élargir ; les gens venaient de partout pour habiter Boune où le prix du foncier était très accessible* ». Ainsi, la vente des terres est devenue au fur et à mesure un moyen de subsistance pour les cultivateurs.

3.2.3 BOUNE UN NOYAU AUX FORMES IRRÉGULIÈRES ET AUX EXTENSIONS LOTIES

À l'image des villages *lébou* de la presqu'île du Cap-Vert, le quartier Boune village a une morphologie irrégulière au niveau de son noyau central et des extensions à tendance régulière ou entièrement lotie. Organisé en huit quartiers et traversé par une seule route, le village s'est développé de manière spontanée sans plan d'alignement. L'observation directe permet de constater que le noyau central est caractérisé par une trame sinueuse semblable à des labyrinthes avec d'étroites ruelles d'une emprise qui varie de 1 à 7m de large. Dans cette partie du quartier, on distingue un habitat très dense constitué de grandes concessions familiales occupées par plusieurs ménages. D'après un des participants au focus group, « *les gens venaient et construisaient à l'emporte-pièce* » sans plan de lotissement ni autorisation de construire. L'absence de contrôle sur l'occupation de l'espace a favorisé l'installation des populations dans des bas-fonds. D'après le représentant des jeunes, « *Il y a même certaines maisons qui ont été érigées sur des ra-*

FIGURE 5. LOCALISATION DU QUARTIER BOUNE VILLAGE DANS LA COMMUNE DE KEUR MASSAR

Source : Google satellite, adapté par IAGU, 2021.

vins. À chaque hivernage, elles deviennent les réceptacles d'eaux de pluie ».

Un autre participant au focus group explique que « les premières extensions à Boune remontent à l'année 1992 - 1993. Nos grands-parents vendaient leurs terrains à vil prix. Ces extensions, contrairement au village traditionnel, ont été loties par la municipalité. Les rues dans ces quartiers mesurent 6 à 7m ».

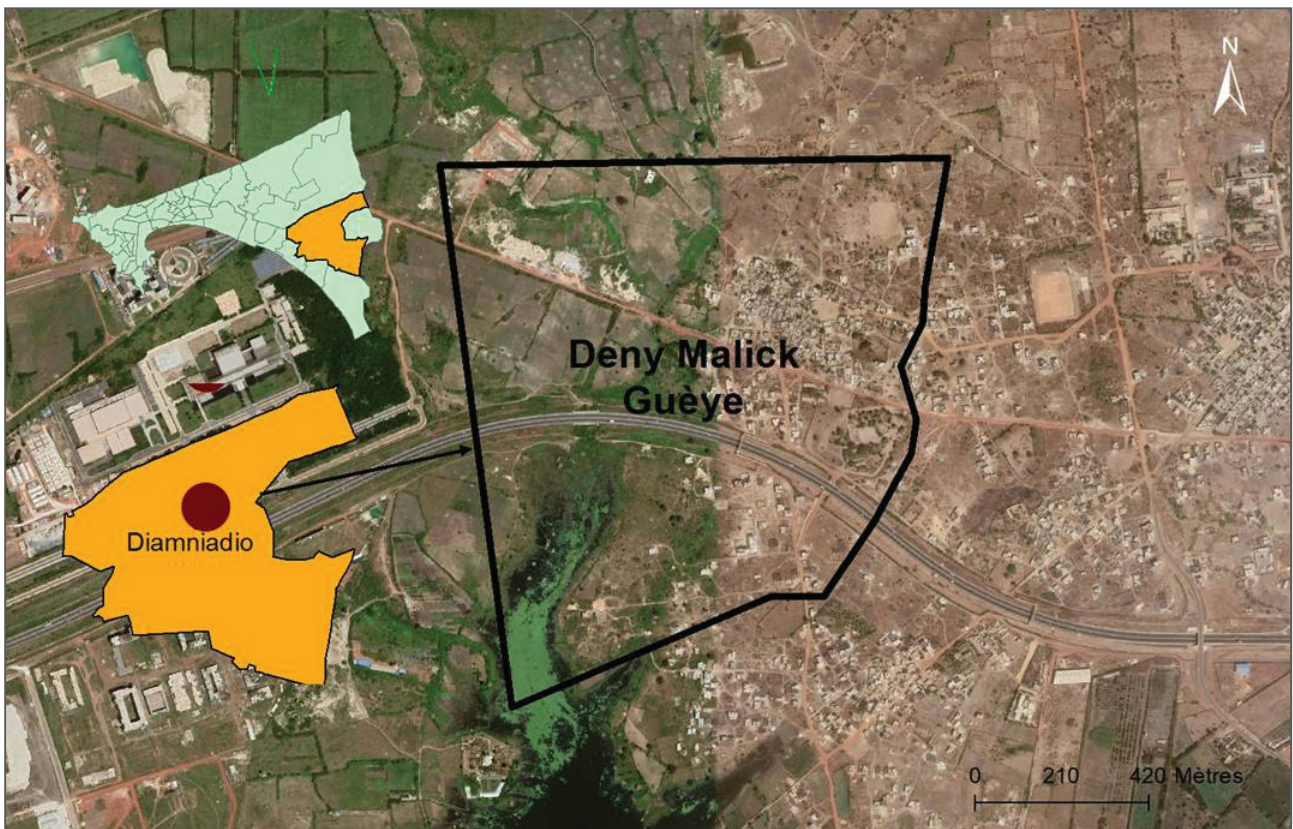
La municipalité et la SN HLM (Parcelles Assainies de Keur Massar) ont réalisé des lotissements sur les terres appartenant au village de Boune et autrefois dédiées à l'agriculture en raison du faible niveau de la nappe phréatique et de la nature du sol (sol deck et deck dior propice au développement du maraîchage). Au courant de l'hivernage 2020, une bonne partie de ces zones ont été englouties par les eaux de ruissellement.

Entre titres fonciers, zone non aedificandi et forêt classée : quelle perspective pour l'extension du quartier ?

Les discussions sur le statut foncier de Boune village ont révélé que l'essentiel des terres occupées appartiennent au domaine national. Les habitants détiennent pour la plupart des actes de vente ou de cession validés par la municipalité et des actes de donation. Par ailleurs, quelques

rare personnes disposent d'un titre de propriété. Selon les participants au focus group « il y a un particulier qui, tout de même, détient un titre foncier pour sa propriété. Un vaste espace qui s'étend sur plusieurs hectares. A notre connaissance, il est le seul à jouir de ce titre dans la zone ». Bien que le village soit ancien, les populations reconnaissent n'avoir pas été suffisamment avant-gardistes pour protéger les terres de leurs ancêtres. Dans la conscience populaire le foncier semblait extensible et des mesures n'avaient pas été prises pour créer des réserves foncières pour les générations futures. Cela explique que « le village n'a plus zone d'extensions ». Toutes les terres habitables sont vendues par les populations, la municipalité ou l'État.

Dans le cadre de son programme de logement, la SN HLM a érigé les Parcelles Assainies de Keur Massar entre 1992 et 1993 (focus group Boune village). De l'avis des populations, ce programme les a « expropriés de leurs terres sans compensation ni dédommagement et aucun membre de la communauté n'a eu accès à ces logements ». Présentement, les espaces disponibles sont très rares et la communauté éprouve d'énormes difficultés à trouver un emplacement pour des équipements collectifs. Pour avoir une aire de jeu, les jeunes ont été obligés d'aménager un terrain dans la forêt classée de Mbao. Les populations, soutiennent avoir fortement participé aux activités de

FIGURE 6. LOCALISATION DU QUARTIER DE DÉNI MALICK GUÈYE DANS LA COMMUNE DE DIAMNIADIO

Source : Google satellite, adapté par IAGU, 2021.

reboisement de cette forêt, mais affirment n'y avoir aucun droit. Elles déplorent le fait qu'un cimetière y ait été construit pour les populations de Keur Mbaye Fall.

Aujourd'hui, les besoins en logement et en équipement sociaux de base sont plus prégnants chez les habitants de Boune village. Pour les populations rencontrées, la restructuration demeure la seule alternative pour améliorer leur cadre de vie.

3.2.4 LOTISSEMENT FORMEL À DÉNI MALICK GUEYE

Situé dans la collectivité territoriale de Diamniadio, Dény Malick Guèye est un village créé en 1919 (selon les participants au focus group), devenu un quartier avec la réforme de l'Acte III de la décentralisation en 2013, qui consacra la communalisation intégrale. Du nom de son fondateur Malick GUEYE, cet ancien village avait jusqu'à un passé très récent une vocation entièrement agricole. Faisant partie de la zone agroécologique des Niayes, les populations de Dény Malick Guèye ont pendant longtemps tiré l'essentiel de leurs moyens de subsistance de l'horticulture particulièrement de la production de gombo et d'oseille. Cette filière majoritairement exploitée par les femmes, est aujourd'hui menacée de disparition avec l'érection du Pôle urbain Diamniadio sur les zones de culture et les

parties prévues pour l'extension de l'habitat. Cet important projet de l'État semble s'incruster brusquement et de façon inattendue dans ce paysage périurbain qui n'a pas fini de s'adapter aux changements induits par l'autoroute à péage en 2007. En effet, l'Autoroute de l'avenir traverse Dény Malick Guèye, qui est scindé en deux parties faiblement connectées. Ainsi, le quartier est à la croisée de plusieurs problématiques qui menacent fortement les terres appropriées par ces communautés depuis un siècle.

3.2.5 DÉNI MALICK GUÈYE : OBJET DE PLUSIEURS LOTISSEMENTS DE 2006 À NOS JOURS

Le *focus group* a permis d'établir l'historique des lotissements de Dény Malick Guèye qui est structuré autour de deux grandes phases. Il s'agit d'un premier lotissement autorisé et réalisé en 2006 par la communauté rurale de Diamniadio et d'une extension de ce lotissement initié par la commune de Diamniadio. Selon les participants au focus group, ces deux opérations réalisées dans des contextes sociopolitiques différentes ont emprunté des processus opposés.

Ainsi, le premier lotissement était une réponse aux besoins en habitations des populations de Dény Malick Guèye et de toute la communauté rurale de l'époque. Ainsi, sous la houlette du Président du Conseil Rural, un

projet de lotissement pour encadrer l'extension du village est arrêté avec approbation de l'autorité administrative compétente. Les extensions loties comptent des rues de 6, 7, 8 m de largeur. « Il y a effectivement un plan de lotissement approuvé. », selon les populations. De manière participative, un certain nombre de critères d'attribution ont été préétablis par le Conseil Rural et les notables du village. Ainsi, chaque propriétaire de champ sur la zone à lotir devait recevoir en contrepartie quatre parcelles par hectare et en même temps bénéficier du quota des 1500 parcelles réservées aux populations du village.

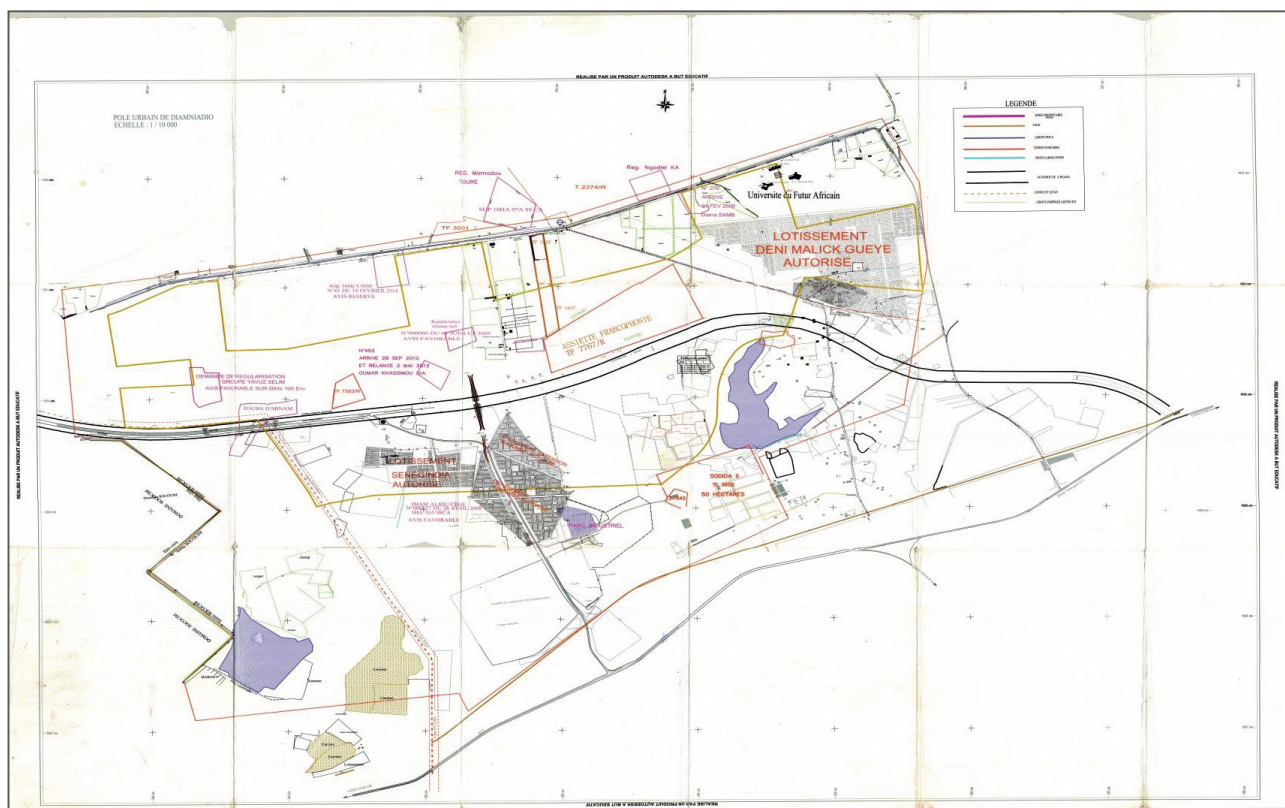
Le second lotissement est une extension du premier de 1596 parcelles qui devait combler le gap des 400 parcelles restantes de la première opération. Ainsi, la municipalité s'est engagée à respecter le quota attribué aux habitants de Déné Malick Guèye. Cependant, les populations affirment n'avoir aucune visibilité sur le nombre total de parcelles du nouveau lotissement attribuées aux populations de Déné Malick Guèye. En sus, l'exécution de ce projet d'extension est antérieure à l'autorisation de lotir qui n'est pas encore accordée. Aujourd'hui, toute la zone d'extension du lotissement originel est engloutie par le Pôle urbain de Diamniadio alors que des parcelles ont été affectées à des tiers ou vendues à des particuliers. L'érection de cette nouvelle ville rend caduque toute affectation antérieure de parcelles se situant dans cette zone qui fait l'objet de plusieurs litiges.

« S'agissant du partage, une partie des parcelles est revenue à la mairie. Pour le reste, la priorité a été accordée aux habitants du village. Chaque résidant, qui avait 18 ans et plus, avait droit ipso facto à une parcelle de 300 m². Quand la demande est devenue plus pressante, on a alors diminué la superficie des parcelles à 200 m². Nous avons listé 1124 jeunes qui ont tous pu bénéficier de ces parcelles. Déni compte aussi des résidents venus d'autres endroits ; ces derniers ont acquis leur parcelle par le biais de la mairie ou des revendeurs »
Entretien focus group Déni Malick Guèye.

3.2.6 PÔLE URBAIN DE DIAMNIADIO : QUAND LA NOUVELLE VILLE EXCLUT LES POPULATIONS AUTOCHTONES

La planification territoriale n'est utile que si les stratégies sont en phase avec la vocation des territoires, les besoins et les aspirations des communautés. De l'avis des populations de Déné Malick Guèye, cette affirmation doit être érigée en principe dans les processus d'élaboration des documents de planification urbaine surtout pour les zones à fortes potentialités agricoles comme les Niayes. Selon elles, il doit y avoir convergence entre développement de la ville et agriculture urbaine. Et cela semblait être bien

FIGURE 7. PLAN DU LOTISSEMENT AUTORISÉ DE DENI MALICK GUEYE



Source : Thioune (Géomètre), 2015 à la demande du collectif des impactés de Déné Malick Gueye du Pôle urbain de Diamniadio.

compris par certaines politiques de l'État qui ont permis la création des périmètres de la société agricole Bud Sénégal et encouragé la promotion des projets d'agrobusiness dans le périurbain dakarois. Le village de Déni Malick a bénéficié de plusieurs appuis d'organisations dont l'aménagement de 30 ha pour l'agriculture et l'aviculture par Young Man Christian Association (YMCA) et la création d'un périmètre d'exploitation de type agrobusiness dénommé Jeef Jeel, qui produisaient plusieurs spéculations pour le marché européen. Ces activités constituaient une source importante de revenus pour les jeunes et les femmes. Un participant au focus group le confirme en ces termes : « *L'exploitation de nos champs offrait de l'emploi à beaucoup de jeunes, à des saisonniers qui venaient de l'intérieur du pays ou de la sous-région. Depuis l'arrivée du Pôle, toute cette main d'œuvre se retrouve laissée à elle-même.* »

Ces initiatives ont aujourd'hui totalement disparu du paysage de Déni Malick Guèye qui semble avoir brusquement tourné le dos à sa vocation agricole, laissant place à l'habitat et aux infrastructures. En effet, la décision de l'État du Sénégal d'ériger le Pôle urbain de Diamniadio sans consultation préalable et inclusion est une volonté manifeste de faire tabula rasa des préoccupations des populations qui occupent ces terres depuis près d'un siècle. Un des participants au focus group qui s'exprimait au nom de la communauté a fait savoir ceci : « *Nous avons été informés du projet comme tout le monde, mais nous n'avons pas été consultés sur le fond* ». Il ajoute : « *nous croyions qu'avec le Pôle urbain, notre village allait être restructuré et que nous allions tirer des avantages de cette nouvelle ville* ». Ayant compris les orientations de Pôle urbain qui semble privilégier les sphères administratives et les gros investissements dans l'hôtellerie, les technologies de l'information et de la communication, entre autres, les populations de Déni Malick se sont mobilisées pour saisir les autorités compétentes afin de sécuriser leurs dernières réserves foncières.

Le pôle urbain, tel un cheveu dans la soupe s'est accaparé la zone réservée à l'extension du village (focus group). Le projet a exproprié des parcelles agricoles exploitées depuis des décennies par les femmes et les jeunes qui affirment avoir « *perdu une grande partie des revenus issus de l'agriculture. Ils ont pris tous nos champs. Les seules terres qui nous restent sont aussi menacées. Des fois, ils viennent piller nos champs alors qu'on était en phase de récolte.* ». Même si les populations affirment avoir été indemnisées suite à cette expropriation, elles considèrent que « *ce n'était pas à la hauteur des pertes enregistrées.* ». Car, « *Si on vous donne 1 000 000 de FCFA pour un champ qui vous rapporte chaque année 4 000 000 millions de FCFA, cela ne résout pas pour autant votre problème.* » Une compensation à la hauteur des dommages causés aurait été plus juste à leur égard et

leur aurait permis de trouver des créneaux alternatifs pour assurer leur subsistance. Cette Présidente de Groupement de Promotion Féminine poursuit : « *depuis que ce projet a débuté, on n'arrive plus à trouver le sommeil. On s'est rendu dans les médias, nous avons crié notre désarroi sur tous les toits. Tout ce que nous demandons aujourd'hui, c'est une extension pour nos générations futures* ».

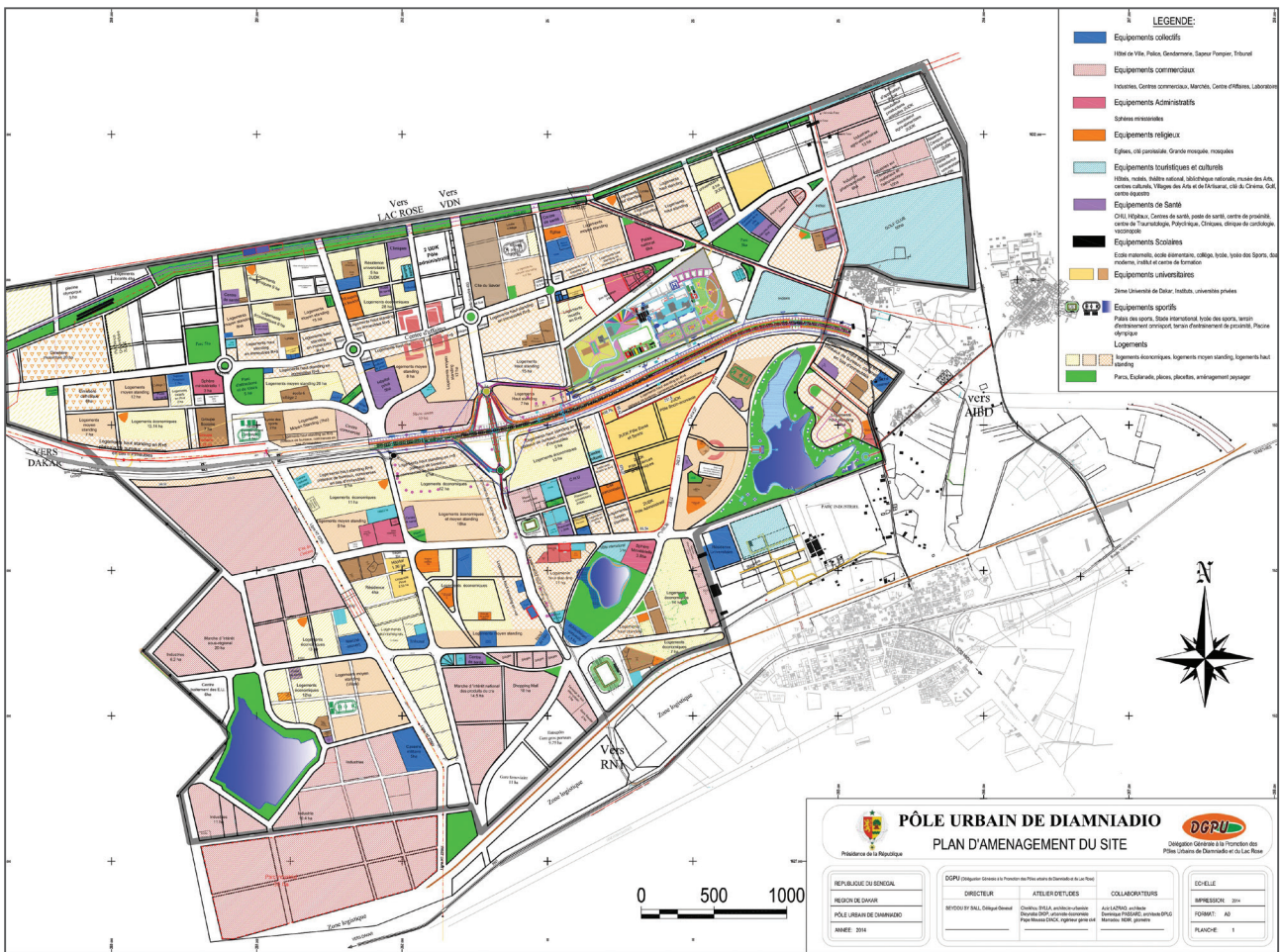
3.2.7 LE PÔLE URBAIN DE DIAMNIADIO

Pour pallier l'extrême concentration des activités économiques et des services administratifs dans le centre-ville de Dakar, le Gouvernement du Sénégal met l'accent sur le développement de nouveaux pôles urbains, notamment à Diamniadio et au Lac Rose. Le pôle urbain de Diamniadio, en cours d'aménagement, est situé à environ trente kilomètres du centre de Dakar. Il est mis en œuvre sur un site d'environ 2 000 ha qui doit polariser des activités industrielles et commerciales ainsi que des structures administratives. Dans le germe de ville qui couvre 700 ha, 80 % des terrains sont déjà attribués à des opérateurs. Le site du pôle est à cheval entre quatre communes.

La nouvelle ville est située dans une importante zone de ressources en eaux souterraines. Le site accueille aussi un parc industriel. La délégation Générale des Pôles Urbains de Diamniadio et du Lac Rose s'est dotée d'un plan vert qui encadre l'aménagement du pôle de Diamniadio et qui est partie intégrante du cahier de charges accompagnant la convention qui la lie aux opérateurs.

Cependant, l'aménagement du pôle aurait dû intégrer une partie des périmètres horticoles qui existaient sur le site auparavant. La promotion du vert ne saurait être réduite au décor, au récréatif, au contemplatif ou à la beauté. Le vert peut plutôt renvoyer à la sécurité alimentaire, à la lutte contre la pauvreté et à la génération de revenus pour les populations vulnérables. En respect même au principe de mixité, la préservation des sites horticoles sur des terrains propices et même leur accompagnement à travers la prise en compte des pratiques agro-écologiques produiraient davantage de valeur ajoutée économique, sociale et écologique. Comme le disait un notable rencontré à Déni Malick Gueye : « *je suis favorable au développement, mais s'il faut renoncer à mon champ pour qu'un hôtel soit érigé à la place, je ne suis pas d'accord* ». L'existence de 3 lacs et de 4 barrages montre l'importance de la vocation agricole du site que l'agro-écologie aurait pu consolider. Le barrage de Sébi-Ponty (33ha de zones irrigables), le plus ancien, a été construit en 1937 pour l'approvisionnement en eau potable et l'arrosage des jardins potagers de l'ex-École Normale William Ponty (Ndiaye Gora, 1999, Étude hydrologique du bassin versant de Sébi-Ponty). Ces barrages ont favorisé la création de petits ré-

FIGURE 8. PLAN D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE URBAIN DE DIAMNIADIO



Source : DGPU, 2014

servoires destinés à l'agriculture et ils ont été réhabilités en 2007 par la Direction des Bassins de Rétention et des Lacs Artificiels (DBRLA) du ministère de l'Agriculture et de l'Équipement Rural (MRUHCV et JICA 2016, PDU Dakar et ses environs Horizon 2035 - *Rapport final : Volume 1*). Ces réservoirs servent à l'agriculture, l'élevage et même à la pisciculture (Sébi-Ponty).

Les populations des communes limitrophes de Bargny et de Diamniadio, dont les possibilités d'extension sont effacées, devraient aussi pouvoir accéder aux logements dans le pôle pour davantage de cohésion sociale et d'intégration du pôle dans son cadre d'accueil et aplanir ainsi le rejet dont il fait l'objet de la part de certains autochtones.

Enfin, l'aménagement du pôle aurait dû intégrer les zones limitrophes pour davantage de cohérence territoriale et de continuité infrastructurelle. C'est vrai que le PROGEP, à travers le plan d'urbanisme de détails Bargny, Diamniadio, Sébikhotane et Sindou en cours, a enclenché un processus correctif basé sur la durabilité et la continuité territoriale. Il

reste à souhaiter que l'élaboration et l'approbation de ce PUD ne puissent prendre une décennie mais aussi qu'elles soient suivies d'une mise en œuvre conséquente d'investissements dans les communes riveraines du pôle afin d'assurer une meilleure équité et cohérence territoriale.

L'analyse de ces extensions révèle l'existence de quatre (4) formes de lotissement dans la région : irrégulier, semi-régulier, régulier et ville nouvelle. De toutes ces formes, on observe que l'État privilégie l'approche ville nouvelle pour encadrer l'urbanisation de la région de Dakar. Même les lotissements réguliers autorisés ne bénéficient pas de l'accompagnement des pouvoirs publics. Les lotissements semi réguliers initiés par la commune de Bambilor s'effectuent en dehors de tout contrôle administratif, ce qui amplifie le manque de maîtrise de l'espace urbain et péri urbain. L'accent mis par l'État sur l'aménagement des pôles urbains, même sur des sites inappropriés, libère une urbanisation anarchique portée par l'auto-construction dans les autres fronts urbains.

LES RÈGLES DE GESTION TERRAINS DES PÔLES URBAINS SELON LES TEXTES

La DGPU créée par **Décret n° 2014-23 du 9 janvier 2015** est chargée, entre autres, d'entreprendre les montages juridiques et financiers liés à la réalisation des opérations d'aménagement et d'équipement, de faire réaliser les travaux d'aménagement et d'équipement en infrastructures, de procéder à l'attribution ou à la commercialisation de terrains titrés, aménagés et équipés dans les pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose.

Le **décret n° 2015-79 du 20 janvier 2015** a pour objet de déterminer les règles particulières de gestion des assiettes foncières des pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose. Les opérateurs intervenant dans les pôles urbains sont : (i) Le **développeur immobilier**, à la fois aménageur foncier, lotisseur, au besoin, et constructeur sur une superficie globale supérieure à 75 000 mètres carrés qu'il est chargé d'aménager et d'équiper en voiries et réseaux divers desservant ses logements et équipements marchands ; (ii) Le **constructeur-lotisseur** est à la fois un lotisseur, au besoin, et un constructeur sur une superficie comprise entre 2 501 mètres carrés et 75 000 mètres carrés ; (iii) Le **constructeur individuel** est l'utilisateur qui n'est ni aménageur foncier, ni lotisseur qui intervient à l'échelle d'une seule parcelle non divisible dont la superficie est comprise entre 70 mètres carrés et 2 500 mètres carrés.

Les terrains titrés, aménagés et équipés des périmètres des Pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose sont attribués aux opérateurs dans le cadre de conventions de baux ordinaires, de baux emphytéotiques, de concessions de droit de superficie, de cessions définitives ou d'autorisation d'occuper. Les conventions prévoient un (i) loyer annuel pour les baux, un prix pour les concessions du droit de superficie ou les cessions définitives ou de la redevance pour les autorisations d'occuper et (ii) une participation financière aux travaux de voiries et réseaux divers.

L'arrêté n° 693 du 21 janvier 2015 a fixé à deux cent soixante-dix (270) FCFA le loyer annuel par mètre carré sur le site prioritaire du Pôle urbain de Diamniadio.

Aussi, l'État réalise les voiries hors des sites des opérateurs qui relient le Pôle Urbain de Diamniadio à son environnement immédiat, les voiries ceinturant les arrondissements urbains et les voiries principales. L'intégralité des travaux de voiries et de réseaux divers desservant les îlots de lotissements et les parcelles qui leur sont attribués est normalement à la charge des opérateurs. Cependant, dans un souci de cohérence d'ensemble de ce système et de rationalisation des coûts, la DGPU réalise les voiries et réseaux divers sis sur les emprises tampon des assiettes des opérateurs et ceux qui relient les travaux réalisés par ces mêmes opérateurs aux voiries et réseaux hors de leurs sites.

Ainsi, les opérateurs versent une contrepartie dénommée participation financière aux voiries et réseaux divers. **Le développeur immobilier verse une participation 2 900 FCFA le mètre carré ; le constructeur - lotisseur 6 500 FCFA et Constructeur individuel 10 000 FCFA le mètre carré.**

4

ACCÈS AUX SERVICES DE BASE DANS LA BANLIEUE DE DAKAR : MOBILITÉ ET ASSAINISSEMENT

L'accès aux services de base est plus exigeant dans les villes et crée de nouvelles discriminations entre les catégories sociales. Dakar apparaît comme une ville ségréguée où les différences de revenus, mais également de services offerts aux habitants, varient considérablement selon les zones d'habitat (Banque mondiale 2015).

4.1 MOBILITÉ ET HABITAT INFORMEL

L'utilisation du sol dans la région de Dakar est caractérisée par une concentration des activités commerciales, administratives et institutionnelles au niveau du Plateau et de Fann, et des activités industrielles aux alentours du Port et le long du littoral Sud (département de Dakar). Les **mouvements pendulaires entre le Centre et la proche banlieue** constituent l'essentiel des flux de déplacements motorisés en raison de cette concentration des services et équipements publics dans les zones du Plateau et de Fann. Le reste du territoire est à dominante résidentielle.

L'épuisement des réserves foncières dans les Départements de Dakar et de Guédiawaye fait qu'on assiste à un report de la population sur les Départements de Pikine et Rufisque, ce qui se traduit par un **étalement urbain vers les secteurs Nord-est de la région**.

Parmi les lacunes empêchant une utilisation efficace et économe des espaces urbains, on retient l'occupation anarchique par les activités informelles, le manque de services de base, en particulier l'éclairage et l'assainissement dans certains quartiers et les défaillances au niveau de la mise en œuvre des Plans d'Urbanisme de Détails (PUD) qui nuisent à la fluidité de la circulation, à la préservation de l'environnement urbain et la protection des sites naturels (CETUD 2007 PDUD 2025).

Les ménages à Dakar consacrent 11 % de leur revenu à la mobilité. Le taux d'effort est plus élevé chez

les ménages pauvres car il atteint 17 % chez 20 % des ménages les plus pauvres et 9 % chez 20 % des ménages les plus riches (CETUD 2015 EMTASUD).

4.1.1 MODES DE DÉPLACEMENTS PRIORITAIRES À DAKAR

La marche à pied est le mode de déplacement des populations le plus important à Dakar, avec 70 % du total. Les déplacements motorisés représentent 30 % et sont assurés à plus de **80 % par les transports collectifs (TC)**. Parmi eux, les minibus AFTU (« Tatas ») apparaissent comme les plus utilisés (35 % des déplacements TC). Viennent ensuite par ordre décroissant les cars rapides (20 %), les clandos (12 %), les taxis (10,5 %), les bus Dakar Dem Dikk (6 %), les Ndiaga Ndiaye (4 %), les autres minibus et le PTB (1 % des déplacements TC chacun), tandis que 10 % des déplacements TC combinent deux modes de transport collectif différents (CETUD 2015 EMTASUD).

Au niveau des déplacements motorisés, les dakarois expriment une nette préférence pour la voiture particulière et le taxi en raison de leur confort et de leur rapidité. Cependant, la répartition modale constatée ne reflète pas une telle préférence puisque les TC conservent une part de marché de l'ordre de 80 %. Les dakarois restent ainsi captifs des TC malgré leur image négative (CETUD 2007 PDUD 2025).

Dans la région de Dakar, le temps moyen déclaré par les ménages pour se rendre à pied du domicile à l'arrêt de TC le plus proche est d'un peu moins de 7 minutes (mn). Soit Dakar 6 mn, Guédiawaye 5,3 à mn, Pikine 8 mn et Rufisque 7,20 mn. Cette situation défavorable à la banlieue s'explique en partie par la présence d'un espace important occupé par les quartiers irréguliers dans la périphérie de Dakar. La banlieue est aussi désavantagée par rapport aux

LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS D'EXTENSION : CAS DE BAMBILOR 3, BOUNE ET DÉNI MALICK GUEYE

La commune de **Bambilor** est desservie par la route des Niayes qui donne accès à l'autoroute à péage et à la route nationale n°1 à partir de la ville de Rufisque. Le quartier de Bambilor Extension 3 n'est pas enclavé d'autant plus que la route principale permet d'accéder à ces infrastructures routières. Cependant, les habitants de ce quartier peinent à se déplacer tant les moyens de transport sont insuffisants. Travaillant en dehors des limites communales, la plupart des populations rencontrent au quotidien de nombreuses difficultés pour se déplacer. Pour le représentant des jeunes à la rencontre de focus group, les déplacements en charrette sont très fréquents surtout quand il s'agit d'effectuer de petits trajets, de transporter dans l'urgence un malade ou des bagages. Selon ses qualificatifs « *pour sortir du quartier, à moins d'avoir sa propre voiture, on est obligé de prendre des charrettes. La distance qui sépare la route principale du quartier est d'environ 700 m. Sinon, il faut prendre une voiture clando à 2000 francs la course. Quand nous avons un malade ou une femme qui est sur le point d'accoucher, on prend la majeure partie du temps une charrette* ». Ainsi, le transport à l'intérieur de la commune est assuré par quelques « voitures clando » et des tractions hippomobiles (**focus group à Bambilor Extension 3**).

L'analyse des perceptions des habitants de **Boune village** sur le système de transport s'est intéressée au réseau routier et à l'offre des services de transport en commun. Ainsi, les résultats du diagnostic font état de la pauvreté des infrastructures routières et du difficile accès aux moyens de transport.

Desservi par un étroit tronçon appelé « route de Boune » qui relie l'axe Yeumbeul et Keur Massar, le quartier de Boune est réputé pour ses embouteillages aux heures de pointe. D'après le Secrétaire général du conseil de quartier « *pour rallier la ville, on fait deux heures de route. La voie était dans un piteux état, c'est tout récemment qu'elle a été réfectionnée par l'AGEROUTE* », témoigne-t-il. Cette situation a comme conséquence la suppression de « *toutes les lignes Dakar Dem Dikk qui passaient par le village* ». Il s'agit des lignes P 11 et P 16 qui ont changé d'itinéraire à cause de l'étroitesse de la route et des embouteillages.

Ainsi, le transport interurbain est assuré par les lignes de bus AFTU, les « cars rapide » et le covoiturage en taxi, mais les difficultés persistent d'après les populations.

Malgré les difficultés notées dans le transport, les populations apprécient positivement la présence de l'autoroute à péage « *qui a quand même contribué à améliorer un peu les déplacements* ». Mais elles notent tout de même que leur besoin aurait dû être mieux tenu en compte si une sortie de Boune sur l'autoroute avait été aménagée. En effet, l'autoroute à péage est à proximité du quartier, car elle traverse la forêt de Mbaou qui constitue la limite Est du quartier. Avec l'implantation du Train Express Régional, l'espoir semble être permis chez les populations, d'autant plus qu'une gare est prévue à Fass-Mbaou, situé à 10 minutes de marche du quartier. En attendant la livraison de l'ouvrage, les populations vivent dans l'espoir que le TER « *va participer à désenclaver davantage leur localité.* »

Déni Malick Guèye ne bénéficie d'aucune ligne de transport en commun, les navettes vers les centres urbains comme Diamniadio ou Sébikhotane sont assurées par des voitures clandos « *Nous avons des clandos comme moyens de transport dans le village. Quand il y a urgence, ils sont les seules possibilités qui nous sont offertes pour transporter nos malades* ». Les déplacements des populations de Déni Malick Guèye sont devenus très difficiles avec l'autoroute à péage qui traverse le village en leur laissant comme unique issue un tunnel de 3 mètres de large. « *C'est par ce tunnel que passent les piétons, les bœufs, les voitures. Au-delà de son étroitesse, ce tunnel pose un problème d'insécurité dans le village ; il est mal éclairé. Des cas d'agression ne manquent pas d'y survenir.* »

Ainsi, voyager à travers le pays ou sur Dakar est un calvaire pour les populations qui sont obligées de faire un détour à travers des routes latéritiques jusqu'à Sébikhotane ou Diamniadio pour emprunter l'Autoroute à péage ou la route nationale. Cette infrastructure a contribué à isoler Déni Malick Guèye et a alourdi les déplacements des citoyens. Le transport de marchandises ou d'autres produits devient de plus en plus difficile surtout lorsqu'il s'agit de matériaux de construction par exemple : « *les camions ne peuvent pas passer par le tunnel ; ils sont obligés de remonter jusqu'à Sébikhotane avant de redescendre sur Déni Malick Guèye. Ce qui fait que tu devras payer plus que le prix normal* ».

moyens de transport. En effet, **le département de Dakar concentre 64 % de l'ensemble des moyens de transport de la région pour 46 % des ménages** ; Pikine, 17,1 % pour 33 % des ménages ; Guédiawaye, 5,4 % pour 9 % des ménages ; et Rufisque 13,4 % des véhicules pour 12,7 % des ménages.

4.1.2 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION DE LA MOBILITÉ À DAKAR

Les causes de la dégradation des conditions de mobilité identifiées par le Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD) réalisé en 2007 dans le cadre du Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU) sous la maîtrise d'ouvrage du CETUD se situent à plusieurs niveaux :

1. problèmes institutionnels et réglementaires ;
2. incohérence entre Urbanisme et Transport ;
3. inadéquation du réseau de voirie ;
4. plan de circulation et gestion du trafic ;
5. le stationnement ;
6. environnement urbain ;
7. implications des usagers ;
8. difficultés d'accès à tous les modes de déplacement (CETUD 2007 PDUD 2025).

Les déplacements dans la région de Dakar sont affectés par la disponibilité ou non des équipements suivants : l'éclairage public, des routes carrossables, des transports en commun, des trottoirs, de la place sur les trottoirs, des passerelles, des dos d'âne / passages piétons. **C'est davantage dans l'habitat informel en banlieue où ils font le plus défaut** (CETUD 2015 EMTASUD).

La marche à pied qui représente 70 % des déplacements à Dakar est confrontée à des gênes issues des caractéristiques de l'environnement urbain et qui sont très largement ressenties au sein de la population (plus d'une personne sur deux en fait état) : encombrement des trottoirs (63 %), manque d'éclairage la nuit (63 %), absence ou mauvais état des trottoirs (58 %), inondations en saison de pluies (58 %), mauvaises odeurs ou présence de débris (56 %), risque d'accidents (51 %).

Les passerelles mises en place pour permettre la traversée en sécurité des grands axes routiers sont, logiquement, jugées moins négativement, elles constituent néanmoins une gêne pour un quart des personnes, vraisemblablement du fait qu'elles induisent des efforts supplémentaires pour les piétons en rallongeant les parcours et en obligeant à monter et descendre des escaliers (CETUD 2015 EMTASUD).

Les piétons sont aussi affectés par la défaillance des passages piétonniers, des phases réservées aux piétons au niveau des feux de circulation, des ouvrages de liaison ou de franchissement, des chemins piétonniers et des rues piétonnes. Peu de mesures sont prises pour assurer la sûreté et la sécurité des piétons « vulnérables » tels que les enfants, les femmes et les personnes âgées (CETUD 2007 PDUD 2025).

Pour faire face à ces dysfonctionnements, le PDUD 2025 s'est fixé les objectifs globaux suivants : (i) Améliorer la fluidité de déplacement des personnes ; (ii) Améliorer l'efficacité et la fiabilité du transport des marchandises ; (iii) Accroître la sécurité routière ; (iv) Maîtriser l'aménagement en vue d'une gestion économe de l'espace et d'une meilleure

LES NOUVEAUX PROJETS STRUCTURANTS DE TRANSPORTS DE MASSE À DAKAR

Le Bus Rapid Transit (BRT) : Le projet BRT conduit par le CETUD. Son financement global est de 306 milliards. Il acheminera jusqu'à 300 000 voyageurs par jour et sera mis en service en 2022.

Le BRT s'étendra sur une distance de 18,3 km, avec vingt-trois (23) stations, traversant quatorze (14) communes de la gare routière de Petersen à la préfecture de Guédiawaye et disposera de 144 bus articulés. Le tarif du BRT est fixé à 300 FCFA sur le corridor, avec la possibilité de combinaison en mode de rabattement qui serait de l'ordre de 100 à 150 FCFA en sus. Pour réduire la consommation énergétique l'alimentation des stations sera basée sur l'autonomie avec un mode de consommation solaire. L'offre de places en transport urbain par bus est constituée de places assises et debout, à raison de 150 voyageurs par bus.

http://www.brtdakar.sn/IMG/pdf/brt_brochure_a4_2_compressed_3_.pdf

Le Train Express Régional (TER) est mis en œuvre par l'APIX. Il traverse 18 communes situées dans les départements de Dakar, Pikine et Rufisque et a été réalisé en deux phases : la première allant de la gare de Dakar à Diamniadio (36 km) et la seconde de Diamniadio à l'AIBD (19 km). Le financement de la phase 1 du projet est de 483.3 milliard FCFA. Le TER transportera jusqu'à 115 000 passagers par jour et desservira 13 gares et haltes entre la banlieue de Dakar et la nouvelle ville de Diamniadio

https://investinsenegal.com/grands_travaux/train-express-regional/

TÉMOIGNAGES DES SERVICES TECHNIQUES DES VILLES DE LA RÉGION SUR LEUR IMPLICATION DANS LES PROJETS TER ET BRT

Les villes de Dakar, de Rufisque, de Pikine et de Guédiawaye ont répondu de façon nuancée quant à leur implication dans les deux grands projets de transports urbains (TER, BRT) en cours d'exécution. Les personnes interviewées sont toutes unanimes sur le fait que ce ne sont que les communes impactées qui sont directement associées. La plupart des informations sur ces projets sont reçues à travers la presse. La seule fois qu'elles ont été informées par le Préfet, c'était à l'occasion de la cérémonie de lancement. L'interlocuteur de la ville de Rufisque soutient que sa ville n'est exceptionnellement mise au parfum du TER que lorsqu'il y a eu des différends à régler entre les populations et le maître d'œuvre (entretiens réalisés dans le cadre de l'étude)

cohérence entre urbanisation et système de transport ; (v) Préserver l'environnement ; (vi) Assurer un financement adéquat et équitable du système de déplacement ; (vii) Maximiser les chances de réalisation du PDUD (CETUD 2007 et Banque mondiale 2015).

Au total, vingt-cinq (25) projets sont définis pour la première phase PDUD-I. Le budget total du PDUD est de 647 043 000 000 FCFA dont 837 377 000 000 FCFA pour la phase 1 (CETUD 2007).

Cependant, l'appropriation du PDUD par les autres acteurs, notamment les villes de la région de Dakar, fait cruellement défaut. Les quatre (04) services techniques des villes et l'ARD, interrogés dans le cadre des entretiens, déclarent ne pas en avoir connaissance. Ce déficit d'appropriation risque de faire du PDUD l'affaire du CETUD et d'impacter négativement sur la mobilisation des ressources pour sa mise en œuvre. Même les regroupements des transporteurs et des commerçants (AFTU, UNACOIS) disent ne pas connaître le PDUD.

Par ailleurs, le CETUD, qui produit les documents de planification urbaine en matière de mobilité, soutient faire participer les populations à travers les consultations publiques, les ateliers d'informations et de co-construction et le plan d'engagement des parties prenantes. Selon notre interlocuteur au sein de cet organisme, en ce qui concerne les projets TER et BRT, le CETUD a mis en place une initiative appelée « Pépinière Urbaine de Dakar » pour accompagner les acteurs locaux à coproduire et s'approprier via des micro aménagements les équipements prévus dans le cadre desdits projets urbains.

A l'analyse, ces projets doivent être articulés avec des initiatives hardies d'amélioration des déplacements piétonniers et de promotion de l'habitat vertical pour faciliter les rabattements. Aussi, le tarif du TER devra-t-il être accessible aux populations à faible revenu afin d'en faire un moyen de transport de masse.

Ces témoignages recueillis auprès des services techniques des villes ne semblent pas corroborer les déclarations de nos interlocuteurs du CETUD, du moins par rapport à l'implication des municipalités de la région dans les projets TER et BRT.

4.1.3 NIVEAU DE SATISFACTION DES USAGERS DU TRANSPORT PUBLIC

Le niveau de satisfaction des populations par rapport aux différentes formes de transport public est apprécié à partir de critères ci-après : tarifaire (« Il est bon marché »), desserte du domicile (« Il s'arrête près de mon domicile »), temps d'attente (« Je l'attends peu de temps »), vitesse pendant le trajet (« Il est rapide »), confort minimal (« J'ai assez de place dans le véhicule ») et sécurité routière (« Je ne risque pas d'accidents »).

Taxis : La satisfaction de ses utilisateurs quant au temps d'attente, à sa rapidité, à la place disponible dans le véhicule et à la desserte du domicile est extrêmement positive avec 80 % à 91 % d'opinions favorables. En revanche, le **coût d'utilisation du Taxi est logiquement pointé du doigt** : 44 % ne sont pas d'accord avec le fait qu'il est bon marché.

Clandos : A l'image du taxi, le Clando est considéré très majoritairement par ses utilisateurs comme rapide (neuf sur dix), offrant suffisamment de places à bord (huit sur dix), entraînant peu d'attente (plus de trois sur quatre) et desservant bien le domicile (deux cas sur trois). Mais, et c'est le cinquième élément très positif qui lui est reconnu, **il est perçu comme peu coûteux par trois usagers sur quatre, ce qui le distingue nettement du taxi. Par contre, les opinions sont nettement moins positives sur le risque d'accident** : seuls deux utilisateurs du Clando sur cinq ne le considèrent pas comme un mode de transport à risque.

Les minibus : Même si ce mode ne capte qu'une très petite partie du marché des transports publics, les opinions de ses utilisateurs sont globalement positives. Les principales qualités du minibus sont : son prix (72 % des utilisateurs), la place disponible dans le véhicule (77 %) et sa rapidité (64 %). Enfin, plus encore que pour le clando, le risque d'accident est très vivement ressenti car seuls 37 % de ses usagers se sentent en sécurité.

Cars rapides : Le prix du transport en Car rapide ressort comme un de ses atouts majeurs : il est considéré comme bon marché par 87 % des utilisateurs. Le deuxième critère témoignant d'une forte satisfaction est le faible temps d'attente (76 % des utilisateurs). Cependant, les Cars rapides sont considérés comme un mode de transport lent et comportant un risque d'accident pour 55 % des utilisateurs.

Ndiaga Ndiaye : Le Ndiaga Ndiaye est jugé bon marché par 83 % de ses utilisateurs avec assez de places dans le véhicule (77 % d'accord) et satisfaisant au regard du temps d'attente (72 %). 55 % des utilisateurs estiment également que c'est un mode de transport rapide mais 39 % sont en désaccord. C'est surtout **sa faible desserte spatiale** qui est ressentie par 58 % des utilisateurs).

Dakar Dem Dikk : Les bus de l'entreprise Dakar Dem Dikk recueillent des appréciations positives sur deux aspects : **coût d'usage et temps de parcours** car 86 % des utilisateurs les jugent bon marché et 74 % les trouvent rapides. **Dakar Dem Dikk apparait d'ailleurs comme le mode de transport public dakarais le plus sûr.** Enfin, les deux points faibles des Dakar Dem Dikk aux yeux de leurs usagers renvoient au temps d'attente et à la place dans les bus. Dans les deux cas, les opinions négatives sont nettement majoritaires : 54 % trouvent que l'on attend beaucoup et 57 % estiment qu'ils disposent de peu de places.

AFTU : Les opinions des utilisateurs des minibus AFTU, communément appelés « Tata », diffèrent des opinions concernant les autres modes de transport public. **Leur point fort est leur rapidité, relevée par 70 % des utilisateurs.** 61 % des usagers trouvent que leur prix est abordable (il l'est cependant moins que les autres modes de transport public, à la seule exception du taxi) 69 % d'entre eux estiment n'avoir pas assez de places à bord, ce qui est évidemment lié au taux de remplissage des véhicules. **Les AFTU sont ainsi victimes de leur succès et de leur première place en termes d'usage.** Les AFTU apparaissent certes plus rassurants que d'autres modes de transport public, mais sans atteindre le niveau de confiance prêté aux bus Dakar Dem Dikk.

Petit Train Bleu : L'offre du PTB est extrêmement concentrée spatialement et son usage réservé à certaines liaisons. Il n'est alors utilisé que par une petite partie des résidents de la région de Dakar. **Les deux qualités principales du PTB sont sa rapidité et son tarif faible,** reconnus respectivement par 90 % et 82 % des utilisateurs. En revanche, **78 % des utilisateurs estiment que l'arrêt est éloigné du domicile** (CETUD 2015 EMTASUD).

L'analyse de la satisfaction devra davantage être désagrégée par rapport aux groupes spécifiques, notamment les populations vulnérables que sont les femmes, les per-

PROJET AFTU

En 2005, quatorze GIE se sont regroupés pour créer une structure des transporteurs dénommée AFTU. Ce regroupement a bénéficié dès sa création de la Banque Mondiale un financement de huit milliards pour le renouvellement du parc automobile. Cette phase test qui est déroulé entre 2005 et 2011 a vu l'entrée des minibus « Tata » et « King long » dans le circuit de transport. La deuxième phase dont l'échéance a pris fin en 2016 a été financée à hauteur de 8.700.000 000 FCFA. Cela a permis de renforcer les lignes minibus à Dakar et dans les autres régions. Ainsi, au niveau de la région de Dakar 700 minibus ont été réceptionnés et 450 dans les autres régions. Le réseau AFTU, c'est 14 GIE, 44 communes, 64 lignes de bus en circulation dans l'agglomération de Dakar où toutes les localités sont relativement desservies (entretien avec CETUD et <https://www.cetud.sn/index.php/reseau/aftu>).

sonnes du troisième âge et celles vivant avec un handicap. Pour ces dernières, le plaidoyer qui suit du Président de la Fédération Sénégalaise des Associations de Personnes Handicapées (FSAPH) est suffisamment édifiant :

« C'est un de nos plus grands problèmes surtout dans le cadre de l'aménagement de manière générale. Il y a des dispositions de la loi qui stipulent que le handicap soit pris en compte mais plus en termes d'accessibilité financière (diminution du coût du transport) alors que pour nous c'est plus l'accessibilité physique qui nous préoccupe. Pour les bus Dakar Dem Dikk, une commande de 475 bus aménagés avait été faite pour faciliter l'accès aux personnes handicapées mais ces derniers sont rarement vus dans le circuit. Cependant, les personnes handicapées qui ont la carte d'égalité des chances ont bénéficié de cartes de transport gratuit mais cela reste dans le cadre de l'assistance et de l'aide sociale. Or, nous avons surtout besoin que l'on reconnaisse notre droit en tant que citoyen de pouvoir emprunter les moyens de transport et pour cela il faut les rendre physiquement accessibles comme cela existe en Europe et ailleurs. C'est pourquoi les personnes handicapées se plaignent car, il est difficile de se déplacer. Dakar Dem Dikk a fait un effort dans ce sens mais c'est beaucoup plus un effort social ».

4.1.4 CONCLUSION : LA MOBILITÉ IMPACTÉE PAR L'HABITAT PÉRI-URBAIN INFORMEL EN BANLIEUE

L'hyper-concentration des activités commerciales, administratives et institutionnelles dans le département de Dakar et l'épuisement des ressources foncières dans les départements de Dakar et de Guédiawaye se traduisent par un **étalement urbain** vers les départements de Pikine et de Rufisque. Cet étalement, conjugué au défaut de lotissement formel des extensions périphériques, accroît les difficultés de mobilité des populations de la banlieue.

Dans ces quartiers non lotis de la banlieue où l'habitat est irrégulier, les rues sont étroites et sinueuses, les réserves devant accueillir les infrastructures et équipements collectifs (marchés par exemple) sont inexistantes, la congestion de l'espace public amplifie les difficultés de déplacements. L'inaccessibilité physique des quartiers allonge le temps mis par les populations pour joindre un arrêt de transport collectif (TC).

Les ménages de la banlieue aux revenus plus modestes consacrent aussi une part plus importante de leurs ressources à la mobilité. Moins nantis, ce sont eux qui utilisent le plus la marche à pied comme mode de déplacement alors que celle-ci demeure le parent pauvre de la mobilité. En effet, les piétons sont confrontés à l'inexistence des trottoirs ou qui sont envahis par les automobilistes et les commerçants, à la discontinuité de la chaîne de déplacement à pied et au manque de sécurité notamment pour les piétons « vulnérables » qui sont les enfants, les femmes et les personnes âgées.

Les populations de la banlieue de Dakar restent aussi captives des transports publics marqués par une qualité de service globalement insatisfaisante à plusieurs points de vue (disponibilité, desserte, confort, rapidité, sécurité, etc.).

Le défaut d'aménagement et de lotissement des quartiers informels de la banlieue accroît le manque d'infrastructures et de services de base, en particulier la voirie carrossable, les trottoirs, l'éclairage et nuit ainsi à la qualité des déplacements.

Ainsi, l'amélioration de la qualité des déplacements des populations de la banlieue de Dakar passe par une urbanisation plus régulière à travers notamment la restructuration des quartiers informels, la verticalisation de l'habitat, la mixité des fonctions urbaines, le bannissement des lotissements d'extension informelle et la production de logements sociaux ou de parcelles viabilisées accessibles pour les ménages à faible revenu, du secteur informel, en particulier.

Enfin, l'accessibilité physique des moyens de transport public aux personnes vivant avec un handicap devra être garantie par l'adoption ou la révision des textes sur la mobilité (lois, décrets, arrêtés, circulaire) mais aussi par la présence des organisations de personnes handicapées dans les instances de régulation des organismes de planification et de gestion du transport public (CETUD, Dakar Dem Dikk, société du TER, GIE AFTU).

4.2 ASSAINISSEMENT DANS LA BANLIEUE

4.2.1 ASSAINISSEMENT DES EAUX USÉES

L'assainissement liquide s'entend la gestion des eaux usées, des excréta et des eaux pluviales en vue de prévenir des dommages à la santé et à la sécurité de l'homme, ainsi qu'à l'environnement. Le volet eaux usées de l'assainissement liquide comprend l'assainissement collectif et l'assainissement autonome (individuel ou semi collectif non raccordé à un réseau public (loi n° 2009-24 du 8 juillet 2009 portant Code de l'Assainissement)). L'assainissement collectif, qui comprenant le réseau d'égout constitué de canalisations enterrées, de regards et de stations de pompage ainsi que le raccordement à une station d'épuration, est plutôt présent dans le département de Dakar.

La banlieue de Dakar, principalement le département de Pikine, n'est pas desservi par un réseau d'assainissement collectif, mais dispose de systèmes d'assainissement individuel ou, plus rarement, semi-collectifs (ONAS 2010, Actualisation du plan directeur de l'assainissement liquide Dakar 2025, Rapport de Mission A). **La prévalence de l'assainissement autonome dans les départements de Pikine et de Guédiawaye** s'explique par l'irrégularité du tissu urbain et la densité du bâti car ces sites, dans leur majorité, n'ont pas connu un aménagement préalablement à l'installation des populations.

Dans les départements de la banlieue, les ouvrages de l'assainissement autonome sont une des causes de la **pollution de la nappe phréatique** superficielle et aussi de sa remontée. L'assainissement autonome, tel qu'il y est habituellement pratiqué, aboutit à une épuration incomplète et à une pollution de la nappe, notamment par les nitrates, voire aussi parfois par les bactéries. Cela est dû à l'utilisation de puits d'infiltration pas assez performants au lieu de champs d'épandages horizontaux. La situation est de plus aggravée sur d'importantes zones par une localisation du toit de la nappe trop proche de la surface du sol.

L'amélioration des performances de l'assainissement individuel vis - à - vis de l'épuration est difficilement envisageable pour des raisons liées à l'affleurement de la nappe à certains endroits, et à la densité du bâti.

En conclusion, l'assainissement autonome à Pikine et Guédiawaye ne peut constituer qu'une mesure transitoire dans l'attente de la mise en place d'un réseau de collecte des eaux usées.

La généralisation du système d'assainissement semi-collectif à Pikine et Guédiawaye est sur le principe une réponse appropriée pour la résolution des deux problèmes (pollution et remontée de la nappe). Elle risque cependant de se heurter à des difficultés dues d'une part à la configuration topographique de la zone concernée, avec un relief relativement anisotrope et avec une multitude de points bas qui nécessiteront la multiplication des stations de pompage, et d'autre part à l'importance de la surface de la zone à équiper, qui demandera de nombreuses années en termes de délai de réalisation (et pendant ce temps, la nappe continuera d'être alimentée par les eaux usées). On peut aussi se demander, dans le cas où la solution retenue néanmoins consisterait à généraliser les réseaux, si le principe semi-collectif ne serait-il pas le meilleur choix dans la mesure où il ne permet pas de maîtriser la qualité des équipements chez les usagers (étanchéité des fosses notamment), et si au contraire le passage à un réseau collectif classique ne serait pas finalement intéressant (ONAS 2010, Actualisation du plan directeur de l'assainissement liquide Dakar 2025).

Le système d'assainissement des eaux usées retenu par l'ONAS dans le cadre de l'actualisation du PDA DAKAR 2025 pour une grande partie de Guédiawaye et Pikine (Zone EST dans le PDA) est le réseau d'assainissement collectif classique.

La zone de Pikine Guédiawaye est quasi vierge de tout réseau de collecte d'eaux usées (tout juste 1,8 % des ménages raccordés au réseau d'égout à Pikine selon son maire). L'investissement total estimé pour la réalisation complète du PDA à l'horizon 2025 pour la zone EST (grande partie de Guédiawaye et Pikine) représente **143 026 millions FCFA dont 112 542 millions pour les réseaux et ouvrages de collecte et 30 484 millions pour la station d'épuration des eaux usées** (ONAS 2013, Actualisation du plan directeur de l'assainissement liquide Dakar 2025, Rapport de mission C).

Le réseau d'assainissement collectif classique retenu pour la zone de Pikine Guédiawaye est néanmoins confronté à des contraintes majeures qui sont :

1. Une topographie particulière. Le relief est peu marqué et constitué d'une succession de petites dépressions, particulièrement dans la partie Sud de la zone. Cette topographie complique la définition d'un système gravitaire : pentes faibles, profondeur importante des conduites, multiplication des stations de pompage.

2. La présence de la nappe de Thiaroye à une profondeur souvent inférieure à 2m. Les canalisations gravitaires sont donc souvent posées dans la nappe, ce qui entraîne un important surcoût d'investissement et des risques importants d'intrusions d'eaux parasites.

La construction des stations de pompage est aussi impactée par la présence de la nappe. Elle nécessitera le choix des procédés particuliers.

3. Un urbanisme majoritairement spontané ou de type villageois. Il est parfois difficile de trouver un passage pour les canalisations, par exemple, en raison de rues très étroites et/ou perpendiculaires aux axes de drainage ou de rétrécissements liés à la construction d'habitations en empiètement sur les voies de communication d'où ici encore des surcoûts importants lors de la réalisation du réseau.

Pour l'ONAS (2013), ces contraintes vont entraîner des surcoûts considérables notamment du fait que la baisse du niveau de la nappe espérée de la réalisation du plan directeur de drainage (PDD) se déroulera sur plusieurs décennies alors que la zone connaît une urbanisation rapide.

Le PDA Dakar 2025 est achevé depuis 2013 mais sa mise en œuvre sur Pikine Guédiawaye a démarré timidement en 2019 avec le financement par la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) d'un montant de 3 milliards 245 millions de francs pour réaliser des ouvrages qui vont impacter moins de 5 % des populations de la zone (30 000 habitants à Pikine) dans le cadre Programme d'assainissement de 10 villes du Sénégal.

4.2.2 DRAINAGE DES EAUX PLUVIALES

Le plan directeur de drainage des eaux pluviales de la région périurbaine de Dakar (PDD) réalisé par l'ADM en 2012 a pour objectif de proposer une planification des ouvrages structurants à réaliser afin de lutter contre les inondations de la zone périphérique de Dakar, notamment à Pikine et Guédiawaye. La vision globale du PDD a nécessité de compartimenter l'espace de façon à respecter les limites des bassins versants, qui sont au nombre de 20.

L'élaboration du PDD a tenu compte des causes multiples et complémentaires dans leurs effets des inondations et qui concernent principalement :

1. Le surcroît de pluviométrie constaté ces dernières années ;
2. L'endoréisme de la zone avec l'absence d'écoulements en thalwegs et avec quelques 500 points bas dénombrés ;
3. La remontée de la nappe qui est une réalité aggravante ;

4. L'imperméabilisation des sols concomitants avec l'accroissement de l'occupation de l'espace ;
5. L'occupation non contrôlée de l'espace qui aurait dû rester non aedificandi ;
6. L'absence de réseaux de collecte aussi bien primaires que secondaires ;
7. Le manque d'entretien des quelques linéaires existants.

Les travaux prévus par le PDD comprennent près de **150 km de canaux** à réaliser. En plus, **185 espaces de stockage** des eaux pluviales seront aménagés totalisant une capacité de stockage de plus de six millions de mètres cube et **23 ouvrages de rejets en mer**.

Les propositions du PDD s'inscrivent dans une démarche de développement durable en préconisant la sauvegarde et la valorisation des Niayes à travers des aménagements dont les objectifs sont les suivants :

1. valoriser les berges des différentes Niayes et favoriser la reconquête des espaces naturels et paysagers ;
2. combiner des fonctions de captage/stockage avec celle de récréation grâce à des installations dédiées au développement sportif, éducatif et culturel ;
3. favoriser l'écoulement et le recueil des eaux de ruissellement et limiter l'imperméabilisation des sols
4. sécuriser des zones non constructibles
5. trouver les compromis nécessaires entre des acteurs aux préoccupations différentes grâce à la mise en place d'espaces de concertation.

L'estimation financière des montants prévisionnels d'investissement s'établit comme suit : **74.5 milliard FCFA (H.T hors M.O et imprévus)** dont les canaux de drainage représentent 42.7 milliard, les ouvrages de stockage 22.2 milliard et les rejets en mer 9.5 milliard. Le Grand total incluant la maîtrise d'œuvre (10 %), les divers et imprévus (15 %) est de **93.1 milliard FCFA**. Le PDD prévoit 1 200 expropriations, soit une ligne budgétaire de 12 milliards de FCFA, sur la base d'une indemnisation de dix millions de FCFA par maison.

En conclusion, il convient d'insister sur le fait que le PDD seul ne suffira pas à résorber les nuisances car en corollaire des travaux primaires, des canaux secondaires et tertiaires devront être pris en charge par les communes ou les lotisseurs.

Pour assurer la mise en œuvre du PDD, le Gouvernement du Sénégal a réalisé entre 2012 et 2019, avec le concours technique et financier de la Banque Mondiale, du Fonds Nordique de Développement (FND) et du Fonds pour l'Environnement mondial (FEM), le **Projet de gestion des eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP)** avec un budget de **36.8 milliard FCFA**.

LE PROJET PROGEP

Le PROGEP, c'est 21 km de collecteurs primaires en béton armé, 4 km de réseau secondaire, 21 bassins d'écrêtement pour une capacité totale de 648 500 m³, 63 000 m² de voirie en pavés, 1 station de pompage, 3 ouvrages de rejets en mer, 8 100 m² de chemin de ronde autour des bassins.

Les ouvrages de drainage réalisés dans le cadre du PROGEP permettent l'évacuation rapide, par voie gravitaire, de grandes quantités d'eaux pluviales. Ainsi, grâce aux travaux réalisés, 167 000 habitants dont 52 % de femmes ne sont plus sujets aux risques d'inondation et 900 hectares ont été protégés des inondations récurrentes dans les quartiers des communes concernées du département de Pikine : Dalifort-Foirail, Djidah Thiaroye Kaw, Keur Massar (Bassin versant du lac Mbeubeuss), Malika, Yeumbeul Nord et Yeumbeul Sud ; et de celui de Guédiawaye : Médina Gounass et Wakhinane Nimzatt.

La mise en œuvre du PROGEP a permis des changements notables dont les plus importants sont :

1. **une amélioration des conditions de vie et du paysage des quartiers concernés par les travaux** à travers la quasi-disparition des remontées capillaires sur le bâti, la baisse des fréquences de vidange des fosses septiques, la réoccupation des maisons naguère abandonnées, le retour au fonctionnement régulier des infrastructures sociales de base, l'amélioration de l'hygiène, de la santé et de la mobilité ;
2. **le rabattement significatif des nappes phréatiques (de 1 à plus de 2 m)** grâce aux systèmes de drainage réalisés, ce qui a occasionné l'assèchement des zones basses, un fonctionnement plus correct des fosses septiques et une diminution des coûts de vidange pour les ménages ;
3. **la libération des zones inondées ou inondables** par la réalisation des travaux et leur préservation par des projets d'investissement communautaires.

Les ouvrages réalisés dans le cadre du PROGEP ont grandement contribué à faire face aux graves et récurrentes inondations qui affectaient la zone périurbaine de Dakar en concrétisant une partie de la vision proposée dans le cadre du PDD. Mais il est plus que jamais nécessaire de poursuivre la réalisation des initiatives préconisées par ledit plan, de manière à couvrir intégralement toute la zone périurbaine de Dakar, voire même au-delà tout en valorisant l'expérience capitalisée par le PROGEP. Aussi, les ouvrages de drainage réalisés dans le cadre du PROGEP sont-ils exposés à un nombre important de risques

susceptibles de compromettre leur durabilité et leur bon fonctionnement. Parmi ces risques on peut citer l'obstruction par les déchets, l'ensablement, l'accumulation de sédiments charriés qui favorisent l'installation de plantes aquatiques, la dégradation des talus de protection des bassins contre l'érosion, etc.

Pour faire face à de tels risques, un dispositif de maintenance efficace et régulière impliquant les collectivités territoriales et les communautés doit être mis en place. Enfin, il convient d'assurer : (i) la surveillance des ouvrages ; (ii) la préservation des emprises identifiées par le PDD ; (iii) la protection juridique des zones inondées ou inondables en leur conférant un statut de zone non aedificandi dans le Plan d'urbanisme de détails (PUD) de Pikine et Guédiawaye ; et (iv) le renforcement du dispositif de gestion des ordures ménagères et des eaux grises (ADM, 2020, Éradiquer durablement les inondations par un système de drainage innovant, Note de capitalisation du PROGEB).

4.2.3 CONCLUSION

La mise en œuvre du PDA Dakar 2025 à Pikine et Guédiawaye est minimale. Avec la baisse d'un à deux mètres observée sur le niveau de la nappe phréatique consécutivement aux travaux de drainage du PROGEB, il urge de réaliser un important programme d'assainissement collectif dans la zone. A défaut, les ouvrages de stockage des eaux pluviales vont davantage stocker des eaux putrides et impacter le cadre de vie et la santé des populations.

En parallèle, les populations devront être accompagnées par les collectivités territoriales dans la construction d'ouvrages d'assainissement individuel aux normes pour réduire les risques de pollution et l'insalubrité. Il est aussi urgent de construire des dépositaires de boues de vidange dans la banlieue. En illustration de ce besoin, la dépositaire des Niayes fonctionnait sur une moyenne de 400 m³/j dépassant de plus de 6 fois son débit de dimensionnement.

Les grands centres urbains du département de Rufisque (villes de Rufisque et de Bargny) devront aussi être dotés de plan directeur d'assainissement (PDA) mis à jour. Le plan directeur de drainage ne couvre pas le département de Rufisque où se déroule présentement la majorité de la croissance et des extensions urbaines, et dont certaines communes qui accueillent le croît urbain sont situées dans l'écosystème des Niayes. C'est une anomalie à corriger le plus urgemment possible d'autant plus que des communes comme Bambilor sont confrontées à une urbanisation anarchique consécutive à la prolifération de lotissements irréguliers. En plus, il faudra prévoir une extension du PROGEB dans le département de Rufisque.

DÉNI MALICK EXCLU DU RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT DU PÔLE URBAIN DE DIAMNIADIO

Pour les populations, la gestion des eaux usées est moins problématique que celle des eaux de pluie dont les exutoires naturels sont aujourd'hui obstrués par les opérations de terrassement des différents projets de la nouvelle ville. Déni Malick Guèye disposait d'un système gravitaire naturel de drainage des eaux de ruissellement vers les mares temporaires et les champs. L'obstruction des chemins de l'eau et l'élimination des mares temporaires risquent à court terme d'exposer le quartier de Déni Malick Guèye aux inondations. Ce risque est d'après les populations renforcé par « *les immeubles du Pôle urbain qui surplombent le village qui se retrouve dans une posture de cuvette* » alors que toutes les eaux de pluie des autres contrées empruntent les ravins qui encerclent le quartier.

5

PRÉVENTION ET ÉRADICATION DE L'HABITAT IRRÉGULIER À DAKAR

5.1 LA RESTRUCTURATION URBAINE À DAKAR

Selon ONU Habitat, plus de **60 % des ménages urbains africains, soit 238 millions de personnes, vivent dans des bidonvilles** – et cette population représente environ 23 % de tous les ménages qui vivent dans des bidonvilles dans le monde. **Au Sénégal, 9 000 hectares du territoire sont constitués des bidonvilles** (Centre pour le financement du logement abordable en Afrique, 2020).

L'urbanisation accélérée au Sénégal, conjuguée à un taux de croissance démographique élevé et à une insuffisance de l'offre en matière de logement, s'est traduite dans les villes par le développement de l'habitat informel (en constructions précaires ou irrégulières). Celui-ci représente 25 % des zones urbaines et **occupe à Dakar 35 % des superficies habitées** (Onu-Habitat, 2012 :11 profil du secteur du logement au Sénégal). Dans la région de Dakar, c'est la ville de Pikine qui concentre le plus d'habitat informel. La ville irrégulière constituée de l'ensemble de l'habitat spontané et des lotissements irréguliers, appelé « Pikine irrégulier », représente **43 % de la superficie du département de Pikine** (ADM, 2017 PUD Pikine Guédiawaye).

L'étude menée en 2011 par la « Fondation Droit à la Ville » sur le phénomène de l'habitat spontané estimait déjà à 7.000 ha la superficie des principales zones urbaines concernées, dont plus de 4.000 ha dans l'agglomération dakaroise. La plupart des zones concernées font l'objet de conflits fonciers entre autorités administratives et celles traditionnelles. Ces zones sont caractérisées par le manque de services de base (eau, électricité, assainissement), par la précarité du statut d'occupation et du bâti et par l'absence d'activités économiques. Elles sont généralement difficiles d'accès et pour certaines impropres à l'habitat car inondables.

Les zones non loties reçoivent plus tardivement l'eau, l'assainissement ou l'électricité, mais également les équipements scolaires et sanitaires, en raison de l'insuffisance (ou de l'absence) des réserves foncières dédiées à ces équipements. L'habitat spontané, couplé dans le cas de l'agglomération dakaroise au problème de la mobilité urbaine, accroît les problèmes de chômage, occupe informellement des zones qui auraient pu être réservées à l'implantation d'activités économiques, et limite du même coup l'effet d'entraînement de Dakar et des villes de l'intérieur sur le développement du pays. (Banque mondiale 2015).

La prolifération de l'occupation irrégulière du sol, marquée par la précarité de l'habitat et l'insécurité foncière, pose la problématique des solutions à adopter pour endiguer efficacement l'excroissance des zones urbaines. Le rythme soutenu de la croissance urbaine entraîne d'importants besoins en termes d'espace à urbaniser et/ou à aménager, de logements à construire, d'infrastructures et d'équipements sociaux, et services urbains à mettre en place, ce qui dépasse largement les capacités de l'État et des collectivités territoriales.

Par conséquent, la population est confrontée à un déficit énorme de terrains viabilisés pour construire ses maisons en toute légalité. Face à l'absence d'une offre spécifique de parcelles aménagées et de logements pour le segment de la population à faible revenu, les quartiers spontanés et les quartiers irréguliers prolifèrent autour des grands centres urbains (FDV, 2014, les réalisations de la FDV, Document non édité).

Les zones d'habitat informel présentent les caractéristiques communes suivantes : (i) irrégularité foncière, (ii) absence de nivellement préalable de l'assiette des zones d'habitation, (iii) manque d'ordonnement des maisons et étroitesse des rues, (iv) inexistence ou insuffisance d'équipements et d'infrastructures (écoles, dispensaires, eau, électricité, assainissement, etc.) et (v) irrégularité et

faiblesse des revenus des habitants (Onu-Habitat, 2012 :11 profil du secteur du logement au Sénégal).

La restructuration urbaine fait partie des opérations d'aménagement prévues par le code de l'urbanisme (Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme) qui la définit comme l'aménagement des zones non loties, vétustes ou insalubres qui sont caractérisées par une occupation anarchique de l'espace avec un manque notable d'équipements collectifs. L'opération a pour objet d'assurer une utilisation et une organisation plus rationnelles de l'espace et d'améliorer le cadre de vie des populations. L'opération de restructuration fait l'objet d'un plan de restructuration qui respecte les dispositions du plan d'urbanisme de détails. La procédure d'exécution des opérations de restructuration est définie par décret (article 33).

L'État du Sénégal a créé et reconnu d'utilité publique par décret 2000-996 du 11 décembre 2000 la Fondation Droit à la Ville (FDV) afin de se doter des outils nécessaires dans cette nouvelle politique d'urbanisme curatif. Le décret 91.748 du 21 juillet 1991, réglementant les opérations de restructuration et de régularisation foncière de l'habitat spontané et le décret 96-386 du 15 mai 1996 créant le Fonds de Restructuration et de Régularisation Foncière (FORREF) avaient été pris dans ce sens. La création de la Direction de la Surveillance et du contrôle de l'Occupation du Sol (DSCOS) en 2005 fait également partie des mesures de prévention de l'occupation spontanée des fronts d'urbanisation à côté de la restructuration urbaine des quartiers spontanés qui permet de résorber le stock existant.

La Fondation Droit à la Ville (FDV), investie d'une mission de service public, est sous la tutelle technique du Ministre chargé de l'Urbanisme et sous la tutelle financière du Ministre de l'Économie et des Finances. Elle a pour objet de réaliser au profit des collectivités locales et de l'État et avec la participation des populations bénéficiaires :

1. La mise en œuvre des projets de restructuration et de régularisation foncière ;
2. La maîtrise d'ouvrage déléguée pour l'aménagement et l'équipement des quartiers non lotis ;
3. L'identification et l'étude de nouveaux projets de restructuration et de régularisation foncière sur financement des communes ou d'autres partenaires nationaux ou internationaux.

La FDV a démarré ses activités opérationnelles en 2002 (FDV, 2014, op.cit).

Les superficies d'habitat restructurées par la Fondation Droit à la Ville (FDV) **entre 2002 et 2021** sont équivalentes à **630 ha** réparties entre :

LES OPÉRATIONS DE LA RESTRUCTURATION ET DE LA RÉGULARISATION FONCIÈRE

La réalisation d'un état des lieux de la zone à restructurer.

La sensibilisation et le recensement de l'ensemble des propriétaires d'impenses et des locataires situés dans la zone.

L'établissement d'une liste des propriétaires du quartier pouvant bénéficier de la régularisation foncière (sous la forme d'une concession de droit de superficie).

L'organisation des futurs attributaires de parcelles en GIE ou en coopérative, afin d'assurer leur participation active à l'exécution de l'opération de restructuration et de régularisation foncière.

L'élaboration d'un plan d'urbanisme de détail.

L'immatriculation au nom de l'État, de tous les terrains du domaine national et l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains privés occupés irrégulièrement dans le périmètre de la zone.

L'élaboration d'un plan de restructuration avec la participation effective des populations concernées dans des ateliers de planification participatifs.

La fixation de la participation financière de l'ayant droit de la parcelle. **(décret n° 91- 748 du 29 juillet 1991 organisant la procédure d'exécution des opérations de restructuration et de régularisation foncière des quartiers non lotis dans les limites des zones déclarées de rénovation urbaine).**

1. Pikine Irrégulier Sud à Dakar : 200 ha, 75 000 habitants et 7087 parcelles / ménages, zone de recasement de 53 ha à Keur Massar, financement de 8.705 million d'euros de la KFW ;
2. Pikine à Saint Louis : 180 ha, 65 000 habitants, 6500 maisons, financement de 16 millions d'euros par l'Union Européenne (**6 016 163 683 FCFA** pour Pikine à Saint Louis et **4 569 178 094 FCFA** pour Khouma à Richard Toll) et 910 millions FCFA par l'État du Sénégal (indemnités des impenses des maisons déplacées ou remembrées) ;
3. Khouma à Richard Toll : 130 ha, 25 000 habitants et 2 000 maisons ;

4. Hann Bel Air Dakar : 90 ha financé par l'Union Européenne à hauteur de 11 milliards FCFA, le site de recasement des 285 impactés acquis par l'État à hauteur de 2 milliards FCFA ;
5. Petit Mbao : 30 ha.

Sur la base des réalisations mentionnées ci-dessus, la FDV restructure en moyenne **33,16 ha par année (FDV, 2021)**.

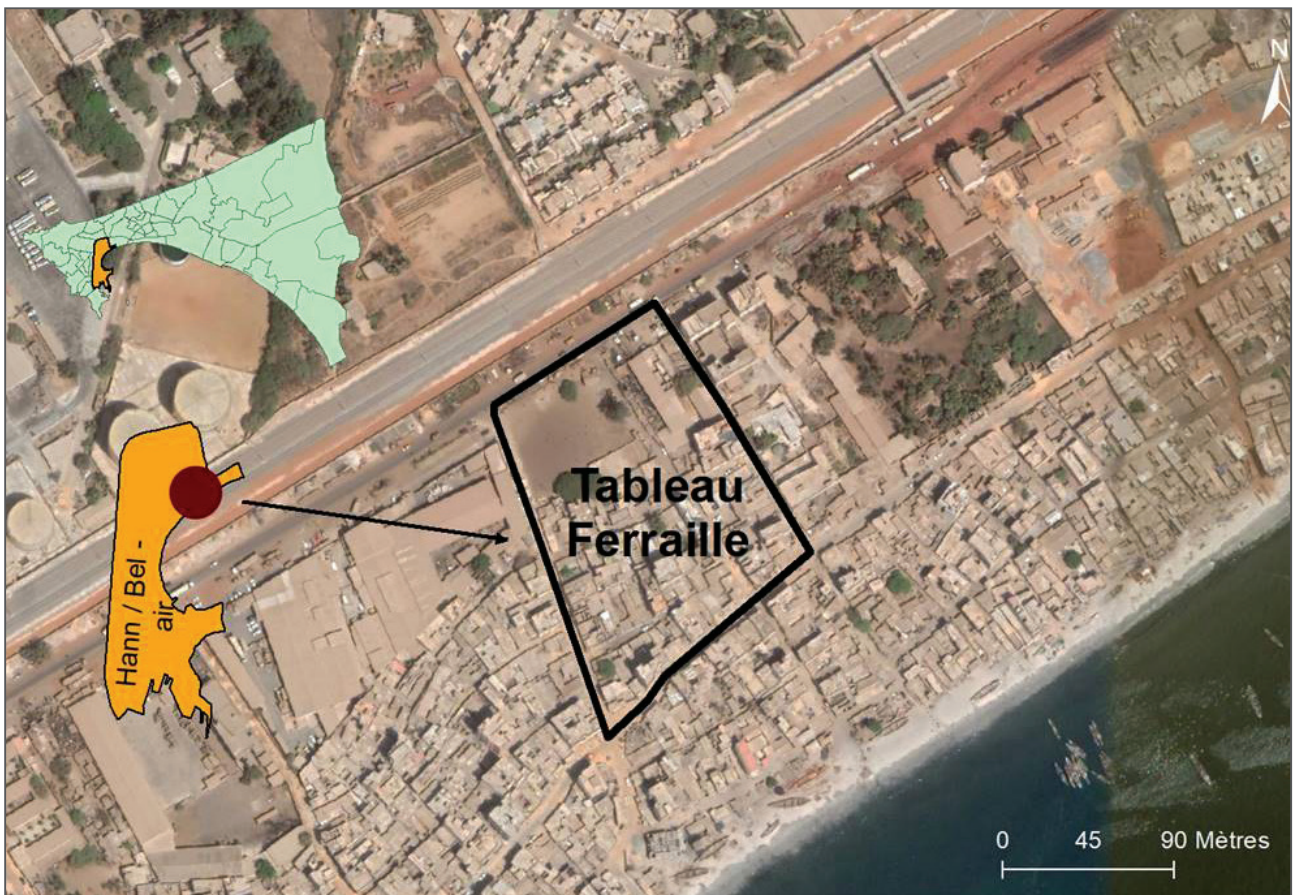
Selon les experts de la FDV, le projet de restructuration de Hann Bel Air, étudié ci-dessous, s'avère le plus abouti des initiatives de la FDV notamment en raison d'une meilleure prise en charge du volet assainissement des eaux usées avec des possibilités de raccordement des ménages au réseau (Balla Gueye, FDV, mini atelier multi acteurs du jeudi 28 janvier 2021).

La commune de Hann Bel-Air abrite le quartier Tableau Ferraille créé en 1959 (selon les participants au diagnostic territorial). L'origine de son peuplement est à la fois liée à la pêche, mais également au recyclage du fer et des déchets. C'est le projet de dépollution de la Baie de Hann qui en partie est à l'origine de la mise en œuvre du projet de restructuration et régularisation foncière de Hann Bel-Air.

5.1.1 MOTIVATIONS DU PROJET DE RESTRUCTURATION ET RÉGULARISATION FONCIÈRE

Tableau Ferraille, à l'instar des autres quartiers de Hann pêcheur, est une occupation irrégulière du domaine national. Construit de manière spontanée au gré des occupants, le quartier ne disposait, avant la restructuration, que de rues qui avaient des emprises de 2 à 3m de largeur. Cette trame irrégulière rendait difficile la circulation des personnes à l'intérieur du quartier. La présence de ces ruelles, la densité de l'habitat et le surpeuplement des quartiers ont très tôt interpellé les autorités dès les années 70. En effet, un premier projet de restructuration avait été proposé aux populations pour apporter des corrections à la forme irrégulière du village de Yarakh. Un participant au focus group rappelle qu'« à partir des années 70, les dirigeants de l'époque avaient proposé un projet de restructuration. Mais nos parents avaient catégoriquement rejeté cette proposition ; ils n'avaient pas compris les enjeux d'un tel projet qui leur proposait un relogement des habitants déguerpis à Hann Maristes ». Cette idée abandonnée très tôt refait surface dans les années 90-2000, avec une montée au créneau des organisations de la société civile de la collectivité territoriale. Celles-ci ont

FIGURE 9. LOCALISATION DU QUARTIER DE TABLEAU FERRAILLE DANS LA COMMUNE DE HANN BEL AIR



Source : Google satellite, adapté par IAGU, 2021.

mené un plaidoyer pour le lotissement de Hann Bel-Air suite à un violent incendie qui a ravagé toute une famille (voir encadré 1).

Ces revendications ont eu du répondant du côté de l'État qui, à travers la Fondation Droit à la Ville (FDV), a obtenu un financement d'un projet de restructuration et régularisation foncière d'un budget de 14 milliards auprès de l'Union Européenne pour les zones de Mbao (6 milliards) et de Yarakh (8 milliards) en 2014.

ORIGINE DU PLAIDOYER POUR UNE RESTRUCTURATION DU QUARTIER TABLEAU FERRAILLE

« Dans les 99-2000, un incendie d'une rare violence s'était déclaré dans une maison. Faute de pouvoir leur venir en aide, le feu avait consumé tous les résidents de la maison. L'accès à la demeure était impossible ; les sapeurs-pompiers ne pouvaient pas entrer dans le quartier, et nous n'avions pas les moyens d'éteindre cet incendie. Ce drame a intensifié les revendications de lotissement des multiples associations dans le quartier. C'est à partir de ce moment que la restructuration est devenue la première préoccupation des habitants de Yarakh ».

Source : Entretien Focus group Tableau Ferraille

EFFETS DES OPÉRATIONS DE RESTRUCTURATION URBAINE DANS LE QUARTIER DE TABLEAU FERRAILLE

« La restructuration a apporté beaucoup de choses positives au quartier. Elle a contribué à embellir le coin. Nous avons bénéficié de plus d'espace dans le quartier. Nous avons aussi eu une voie principale et dix pénétrantes définies par les populations elles-mêmes. Toutes ces voies ont été pavées et reboisées. Il y a aussi les équipements : les bancs publics, les éclairages. Avec la levée de certaines maisons, les propriétaires d'à côté ont joui de plus d'espace ; certains ont même construit des magasins dans leurs maisons, qu'ils louent entre 50 000 et 60 000 FCFA. Ce qui est une aubaine pour ces chefs de ménage. ».

Source : Entretien Focus Group

rénovation et 14 nouveaux commerces ont ouvert sur les pénétrantes. D'après les populations, la restructuration est une belle opportunité de modernisation et de développement d'une économie locale à travers la valorisation de l'habitat (Voir l'encadré N°2 ci-dessous).

Cependant, tout n'est pas parfait d'après les populations, il reste des points à améliorer autant dans le processus, dans l'exécution que dans surtout la pérennisation des actions du projet.

Il n'existe pas de processus figé en matière de restructuration et chaque opération reste un cas spécifique à une communauté. Les populations de Tableau Ferraille ont relevé les points faibles dans l'encadré qui suit.

Ces points relevés par les populations ne remettent pas en cause les retombées significativement positives du projet, mais ils sont à prendre en compte dans le développement des approches de restructuration urbaine au Sénégal.

Le PUD de Pikine Guédiawaye prévoit parmi les 36 projets d'aménagements et d'équipements préconisés (dans 11 secteurs), la restructuration et régularisation foncière (Secteur Habitat et infrastructure) de **2 186, 11 ha (soit environ 22 km²)** dans 12 communes à Pikine, Guédiawaye et dans les habitats de type villageois traditionnel pour un montant **275 milliards FCFA** (soit 81,2 % du montant total des aménagements préconisés par le PUD) **pour un délai de réalisation 24 mois** (ADM 2017, PUD Pikine Guédiawaye). Pour rappel, les départements de Pikine et de Guédiawaye couvrent respectivement une superficie brute de 92,5 km² et 13,3 km², soit une **superficie totale de 105,8 km²** (ADM, 2017 PUD Pikine Guédiawaye).

5.1.2 RESTRUCTURATION ET RÉGULARISATION FONCIÈRE : PERTINENCE ET AVANTAGE DU PROJET

La pertinence du projet de restructuration et régularisation foncière est validée par l'ensemble des participants au *focus group* de Tableau Ferraille. Ce projet a modifié de façon structurelle le visage des huit quartiers concernés. Tableau Ferraille a eu à bénéficier du pavage de deux grandes rues pénétrantes et d'un réseau d'assainissement tout-à-l'égout. Sur les 90 propriétaires de maisons déguerpies et recasées, 11 proviennent du quartier et 21 concessions ont été impactées par les démolitions. Toutes les personnes concernées par les indemnités ont reçu jusqu'à 90 % du montant prévu.

« Les 90 propriétaires de maisons délogés par le projet ont été relogés sur un site bien loti. Ils sont désormais dans des conditions meilleures qu'ils n'avaient pas avant. Ils ont aussi été indemnisés. Toutefois, 10 % de leur reliquat n'a toujours pas été payé. » (Focus Group Tableau Ferraille).

Au niveau du quartier, la déambulation urbaine a permis de relever des modifications du point de vue de l'habitat. En effet, une maison sur trois est rénovée ou a subi une

Sur le plan de la communication et de la sensibilisation : les stratégies adoptées sont en déphasage avec les réalités sociales, les valeurs et les croyances des populations de Yarakh d'après les participants au focus group. Selon leur perception, le cabinet engagé pour prendre en charge ce volet a raté la communication requise dans le cadre de ce genre de projet. Les actions de communication sont très maigres et les populations n'ont pas senti l'implication des conseils de quartier et des organisations de la société civile au niveau local. Il fallait travailler sur une communication sur le projet, mais également préparer les populations à recevoir et à s'appropriier les ouvrages réalisés.

Les lenteurs dans la régularisation foncière : le processus de régularisation foncière est très lent et les populations soulignent le manque de visibilité sur la diligence des dossiers. Ces lenteurs semblent incompréhensibles d'autant que le projet est porté par l'État par le biais de la Fondation Droit à la Ville.

Les difficultés de recouvrement des frais pour la régularisation foncière : la mise en place de trois Groupement d'Intérêt Économique (GIE) dès le début du projet n'a pas permis de contourner les problèmes de recouvrement des frais de la régularisation foncière. Ces GIE ont pour principale « *mission d'accompagner les habitants dans la régularisation de leur propriété afin de disposer d'une concession de droit de superficie. Pour ce faire, les ménages devaient assurer une cotisation de 3000 FCFA par m² par an sur une durée de cinq ans* ». Cela devait permettre aux ménages aux revenus faibles de pouvoir cotiser à leur rythme et ainsi de régulariser leur propriété. Mais deux sur les trois GIE sont à la traîne dans les cotisations.

L'élimination de certaines rues pourtant validées par le projet : à Tableau Ferraille deux importantes ruelles initialement retenues ont été éliminées par le projet. D'après les populations ces ruelles sont prioritaires pour le quartier et leur élimination est une fausse note du projet. Heureusement, la municipalité a pris l'engagement de réaliser le pavage de ces ruelles dans le budget 2021.

Le retard accusé dans la réception des ouvrages d'assainissement : le réseau réalisé par l'ONAS tarde toujours à être réceptionné en raison de la construction de la station d'épuration.

Au rythme actuel de opérations de restructuration des quartiers irréguliers mises en œuvre par la FDV (33,16 ha par an), il faudra 66 années pour restructurer les quartiers informels de la banlieue de Dakar (Pikine et Guédiawaye) et non 24 mois (tel que mentionné dans le PUD) et cela compte non tenu de la croissance de l'habitat informel dans la région de Dakar et de non la prise en compte de la situation dans le département du Rufisque qui accueille de nos jours la majorité des extensions urbaines. Le défi est donc immense et commande de déployer tous les moyens pertinents pour ne pas augmenter le stock de quartiers informels.

A cet effet, favoriser l'accès à l'habitat social pour les populations à faible revenu s'avère impérieux pour freiner l'expansion de l'habitat irrégulier et insalubre dans la région de Dakar.

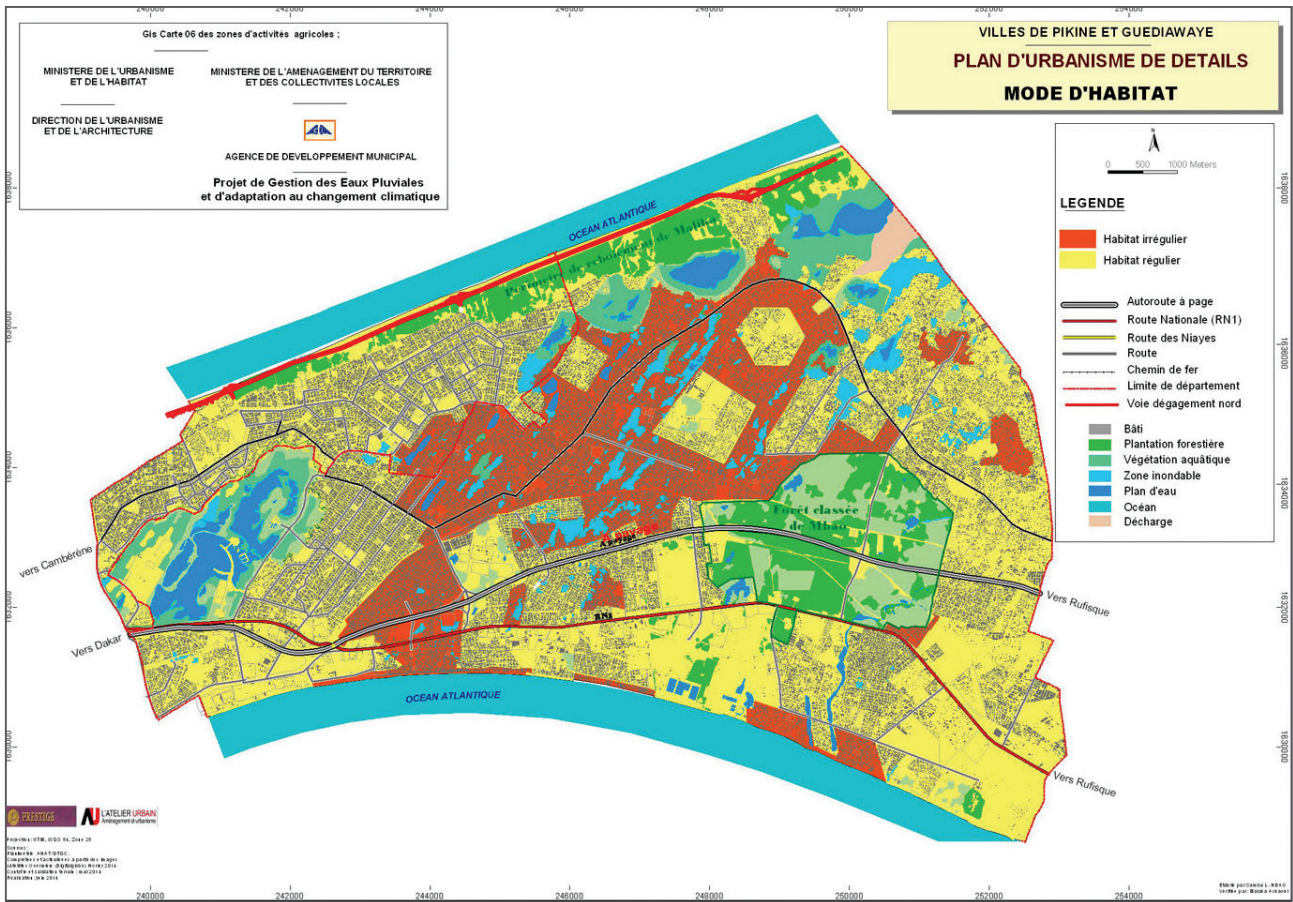
5.2 ACCÈS AU LOGEMENT SOCIAL

Dans presque tous les pays africains, le secteur formel et privé de la construction ne fournit pas de logements abordables pour la majorité de la population. A cause de l'insatisfaction de la demande de la population due à une offre non abordable, ces ménages répondent à leurs besoins de logement de manière progressive et indépendante, souvent dans des conditions de taudis (centre pour le financement du logement abordable en Afrique, 2020).

L'accès au logement abordable dépend de trois facteurs : **le revenu du ménage, le prix de la maison et les conditions de financement.** En Afrique, la confluence des faibles revenus des ménages urbains, des taux d'intérêt hypothécaires élevés et des prêts à court terme (le cas échéant) ou de l'absence totale de financement se traduit par un très faible accès au logement.

Au Sénégal, **seulement 1.5 % des adultes détenaient un produit hypothécaire en 2015.** Bien que le marché financier soit dynamique, l'accès au financement demeure problématique pour une grande partie de la population sénégalaise, surtout pour les ménages à revenus bas.

FIGURE 10. PLAN D'URBANISME DE DÉTAILS DE PIKINE & GUEDIWAYE : MODE D'HABITAT



Source : MRUHCV, MGLDAT et ADM, 2017, Plan d'Urbanisme de Détails de Pikine & Guediawaye

Si le prix d'un logement au Sénégal dépend du plan, du type et de la situation géographique, il excède généralement les 10 millions de FCFA. A titre illustratif, **les logements sociaux les moins coûteux fournis par l'État dans le cadre du projet « une famille-un toit » sont livrés à 14.5 million de FCFA.**

La flambée des prix du logement au Sénégal est le résultat d'un long processus de spéculation sans précédent conjugué à la rareté des terres ainsi que la cherté des terrains et matériaux de construction. La cherté des prix des maisons est en partie le fruit de la flambée des terrains à bâtir. A titre illustratif, le prix du mètre carré de terrain a été multiplié par près de 2.5 entre 1994 et 2000, puis par plus de 2 entre 2000 et 2009. **Ainsi, les locataires sont majoritaires à Dakar où ils représentent 52 % des ménages (pour seulement 23 % au niveau national).**

Le besoin annuel en logements neufs est évalué à 10 000 à Dakar à aménager sur des terrains toujours plus loin du centre, à l'Est de Pikine, dans les communes de Diamniadio, Yenne au Sud, Sangalkam, Tivaouane Peulh Jaxaay, Bambilor plus au Nord. Sous l'effet de la rareté des

terrains et du caractère spéculatif des loyers, le logement est devenu à Dakar et dans les villes de l'intérieur la deuxième dépense des ménages après l'alimentation (Banque mondiale 2015).

En 2013, le déficit en logements est estimé à 322 000 unités sur tout le territoire national et 158 000 unités à Dakar alors que **l'offre ne dépasse guère 5 000 unités par an.** (loi d'orientation n° 2016-31 de l'habitat social).

Les deux promoteurs publics, **la SICAP et la SN HLM** qui opèrent depuis les indépendances, ont produit en moyenne respectivement **201 et 596 logements par an.** En effet, la SICAP a produit 13 260 logements dont 5 825 en location simple et 7 435 en location-vente, depuis sa création en 1950 jusqu'en 2016. La SN HLM, quant à elle, a réussi à produire quelques 15 500 logements entre 1987 et 2013 (centre pour le financement du logement abordable en Afrique, 2020). Leur production actuelle représente moins de 1 % des besoins annuels de la région de Dakar. **Quant aux promoteurs privés, ils produisent à Dakar depuis quelques années environ 1000 logements par an.** Ces logements ne sont

accessibles que par une frange minime de la population (Banque mondiale 2015).

Aussi, l'auto-construction est-il le principal mode d'acquisition du logement en milieu urbain : **71,5 % à Dakar** et 76,7 % au niveau urbain national. L'accès à la propriété via un promoteur immobilier ou une coopérative est négligeable, sauf dans la région de Dakar (6,2 % et 3,7 % respectivement). En plus, la location, qui est un statut d'occupation plus fréquent en milieu urbain (35,5 % des ménages urbains alors que 89,3 % des ménages ruraux sont propriétaires de leur logement, est majoritaire **à Dakar (la seule région du pays) où 46,0 % des ménages sont locataires** contre 37,1 % propriétaires. Cela impose de s'attaquer au défi de la production et de l'accès aux logements abordables (ANSD 2014 RGPHE 2013)

Le contexte de promiscuité qui prévaut dans nos villes justifie aussi la recherche de solutions par rapport à l'habitat social. En effet, 27,8 % des ménages en milieu urbain vivent dans la promiscuité (3 personnes et plus dans une pièce) au Sénégal.

Pour résorber le déficit en logements abordables, le Sénégal a adopté la loi d'orientation sur l'habitat social n° 2016-31 du 08 novembre 2016. Elle a pour objet de créer un cadre institutionnel incitatif devant permettre l'intensification des réalisations de l'habitat social. Elle vient tenter de répondre à la recrudescence de la demande en logement à Dakar au moment où l'offre reste faible.

Tel que défini dans la loi d'orientation, l'habitat social est un habitat économique qui présente un bon rapport qualité prix, réalisé dans un environnement urbain bien aménagé, équipé et accessible au plus grand nombre. C'est une habitation dont l'accessibilité, en location simple ou en accession à la propriété, est rendue possible grâce à l'appui des pouvoirs publics. Il est dédié aux primo - accédant à revenus modestes. Ses caractéristiques techniques, son équipement et son coût sont fixés par décret (Loi n° 2016-31 sur l'habitat social).

Le Plan Sénégal Émergent à travers son Plan d'Action Prioritaire (PAP) 2014-2018 a prévu réaliser le Programme d'accélération de l'offre en habitat social dont l'ambition est la construction de 10 000 à 15 000 logements sociaux par an (Sénégal PSE, 2014). A cet effet, le gouvernement s'appuie sur les trois leviers que sont : (i) le soutien à la solvabilité des ménages ; (ii) l'accroissement de l'offre par les promoteurs ; (iii) et l'augmentation massive de l'offre en foncier (création de nouveaux pôles de développement).

Le Bureau Opérationnel de suivi (BOS) du Plan Sénégal Émergent, dans son rapport sur la mise en œuvre des projets et réformes phares du PSE 2014 – 2018 note que, sur

le plan **opérationnel un total de 28 898 unités d'habitation ont été construites entre 2014 et 2018 se répartissant en 9 897 logements sociaux et 19 001 parcelles viabilisées.**

Toujours dans le but de faciliter l'accès au logement abordable, le gouvernement du Sénégal s'engage à construire **100 000 logements sociaux entre 2019 et 2024 à travers le Projet Zéro Bidonville (PROZEBID)** (centre pour le financement du logement abordable en Afrique, 2020). A travers ce projet 100 000 logements, c'est la problématique de l'accélération de l'offre de logement et son abordabilité qui sont adressées. L'État du Sénégal souhaite ainsi éradiquer les bidonvilles à l'horizon 2035 et accélérer l'offre de logements décents et accessibles.

Les facteurs de succès identifiés dans le cadre de ce projet consistent à : (i) rendre le foncier disponible et sécurisé par le titrage ; (ii) réaliser des aménagements de qualité pour des logements décents sans recourir au budget de l'État (à travers la valorisation foncière car l'intrant le plus important c'est le foncier et s'il est disponible et aménagé, le coût du logement baisse de façon substantielle) ; (iii) fournir des financements innovants constitués de fonds de garantie, marchés hypothécaires secondaires ; et (iv) promouvoir une industrie locale ou régionale de la construction.

Pour assurer la mobilisation foncière dans le cadre de ce projet, en plus du foncier public dans les pôles urbains, le projet s'oriente vers la mobilisation d'assiettes foncières se trouvant sous le contrôle des collectivités territoriales.

En plus, pour faire face au défi d'aménagement et d'équipement des sites destinés notamment au projet « 100 000 logements », l'État a-t-il créé la Société d'aménagement foncier et de rénovation urbaine (SAFRU SA), une société anonyme à participation publique majoritaire pour « l'aménagement et la commercialisation du foncier mis à disposition par l'État du Sénégal en matière d'accès au logement ».

Sur le site pilote du pôle urbain de Daga-Kholpa, par exemple, où seront construits 40 mille logements sociaux sur 600 ha tandis que 600 autres ha seront réservés à des logements de moyen et de haut standing, la SAFRU prendra en charge les travaux d'aménagement évalués à 3.5 million FCFA par logement. Ces travaux consistent à la réalisation des réseaux primaires (eau, électricité et assainissement) et des voiries principales. Pour ce faire, la SAFRU, inspirée d'expériences réussies ailleurs (Maroc notamment), va adopter un modèle de financement innovant basé sur la valorisation foncière afin d'obtenir des ressources permettant de financer les travaux d'aménagement.

Il convient cependant d'interroger l'efficacité des initiatives antérieures consacrées au logement social à l'image

PERCEPTIONS DES POPULATIONS DES QUARTIERS D'EXTENSION PAR RAPPORT AU PROGRAMME 100 000 LOGEMENTS

En abordant la question du programme des 100 000 logements sociaux, les participants au focus group à **Bambilor 3** reconnaissent à l'unanimité la pertinence de cette initiative. Mais ils restent tous sceptiques sur l'accès des couches vulnérables et des familles à faible revenu à ce programme. Aux yeux de certains intervenants, la communication sur ce programme reste à améliorer, car l'essentiel des informations circule à travers les réseaux sociaux qui ne sont pas forcément utilisés par tout le monde. Un des participants affirme n'avoir pas « *assez d'informations sur le projet (...), ne connais ni les tenants ni les aboutissants du programme des 100 000 logements* ». D'ailleurs, pour lui, « *même s'il y'avait assez d'informations sur la question, on sait d'avance à qui reviendront ces logements. Les politiques vont à coup sûr attribuer les logements à leurs militants.* ».

A **Boune**, une participante au focus group organisé dans le cadre du diagnostic territorial participatif est sceptique par rapport au programme 100 000 logements. Elle redoute le détournement d'objectif et le clientélisme politique pour ce programme très louable, car dit-elle « *Nous savons tous que l'un des principaux défauts de nos politiciens, c'est le manque de transparence. Ils pourraient détourner ces logements au bénéfice de leurs militants. Afin de lever toutes ces suspicions, on doit informer les populations à chaque étape du projet.* »

Les populations de **Déni Malick Guèye** déclarent en avoir « *entendu parler vaguement* ». Certaines d'entre elles expriment une méfiance vis-à-vis de cet ambitieux objectif en estimant savoir que : « *...d'avance que ces logements ne nous sont pas destinés.* ». Pour d'autres, en guise de compensation pour les terres accaparées par le Pôle urbain « *L'État pourrait accorder un quota aux populations de Déni Malick Guèye* » qui disent qu'elles doivent « *compter parmi les premiers servis, car ils nous ont pris toutes les terres qui devaient servir d'extension au village* ».

Ils soutiennent ne pas pouvoir accéder aux logements de haut standing dans le pôle urbain. Selon eux, le programme des 100 000 logements n'est pas accessible à tout le monde notamment ceux qui travaillaient dans l'agriculture et qui ont perdu leur terre, premier facteur de production. Une femme s'exprimait ainsi : « *même si on avait la possibilité d'en bénéficier, comment allons-nous respecter les conditions financières à remplir ? En pillant nos terres, ils nous ont aussi enlevé nos moyens de subsistance.* »

des programmes « **une famille, un toit** » et « **accélération de l'offre de logement social** » dans le cadre du PSE. Leur évaluation rigoureuse devra permettre de répondre aux questions suivantes :

Qu'est-ce qui a été réalisé ? Qu'est ce qui n'a pas fonctionné ? Quels sont les leçons et les enseignements ? C'est bien de s'intéresser aux expériences réussies ailleurs, mais c'est encore mieux de dénicher les micro réussites du secteur au Sénégal et surtout d'appréhender les déterminants de nos succès. Par exemple, est-ce que nous avons suffisamment évalué la SCAT - URBAM, qui a précédé la SAFRU SA dans l'aménagement des sites de logement et dont l'objectif était de contribuer à la politique d'auto-construction par un programme annuel de 1 800 parcelles viabilisées et cédées en - deçà des cours du marché ?

Plusieurs autres questions subsistent par rapport au projet « 100 000 logements » :

1. Comment le secteur informel (commerce, travailleurs des BTP, artisans, paysans) qui représente 80 à 90 % des travailleurs pourrait justifier son niveau de revenu (seuil 450 000 FCFA) afin de bénéficier de ce programme ?
2. Comment tenir compte du fait que 85 % des ménages adoptent l'auto-construction ?
3. Quels sont les dispositifs du projet qui permettent d'éviter l'étalement urbain et de favoriser la mixité par exemple à travers la verticalisation de l'habitat ?
4. Comment les dimensions non économiques du logement social sont prises en compte notamment afin d'intégrer l'évolutif, la progressivité, l'incrémentation qui caractérisent la stratégie résidentielle dominante ?

A l'analyse, les stratégies de production de logements sociaux doivent être plurielles et inclusives. Il s'agit de :

1. la production du sol viabilisé et équipé en masse destiné à l'auto-construction encadrée (utilisation de plans architecturaux et béton armé types, agrément des tacherons, utilisation de bureau de contrôle et renforcement de capacités) qui peut être considérée comme une composante dans la production des logements sociaux ;
2. la production du locatif dans le projet notamment dans les grands centres urbains où existe un important besoin pour ce type de logement, notamment de la part des jeunes ;
3. l'accompagnement des municipalités dans la réalisation de lotissements administratifs avec une attribution transparente ;
4. l'accompagnement des promoteurs publics et privés et les coopératives dans l'accès aux sols et la construction d'immeubles à plusieurs étages ;
5. l'appui au système de micro-crédit dans l'octroi de crédits dédiés aux composantes du logement et matériaux de construction dans le court terme ;
6. la réalisation des PUD ciblant prioritairement les territoires et zones d'extension ;
7. l'allocation des quotas minimaux de logements sociaux pour des groupes spécifiques notamment les travailleurs du secteur informel (plus de 80 % des actifs dans le pays), les travailleurs vivant avec un handicap et les femmes cheffes de ménage (en milieu urbain, 29,6 % des ménages sont dirigés par des femmes, ANSD 2014).

Il convient aussi de : (a) évaluer les projets antérieurs « une Famille, un Toit », projet d'accélération de l'offre de l'habitat social du PSE ; (b) évaluer et documenter les expériences du relogement Jaxaay, Tawfekh Yakaar et Apix ; (c) mettre en place une équipe de projet robuste avec des profils pluriels expérimentés recrutés par concours et faire des études préparatoires approfondies ; (d) s'assurer que tous les sites retenus se trouvent dans des localités où existent un PDU et un PUD ; (e) confiner les promoteurs publics que sont la SN – HLM et la SICAP dans l'habitat vertical.

Enfin, pour s'assurer que les logements sociaux produits puissent bénéficier aux ayants droit, il est impérieux de publier régulièrement la liste des bénéficiaires avec leurs références (profession, adresse, numéro de carte nationale d'identité, type de logement obtenu et localisation).

Par ailleurs, au-delà du logement abordable, il convient aussi de mettre un accent particulier sur l'accès aux espaces de travail pour les acteurs informels (artisans et commerçants notamment) dans ces programmes d'aménagement urbain. Les conditions de travail et les difficul-

UNE INITIATIVE CITOYENNE D'INSCRIPTION SUR LA PLATEFORME NUMÉRIQUE DU PROGRAMME 100 000 LOGEMENTS À BOUNE

L'information sur le projet des 100 000 logements sociaux s'est répandue comme une trainée de poudre dans le quartier de Boune village. Des acteurs politiques, imprégnés de l'initiative de l'État de promouvoir les logements sociaux, ont largement communiqué sur ce programme, rapporte un Conseiller municipal. Toutes les activités socio-culturelles et politiques ont été exploitées pour sensibiliser sur l'utilisation de la plateforme numérique d'inscription mise en ligne par le Ministère l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Hygiène Publique. D'ailleurs, certaines cellules politiques ont « *commencé à inscrire les populations sur la plateforme numérique gratuitement* ». Ce programme, présenté sous ses meilleurs jours, a fait naître chez les populations de Boune l'espoir d'accéder gratuitement à un habitat moderne de leur choix ; ce qui a fortement accru les sollicitations pour l'inscription sur la plateforme. Face à cette forte demande d'inscription, des jeunes du quartier, conscients du fait que la plupart des populations ne maîtrise pas la plateforme numérique, ont proposé leur service d'accompagnement pour le dépôt des candidatures en ligne moyennant le paiement des frais de connexion de 500 FCFA par personne.

« Il y avait de longues queues qui se formaient dans le quartier. La vue des foules a suscité la curiosité des personnes qui empruntent ce trajet. Quand on leur a appris qu'il s'agissait d'inscription pour avoir un logement, elles n'ont pas tardé à venir s'inscrire, elles aussi. On a inscrit plus de 10 000 personnes. Chacun avait son numéro d'inscription. Grâce à cet élan de solidarité, les jeunes aussi ont pu gagner de l'argent parfois jusqu'à 50 000 FCFA le jour » a raconté le représentant du conseil de la jeunesse, lors du focus group.

L'absence d'information sur l'évolution du programme a fini d'installer le doute chez les populations qui affirment n'avoir aucune visibilité sur la suite donnée à leurs dossiers. Un Conseiller municipal présent à la rencontre s'exprime en ces termes : « *beaucoup de personnes inscrites m'interpellent aussi sur cela, mais je ne sais quoi leur dire. C'est un des manquements du projet. La plateforme devrait aussi prendre en compte cette question : permettre aux inscrits de suivre leur dossier* » (focus group Boune village).

tés d'accès à l'espace auxquelles les artisans sont confrontés sont parfaitement perceptibles à travers les propos du Président de l'association des artisans de la ville de Guédiawaye qui suivent : « *Une occupation extraordinaire de l'espace par les artisans est notée dans les quartiers informels. Généralement, nous sommes à l'étroit dans nos ateliers car ils ne sont pas construits selon les besoins des artisans. Nous travaillons souvent dans la rue et contribuons ainsi à l'encombrement de la voie publique. En plus, nos ateliers sont dans des lieux de résidence et nous sommes très mal vus en raison du tapage occasionné par nos machines. Au-delà, cela pose un problème de sécurité surtout avec la circulation des enfants. Mais c'est du ressort de l'État d'aménager des espaces dédiés à l'artisanat. Le secteur informel a les mêmes difficultés dans les zones résidentielles. L'État doit promouvoir l'aménagement des zones industrielles car elles sont aussi pertinentes que le logement. Aujourd'hui tu peux te lever un jour et acquérir un logement alors que pour un atelier c'est très difficile de l'acquérir* ».

6

LES RECOMMANDATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN INCLUSIF ET ÉQUITABLE DE DAKAR

Accès au logement social : (i) accorder un quota aux travailleurs informels, aux femmes et aux personnes vivant avec un handicap ; (ii) ne pas se limiter à l'inscription sur une plateforme numérique pour le logement social mais développer des approches en direction des groupes cibles prioritaires (associations de commerçants, des travailleurs du bâtiment, des artisans, associations de femmes, des travailleurs handicapés) et informer de l'état d'avancement du projet; (iii) produire massivement des parcelles viabilisées par la SAFRU SA au moyen du mécanisme de valorisation foncière et les mettre en priorité à la disposition des coopératives de travailleurs informels et des particuliers aux revenus modestes.

Pôles urbains : (i) ne pas aménager le pôle urbain du Lac Rose isolément mais intégrer les villages périphériques, leurs identités ainsi que des périmètres agricoles comme espaces agro-écologiques des pôles ; (ii) produire le plan d'urbanisme de détails avant l'occupation (iii) en aménageant le pôle, implanter des infrastructures dans les territoires limitrophes pour assurer la continuité territoriale ; (iv) faire bénéficier aux populations de Diamniadio (Malick Gueye) et de Bargny d'un quota dans les logements sociaux du pôle ; (v) réserver dans chaque arrondissement une aire de 20 à 30 ha à l'Agro-écologie portée par les jeunes et les femmes des villages riverains.

Urbanisme : (i) élaborer un PUD pour les 4 C (Bambilor, Sangalcam, Tivaouane peulh et Jaxaay) ; (ii) mettre en place des dispositifs de suivi-évaluation inclusifs de la mise en œuvre du PDU et du PUD ; (iii) rendre disponibles les plans d'affectation de sols aux échelles appropriées dans les mairies, préfectures et autres lieux publics, (iv) associer les communautés riveraines à la préservation des zones *non aedificandi* vulnérables et (v) faire assurer par les villes et le MULHP le co-portage de l'élaboration des PDU et PUD.

Mobilité : (i) accompagner les villes dans l'élaboration de plan de déplacements piétonniers pour davantage de retombée écologique (pas d'émissions), sanitaire et sociale (sociabilité et solidarité) ; (ii) faire desservir par Dem Dikk prioritairement la banlieue et multiplier les lignes des minibus AFTU en privilégiant l'acquisition de véhicules peu polluants ; (iii) verticaliser l'habitat d'extension, promouvoir la mixité et la multipolarité.

Assainissement : (i) mettre en œuvre le PDAL eaux usées à Pikine et Guédiawaye ; (ii) réaliser le plan directeur de drainage pour le département de Rufisque et poursuivre sa mise en œuvre à travers le PROGEP ; (iii) responsabiliser les collectivités territoriales dans l'assainissement autonome à travers : l'octroi d'agrément aux vidangeurs ; l'assistance technique aux ménages dans la construction d'ouvrages adaptés (fosses septiques, fosses étanches) ; l'investissement dans les déversantes de boues de vidange et le semi-collectif.

Restructuration urbaine : (i) mettre en place un programme massif de restructuration des quartiers irréguliers de Pikine et Guédiawaye ; (ii) accompagner les villes dans la mise en place de police municipale pour accompagner la DSCOS dans la surveillance de l'occupation des sols.

Gouvernance territoriale de Dakar : mettre en place une structure intercommunale (type communauté urbaine de Dakar) en charge de l'urbanisme (plans d'urbanisme, rénovation et restructuration, ZAC), de la mobilité, de la voirie (et éclairage public) intercommunale, de la gestion des déchets, etc. dont les ressources proviendront d'une partie de la TVA collectée dans la région. Elle assurera aussi la tutelle technique du CETUD et de la DGPU.

7

LA LITTÉRATURE ENCADRANT LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA RÉGION DE DAKAR

7.1 LOIS

Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales. (2013). N° 6765. 28 décembre. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article10120>

Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant code de l'urbanisme. (2008). Journal officiel de la République du Sénégal.

Loi n° 2009-26 du 8 juillet 2009 modifiant l'article 68 de la loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme. (2009). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6495. 24 octobre. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article7740>

Loi n° 2016-31 du 08 novembre 2016 portant loi d'orientation sur l'habitat social. (2016). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6977. 28 novembre. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article11000#>.

Loi n° 2009-24 du 08 juillet 2009 portant code de l'assainissement. (2009). Journal officiel de la République du Sénégal.

Loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des Transports terrestres. (2003). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6105. 7 juin. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article1039>

7.2 DÉCRETS D'APPLICATION

Décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du Code de l'Urbanisme. (2009). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6525. 8 mai. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article7995>

Décret n°2016-1497 du 27 septembre 2016 portant partie réglementaire sur l'habitat social. (2016). Consulté sur : <http://www.dri.gouv.sn/sites/default/files/LOI/2016/2016%2031.pdf>

Décret n° 2011-245 du 17 février 2011 portant décret d'application de la loi portant Code de l'Assainissement. (2011). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6588. 14 mai. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article9019>

Décret n° 2008-533 du 22 mai 2008 fixant les règles d'application de la loi portant orientation et organisation des transports terrestres. (2008). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6426. 13 septembre. Consulté sur: http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article7083&var_recherche=transport

Décret n° 2015-79 du 20 janvier 2015 fixant les règles de gestion des terrains dans les Pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose. (2015).

Décret n° 2014-23 du 09 janvier 2014 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de la Délégation générale à la Promotion des Pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose. (2014).

Décret n° 1991-748 du 29 juillet 1991 organisant la procédure d'exécution des opérations de restructuration foncière des quartiers non lotis dans les limites des zones déclarées de rénovation urbaine. (1991).

Décret n° 1996-386 du 15 mai 1996 abrogeant et remplaçant le décret N°1991-595 du 14 juin 1991 instituant un Fonds de Restructuration et de Régularisation Foncière (FORREF). (1996).

Décret n° 2011-1912 du 29 novembre 2011 portant approbation du Plan d'Urbanisme de Détails (PUD) du village de Hann et environs. (2011). Journal officiel de la République du Sénégal. N° 6655. 7 avril. Consulté sur : <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article9456>

7.3 ARRÊTÉS

Arrêté n° 693 du 21 janvier 2015 fixant le montant du loyer au mètre carré et les montants de la participation financière aux travaux de voiries et réseaux divers au mètre carré dans le Germe de Ville du Pôle urbain de Diamniadio. (2015).

7.4 PLANS D'URBANISME ET SECTORIELS

Ministère du Renouveau Urbain de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV) & Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA). (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035. Rapport final. 709 p.

Ministère du Renouveau Urbain de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV) & Ministère de la Gouvernance Locale du Développement et de l'Aménagement du Territoire. (2017). Rapport de présentation du Plan d'Urbanisme de Détails (PUD) de Pikine et Guédiawaye. Version finale. 163 p.

Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire & Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire. (2015). Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Territorial de la Zone Dakar-Thiès-Mbour. Rapport provisoire. 163 p.

République du Sénégal. (2014). Plan Sénégal Emergent. 167 p.

CETUD. (2007). Plan de Déplacements Urbains pour l'agglomération de Dakar (PDUD -Horizon 2025). Rapport définitif – Synthèse. 40 p.

ONAS. (2010, 2012 et 2013). Etude d'actualisation du Plan Directeur d'Assainissement Liquide de Dakar 2025.

Agence de Développement Municipal. (2012). Le plan directeur de drainage pluvial. Rapport final. Vol.1. 320 p.

7.5 RAPPORTS, MONOGRAPHIES ET THÈSES

1. Logement

Centre pour le Financement du Logement Abordable en Afrique. (2019). Financement du logement en Afrique – un examen des marchés du financement du logement en Afrique. 314 p. Consulté sur : <http://housingfinanceafrica.org/app/uploads/FRENCH-YEARBOOK-6.12.2019-compressed.pdf>

Ministère de l'urbanisme, du logement et de l'hygiène publique (MULHP). (2018). Projet 100 000 Logements. Consulté sur : <http://www.urbanisme.gouv.sn/realisations/100-000-logements>

Ministère du Renouveau Urbain de l'Habitat et du Cadre de Vie. (2016). Troisième conférence mondiale sur le logement et le développement durable. Rapport National du Sénégal. 50 p.

ONU Habitat. (2012). Profil du secteur du logement au Sénégal. 131 p.

Pinard E. (2014). « Construire son futur » Production de l'habitation et transformation des rapports de genre à Pikine, Sénégal. Thèse de Doctorat sur Mesure en architecture et anthropologie : Université Laval. Québec. Canada. 290 p.

2. Mobilité

CETUD. (2016). Enquête ménages sur la Mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Rapport définitif - Version finale 365 p.

Sakho P. (2002). Mobilité et accès aux services urbains de proximité à Dakar : le cas des quartiers sous-intégrés. 12 p. Consulté sur : <https://www.researchgate.net/publication/296196748>

SY A. (2020). Le Plan de déplacements urbains d'agglomération Dakaroise horizon 2025 et la Lettre politique des déplacements urbains 2015-2020, deux tentatives d'articulation des politiques et stratégies de mobilité et d'urbanisme. Assises territoriales sur la mobilité urbaine. 34 p. Consulté sur : http://www.brtddakar.sn/pdf/intermodalite/Abdoulaye_SY_planification_multimodale.pdf

3. Assainissement

Agence de Développement Municipal (ADM). (2019). Diamniadio : planifier une nouvelle ville durable. 8 p.

4. Restructuration urbaine

Fondation Droit à la ville. (2014). La restructuration urbaine et la régularisation foncière. Version finale. 26 p.

5. Planification urbaine

Banque mondiale, (2015). Revue de l'urbanisation – Villes émergentes pour un Sénégal Émergent. 108 p.

Plan Sénégal Émergent. Rapport sur la mise en œuvre des projets et réformes phares du Plan Sénégal Émergent 2014-2018. 54 p.

Momar Diongue & Samba Diouf (2018) Urbanisation des périphéries urbaines in : Oumar Cissé (éd). (2018). Les inondations à Dakar (Sénégal). Paris et Dakar. Karthala & IAGU. 323 p.

7.6 RÉFÉRENCES EN LIGNE

<http://senegal-emergent.com/fr/programme-dacceleration-de-loffre-en-habitat-social-0>

<http://www.urbanisme.gouv.sn/realisations/100-000-logements>

<http://senegal-emergent.com/fr/dispositif>

http://www.brtddakar.sn/IMG/pdf/brt_brochure_a4__2_compressed_3_.pdf

http://www.brtddakar.sn/IMG/pdf/brochure_12_pages_brt_compressed_1_.pdf

