

Évaluation socioéconomique et environnementale des travaux de la Corniche Ouest sur les localités de Médina et Gueule Tapée



DIOP Patti

Maitre de Stage : Serigne Mbacké SECK, Géographe, chercheur
Tuteur du Stage : Mr Serge THIBAUT, Professeur au Département
Aménagement de l'École Polytechnique de Tours

Stage de Magistère 3
Juin- Août 2007

Évaluation socioéconomique et
environnementale des
travaux de la Corniche Ouest sur les
localités de Médina et Gueule Tapée
(Dakar, Sénégal)

Photos de Couverture :
Cordonnier du marché artisanal de Soumbédioune
Panneau des travaux de L'Anoci
La zone de pêche de Soumbédioune

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui, de près comme de loin, ont participé à l'aboutissement de cette étude. L'exercice de diagnostic en a été un des plus complexes compte tenu des multiples sujets à traiter et des difficultés d'accès à certaines données de qualité. J'ai ainsi eu besoin de la bonne collaboration de toutes les personnes que j'ai pu contacter à Dakar. Ces derniers ont répondu avec des effets estimables dans la limite du temps et des moyens dont ils disposent. Je salue cette disponibilité.

Je remercie vivement :

Toute l'équipe du Centre Universitaire de Recherche et d'Etude de la Mobilité, pour l'accueil chaleureux qu'ils m'ont offert et les conseils qu'ils m'ont prodigués, et plus exactement :

- Serigne Mbacké SECK, Géographe chercheur
- Dr Roger Marcelin FAYE, Coordinateur du CUREM
- Ousseynou DIONE,
- Mamadou BALDE,
- Ibrahima NDIAYE,
- Aminata SARR

Le personnel de la Direction de l'Aménagement Urbain, et plus encore,

- Abdou Birahim DIOP, Ingénieur aménagiste
- Amadou Alain DIALLO, Chef de la division de l'administration et logistique
- Et surtout Doudou SENE, Expert en gestion de trafic en milieu urbain, chef de division transport et circulation

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, et plus particulièrement Ablaye SY

Le maire de la commune d'arrondissement de Fass, Colobane, Gueule Tapée,

- Monsieur Adama BA

Le secrétaire de mairie de la commune d'arrondissement de Médina,

- Monsieur Ibrahima SECK

Les membres de l'Association Sénégalaise pour l'Evaluation Environnementale, pour m'avoir permis de participer à leur atelier, dont :

- Monsieur Abdoulaye SENE, Président de l'Association Sénégalaise pour l'Evaluation Environnementale
- Monsieur Ibrahima NDIAYE, Secrétaire Général de l'Association
- Monsieur Ousmane THIAM, environnementaliste, chargé de la mission de contrôle du projet d'autoroute à l'APIX et trésorier de l'Association
- Monsieur Racine KANE, chef de mission à l'IUCN
- Monsieur Christian BAUWENS, chef de mission pour Louis Berger SAS
- Monsieur Bamba DIAGNE, de l'APIX

- Messieurs Ousseynou NDIAYE et Alassane BA, respectivement des groupements SETICO/TAEP et MAK/CDE

La division des infrastructures immobilières de l'ANOCI et plus précisément

- Madame DIOUF
- Madame DIOP
- Monsieur Seydina Oumar TOURE, directeur de cabinet du maire de Dakar Plateau
- Monsieur Pape SAKHO, Directeur de l'IPDSR, UCAD
- Monsieur Ndiaye, Président de la Liaison Maritime Dakar Gorée, pour m'avoir permis de participer au séminaire qu'il organisait concernant le projet d'une nouvelle liaison maritime
- Tous les habitants, commerçants, artisans, pêcheurs qui ont bien voulu répondre à mes questions,
- Toute la famille SALL (Cheick, Mémouna, Dany, Mohamed et leurs frères et sœurs) pour m'avoir accueilli le temps de ce stage.
- Toute l'équipe administrative et pédagogique du Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de Tours (CESA) et la promotion de MAG 3.

Sommaire

Remerciements	3
Liste des Sigles et Abréviations	7
Introduction générale :	8
I. Méthodologie de l'évaluation	11
La recherche documentaire :	11
Le travail de terrain :	11
Le travail cartographique et graphique :	12
L'analyse des impacts :	12
II. Diagnostic de la zone d'étude.....	14
1. Présentation de la zone d'étude	14
2. Caractéristiques sociodémographiques de la zone d'étude	16
3. Aspects socioéconomiques et culturels de la zone	18
<u>1. Habitat et foncier : une situation actuelle complexe.</u>	20
<u>2. La mobilité</u>	22
<u>3. Des pôles d'activité multiples mais souvent précaires</u>	26
3.1. Les commerces de la zone d'étude.....	27
3.1.1. Le Marché Tilène	27
3.1.2. Le marché de Gueule Tapée	27
3.1.3 Le marché aux poissons de Soumbédioune	28
3.1.4. Le marché artisanal de Soumbédioune.	28
3.2 L'artisanat : Un secteur florissant	30
3.3. La pêche artisanale, un secteur victime de faiblesses	32
3.4. Le tourisme.....	32
4. Aspects environnementaux de la zone	33
<u>1. Un réseau d'assainissement vétuste</u> :	33
<u>2. Une gestion des déchets défailante</u> :	34
<u>3. Une pollution atmosphérique et sonore importante</u> :	35
<u>4. L'environnement marin et côtier</u>	36
Conclusion :	37
III. Le cadre de l'aménagement urbain : acteurs, outils et projets... 37	
1. Les acteurs	37
<u>1. Les directions nationales</u>	38
<u>2. Les agences nationales</u> :	38
2. Les outils	39
<u>1. Les documents de planification</u>	39
1.1. Les documents de planification auxquels les travaux se réfèrent.	39
1.2. De la difficulté d'appliquer les plans	40
1.3. Une gouvernance complexe.	41
1.3.1. Une décentralisation qui accentue l'émission institutionnel à Dakar..	41
1.3.2. La multiplication des agences nationales	42
3. les projets	43
<u>1. Les divers projets dakarois</u>	43
<u>2. Aperçu global du projet de la Corniche</u>	45

III. Analyse des résultats.	50
1. Les enjeux	50
2. Acceptabilité sociale et économique du projet	53
3. Impacts des travaux de la Corniche	53
IV. Les recommandations.....	59
Conclusion :	63
Bibliographie.....	64
Tables des Illustrations	66
Annexe 1 : les grands projets	68
Annexe 2 : ANOCI.....	72
Annexe 3 : OPAH et PLH.	75
Annexe 4 : Questionnaire à l'intention des maires	77
Annexe 5 : Questionnaire à l'attention des populations.....	78
Annexe 6 : Découpage administratif du département de Dakar.....	80
Annexe 7 : Répartition de la population au sein du département de Dakar.....	81

Liste des Sigles et Abréviations

AATR.	Agence Autonome des Transports Routiers
ADM.	Agence pour le Développement Municipal
ANOCI	Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique
APIX.	Agence pour la Promotion de l'Investissement des Grands Travaux
CETUD	Centre Exécutif des Transports Urbains de Dakar
DPS	Direction de la Prévision et de la Statistique
DSRP	Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté
DTGC	Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques
DTP	Direction des Travaux Publics
DTT	Direction des Transports Terrestres
DUA	Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture
Fkdea	Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe
PAMU	Plan d'Amélioration de la Mobilité Urbaine
PDU	Plan de Développement Urbain
PLH	Plan Local de l'Habitat
OCI	Organisation de la Conférence Islamique
ONAS	Office National de L'Assainissement du Sénégal
OPAH	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
Synas	Syndicat National des Architectes du Sénégal

Introduction générale :

Situé à l'extrême Ouest du continent africain, Dakar, capitale du Sénégal est l'une des plus grandes villes d'Afrique. Grâce à son emplacement géographique et à ses installations portuaires, ferroviaires et aéroportuaires, la région de Dakar s'est affirmée au fil du temps comme un carrefour commercial majeur et est aujourd'hui la capitale et la métropole du Sénégal. Son expansion très rapide est liée à une urbanisation non contrôlée qui induit un certain nombre de dysfonctionnements dont la résolution exige des moyens énormes, souvent hors de portée d'un Etat sous ajustement depuis bien des années. Ces dysfonctionnements qui se répercutent dans l'ensemble des secteurs socioéconomiques, se traduisent souvent par des blocages voire des freins au développement urbain durable.

La concomitance d'une croissance démographique exponentielle et d'une expansion spatiale rapide se traduit par des pressions de natures diverses qui s'exercent à tous les niveaux, notamment sur les équipements collectifs indispensables au bon fonctionnement de l'agglomération. Ces pressions sont d'autant plus grandes qu'il y a d'une part un déséquilibre dans la répartition spatiale des équipements et d'autre part un important déficit en infrastructures (voirie et réseaux divers...). Cela induit certaines défaillances au niveau du système de transport, qui se trouve dans l'incapacité de satisfaire la demande de déplacements urbains des populations. Cette dernière s'est accrue avec l'éloignement progressif des zones d'habitat par rapport aux zones de travail. En plus d'engendrer de nombreuses congestions et embouteillages, qui entravent sérieusement la mobilité urbaine et le développement des échanges à l'intérieur de Dakar, elle contraint aussi les échanges entre Dakar et le reste du pays, voire avec certains pays limitrophes.

En effet, situé sur un site de presqu'île, l'accessibilité au Plateau, qui focalise aussi l'ensemble des flux socioéconomiques de la région et même du Sénégal, n'est pas aisée. L'exiguïté de l'espace, la vétusté et l'insuffisance des infrastructures routières ainsi que la défaillance du système de transport affectent le système de déplacements marqué par d'importants mouvements pendulaires dus à l'hypertrophie économique de ce pôle.

Depuis quelques années, un certain nombre de mesures ont été engagées par l'Etat afin de faire face à ces dysfonctionnements qui entravent sérieusement le développement socioéconomique urbain. Parmi ces mesures, on trouve différents projets d'aménagements et la mise en place de politiques structurelles pour une meilleure gestion de la structure urbaine.

Situé au Nord-Ouest du Plateau, face à l'Océan Atlantique, la zone d'étude présente les mêmes caractéristiques que le centre-ville. Elle est constituée de deux communes d'arrondissement : La Médina et GueuleTapée/Fass/Colobane. Celles-ci sont des subdivisions territoriales de l'arrondissement du Plateau qui fait partie du département de Dakar (cf. Annexe 6). Du fait de leur situation géographique, elles exercent une forte attractivité liée à l'histoire, à l'importance des activités socioéconomiques et à une bonne accessibilité par les transports.

A la fois proches et différentes du Plateau, ces communes populaires sont aujourd'hui en proie à de fortes mutations urbanistiques, sociales et économiques. Mutations qui risquent de

s'accentuer avec les travaux d'aménagement qui consistent en l'extension de la voirie et l'embellissement de la Corniche Ouest.

Contexte et justification de l'étude

L'étude intervient dans un contexte de développement accéléré de l'urbanisation, qui implique que Dakar connaît actuellement une activité intense visant les infrastructures de transports. La problématique de la mobilité urbaine dans la Région de Dakar a conduit le Gouvernement du Sénégal à envisager diverses actions qui ont été encouragées du fait que Dakar a été choisie par la Banque Mondiale comme ville pilote de la région subsaharienne pour la mise en œuvre d'un programme de grande envergure d'amélioration de la mobilité urbaine¹. C'est dans ce cadre qu'un Plan d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) a été mis en place afin d'accompagner le Plan de Développement Urbain de Dakar.

Depuis le début des années 2000, Dakar est une ville en chantier du fait de la mise en oeuvre d'une multitude de projets dans le domaine de la voirie. Ce qui la met dans une phase de transition vers un système de mobilité plus performant qui peut justifier les travaux herculéens ayant cours. En effet, la mise en œuvre des projets du PAMU a pris un grand élan d'une part avec l'amélioration de l'offre de transport et d'autre part avec la construction d'axes routiers dans différentes parties de l'espace urbain. Ces projets sont conduits par différentes agences (CETUD, APIX, ADM, AATR, ANOCI...). L'enjeu de l'ensemble de ces travaux réside surtout dans le leadership du Sénégal et le positionnement de Dakar comme porte d'entrée privilégiée du continent africain. En somme, un « hub » pour les rencontres internationales et un centre de rayonnement politique et culturel.

Outre les chantiers ouverts dans le cadre de l'autoroute à péage et des divers échangeurs devant fluidifier la circulation, plusieurs autres projets ont cours actuellement pour l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI). Comme pour d'autres projets, les programmes de l'OCI qui comportent deux volets (infrastructures routières et immobilières) sont gérés exclusivement par l'Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique (ANOCI) créée pour la circonstance.

Les préparatifs pour la tenue de ce sommet ont permis d'accélérer les travaux de la Corniche afin d'en permettre l'accueil dans de bonnes conditions. Au delà, la réalisation de ces aménagements devraient profiter à toute la population. C'est dans ce contexte que de gros investissements ont été mis en place pour effectuer une série d'aménagements tels que la construction de trémies, du tunnel, des espaces verts... tout le long de la Corniche Ouest.

Ces aménagements concernent particulièrement la zone d'étude. En effet, la Médina, en partie longée par cette Corniche, est le cadre d'implantation du projet phare de l'ANOCI, à savoir, le tunnel de Soumbédioune. Actuellement en cours, la mise en place de ces différents équipements et infrastructures laisse présager des impacts de diverses natures dans différents secteurs. Ces impacts pourraient être d'autant plus sérieux qu'aucune étude d'impact préalable n'a été effectuée, contrairement à la législation en vigueur. Ainsi, aucune rétroaction sur les différentes composantes de la localité n'a été envisagée. C'est là que réside l'intérêt de

¹ Coût total, 103 Millions de Dollars US. Ce programme est une des composantes des actions menées dans le cadre de la composante Mobilité urbaine qui fait elle-même partie de la Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) source : www.web.worldbank.org

cette étude qui va donc porter sur l'évaluation environnementale et socioéconomique de la Médina.

Objectif de l'évaluation.

L'évaluation environnementale est la procédure qui permet d'examiner les conséquences, tant bénéfiques que néfastes, qu'un projet ou programme de développement envisagé aura sur l'environnement et de s'assurer que ces conséquences sont dûment prises en compte dans la conception du projet et dans sa mise en oeuvre². En effet, des impacts relativement importants sur l'environnement biophysique et socioéconomique sont souvent attendus des travaux routiers.

L'objectif de l'évaluation environnementale et socioéconomique du projet de réalisation des divers travaux routiers proches de la zone de Médina est de voir comment articuler une gestion environnementale, sociale et économique qui minimise les impacts résultant de la construction et du fonctionnement de la Corniche.

Ainsi, l'objectif spécifique de cette étude est de présenter les conditions biophysiques et socio-économiques du tracé de la Corniche et d'analyser les impacts potentiels des travaux de construction. Dans le cas présent, l'étude intervient alors que les travaux sont en cours. Ainsi, il s'agira de composer avec l'existant et de se faire une idée prospective de la situation afin de remédier aux possibles problèmes causés par la nouvelle infrastructure et d'optimiser les opportunités qu'elle pourra apporter.

• ² Evaluation Environnementale et sociale du projet d'autoroute Dakar-Diamniado, Buursink, 2006

I. Méthodologie de l'évaluation

Plusieurs méthodes d'acquisition et de vérification de l'information ont été utilisées dans le cadre de l'élaboration de ce diagnostic de manière à recueillir les informations les plus pertinentes. Cette méthodologie va de la recherche documentaire, au traitement de l'information en passant par le travail de terrain, mais aussi l'utilisation de la cartographie pour spatialiser certaines informations.

La recherche documentaire :

Elle a été d'une importance capitale dans ce travail et s'est révélée complexe du fait d'un contexte politique difficile qui ne nous a pas permis d'avoir accès à toutes les informations nécessaires, dans le temps imparti à la réalisation de l'étude.

Dans le cadre de cette recherche, plusieurs institutions et agences ont été visitées avec plus ou moins de succès et une revue de presse a été effectuée :

- Le CETUD
- La DAU
- L'APIX
- L'ANOCI
- La Bibliothèque universitaire

Il a ensuite été effectué une analyse des documents stratégiques et de planification au niveau national ou de la région urbaine. D'autres documents externes au projet et pouvant être utiles à la réalisation de l'étude ont également été consultés.

Cette étape a permis d'identifier les données complémentaires à collecter sur le terrain, d'une part ; et d'autre part de faire le bilan de la planification à Dakar, de voir les documents traitant des grands projets en cours dans l'agglomération dakaroise afin de les articuler avec l'analyse et le traitement des enjeux de la zone étudiée.

Toutefois, il est à souligner que l'accès à l'information a été lent et laborieux. Or, étant données les échéances pour mener à bien l'étude, un certain nombre de données fines sont manquantes. Aussi, cette étude ne peut être considérée que comme une base préliminaire à de plus amples recherches.

Le travail de terrain :

Les visites du site du projet ont été effectuées pour collecter des données complémentaires sur le milieu biophysique, humain et social notamment l'emprise de la route, les zones urbaines et établissements humains touchés, les zones écologiques sensibles telle la baie de Soumbédioune, etc... Ces visites ont été l'occasion de recueillir des points de vues et des propositions auprès d'individus pour mieux cerner les impacts, les formes d'organisation sociale et les mesures de mitigation à prendre.

Pour l'exécution de cette enquête qualitative, qui, de manière optimale, aurait du être réalisée avec la technique du focus group, l'accent a plus été mis sur la variété des cibles et non sur la représentation statistique. Dans cette double perspective, à la fois de vérification et d'approfondissement de certaines thématiques mais aussi d'analyse qualitative, le travail de terrain a été opéré par le biais d'entretiens individuels, ou non, semi-structurés (cf. Annexes 4 et 5). Ainsi, plusieurs acteurs ont été rencontrés dans le cadre de ce travail :

- Les acteurs institutionnels principalement concernés par le projet sont :
 - Les autorités administratives et municipales locales dont :³
 - Le maire de la commune d'arrondissement de Gueule Tapée/Fass/Colobane,
 - Le secrétaire municipal de la commune d'arrondissement de Médina,
- Les acteurs socioprofessionnels locaux : chef de quartier de Gueule Tapée, artisans, commerçants, locataires, propriétaires, pêcheurs, membres d'associations... (33 personnes rencontrées courant juillet).

De plus, nous avons assisté à deux séminaires :

L'un organisé par la Liaison Maritime Dakar Gorée, le 12 Juin 2007, portant entre autres sur la possibilité d'offrir une nouvelle alternative au déplacement entre Dakar et Saly.

L'autre, organisé par l'Association Sénégalaise de l'Evaluation Environnementale (ASEE), les 1^{er} et 2 Août 2007 : « atelier de réflexion et d'échanges sur la pratique de l'évaluation environnementale à la lumière du code de l'environnement ». Ceci nous a permis de mieux cerner certains pans de l'analyse environnementale.

Le travail cartographique et graphique :

Un travail graphique a été mené à partir des différentes sources afin de mieux visualiser, synthétiser et mettre en valeur certains points de l'étude.

L'analyse des impacts :

L'analyse et la caractérisation des impacts se sont inspirées des méthodes retenues pour l'évaluation environnementale du PAMU et du projet d'autoroute Dakar-Diamniadio.

L'identification d'impacts environnementaux et sociaux du projet routier a été faite en rapport avec les aménagements de la route envisagés ou déjà présents et nous avons mis en évidence :

- les impacts positifs qui entraînent une certaine amélioration de l'environnement, des conditions liées à l'avenir d'une ressource naturelle ou de l'économie, ou qui les modifient de manière favorable ou désirable ;

- Les impacts négatifs pouvant être atténués et qui risquent de causer une détérioration importante de l'environnement ou des conditions économiques.

L'analyse des impacts environnementaux et socioéconomiques a été réalisée sur la base des observations de terrain, à partir de l'exploitation des données qualitatives recueillies aux différents entretiens et au regard des différents documents étudiés.

Puis, pour rendre plus lisible notre analyse, nous avons proposé une représentation graphique des différents impacts. Nous les avons placés dans une grille reposant sur une analyse Force – Faiblesse – Opportunité – Menace (modèle SWOT en anglais pour Strength – Weakness – Opportunity – Threat). Les opportunités sont les facteurs externes positifs ; les

³ Maire de Gueule Tapée, Monsieur Adama BA, et Monsieur Ibrahima SECK, secrétaire municipal de la commune d'arrondissement de Médina

forces, les facteurs internes positifs ; les menaces, les facteurs externes négatifs ; les faiblesses, les facteurs internes négatifs.

En abscisse, il a été positionné les tendances qui nous semblaient plus ou moins positif. En ordonnées figure les influences plus ou moins directes de l'impact, c'est-à-dire, plus ou moins internes ou externes au projet. A partir de ce point, il a été possible de placer les différents impacts dans la grille et de les qualifier.

Les autres caractéristiques des impacts ont été prises en compte dans le placement. Ainsi, l'ampleur de l'impact agit sur son effet. C'est-à-dire que plus l'effet est important plus son caractère positif ou négatif est mis en exergue. De même, plus l'effet est externe au projet, moins il a été considéré positif ou plus il a été considéré comme négatif. En effet, plus l'externalité est grande, moins le facteur est maîtrisé. Dans ce cas, nous préférons minimiser l'effet positif et maximiser l'effet négatif, par principe de précaution, mais ceci de façon très raisonnable. Il faut préciser que le placement mûrement réfléchi des différents impacts correspond à une hiérarchisation de critères sensibles et non pas d'une représentation purement scientifique.

II. Diagnostic de la zone d'étude.

1. Présentation de la zone d'étude

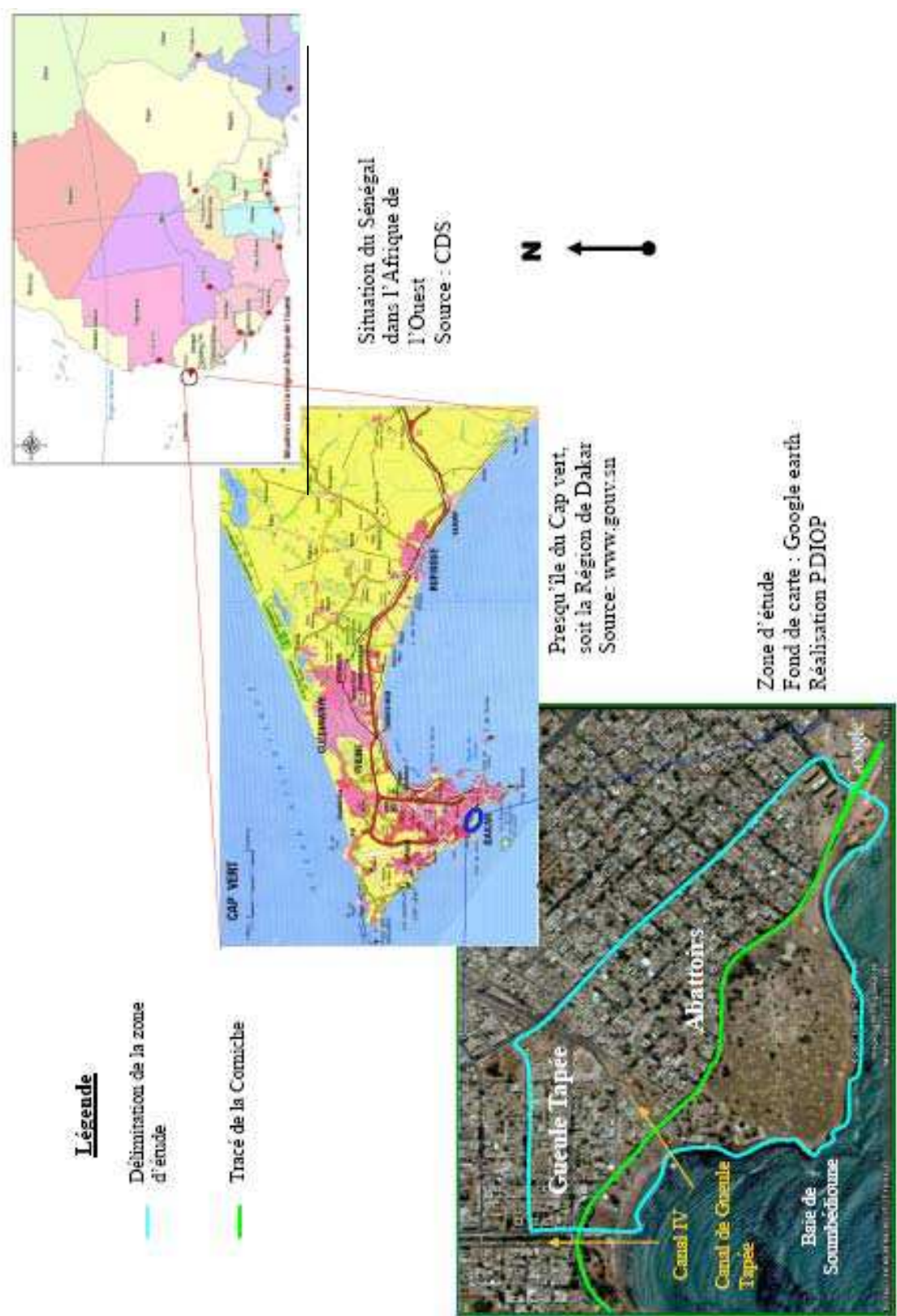
La Commune d'Arrondissement de Médina comprend les différents quartiers⁴ dont celui des Abattoirs qui est délimité par l'Océan Atlantique depuis la Porte du Millénium jusqu'au Canal de Gueule Tapée ; et au Nord-Est par l'Avenue Lamine Guèye.

Le quartier de la Gueule Tapée est un ancien village situé à l'Ouest de la péninsule du Cap-Vert. Ce quartier est bordé par la Corniche qui surplombe la baie de Soumbédioune. Il est limité à l'Ouest et au Sud par les deux principaux canaux de Dakar (Canal de Gueule Tapée & IV) qui déversent les eaux de pluies et usées dans l'océan Atlantique, au Nord par le quartier de Fass et à l'Est par la Médina.

La zone d'étude, qui couvre ces deux localités ne correspond pas à une entité administrative. Cependant, présentant une homogénéité géographique, elle a été délimitée de la sorte. En effet, les populations et les activités retrouvées dans ces localités sont identiques. De plus, les travaux du tunnel sont effectués à cheval sur ces deux entités. (Cf. carte p.18).

⁴ Quartiers : de Gouye Mariama, Tanne, Abattoirs, Kayes Ousmane Diène, Ngarraf, Diecko, Santhiaba, Thieurigne, Mbakendeu, Gibraltar, Gouye Salane, Centenaire

Carte 1 : Plan de situation général



2. Caractéristiques sociodémographiques de la zone d'étude.

L'analyse des caractéristiques de la zone d'étude ne saurait se faire sans tenir compte du cadre contextuel qu'est celui de la région de Dakar. En effet, cette entité, d'une part, en fait intégralement partie et d'autre part, elle est largement en connexion avec l'ensemble de la région de par sa position centrale.

La commune d'arrondissement de Médina tout comme le quartier de Gueule Tapée, de par leur position géographique, et de par la diversité de leurs activités, ont toujours été des espaces de vie et des grands foyers d'activités. La population est composée de diverses ethnies, c'est véritablement une localité « melting pot ». Ceci est un legs de l'histoire. En effet, La Médina a été créée par un arrêté de 1914 qui avait eu pour effet de déplacer une partie de la population autochtone du Plateau vers les environs immédiats du centre ville, pour des raisons de prophylaxie. Cette population était essentiellement composée de Lébous. Peu après leur installation, le quartier, considéré comme un quartier indigène, est séparé du Plateau (qui était le quartier européen) par un barrage⁵.

Cette empreinte historique induit que la vie y reste encore solidaire, et profondément marquée par l'esprit de cohésion et d'entraide. « La cellule de vie est la famille à un premier niveau, la famille, ensuite la rue et le quartier ».⁶

Mais, la Médina et la Gueule Tapée ne sont pas épargnées par la recomposition sociale et physique des zones urbaines de Dakar. Des familles s'en vont ; d'autres viennent s'y installer. Le lien social et la solidarité qui étaient initialement acquis sont aujourd'hui à pérenniser, tant à l'intérieur de la cité que dans le cadre de la famille, premier bastion d'intégration sociale au Sénégal.⁷

La spéculation foncière est en voie de transformer le quartier, mettant aussi en péril son identité originelle et spécifique. Et cela est d'autant plus prégnant que les travaux en cours risquent d'accélérer les choses.

L'hétérogénéité des données de la documentation est telle qu'il semble difficile de procéder à une étude exacte de l'évolution démographique globale de la zone. En se fondant sur les recensements administratifs, les enquêtes démographiques ainsi que sur quelques études démographiques, on peut tenter d'avancer des ordres de grandeurs assez proches de la réalité de terrain.

Selon le Plan Régional de Développement Intégré (PRDI), 2004 qui cite la DPS, la région de Dakar n'occupe que 0,28% de la superficie totale, soit 550 km², et abrite plus de 25% de la population sénégalaise. Elle est la région la plus densément peuplée avec 4122 habitants au km² ; La même étude relève les tendances suivantes⁸ :

- Une croissance de la population de l'ordre de 4% due à l'effet synergique de la migration, de l'urbanisation rapide de la ville et de sa banlieue, de la concentration de la presque totalité des infrastructures scolaires, universitaires, aéroportuaires, marchandes sur cette partie du territoire, et surtout de la dégradation des conditions de vie tant dans les zones rurales que dans les villes intermédiaires
- Une forte et rapide urbanisation, 96,7% ;

⁵ www.sip.sn/Medina/population/Population.htm. NB : Le quartier de la Gueule Tapée fait anciennement partie de la Grande Médina

⁶ Extrait d'entretiens avec les populations, juillet 2007

⁷ Système d'information populaire de Médina. <http://www.sip.sn/Medina/population/Population.htm>

⁸ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

- Un flux migratoire trop important aussi bien interne qu'international embrassant des pôles de diffusion variés ;
- Une population très jeune, avec plus de 60% de la population âgée de moins de 25 ans⁹ ;

Concernant la commune d'arrondissement de Médina le dernier recensement (2002) rapporte que :

Nombre de concessions	Nombre de ménages	Masculin	Féminin	Ensemble
3893	17756	62 918	66 552	129 470

Figure 1 : Dénombrement de la population de Médina, source : Direction de la Statistique, 2002

Le recensement de la population daté de 2002 rapporte que le quartier de la Gueule Tapée est composé de¹⁰ :

Nombre de concessions	Nombre de ménages	Masculin	Féminin	Ensemble
607	1087	9200	10 102	19 102

Figure 2: Dénombrement de la population de Gueule Tapée, source: Commune d'arrondissement

Ceci nous amène à un total de 148 572 habitants dont certains font partie de la zone délimitée. D'après la DPS (2002), la Médina présente une densité de 53 916 habitants au km². Sachant que la région de Dakar est estimée comme surpeuplée avec son taux de 4545 personnes au km² et même un taux de 12 189 habitants au km² pour le département de Dakar, a fortiori, cette densité de 53 916 hbt/km² apparaît comme complètement démesurée. Cependant, on peut noter que ce n'est pas un cas isolé (cf. Annexe 7).

Il paraît important de souligner que la part des moins de 24 ans est importante dans le département de Dakar. Selon le recensement de 2002, ils représentent plus de 60,8 % de la population locale¹¹. Selon les projections démographiques, la population de 20 ans et moins représentera de 54% à 56% de la population en 2015¹². Les jeunes occuperont donc une place prépondérante dans la société sénégalaise, même si leur poids relatif diminue en raison du vieillissement de la population et de la politique de planification des naissances instituée par le gouvernement.¹³

La cohabitation dans les ménages de plusieurs générations est une caractéristique de la société sénégalaise. Cette cohabitation participe aux mécanismes de lutte contre la pauvreté par la prise en charge commune par les titulaires de revenus de l'ensemble des membres du ménage afin de réduire les risques de précarité et de vulnérabilité du ménage¹⁴.

⁹ Audit urbain, ADM, 1999, d'après Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

¹⁰ Données populations de Gueule Tapée selon Commune d'arrondissement

¹¹ Source, direction de la statistique, 2002. Résultat obtenu après calculs.

¹² Plan directeur d'urbanisme de Dakar, horizon 2025

¹³ Plan directeur d'urbanisme de Dakar, horizon 2025

¹⁴ La question des revenus est difficile à aborder avec les populations, cependant, la localité étudiée est populaire et peu de ménages possèdent d'importants revenus.

Photo 1: Habitants de Gueule Tapée jouant au damier dans la rue, reflet de la cohésion sociale



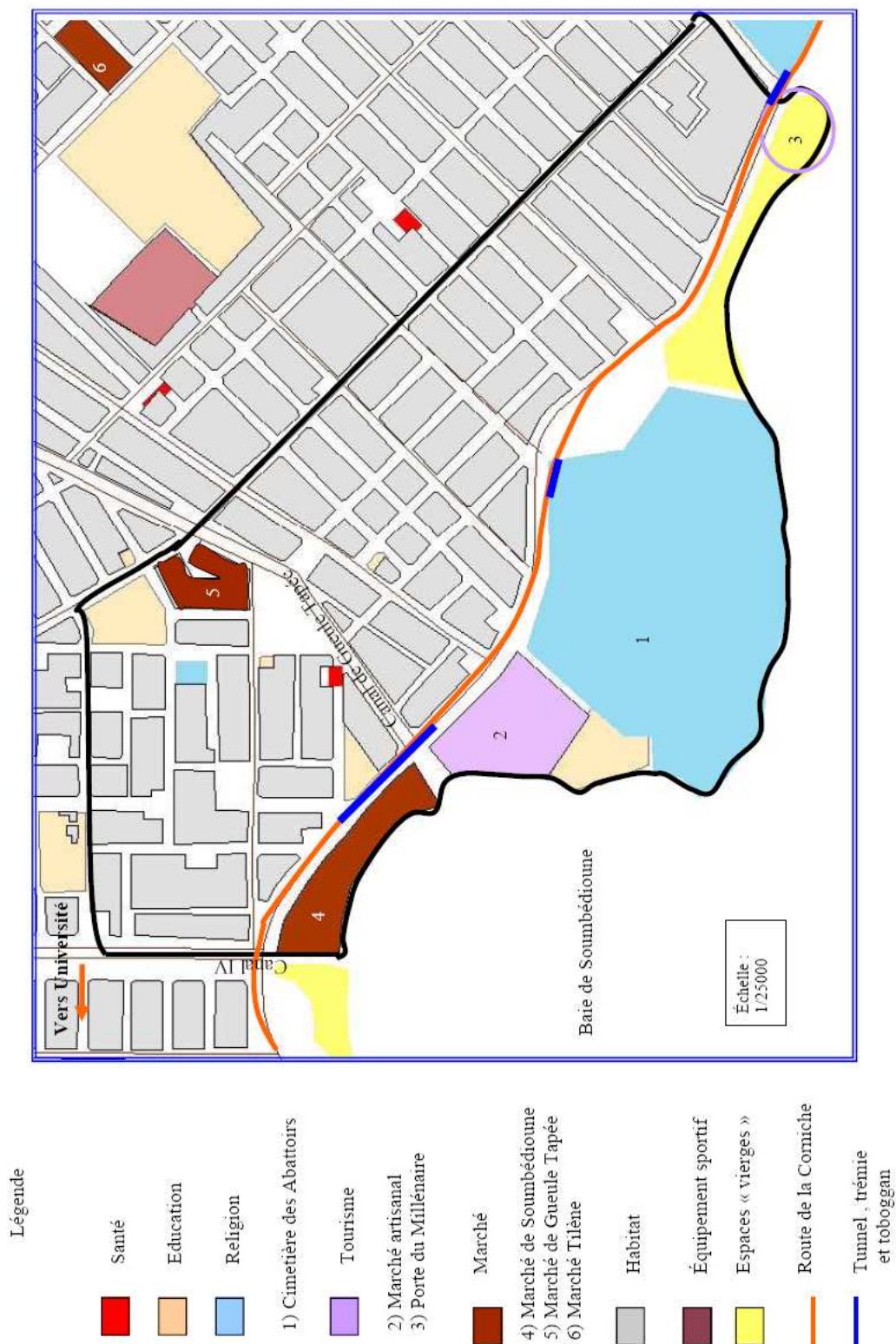
Toutefois, la Médina et la Gueule Tapée ne sont pas épargnées par la recomposition sociale et physique des zones urbaines de Dakar. Des changements sont donc en train de s'opérer. Cependant, « le conseil des notables du quartier s'efforce d'édicter les « lois » du quartier à tous ses habitants, ce qui permet [dans une certaine mesure] de conserver l'intégrité du quartier. »¹⁵

3. Aspects socioéconomiques et culturels de la zone

La zone d'étude se situe à proximité du Plateau, de la baie de Soumbédioune qui est un grand centre de pêche. Il se termine en bordure d'un secteur occupé par de grands établissements comme l'hôpital AbassNdao, le lycée Delafosse, l'Université de Dakar.

¹⁵ Entretiens : habitants et chef de quartier de la Gueule Tapée. Juillet 2007

Carte 2 : Infrastructures et équipements de la zone d'étude, fond de carte : DTGC, 2003. Source, DTGC, 2003 et sources personnelles. Réalisation P. DIOP



1. Habitat et foncier : une situation actuelle complexe.

Photo 2 : Maison typique de la zone et phénomène de résidentialisation



La typologie de l'habitat dans la localité est la suivante :

Les maisons ont la plupart du temps 1 ou 2 étages. Le toit est en tuile ou terrassé. Le rez-de-chaussée peut être occupé pour un usage commerçant. Cependant, avec le phénomène de résidentialisation, cette typologie est en train de changer. La majeure partie des bâtisses est en dur, cependant on note ça et là quelques maisons en bois et/ou en tôle et des baraques. La localité ressemble donc à un « patchwork » du fait du non-respect du Plan de

développement urbain et des plans d'urbanisme détaillés. Cette situation entrave la cohésion urbanistique de la localité.

Au niveau patrimonial, on note l'existence du cimetière des Abattoirs, il fut ouvert juste après la création du quartier de Médina, à savoir, le 17 Novembre 1917. Il est donc important aux yeux des Lébus qui ont été les premiers habitants de ce quartier et même de Dakar. Les nouvelles infrastructures routières de la Corniche passant à proximité de cet élément patrimonial ont du le prendre en compte. Il est chargé d'histoire tout comme le marché artisanal et celui de Soumbédioune que l'on peut considérer comme des éléments du patrimoine culturel qui doivent être préservés pour l'identité du quartier.



Photo 3: Entrée du cimetière des Abattoirs



Par ailleurs, La Porte du III^{ème} Millénaire est un lieu de promenade et de rencontre qui a fait l'objet d'aménagements. Du mobilier urbain et quelques aménagements paysagers y sont recensés. C'est l'une des rares places publiques aménagées de Dakar permettant d'admirer une aussi belle vue sur l'océan.

Pourtant, aujourd'hui, ce patrimoine est loin d'être mis en valeur, il est même dégradé.

Photo 4: La porte du III^{ème} Millénaire

La localité est donc un lieu d'attraction, d'où sa surdensité et celle-ci s'exprime par la sévérité de la faiblesse de la couverture des besoins en logements et parcelles dans cette zone avec notamment :

- une pression démographique importante;
- une insuffisance d'équipements collectifs par rapport à une population très nombreuse.
- une inflation exponentielle des prix du foncier et des loyers du fait de la situation géographique de la localité et de l'attraction qu'elle exerce sur les expatriés et les immigrés.¹⁶
- Aussi, une forte résidentialisation est en train d'apparaître notamment le long de la Corniche¹⁷

¹⁶ 2 juillet 2002, Sud Quotidien « il faut ajouter un élément assez récent qui se traduit l'intérêt marqué des expatriés pour la terre. On remarque ainsi nombre d'agents immobiliers français, espagnols, italiens [...] placer leur argent dans la pierre ».

« Il a été par ailleurs constaté le dynamisme de certains regroupements associatifs qui, à l'instar de l'association des immigrés Soninkés, intervient dans la pierre. Domiciliée en France notamment, elle a des représentants à Dakar à qui elle fait parvenir de l'argent. Leurs correspondants locaux servent de relais et ont pour mission de trouver des terrains et de construire. Ils investissent le bas Plateau, Sandaga, Fleurus et notamment la Medina, surtout pour des activités commerciales. »

« Ces derniers achètent des terrains pour investir et non pour habiter, préfèrent pour cela leurs terroirs », souligne Mamadou DIENE (chef du service régional de l'Urbanisme de Dakar). Ce type d'immigrés est différent de ceux qui évoluent en Italie, aux Etats-Unis par ex. " qui préfèrent acheter pour habiter ".

¹⁷ NB : Sud Quotidien, publié sur le web le 22 Août 2001 : « Sans respect aucun pour les gens, les lieux et les choses, la corniche à l'image de Dakar et de la côte sénégalaise s'urbanise à grand pas. Comme un mouvement spontané, aucune organisation de base, aucun plan d'aménagement ne semblent venir dissiper l'inquiétude des quelques défenseurs de très beaux sites naturels dont veulent s'approprier les spéculateurs en tous genres ; La course aux domaines a fait émerger une race de « seigneurs de la terre » qui s'agitent autour des quelques portions d'espaces encore vides sur le littoral pour se faire plus d'argent. »

2. La mobilité.

Un des problèmes majeurs du transport à Dakar, reste la difficulté d'entrer et de sortir de l'agglomération. Cette difficulté est assujettie à la nature du site (presqu'île) et la seule issue aménagée pour le moment reste la route nationale 1. En outre, les transports urbains à Dakar sont confrontés à plusieurs problèmes entre autres¹⁸ :

- Une forte croissance démographique (4 % par an), que l'on retrouve sur la localité étudiée
- Des distances de plus en plus longues entre les lieux de travail et les zones d'habitation, conséquence de l'urbanisation accélérée.
- L'incapacité des entreprises de transport collectif à répondre efficacement à une demande de plus en plus forte ;
- Des problèmes de renouvellement du parc de cars collectifs déjà très vétustes. Cette vétusté du parc, conjuguée à l'état de dégradation avancée de la voirie, à l'encombrement du réseau routier et à l'indiscipline générale des usagers et des conducteurs entraîne :
 - De nombreux et fréquents accidents de la circulation ;
 - Une hausse du coût du transport qui affecte une population déjà pauvre
 - Une intensification de la pollution (sonore et atmosphérique) notamment sur cette zone qui est un axe majeur de circulation. En effet, le parc automobile de Dakar a émis en 2000 presque 4,5 millions de tonnes métriques de gaz carbonique (CO₂)¹⁹. En 2010, si rien ne change, il émettra à peu près 8,38 millions de tonnes métriques par an. Cette croissance drastique trouve ses causes dans l'augmentation extrêmement rapide des véhicules privés à plus de 8% par an.²⁰

Il est important de noter que la motorisation des ménages dans l'agglomération de Dakar présente les traits particuliers suivants²¹ :

- La possession d'une voiture particulière est concentrée au niveau des quartiers résidentiels qui totalisent 52% du parc total ;
- Les taxis et cars de transport collectif, appartiennent principalement aux ménages des quartiers populaires et villages traditionnels (86,4% et 92%, respectivement) ;
- Le taux de motorisation est très variable d'un lieu de résidence à l'autre. Alors que les quartiers résidentiels de haut standing ont un taux de 105,7 véhicules pour 1000 habitants, plusieurs quartiers ont un taux inférieur à 10 véhicules pour 1000 habitants.

Aussi, les quartiers résidentiels affichent les taux de mobilité les plus élevés pour les déplacements sans marche à pied (0,73) et mixte (1,24), les quartiers commerciaux et administratifs détiennent le plus haut taux de mobilité pour les déplacements effectués à pied (2,88) sachant qu'il y a une moyenne de 3,18 déplacements/jour pour l'agglomération.²²

Par ailleurs, le coût des transports est important. En effet, l'analyse des dépenses des ménages réalisée dans le cadre de l'enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar atteste de l'importance des dépenses liées au transport dans le budget des ménages dakarois, qui constituent, le deuxième poste de dépense des ménages (8,3%)²³ après les dépenses alimentaires (42,5%).

¹⁸ Projet de plan régional de développement intégré de Dakar. Septembre 2004

¹⁹ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

²⁰ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

²¹ Etude d'élaboration d'un plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Dakar, GMAT, 2006

²² Etude d'élaboration d'un plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Dakar, GMAT, 2006

²³ Enquête ETMSU, p.60

La zone d'étude est d'une part, un pôle d'attraction et d'autre part le socle du réaménagement de la Corniche Ouest qui est une des six pénétrantes Nord/Sud qui convergent vers le Plateau. C'est-à-dire que la localité se situe sur un des axes majeurs reliant les populations au centre économique de Dakar. C'est donc à la fois une zone de transit et une polarité. La problématique de la mobilité est donc essentielle dans le cadre de ce diagnostic puisque de surcroît, c'est un secteur difficile à maîtriser dans les pays en développement qui représente une part non négligeable (7%) du PIB du Sénégal et génère plus de 32 000 emplois.²⁴

Etant donnée les caractéristiques sociodémographiques et économiques de la zone d'étude, on peut en déduire que peu de résidents comme de travailleurs possèdent un véhicule. Les migrations (pendulaires ou non) s'effectuent donc soit en transport en commun, soit à pied. Cependant, avec l'arrivée de familles plus aisées, le nombre de voitures particulières devrait logiquement être en train d'augmenter. Ainsi, les problèmes de stationnement qui existent déjà, devraient devenir de plus en plus importants.

Enfin, au vu de l'enquête de terrain réalisée dans la localité, beaucoup de personnes empruntent souvent la Corniche, soit pour y pratiquer une activité sportive, soit parce qu'ils utilisent des transports l'empruntant. La fonctionnalité de son aménagement est donc primordiale à la fois pour les populations habitant la zone mais aussi celles y transitant.

Le transport urbain est assuré à la fois par le secteur formel et le secteur informel.

Dans le secteur formel, la société Dakar Dem Dikk (DDD), créée sur les cendres de la SOTRAC, assure le transport urbain. Elle n'arrive pas à satisfaire correctement la clientèle. Toutefois, 4 lignes passent par la zone d'étude à savoir les lignes 18, 10, 20 et 23 et beaucoup d'autres lignes passent à proximité. Les insuffisances de Dakar Dem Dikk sont comblées par le secteur informel qui a peu à peu occupé l'espace laissé vacant par les entreprises structurées.



Photo 5 : « Ndiaga Ndiaye »

Ce secteur informel est constitué, entre autres, des « cars rapides ». Ces « cars rapides » souvent considérés comme des facteurs d'accidents, sont aussi acceptés comme « moyen de providence » dans une conjoncture économique de plus en plus difficile²⁵. Ils convoient plus de 875 000 personnes par jour. Le transport collectif par car s'est diversifié avec, plus tard, l'entrée en lice des cars «Ndiaga Ndiaye»²⁶ très vétustes et spécialisés dans les liaisons périphérie-centre et interurbains²⁷. Il est à noter que ni les « cars rapides », ni les « Ndiaga Ndiaye » n'empruntent la Corniche mais passent dans les rues adjacentes. Les « cars rapides » et les taxis couvrent 60% des besoins, les « clando»²⁸ 15%.²⁹

²⁴ CETUD, amélioration de la mobilité urbaine, 1998-2000

²⁵ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

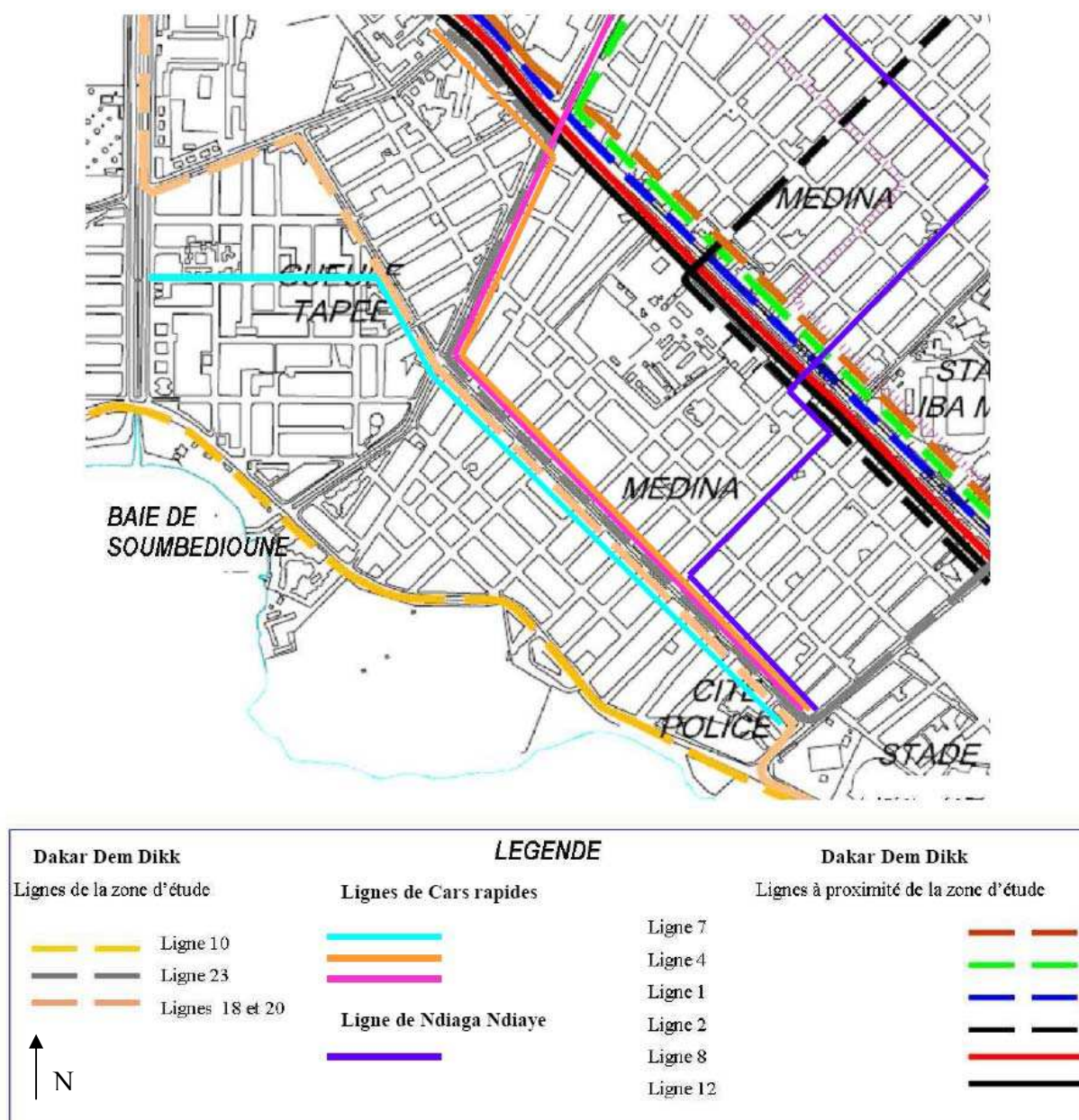
²⁶ Sorte de « cars rapides »

²⁷ Stratégie de Développement du grand Dakar, CDS, 2007

²⁸ Ce sont des taxis non officiels qui assurent le transport urbain

²⁹ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

Carte 3 : Lignes de bus, cars rapides et Ndiaga Ndiaye sur la zone d'étude et à proximité, source, Dakar Dem Dikk, 2002 et source personnelles 2007 réalisation P. DIOP



La localité étudiée est donc très bien desservie par les transports en commun ce qui reflète certainement sa forte attractivité.



Photo 6 : Bus formels de la société "Dakar Dem Dikk"



Photo 7 : car "rapide"

Dans la situation actuelle, le déplacement des personnes doit être pensé en terme de complémentarité entre : les bus de Dakar Dem Dikk, les taxis, les cars rapides et les taxis clandestins.

Photo 8 : « trottoir » inondé après une pluie peu abondante à Gueule Tapée.

L'accessibilité des modes doux est un élément important puisque beaucoup de déplacements s'effectuent à pied. Or, singulièrement, peu d'aménagements sont pensés à cet effet.

Il existe une insuffisance, une inadéquation ou une dégradation des ouvrages dédiés aux piétons (franchissement des voies de circulation, passages piétonniers, trottoirs...).



De plus, il existe une occupation illégale des trottoirs par le stationnement anarchique et les marchands.



Photo 9 : Stationnement de longue durée sur les trottoirs empêchant la sécurité des piétons à Médina.

3. Des pôles d'activité multiples mais souvent précaires

A Dakar, les activités économiques sont largement dominées par le secteur informel (commerce, artisanat, BTP, transport, etc.). Beaucoup de chefs de ménage retraités se sont convertis dans le secteur informel³⁰.

La région de Dakar compte 281 600 unités de production informelles (UPI), employant 434 200 personnes dans les branches marchandes non agricoles. Ce chiffre montre, l'importance économique des activités informelles d'une part pour la population de la capitale³¹ et d'autre part pour la capitale puisque qu'il représente une part non négligeable de PIB³².

Cette activité informelle, se caractérise par une très grande précarité des conditions d'activités. Celle-ci est consécutive aux différentes crises socioéconomiques qui ont frappé le Sénégal. Aujourd'hui, le secteur informel est contraint par la faiblesse des débouchés d'une part et l'excès de concurrence (externe mais surtout interne au secteur) d'autre part, mais aussi par les difficultés d'accès au crédit.

Sur la localité, l'économie est caractérisée par une activité d'économie populaire d'artisanat, de négoce, la pêche et le tourisme, utilisatrices de main-d'œuvre et d'un niveau technologique très faible, sinon rudimentaire³³. L'enquête réalisée par la commune de Médina rapporte qu'il y a peu de filières qualifiantes dans les entreprises et pratiquement pas d'évolution sociale par rapport à un statut professionnel ; aussi, 80,14 % des taches sont des fonctions d'exécution³⁴. Selon cette même enquête (2000), la localité compterait 25 % d'entreprises oeuvrant dans le commerce.³⁵

³⁰ Entretien avec 7 habitants

³¹ NB : « Il y en autant d'UPI que de ménages dans Dakar et en moyenne, chaque ménage de Dakar tire l'ensemble ou une partie de ses revenus en dirigeant une unité de production informelle », Avant projet schéma régional d'aménagement du territoire de la région de Dakar, 2004

³² Avant projet schéma régional d'aménagement du territoire de la région de Dakar

³³ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.

www.sip/medina/population.htm

³⁴ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.

www.sip/medina/population.htm

³⁵ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.

www.sip/medina/population.htm

Ceci se comprend puisque avec seulement 7,28% d'une classe d'âge qui arrive à l'université la déperdition scolaire est très importante³⁶. Cela montre l'importance de la demande de formation (formation qualifiante, métier ou savoir-faire) et reflète aussi la pauvreté des ménages. Cet état de fait ne facilite pas l'accès à l'emploi.

3.1. Les commerces de la zone d'étude

Le département de Dakar dispose respectivement de 48% et 62% des marchés centraux et de quartiers. Parmi ces derniers, il en existe qui viennent compléter le dispositif régional de par leur multifonctionnalité ou leur caractère spécialisé.³⁷

C'est en particulier le cas des marchés de Gueule Tapée et de Soumbédioune se trouvant sur la zone d'étude qui sont des pôles commerciaux assez importants.

3.1.1. Le Marché Tilène³⁸

C'est l'un des plus grands marchés de la ville de Dakar, qui regroupe l'essentiel des activités commerciales. Il génère des revenus substantiels pour les habitants de la commune et participe à l'effort de développement³⁹. Ce marché ne se situe pas sur la zone d'étude mais il est tout de même traité car son attractivité est importante et son assiette initiale déborde sur la localité.

Les activités sont diversifiées et comprennent notamment à l'intérieur :

- des étals de poissons, légumes et viandes
- des cantines de matériels (bureautique et informatique)
- des cantines de tissus, produits cosmétiques et divers
- des cantines spécialisées dans la pharmacopée traditionnelle

A l'extérieur, il y a des étals de fruits sur l'Avenue Blaise DIAGNE.

3.1.2. Le marché de Gueule Tapée⁴⁰

Parallèlement à son extension et à son importance croissante pour l'approvisionnement du quartier de la Gueule Tapée, ce marché s'est tourné vers une dominante. En effet, dans les années 60, la municipalité a décidé d'y transférer la vente en gros du poisson. La relativement bonne desserte⁴¹ routière et autoroutière, la proximité de nombreux villages de pêche facilitent son approvisionnement en poisson frais. De plus, cela rend son accès plus aisé aux clients. Cependant, comme le marché Tilène, il est multifonctionnel. Sa clientèle est provient des divers quartiers de Dakar, mais elle reste populaire.⁴²



Photo10 : Marchande de légumes au marché de Gueule Tapée

³⁶ Système d'information populaire SIP/Medina. <http://www.sip.sn/Medina/population.htm>

³⁷ Avant projet, schéma régional d'aménagement de Dakar, 2003

³⁸ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.
www.sip/medina/population.htm

³⁹ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.
www.sip/medina/population.htm

⁴⁰ Le marché au poisson de la Gueule Tapée à Dakar, MC. Cormier, la pêche maritime ; 20 novembre 1983

⁴¹ NB : en raison des problèmes de circulation elle n'est que relativement bonne

⁴² Entretien, Mbaye Mnéianye, responsable du marché de Gueule Tapée

Ce marché a un rôle économique et social de tout premier plan et a un lien prépondérant avec l'activité de pêche. En effet, les vendeurs de poissons qui exercent le matin au marché de Gueule Tapée, sont ceux qui vendent le soir à Soumbédioune, après avoir acheté aux pêcheurs⁴³.

Il est à noter que ce marché est géré par la ville de Dakar alors qu'il pourrait être géré par la commune d'arrondissement de Fass/Colobane/Gueule tapée selon les lois de la décentralisation⁴⁴. Cela permettrait à la commune d'arrondissement une certaine rentrée d'argent non négligeable.

3.1.3 Le marché aux poissons de Soumbédioune

Ce marché dépend directement de l'activité du village de pêche de Soumbédioune. On y effectue la vente directe de la pêche du jour mais d'autres activités viennent se greffer autour (restauration, vendeurs ambulants). Il a la particularité de connaître une clientèle diverse.⁴⁵

Photo 5 : Etals du marché de Soumbédioune au retour de la pêche



Photo 6 : Restauration au marché aux poissons de Soumbédioune

Ce marché débute vers 17h à l'heure où les pirogues, pour la plupart motorisées, reviennent de la pêche.

3.1.4. Le marché artisanal de Soumbédioune.

Dans le village artisanal à Soumbédioune, qui se prolonge le long de la Corniche Ouest, vers la Porte du 3^{ème} Millénaire, des artisans se sont réunis par affinité professionnelle ; Le Village Artisanal de Soumbédioune était l'un des complexes touristiques les plus fréquentés de la ville de Dakar avant les travaux. En effet, depuis les travaux, son accès est très laborieux et sa visibilité nulle ce qui génère des pertes énormes pour les artisans qui avouent ne plus travailler.⁴⁶

⁴³ Entretiens

⁴⁴ Loi 96-09 du 22 mars 1996 relative aux lois de la décentralisation

⁴⁵ Etudes générales concernant la commune d'arrondissement, commune d'arrondissement de Fass/Colobane/Gueule Tapée

⁴⁶ Enquête de terrain

Photo 7 : sculptures sur bois et tableaux (marché artisanal de Soumbédioune)

Le village ressemble à une grande foire où toutes les sensibilités de l'artisanat se retrouvent⁴⁷. Il est géré par une structure nommée Chambre de Métiers et regroupe trois cent quarante deux ateliers répartis dans les corps suivant :

Photo 8 : Sculpteur à l'œuvre au marché artisanal



Bijouterie, maroquinerie, sculpture sur bois, sur bronze et sur ivoire, couture / confection, poterie céramique, atelier de reliure d'art, tisserand et une imprimerie. Ces ateliers regroupent au total 3500 artisans.⁴⁸

Ce marché est une vitrine du patrimoine locale, où l'on peut voir les artisans évoluer dans leur travail. Cependant, il est aujourd'hui à remettre en état car sa vétusté est considérable.

Outre les marchés, on retrouve d'autres commerces (dont une part est informelle). On compte :

Des restaurants, des dibiteries, des magasins d'électro-informatique, des télécentres, des vendeurs de fruits, des boulangeries... certains, situés à proximité des travaux pâtissent pour le moment d'un accès très difficile.

⁴⁷ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.
www.sip/medina/population.htm

⁴⁸ Interview du président des jeunes du village artisanal



Photo 9 : Divers petits commerces

3.2 L'artisanat : Un secteur florissant

L'artisanat accueille beaucoup de travailleurs informels⁴⁹. Il faut souligner que le secteur a opéré une mutation dans le sens d'une meilleure structuration de ses unités de production⁵⁰ avec la transformation des ateliers en petites industries (GIE, PME)⁵¹ et qu'il contribue largement à la formation d'une partie de la population active, ainsi qu'à son perfectionnement dans les différents corps de métier.⁵²

Selon le PRDI, l'artisanat joue un rôle capital en matière de création d'emplois, de génération et de distribution des revenus, à l'échelle de la région. Il contribue à hauteur de 18% au PIB et absorbe plus de 30% de la main-d'œuvre urbaine.⁵³

L'artisanat a un donc un double rôle de régulateur de la conjoncture et de valorisation du patrimoine culturel national. Le secteur est en pleine évolution et constitue un secteur propice d'insertion socioéconomique des jeunes et surtout des migrants.⁵⁴

30,42 % des entreprises de la localité travailleraient dans le secteur artisanal⁵⁵ selon l'enquête de la commune de Médina.

Dans la zone étudiée, le village artisanal, qui tient une place toute particulière, était un pôle d'attraction important avant les travaux. Aussi, de nombreux artisans, ne pouvant ou ne voulant y être affecté s'étaient établis à proximité. Pour l'accomplissement des travaux, la plupart se sont délocalisés le long du canal IV ce qui leur a valu des pertes de revenus. Cependant, les artisans interrogés semblent se satisfaire de leur nouvel emplacement (malgré la proximité du Canal IV) car, selon eux, il offre « plus d'espace et de tranquillité ». De plus, il est vrai que leur activité aurait été tout autant, voire plus, ralentie s'ils étaient restés le long de la Corniche durant ces travaux. Certains de ces artisans parviennent à exporter leurs produits et à participer à des foires internationales⁵⁶.

⁴⁹ NB : 20705 unités de productions recensées et seulement 1902 inscrites au répertoire de la Chambre de métiers (recensement national réalisé en 1992), source : Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

⁵⁰ Plan directeur d'urbanisme de Dakar 2025

⁵¹ Entretien avec 6 artisans

⁵² Avant projet, schéma régional d'aménagement de Dakar, 2004

⁵³ Avant projet, schéma régional d'aménagement de Dakar, 2004

⁵⁴ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

⁵⁵ Système d'information populaire de la commune d'arrondissement de Médina.

www.sip/medina/population.htm

⁵⁶ Entretiens, juillet 2007

Photo 10 : Cordonnier devant sa machine à coudre à Médina



On retrouve sur la zone d'étude entre autres :

- Les ferronniers ou menuisiers métalliques.
- Les cordonniers
- Les sculpteurs.
- Les menuisiers.

Photo 10 : Artisans délocalisés le long du canal IV



3.3. La pêche artisanale, un secteur victime de faiblesses

La pêche est l'un des secteurs clés de l'économie de Dakar. Plus de 100 000 tonnes de poissons sont produites en moyenne chaque année. La pêche maritime procure chaque année plus de 600 000 emplois directs et indirects dont les 2/3 dans la production et la transformation artisanale.⁵⁷ En effet, nous avons pu voir précédemment qu'une partie du secteur commercial y était fortement lié. Les ressources halieutiques présentes sur la façade maritime du Sénégal et exploitables par les flottilles artisanales et industrielles sont diversifiées.

Photo 11 : Pirogues de pêche accostées sur la plage de Soumbédioune

Aujourd'hui, à Soumbédioune, les pêcheurs disent avoir moins de prises qu'avant du fait de la capacité des filets de la pêche industrielle. D'après eux, celle-ci mettrait en péril le repos biologique des espèces, ce qui engendre leur disparition. Ils sont obligés d'aller pêcher de plus en plus



loin. De plus, il faut souligner l'écart technologique entre la pêche industrielle et artisanale. Les pêcheurs disent « ne pas faire le poids » et on peut ressentir un certain désarroi, d'ailleurs beaucoup parle d'émigrer.⁵⁸ Toutefois, les pêcheurs ne se plaignent pas d'un manque à gagner depuis le commencement des travaux.

Pour le moment, nous n'avons pas connaissance de ce qui est prévu pour le village de pêcheurs dans le cadre des travaux. En tout cas, il est certain, que la disparition ou la délocalisation de ce village aurait des conséquences tant pour les populations de pêcheurs⁵⁹ que pour l'économie globale de la zone et son attractivité.

3.4. Le tourisme

Après la pêche, le tourisme constitue l'un des secteurs qui contribue de façon importante à l'économie nationale et locale. La région de Dakar détient 47% de la capacité d'accueil du tourisme international⁶⁰. Carrefour culturel et économique, Dakar accueille chaque année des milliers de touristes grâce à ses installations hôtelières, ses plages et surtout son accessibilité par toutes les voies (air, mer, terre)⁶¹.

⁵⁷ Avant projet, schéma régional d'aménagement du territoire de la région de Dakar

⁵⁸ Interview de 10 pêcheurs.

⁵⁹ Les pêcheurs disent ne pas pouvoir être délocalisés car « l'acceptation dans d'autres villages de pêche serait complexe », entretien de 10 pêcheurs.

⁶⁰ Avant projet, schéma régional d'aménagement du territoire de la région de Dakar

⁶¹ Stratégie de développement du grand Dakar

Par ailleurs, avec l'organisation du Congrès Islamique, Dakar va se doter de nouveaux hôtels de grand standing⁶² dont certains à proximité de la localité. Cela entre dans un objectif de diversification de l'offre touristique qui tend à s'orienter vers un tourisme d'affaires.

On trouve sur la zone d'étude un office du tourisme. Celui-ci semble avoir une position assez stratégique puisqu'il est implanté au niveau de la place du Millénaire. Cependant, on peut regretter qu'il soit fermé puisque Dakar ne semble pas posséder de bureau de renseignements touristiques. Par ailleurs, sur la localité c'est certainement le village artisanal de Soumbédioune, ayant une certaine renommée, qui attire les touristes.

4. Aspects environnementaux de la zone

L'environnement est défini comme étant un ensemble d'agents physiques, chimiques et biologiques et des facteurs sociaux susceptibles d'avoir un effet direct ou indirect, immédiat ou à long terme sur les êtres vivants et les activités humaines⁶³. L'état de l'environnement de la zone d'étude est aujourd'hui caractérisé par une pollution des eaux marines, de l'air, due particulièrement aux dysfonctionnements dans les transports urbains, de la disparition des espaces verts urbains⁶⁴ et d'un mauvais traitement des eaux usées.

De plus en plus, des menaces se déclarent à cause de la pression exercée sur la biodiversité et l'occupation des sols par l'urbanisation.⁶⁵ La lancinante question des déchets et de l'assainissement reste toujours un des problèmes qui n'est pas résolu par les hautes autorités de l'Etat et les collectivités locales.

La zone étudiée s'offre comme un site où le contexte environnemental est affecté par les égouts bouchés et les ordures ménagères.

1. Un réseau d'assainissement vétuste :



Photo 12 : Bouche d'égout obstruée par des déchets solides

La zone d'étude a été assainie depuis la période coloniale et les installations sur place subissent un sérieux coup de vieillesse⁶⁶. De plus, la visite environnementale effectuée par le CREPA⁶⁷ révèle un contexte topographique du site favorable à la stagnation des eaux de pluies. La vétusté des collecteurs de déchets liquides est à l'origine d'avaries très fréquentes et de tout le dysfonctionnement du réseau nécessitant des interventions ponctuelles et répétées qui font défaut⁶⁸ et

⁶² Cf. Annexe Hôtels du projet de l'ANOCI

⁶³ (Jolivet, Marcel et Alain Paré, 1993), in Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

⁶⁴ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

⁶⁵ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

⁶⁶ Système d'information populaire de Médina. www.sip.sn/medina.htm

⁶⁷ Le Programme d'économie environnementale urbaine, http://www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/capitali/cas/senpart_c.htm

⁶⁸ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

dont les résultats sont très peu satisfaisants.⁶⁹ Aussi, le réseau est en permanence envahi par les ordures et des objets solides qui créent des obstructions rendant ainsi difficile l'écoulement des effluents vers les exutoires. Ces effluents vont alors s'épandre hors des réseaux et polluent le milieu naturel.

Il se pose dès lors un problème de cohabitation avec diverses nuisances aussi désagréables que dangereuses les unes que les autres (gîtes larvaires, odeurs pestilentielles, circulation mobile et humaine difficile, insalubrité, dégradation de la voirie). En outre, ce problème s'aggrave surtout pendant l'hivernage avec un phénomène de stagnation des eaux de pluies qui s'accumulent même aux eaux usées dans certaines rues où la défektivité des collecteurs ne permet pas une bonne circulation du liquide dans les égouts souvent bouchés (en général par le sable, et d'autres facteurs).⁷⁰

Il convient aussi de révéler que certaines localités et concessions de la commune ne sont pas reliées au réseau collectif d'évacuation des eaux usées⁷¹. Cette situation pose la question du branchement de certaines maisons à l'égout (qui se fait de manière clandestine sur le canal de Gueule Tapée). Aussi, la situation actuelle du canal de Gueule tapée et du canal IV paraît préoccupante en terme de pollution.

2. Une gestion des déchets défailante :

Les défaillances fréquentes du système de collecte des ordures (panne du camion de collecte, insuffisance des deux convois d'évacuation par jour de collecte) plongent rapidement la localité étudiée dans une situation d'insalubrité publique.⁷² Cependant, le secrétaire de mairie de Médina⁷³ note une amélioration depuis que la gestion a été déléguée à Véolia sur son quartier.



Photo 13: Dépôt sauvage d'ordures le long du canal IV

⁶⁹ Source : Site de la Commune d'arrondissement de Médina : <http://www.sip.sn/Medina.htm>

⁷⁰ Site de la Commune d'arrondissement de Médina : <http://www.sip.sn/Medina.htm>

⁷¹ Entretien Maire de Gueule Tapée, juillet 2007

⁷² Le Programme d'économie environnementale urbaine, http://www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/capitali/cas/senpart_c.htm

⁷³ Entretien, secrétaire de mairie de Médina, juillet 2007

3. Une pollution atmosphérique et sonore importante :

A Dakar à l'heure de pointe c'est-à-dire entre 7h et 11h du matin et entre 16h et 19h on remarque une importante pollution de l'air et des niveaux élevés de bruit (66,7 à 73,5 dba, comparé au seuil acceptable de 65 dba)⁷⁴ dus aux automobiles. En effet, la limitation des moyens financiers pousse les populations à acquérir des véhicules d'occasion venus particulièrement d'Europe.

La dégradation de la qualité de l'air est évidente pour chaque utilisateur des grands axes routiers de la ville. Différentes sources contribuent à ce phénomène: le trafic dense, mais également des sources industrielles et des phénomènes naturels (vents de poussière)⁷⁵.

Certaines des conditions climatiques sont favorables: la situation exposée de Dakar sur une presqu'île influencée par des vents relativement constants et forts venant des directions NNW (alizé) et NE (harmattan) favorise généralement la dispersion des pollutions.⁷⁶ Mais d'autres conditions agissent en sens inverse et réduisent donc l'importance de ce phénomène de dispersion⁷⁷.

L'automobile à elle seule produit 95% des émissions en oxyde d'azote (NOx) contre 5% pour l'industrie. Par contre, 69% des polluants en monoxyde de carbone (CO) sont émis par l'industrie⁷⁸.

Composés	trafic automobile (T/an)	Industrie (T/an)
CO	25296	57000
NOx	18933	1000
COV	4198	85
SO2	270	44

Figure 1: Contribution de l'automobile à la pollution de l'air ; Source : Gatta Soulé Bâ, Direction de l'Environnement et des Établissements Classés (2005): « Problématique de la pollution de l'air, mobilité et système de transport : le cas de Dakar »

En termes de concentrations de polluants, il a été établi que les oxydes d'azote constituent le problème le plus important pour la santé des habitants et ce, le long de tous les axes primaires⁷⁹ ce qui est le cas de la Corniche.

Il faut ajouter que d'après l'étude de Simon et Christiansen, les émissions de CO, d'hydrocarbures et de NOx sont à Dakar, par véhicule (toutes catégories confondues) et par an, respectivement 2,4 ; 2,4 et 10 fois plus élevées que dans les pays OCDE européens⁸⁰. Aussi, les coûts sociaux engendrés sont importants.

⁷⁴ Etude d'élaboration du plan de déplacement urbain de Dakar, GMAT, 2006

⁷⁵ Evaluation environnementale du PAMU de Dakar, 2002

⁷⁶ Evaluation environnementale du PAMU de Dakar, 2002

⁷⁷ Evaluation environnementale du PAMU de Dakar, 2002

⁷⁸ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁷⁹ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁸⁰ Evaluation environnementale du PAMU de Dakar, 2002

4. L'environnement marin et côtier

Le constat est que de plus en plus le domaine maritime est urbanisé dans de petites poches à travers la ville de Dakar.⁸¹ C'est le cas au niveau de la Corniche Ouest, notamment aux environs de l'hôtel Terrou-Bi et le phénomène va s'amplifier avec la construction des complexes hôteliers du projet de la Corniche. En ce qui concerne la pollution marine, la qualité des eaux est mauvaise à cause du déficit de station d'épuration et du nombre de raccordements au réseau d'assainissement. On peut constater cette pollution au niveau des canaux de Gueule Tapée et IV ce qui menace d'ailleurs la zone de pêche de Soumbédioune.

Les ressources maritimes sont également exposées à de nombreuses difficultés du fait de la dégradation environnementale causée en grande partie par divers types de pollutions comme la pollution chimique, occasionnée par le rejet dans la mer d'eau chaude, des matières de vidange, des hydrocarbures, des huiles et graisses provenant du curage des navires et des installations du Port Autonome et de la Zone Franche Industrielle⁸².



Photo 14: Embouchure du canal IV au niveau de Soumbédioune

L'érosion est aussi un phénomène important sur la Corniche (DIOP, 2000). Ses causes sont variables, mais le réchauffement de l'atmosphère engendré par les gaz à effet de serre augmenterait les taux d'élévation du niveau marin⁸³. L'érosion côtière peut donc être qualifiée de phénomène qui va s'aggraver les années à venir. Des études réalisées sur les impacts des changements climatiques sur les zones côtières sénégalaises (Dennis et al., 1995 ; Niang-Diop et al., in press) ont montré que ces taux d'élévation du niveau marin pourraient conduire à des inondations des zones côtières basses et une salinisation accrue des sols et des eaux de surface et souterraines⁸⁴. Au niveau de Soumbédioune, les pêcheurs se plaignent de leur empiètement une partie de la zone abritant les embarcations. Selon eux, ils auraient perdu 6 mètres de terrain et ils craignent de ne plus pouvoir mettre à sec toutes les pirogues en période de grandes marées.⁸⁵ Ceci est une autre manifestation de l'artificialisation de la côte.

Il faut ajouter à cela que les hôtels, restaurants et habitations s'implantent à moins de 10 m des surfaces océaniques au lieu des 25 m minimum exigés par la loi.⁸⁶

⁸¹ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁸² Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁸³ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁸⁴ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁸⁵ Interview de 10 pêcheurs.

⁸⁶ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007



Photo 15 : Le parc d'attraction « Magic Land », exemple de l'artificialisation de la Corniche Ouest

Conclusion :

Nous venons de proposer un aperçu de la localité étudiée. Nous avons pu déceler ces atouts et ses contraintes spécifiques. Cependant, on peut constater que certaines problématiques sont récurrentes à l'agglomération de Dakar.

Cela va nous permettre maintenant de hiérarchiser les atouts et les faiblesses du territoire et de proposer des recommandations d'actions plus ou moins particulières qui pourront être extrapolées à plus grande échelle. D'autre part, le projet de la Corniche et son incidence sur la localité va être analysé, et l'on étudiera donc les possibilités d'atténuation ou d'optimisation de ses impacts.

III. Le cadre de l'aménagement urbain : acteurs, outils et projets

1. Les acteurs

Divers acteurs institutionnels interviennent dans l'aménagement du territoire. Il faut savoir que pour ce projet, c'est l'Anoci qui est le principal acteur. On peut citer parmi eux :

Le **Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire** qui est responsable des études, de la conception et de la mise en oeuvre des plans de schémas d'urbanisme ainsi que des plans d'urbanisme de détails, des plans d'aménagement urbains et de lotissement. De plus, la direction élabore les règlements d'urbanisme et d'architecture, instruit les dossiers d'autorisation de construire et le suivi des opérations de déplacement et de relogement. C'est dans ce contexte que les plans d'aménagement des Corniches Est et Ouest de Dakar ont été élaborés et qu'ils doivent être respectés par le projet.

Le Ministère comporte quatre Directions :

- La Direction du Paysage et des espaces verts urbains ;
- La Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols ;
- La Direction de l'Aménagement du Territoire ;
- La Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture ;

1. Les directions nationales

- **La Direction des Transports Terrestres (DTT):** La DTT est chargée d'étudier, de promouvoir, réglementer, contrôler et de coordonner les activités de développement des modes de transports terrestres, routiers et ferroviaires.

- **La Direction des Travaux publics :** la DTP est notamment chargée de définir une politique cohérente de gestion de l'ensemble des infrastructures routières du Sénégal et d'assurer le suivi de sa mise en oeuvre ; d'assurer une planification du développement routier ; d'élaborer une réglementation et une normalisation routière nationale. Aussi, elle est impliquée dans le projet routier de La Corniche.

- **La Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA),** est chargée des études, de la conception et de la mise en oeuvre des plans et schémas d'urbanisme ainsi que des plans d'urbanisme de détail, des plans d'aménagement urbains et de lotissement ; de l'élaboration de règlements d'urbanisme et d'architecture ; du suivi des opérations de déplacement et de relogement. La DUA rencontre d'énormes difficultés pour faire respecter la réglementation⁸⁷, ce qui explique le patchwork urbanistique.

- **La Direction de l'Assainissement :** elle est chargée de l'élaboration et du suivi de l'exécution de la politique nationale en matière d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural . En collaboration avec l'ONAS elle assure le suivi de la planification, des études d'exécution et de la mise en oeuvre des programmes d'assainissement urbain.

- **L'Office National de l'Assainissement du Sénégal (ONAS)** assure en zone urbaine et périurbaine la collecte, le traitement, la valorisation et l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales. Elle est chargée de la planification et de la programmation des investissements, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'oeuvre, la conception et l'exploitation et le contrôle des études et des travaux ; l'exploitation et la maintenance des installations d'assainissement ; le développement de l'assainissement autonome et ; la valorisation des sous-produits des stations d'épuration. Elle intervient dans le projet, puisqu'il touche son réseau.

2. Les agences nationales :

- **L'Agence de Développement Municipal (ADM)**

L'ADM, délégataire de l'Etat pour la réalisation du Programme d'Appui aux Communes (PAC), en est l'organe de mise en oeuvre. En tant qu'agence d'exécution du PAC, l'ADM a pour mission d'aider les communes à assurer une meilleure gestion des infrastructures et des équipements urbains, une amélioration de la gestion administrative et financière, un assainissement de la gestion municipale.

- **L'Agence Nationale pour l'Organisation de la Conférence Islamique (ANOCI)**

L'Agence nationale de l'Organisation de la conférence islamique (Anoci) a été mise en place par le gouvernement pour préparer le 11e sommet de l'Organisation de la conférence islamique (Oci). Elle est chargée, entre autres⁸⁸, du projet de la Corniche dans son ensemble.

⁸⁷ Evaluation environnementale du projet d'autoroute Dakar-Diamniadio, Buursink, 2006

⁸⁸ Cf. Annexe 2

• **L'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR)⁸⁹**

Pour accomplir ses missions, l'Agence Autonome des Travaux Routiers travaille en cohérence et en complémentarité avec les services routiers du Ministère chargé des routes, pour améliorer la qualité et les performances du réseau routier. Dans ce cadre, l'AATR est chargée sur le plan général, de la gestion du réseau routier à la charge de l'Etat ainsi que de la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux routiers sur ledit réseau. C'est en cela qu'elle travaille avec l'Anoci sur le projet. En outre, l'AATR propose au Ministre chargé des routes, à sa demande, des orientations et contribue à l'accomplissement de toute mission d'intérêt public dans le secteur routier.

2. Les outils

1. Les documents de planification

1.1. Les documents de planification auxquels les travaux se réfèrent.

Le Plan de Développement Urbain de Dakar, Horizon 2025 (PDUD), 2003:

Planifié pour l'horizon 2025, le PDUD constitue la suite logique des plans successifs, qui ont défini, selon les époques, les grandes lignes du développement physique de l'agglomération dakaroise. Cinq objectifs prioritaires ont été retenus dans l'élaboration du PDUD

Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région de Dakar (2004) :

Le SRAT a analysé deux scénarii en vue de la résolution des problèmes d'aménagement de l'espace régional.

- le scénario tendanciel qui se caractérise par la poursuite de la tendance actuelle dans l'hypothèse où aucune action n'est entreprise en matière d'aménagement du territoire ;
- le scénario de développement harmonieux durable qui vise la recherche d'un meilleur équilibre dans la mise en valeur de l'espace.

Il convient de noter que l'intégration et la complémentarité des axes de communications prévues dans le SRAT sont en train d'être réalisés notamment l'élargissement de la VDN, l'Autoroute Dakar-Diamniadio, la délocalisation de l'Aéroport et la redynamisation du Port de Dakar et notamment, l'élargissement de la route de la Corniche Ouest qui nous intéresse plus particulièrement.

Le Plan Régional de Développement Intégré de la région de Dakar (PRDI) 2004:

Le Plan Régional de Développement Intégré de la région de Dakar a été élaboré par l'Agence Régionale de Développement de Dakar pour le compte du Conseil Régional. Il tente d'établir la résolution des problèmes sociaux découlant de l'urbanisation croissante, l'industrialisation concentrée dans la région notamment dans le département de Dakar, la concentration humaine dans une faible proportion du territoire régional.

⁸⁹ [http:// www.aatr.sn](http://www.aatr.sn)

Le Plan d'Amélioration de la Mobilité Urbaine de Dakar

Le programme d'amélioration de la mobilité urbaine de Dakar vient renforcer les acquis relatifs aux actions en cours d'exécution, dans le cadre du projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transports publics.

Son objectif est d'améliorer la sécurité, l'efficacité, l'accessibilité et la qualité environnementale de la mobilité urbaine dans l'agglomération de Dakar avec une attention particulière pour les populations les plus démunies.

Pour atteindre cet objectif, une priorité est accordée aux investissements permettant le développement durable des transports en commun et la mobilité des piétons. Il y a aussi un volet sécurité routière (aménagement de carrefours dangereux).

Le Code de l'Environnement (2001)

Au regard du code de l'environnement, le projet aurait dû faire l'objet d'une évaluation environnementale. En effet l'alinéa premier de l'article L. 48 dispose « Tout projet de développement ou activité susceptible de porter atteinte à l'environnement, de même que les politiques, les plans, les programmes, les études régionales et sectorielles devront faire l'objet d'une évaluation environnementale ».

Le plan d'urbanisme détaillé des Corniches Est et Ouest de Dakar

Le plan se veut cohérent et global, tout en se gardant surtout de personnaliser les différentes parties du projet. Différents principes de bases ont été appliqués dans les aménagements proposés : la stabilisation des falaises et coteaux, la préoccupation esthétique, environnementale, esthétique et urbanistique et empêcher la privatisation des plages.

Des dispositions générales ainsi que par secteurs déterminés ont été prises que le projet de l'Anoci doit prendre en compte puisqu'il intervient directement sur la Corniche. Cependant, il est à souligner que pour cette étude nous n'avons pas eu accès aux planches relatives à l'aménagement de la Corniche mais seulement au rapport de présentation.

1.2. De la difficulté d'appliquer les plans

En effet, selon le diagnostic territorial de la stratégie de développement du Grand Dakar,⁹⁰ « ni le plan Ecochard adopté en 1967 et renforcé par une douzaine de plans d'urbanisme de détails, ni celui dit « PDU de Dakar 2001 » plus stratégique, plus audacieux avec des directives d'aménagement encore très actuelles, n'ont permis de planifier la croissance extrêmement rapide de l'agglomération. Le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar Horizon 2025 s'est néanmoins voulu un plan de rupture permettant d'apporter des solutions appropriées aux dysfonctionnements dont souffre la région métropolitaine de Dakar.

Mais ces objectifs n'auront de chance d'être atteints que si les autorités des différentes collectivités territoriales sont impliquées au processus de définition des programmes élaborés pour le développement de la région métropolitaine, programmes légitimés par l'ensemble des acteurs et des institutions chargées du développement régional, avant leur mise en application. » Ce qui est certain, c'est que les plans détaillés d'urbanisme sont souvent obsolète et que les communes d'arrondissement ne les possèdent pas car tout est centralisé au niveau du Ministère de l'urbanisme. Il nous semble donc que cela ne facilite pas leur application.

⁹⁰ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

1.3. Une gouvernance complexe.

L'atomisation des responsabilités en termes de gestion et d'exécution des travaux, ainsi que la superposition des documents d'urbanisme pose la question de la gouvernance.

Selon la stratégie de développement du grand Dakar⁹¹ « L'analyse de la gouvernance urbaine postule un examen des modes opératoires d'interaction entre les différents acteurs du développement social urbain avec une mise en ligne des mécanismes d'échanges, de concertation et de coordination intersectorielle. Elle renvoie aussi à l'efficacité des processus de planification et de gestion de services urbains municipaux sous l'angle de la participation, de l'efficacité, de l'équité et de la transparence. La gouvernance urbaine se définit comme la somme des nombreuses manières dont les individus et les différentes institutions et organisations interagissent dans une logique de complémentarité fonctionnelle. Cela suppose une considération et une prise en compte optimale de la juxtaposition des agendas et des intérêts des acteurs de la gouvernance urbaine. »

« Avec l'avènement de la décentralisation en 1996, l'organisation territoriale s'est complexifiée avec la superposition de plusieurs formes de gouvernance (région, communes d'arrondissement et communautés rurales) engendrant une sectorialisation des politiques locales et des conflits de pouvoirs entre différents échelons (administratifs et institutionnel). A cela s'ajoute les nouvelles coopérations intercommunales qui constituent de nouveaux acteurs de l'aménagement dans un contexte déjà marqué par une multitude d'intervenants aux actions non concertées et une relative implication des populations, du secteur privé et du milieu associatif. L'avènement des grands chantiers et la multiplication de structures chargées de leur mise en œuvre entraînant des dysfonctionnements et des conflits en raison du manque de coordination entre elles. »

On pourra conclure en reprenant les mots de monsieur Abdou Salam Fall : « la gouvernance [environnementale] sénégalaise est assez faible »⁹².

1.3.1. Une décentralisation qui accentue l'émiettement institutionnel à Dakar.

A travers les lois de 1996, le législateur a procédé à une décentralisation des pouvoirs car les anciennes communes devenaient difficiles à gérer au regard de leurs populations en perpétuelle croissance⁹³.

Le transfert de compétence a d'une part tenu compte des tâches de souveraineté de l'Etat, d'autre part le principe de non tutelle d'une collectivité locale sur une autre a été pris en compte.⁹⁴

Le Sénégal compte aujourd'hui trois niveaux de collectivités jouissant du même statut de collectivité locale ayant une égale dignité devant l'Etat et assujetties aux mêmes conditions légales de fonctionnement : il s'agit de la Région, de la Commune et de la Communauté Rurale. Ces collectivités décentralisées sont dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière⁹⁵.

⁹¹ Stratégie de développement du grand Dakar, CDS, 2007

⁹² Atelier de réflexion sur la pratique de l'évaluation environnementale, 2 août 2007.

⁹³ Etudes générales concernant la commune d'arrondissement de Fass/Colabane/Gueule Tapée.

⁹⁴ Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

⁹⁵ Plan directeur d'urbanisme de Dakar, Horizon 2025

Cette spécificité du découpage conférée par la décentralisation à la région de Dakar n'a pas manqué de créer des confusions et des conflits entre les communes d'arrondissement et les villes dans la distribution des pouvoirs et des prérogatives.

Certaines contradictions ont porté sur le contrôle des ressources financières⁹⁶. L'exemple le plus manifeste de ce flou est le contrôle des marchés qui introduit la notion de « marché de quartier » comme l'a fait remarquer le secrétaire de mairie de la commune d'arrondissement de Médina⁹⁷. Aussi, ce cadre institutionnel, ajouté à la rivalité politique des élus locaux aura eu des conséquences néfastes sur la cohérence et les performances de l'action publique locale. « A l'heure actuelle la nécessité de repenser la décentralisation dans la région de Dakar semble s'imposer pour asseoir une véritable gouvernance métropolitaine »⁹⁸.

1.3.2. La multiplication des agences nationales⁹⁹

Pour conduire les grands travaux de l'Etat ou les projets d'envergure, l'Etat fait souvent appel à la création d'agences, ce qui contribue à densifier et à complexifier la structure de l'Etat. L'enjeu se situe dans la transparence de la gestion des projets et dans la nature des rapports entre acteurs investis des missions que couvrent ces projets. Ce dialogue important pour obtenir des résultats satisfaisants, paraît déficitaire entre les agences d'une part et d'autre part entre ces dernières et les autres acteurs de la gouvernance métropolitaine¹⁰⁰. Pour exemple, le CETUD ne fait pas partie du comité de surveillance de l'ANOCI concernant les travaux de la Corniche. Cela pose et posera, par la suite, de sérieux problèmes en terme d'articulation des projets et il s'agira d'y remédier. Ceci induit donc des pertes de temps et d'argent. De même, l'existence d'un côté d'un Ministère de l'Equipement, séparé de celui des transports paraît incohérent surtout dans la phase de travaux liés à la mobilité dans laquelle le pays est entré.

Il est à noter aussi que les agences procédant à des appels d'offre, multiplient elles aussi les acteurs en choisissant diverses sociétés pour les phases des projets. Enfin, en raison du grand nombre de réseaux touchés par les grands travaux (électricité, téléphonie, assainissement...), la coordination et l'écoute entre les diverses parties n'est pas toujours aisée.

Ainsi, les grands travaux ne semblent pas toujours bien coordonnés du fait de la multiplicité d'acteurs sans liens officiels. Par ailleurs, du fait de leur autonomie, ces agences échappent souvent à tout contrôle. Le conseil de surveillance de l'ANOCI (voir Annexe) serait une exception, dont d'ailleurs l'efficacité est variable notamment du fait de véritables difficultés à accéder à certaines informations.

⁹⁶ NB : l'Etat a la charge de transférer aux collectivités locales les ressources financières pour l'exécution des compétences transférées. Cette position de l'Etat relègue au second rôle presque d'exécutant les collectivités locales et ne leur donne qu'une faible marge d'autonomie financière. Donc l'action de l'Etat guide l'action publique. CDS, 2007

⁹⁷ Entretien secrétaire de mairie de Médina, juillet 2007.

⁹⁸ Diagnostic territorial, rapport consolidé, City Development Strategy, Mai 2007

⁹⁹ Résumé exécutif du diagnostic du grand Dakar, projet de stratégie du grand Dakar, atelier du 24 et 25 mai 2007

¹⁰⁰ Résumé exécutif du diagnostic du grand Dakar, projet de stratégie du grand Dakar, atelier du 24 et 25 mai 2007

3. les projets

1. Les divers projets dakarois

Le programme défini comme celui des « Grands travaux du chef de l'Etat »¹⁰¹ menés par le gouvernement et délégué à des agences nationales créés pour l'occasion doit être perçu comme une démarche volontariste afin de faire émerger le Sénégal. Cette politique vise à pallier les nombreux dysfonctionnements actuels qui engendrent un ralentissement du développement socioéconomique urbain. En fait, il s'agit, par le biais de ces travaux menés dans divers secteurs d'activité, d'accélérer la croissance économique de façon structurée afin de répondre aux objectifs du document de stratégie pour la croissance et la réduction de la pauvreté (DSRP).

Etant donné le retard infrastructurel que connaît aujourd'hui Dakar, corollaire d'un développement accéléré non contrôlé, ces divers équipements structurants constituent donc l'un des piliers de la mise en œuvre de cette politique volontariste. Celle-ci comporte entre autres :

- Le nouvel aéroport international
- La cité des affaires de l'Afrique de l'Ouest
- Le Port du Futur
- L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio
- ...

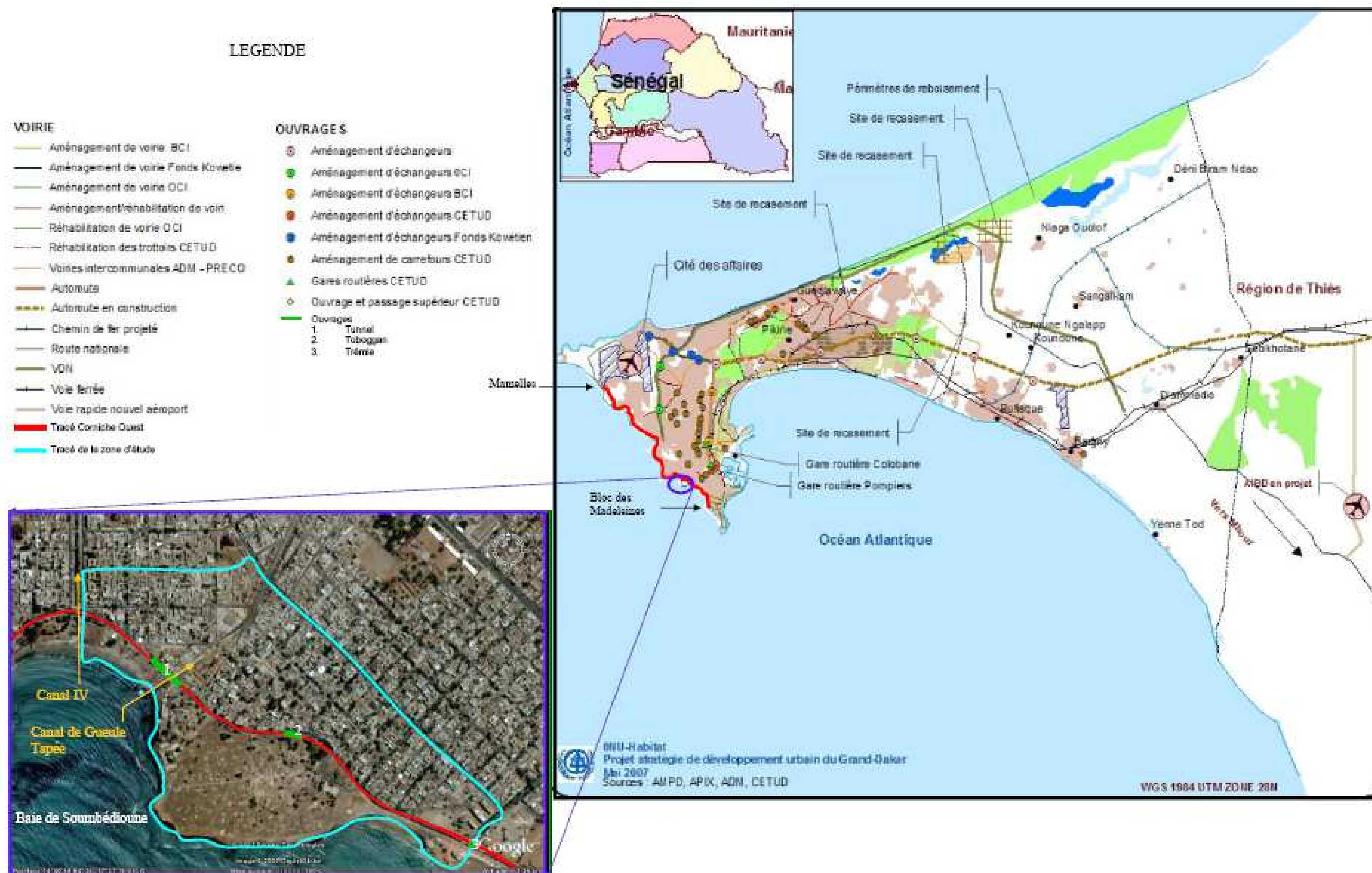
Une fois achevé, ces nouvelles infrastructures auront un impact certain sur l'aménagement du territoire et tout particulièrement en terme de mobilité. (cf. carte ci-dessous).

En effet, une bonne part des projets en cours ou planifiés¹⁰² est relative à la volonté d'accélérer le Plan d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU). Toutefois, d'autres programmes ont été lancés grâce au prochain sommet de l'Organisation de la Conférence Islamique, pour lequel d'énormes investissements ont été mis en place. C'est le cas pour la série d'aménagements relatifs à la Corniche Ouest qui est la fois un projet routier et immobilier.

¹⁰¹ Cf. Annexes 1 et 2

¹⁰² Cf. Annexe 1 et 2

Carte 4 : Projets de voiries en cours ou à réaliser et projet routier de la Corniche. Sources, fonds de cartes CDS, 2007 ; Google Earth, réalisation P.DIOP



2. Aperçu global du projet de la Corniche

Depuis début mai 2006, l'agitation règne sur la Corniche, en vue de ses travaux de réhabilitation et d'embellissement.

Photo 16 : Pancarte renseignant sur le projet de la Corniche Ouest



Lancé par l'Agence Nationale de l'Organisation de la Conférence Islamique (Anoci), l'aménagement de la Corniche est un des volets du programme de projets mis en place par la structure en charge des préparatifs du 11^{ème} sommet de l'Oci, prévu initialement en décembre 2006 avant d'être reporté en Mars 2008¹⁰³. Ce projet, conçu dans le cadre du sommet islamique, est davantage le fruit de la coopération avec le Koweït qui en est le principal bailleur de fonds à travers le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (Fkdea).¹⁰⁴

Avec un investissement global qui avoisine les 38 milliards de Fcfa¹⁰⁵ pour les travaux d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la Corniche, il faut ajouter les 250 milliards de FCFA, investis par des sociétés privées¹⁰⁶, pour la réalisation d'infrastructures hôtelières. Ces investissements massifs sont mis en place dans le cadre du séjour des délégations présentes au sommet de l'OCI. Ainsi, la construction de nouveaux hôtels¹⁰⁷ répondant aux standards internationaux, dont certains ont commencé à sortir de terre sur la Corniche.

Sur le plan stratégique, l'enjeu de ces travaux réside donc surtout dans le leadership du Sénégal et le positionnement de Dakar comme porte d'entrée privilégiée du continent africain. En somme, un « hub » pour les grandes rencontres internationales et un centre de rayonnement politique et culturel.

Les travaux routiers qui ont déjà débuté aboutissent à l'extension la Corniche en 2X2 voies sur 10 Km. Le premier tronçon part du Bloc des Madeleines à la Place Bienvenue de Fann Résidence est long de 6 kilomètres L'autre tronçon qui part de la Place Bienvenue et arrive aux Mamelles à une distance de 4 kilomètres.

Au terme des travaux, la Corniche sera dotée d'un tunnel, de trois passages souterrains, d'échangeurs, d'un viaduc, de ponts, de passerelles et d'aménagements paysagers qui sont tous destinés à la rendre non seulement attrayante, mais aussi fonctionnelle et apte à faciliter la circulation des délégations présentes à Dakar dans le cadre du sommet et au-delà, à la population locale. En effet, en réglant les problèmes de congestion les infrastructures permettront de rejoindre, entre autres, le port et l'aéroport beaucoup plus vite.

¹⁰³ De sérieuses incertitudes quant à sa tenue existent désormais.

¹⁰⁴ A hauteur de 17 milliards pour les travaux de la Corniche

¹⁰⁵ Le premier part du Bloc des Madeleines à la Place Bienvenue de Fann Résidence (et) est long de 6 kilomètres pour une enveloppe de 22 milliards de francs Cfa. » L'autre tronçon « de la Place Bienvenue aux Mamelles englobait 16 milliards de francs Cfa sur une distance de 4 kilomètres », source Rapport du Synas,

¹⁰⁶ Entretien avec la division des infrastructures immobilières de l'ANOCI le 12 juillet 2007. Il faut ajouter que « l'Etat a mis à disposition des investisseurs des assiettes foncières de plus d'une dizaine d'hectares avec des avantages fiscaux très attractifs » selon le rapport du Synas, 2007

¹⁰⁷ Cf. Annexe 2

Avec l'exploitation de ces futurs hôtels et centres de conférence, le projet devrait se traduire par un avantage certain pour le tourisme d'affaires. De plus, grâce à un partenariat entre l'Anoci et l'Association Nationale pour la Formation des Adultes, ces infrastructures devraient permettre la formation de plusieurs personnes¹⁰⁸, notamment des jeunes.

Ainsi, une des plus grandes artères de Dakar, la Corniche Ouest vit une mutation sans précédent.

D'un coût de 22 milliards Fcfa¹⁰⁹, le premier tronçon de ce chantier d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la route Corniche Ouest était censé être bouclé en douze mois¹¹⁰. Ce tronçon comprend quatre volets : Voirie, génie civil, assainissement et embellissement.

Divers ouvrages d'art sont définis sur le tracé de ce tronçon, dont trois sur la zone d'étude¹¹¹ :

- Les trémies, qui peuvent être considéré comme des passages souterrains. Longs de 220 m (dont 100m de rampe de part et d'autre) cette partie de la Corniche en comptera trois dont une se trouve en limite de la zone d'étude au niveau de la porte du Millénaire.

Photo 17: Route de la Corniche vue du haut de la trémie de la Porte du Millénaire.



- Le tunnel qui concerne directement la zone étudiée, sera un ouvrage de 500m (dont 100m de rampe de part et d'autre). C'est le plus gros ouvrage routier de l'ensemble de la Corniche car, le tunnel de Soumbédioune est appelé à accueillir un trafic intense, eu égard à sa position centrale.

La mise en place du tunnel résulte de la volonté de conserver une vue dégagée sur la mer et sur le village artisanale de Soumbédioune.

Un parking souterrain (cf. plan ci-dessous), d'une centaine de places, est prévu afin de permettre un accès direct au village de pêcheurs et au village artisanal. Un autre parking est prévu au niveau du village artisanal afin d'accueillir les bus qui ne pourront pas emprunter le tunnel et les véhicules des artisans.

¹⁰⁸ Entretien division des infrastructures immobilières de l'Anoci.

¹⁰⁹ Chiffres officiels

¹¹⁰ Article « Autoroute à péage, Echangeurs, Travaux de l'OCI... : Dakar en chantier », www.keursenegal.sn/spip.php?article70

¹¹¹ NB : toutes les informations relatives au chantier proviennent de l'entretien avec les groupements MAK/CDE et SETICO/TAEP, chargés respectivement de l'exécution et du contrôle des travaux du deuxième tronçon.

Des contre-allées, c'est-à-dire des voies latérales accolées à la voie principale assureront en certains endroits la desserte et permettront donc de faciliter l'accessibilité des populations au lieu où elles souhaitent se rendre.

Enfin, la plate forme du tunnel doit faire l'objet d'aménagements paysagers.

Il y a aussi un local technique de prévu qui comptera des pompes pour les eaux pluviales du tunnel. Ces pompes seront alimentées électriquement. Une pompe de secours est prévue, ainsi qu'un groupe électrogène, afin de faire face aux nombreuses coupures d'électricité notables sur la commune de Dakar. Les pompes seront immergées dans une bache d'eau et rejeteront l'eau à la mer au niveau de la pointe de Fann.

Figure 2 : Plan en coupe et vue de dessus du tunnel¹¹²

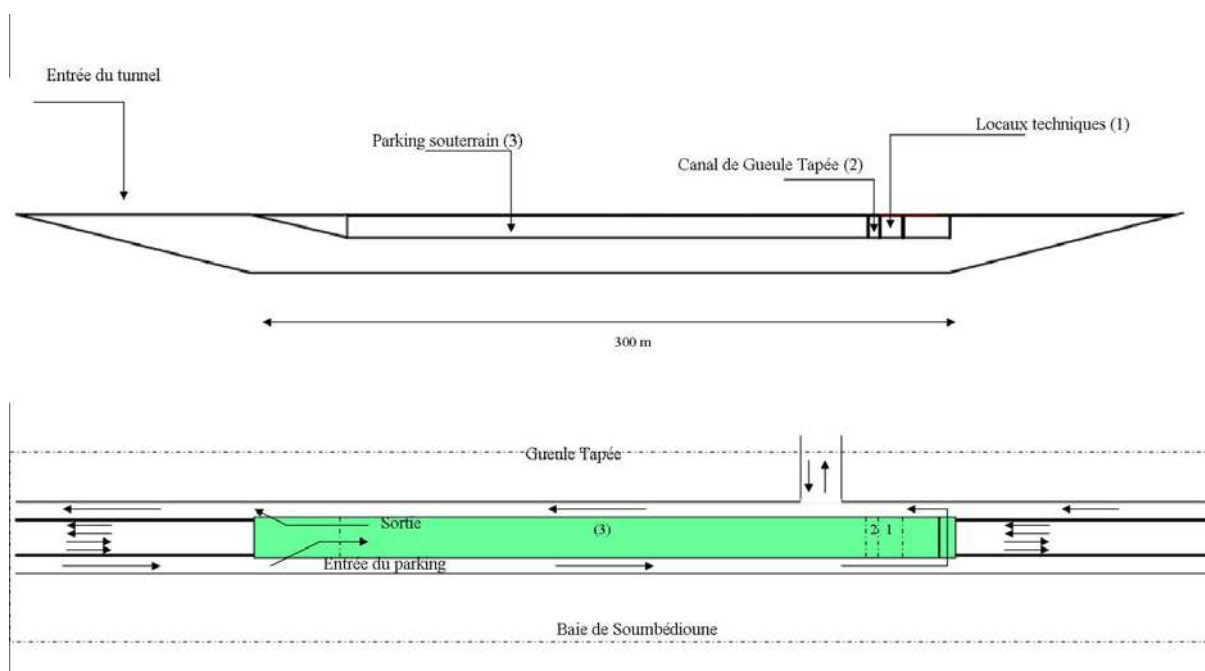


Photo 18 : Toboggan du cimetière des Abattoirs

- Le toboggan, au niveau du cimetière des Abattoirs, est en train de prendre forme.

Celui-ci a été mis en place afin que le cimetière faisant partie du patrimoine historique de la localité, ne soit pas modifié par les travaux, encore moins des tombes déplacées. Le mur du cimetière devrait, par ailleurs, être réhabilité et repeint, dans le cadre des travaux d'embellissement et d'aménagement de la Corniche.

¹¹² Plan réalisé suite à l'entretien avec MAK/CDE, beaucoup de cotes sont manquantes.

Le volet assainissement propose l'assainissement routier tout le long de la corniche (système de tuyaux PVC en pente gravitaire de 2% et de regards) pour éviter les inondations de la voie. Ces eaux seront collectées par l'intercepteur des Madeleines.

Photo 19 : Système de regard le long de la route de la Corniche

Enfin, le volet paysager consiste à la mise en place des candélabres mais aussi à l'embellissement de la zone de promenade le long de la Corniche ainsi qu'à celui de la plage de la baie de Soumbédioune. Le village artisanal doit aussi faire l'objet d'une réhabilitation. Le parcours sportif, en très mauvais état, doit être réaménagé et une piste cyclable doit voir le jour tout le long de la Corniche ce qui devrait améliorer la circulation des modes doux sur cet axe.



Etat des lieux des travaux.

A l'heure actuelle, le deuxième tronçon et seulement une partie du premier tronçon de la Corniche sont ouverts à la circulation. Ainsi, le trafic est ouvert des Mamelles à Soumbédioune et de la Porte du Millénaire aux Bloc des Madeleines ; les travaux du tunnel entraînant une modification de la circulation à leur niveau.

La voirie est composée de 55 cm de tout venant dont 25 cm de fondation et 25 cm de base ainsi que 5 cm d'enrobé. Deux voies constituent une emprise de 6m50.

Les trémies sont en place et le toboggan aussi.

Le tunnel est en voie de construction. Des parois moulées (6,25 m x 0,60 m x 25m) sont disposées tout au long du tunnel. Ces parois accomplissent 2 rôles :

- Un rôle d'étanchéité par rapport à la montée de la mer,
- Un rôle porteur pour l'infrastructure



Photo 20: Parois moulées du tunnel sortant de terre.

Il faut aussi noter la prise en charge du volet assainissement qui s'est traduite par une remise à neuf des conduites pour une meilleure évacuation des eaux (usées, pluviales ou de ruissellement) et le changement du collecteur de Gueule Tapée par un plus grand afin de limiter les problèmes d'assainissement connus au niveau du Canal notamment en période d'hivernage.

La phase d'embellissement n'est pas encore entamée et certains complexes hôteliers commencent tout juste à sortir de terre.

Il faut noter que le projet du tunnel en particulier et de la Corniche en général fait l'objet de nombreuses critiques de la part, entre autres, du syndicat des architectes, notamment en terme de sécurité. Il est vrai qu'aujourd'hui, la traversée piétonne est très dangereuse (et ceci s'empirera quand tout le tracé sera fonctionnel du fait de la vitesse des voitures) car il n'existe pas d'aménagements réalisés à cet effet or la Corniche doit aussi être un espace sportif, balnéaire, économique et sera donc souvent traversée par les piétons.

Le syndicat des architectes dénonce un risque de collision élevé sur les tronçons déjà en service, mais aussi des trottoirs non conventionnels, une mauvaise visibilité... L'absence de bandes d'arrêt d'urgence à l'intérieur du tunnel pose aussi un problème important¹¹³.



Photo 21: L'absence d'aménagements piétons entraîne des comportements dangereux de la part des piétons

Photo 22 : Hôtel Sea Plaza en construction au niveau de la Corniche



¹¹³ Rapport Synas, juillet 2007, source <http://www.nettali.com>

III. Analyse des résultats.

1. les enjeux.

Après avoir établi le diagnostic des différents éléments du territoire étudié, il nous est possible d'en faire émerger un certain nombre d'enjeux de natures diverses. On dénombre 3 grandes thématiques et 9 enjeux principaux qui se déclinent en sous-enjeux.

- Conserver une identité, une cohésion
 - Préserver et faire valoir son identité
 - Instaurer la mixité sociale
 - Réhabiliter l'habitat
- Préserver l'environnement
 - Lutter contre les pollutions
 - Limiter la densification
 - Appliquer les documents de planification
- Bâtir un territoire au service de ses habitants
 - Une structure sociale porteuse d'avenir
 - Lutter contre la pauvreté et le chômage
 - Améliorer la mobilité et l'accessibilité

1. Conserver une identité, une cohésion **a) Préserver et faire valoir son identité**

Afin de garder et de faire valoir son identité, la localité se doit de suivre quelques propositions :

Tout d'abord, il s'agira d'éviter une **résidentialisation** à outrance, comme on commence à l'observer sur le territoire, avec l'érection de nouvelles résidences de standing à côté de maisons traditionnelles. Il faut aussi **mettre en valeur le patrimoine** naturel (notamment la plage) et bâti, qui enrichit la localité, révèle son identité, rappelle l'histoire du territoire et permettra d'attirer les touristes. Enfin, il s'agira d'**améliorer l'attractivité** du marché artisanal ainsi que celui du marché de Soumbédioune qui sont clairement deux composantes de l'identité de cette localité.

b) Instaurer la mixité sociale

Aujourd'hui, la zone d'étude connaît une gentrification importante. Or la localité est empreinte d'une véritable solidarité entre les populations à travers différentes organisations et associations qu'il faut conserver à la fois la cohésion et l'atmosphère du territoire, mais aussi éviter l'appauvrissement d'une part de la population. Clairement, la gentrification de la localité paraît irréversible ceci à cause de sa situation géographique. L'instauration de la mixité sociale permettrait donc de préserver l'identité de la zone tout en élevant le niveau

global de vie. En effet, la nouvelle population étant plus aisée, elle consommera plus, aidant ainsi les commerces de proximité.

c) Réhabiliter l'habitat

Dans l'état actuel des choses, certaines bâtisses doivent être réhabilitées et surtout répondre à certaines **normes**, notamment à celles d'assainissement. Il s'agit bien de les réhabiliter et non de les raser pour y construire des immeubles à la place afin de **conserver la typologie** première du quartier.

2. Préserver l'environnement

L'environnement est un élément à préserver. Sur la localité, l'environnement marin permet l'activité de pêche. De plus, la vue sur mer conditionne en partie le tourisme mais aussi l'attractivité du territoire. Enfin, c'est un élément important du cadre de vie des populations autochtones.

a) Lutter contre les pollutions

Les collectivités locales et l'Etat doivent s'impliquer activement pour lutter contre les pollutions qui sont de nature diverses sur le territoire. Ainsi, la **gestion des déchets**, tout comme l'**assainissement**, doivent être considérablement revus à la fois pour le confort des populations mais aussi pour préserver l'activité de pêche. Enfin, concernant la pollution atmosphérique et sonore due à la **circulation automobile** des mesures doivent être prises. Aussi la **mise à niveau des transports en commun** et notamment l'apparition d'un système de transport de masse à grande capacité paraît indispensable.

b) Limiter la densification

Actuellement, la densité de la localité est clairement démesurée. Il faut impérativement la stopper car l'environnement ne peut supporter une telle pression anthropique. Ceci implique qu'il faut que les **projets de délocalisation** des activités du Plateau vers la périphérie et les **infrastructures routières** doivent aboutir. Cependant, cela induit aussi que des **programmes d'habitat** soient mis en place à proximité des nouveaux pôles et que des terrains soient viabilisés. Par conséquent, une véritable politique de l'habitat doit être menée. Cela permettra de réguler le marché du foncier et de peut être contenir la spéculation.

c) Appliquer les documents de planification

L'**application scrupuleuse** des différents documents de planification, d'urbanisme, et relatifs à l'environnement en général permettra de préserver l'environnement. Comme on a pu l'observer dans le diagnostic, les PDU et autres documents ne sont que rarement pris en compte, or ils ont tous une dimension environnementale. Il est à souligner que l'application de ces textes permettra aussi une moindre pollution visuelle et **évitera une érosion** plus poussée des falaises en restreignant l'**artificialisation de la côte** de la côte.

3. Bâtir un territoire au service de ses habitants

a) Une structure sociale porteuse d'avenir

Une grande partie des habitants de la localité sont des jeunes. De plus le niveau de vie des ménages n'est pas élevé. C'est pour cela qu'il faut **développer les logements sociaux** et les **habitats à loyers modérés**. Aussi, la spéculation foncière sera plus restreinte. Ceci implique une véritable politique sociale.

De même, la déperdition scolaire étant très importante il faut tenter de l'endiguer, toutes les initiatives pouvant **améliorer le niveau de qualification** des jeunes doivent être mise en place. En effet, cela conditionne en partie l'avenir de ces populations et celui de l'économie locale.

Enfin, les activités proposées par les **associations** doivent être encouragées. Elles permettent une ouverture d'esprit sur le monde et renforce le lien social entre divers groupes sociaux.

b) Lutter contre la pauvreté et le chômage

Le chômage, le sous-emploi, la pauvreté doivent figurer dans les priorités des collectivités locales. En effet, ces facteurs conditionnent l'accès à l'éducation mais aussi aux soins et jouent directement sur le pouvoir d'achat des populations. C'est pourquoi, des mesures permettant l'**accès au crédit** des petites structures.

De même, des **aides** pour l'**artisanat** et les **petits commerces** pourraient être mise en place. Des mesures toutes particulières devront être prises pour préserver le secteur de la pêche. La problématique de l'**alimentation électrique** est aussi un enjeu important.

Le **développement du tourisme** est une opportunité à ne pas gâcher afin de permettre à divers secteurs de faire du bénéfice.

La **création d'emplois** doit être encouragée et la protection sociale doit être améliorée.

c) Améliorer la mobilité et l'accessibilité

La tendance étant à la gentrification de la localité et à une plus grande attractivité, il s'agira de mieux prendre en compte la problématique du **stationnement**. Parallèlement, il s'agira d'améliorer l'accessibilité de la zone aux **modes doux en renforçant leur sécurisation**. Ceci permettra aussi de freiner la pollution atmosphérique et les nuisances sonores si toutefois un système cohérent est mis en place au niveau de l'agglomération. Une **bonne desserte des transports en commun** paraît être un sous-enjeu important afin de réguler le trafic automobile. Enfin, il serait judicieux de **placer les équipements collectifs à proximité** des habitats afin de réduire les mouvements de population.

Il s'agit désormais de voir comment le projet en cours se répercute sur ces enjeux afin de pouvoir déterminer quelles mesures doivent être mises en place pour optimiser les points forts du projet ou à l'inverse mitiger ses points faibles.

2. Acceptabilité sociale et économique du projet.

Le projet en cours est très bien accepté par la population malgré le peu de participation proposé pour sa mise. La majorité de la population regrettent vivement ce manque de communication et de coopération de la part de l'Anoci, surtout qu'ils étaient tous parties prenantes pour aider à la réalisation des travaux. Certains notables regrettent aussi qu'aucun sacrifice n'ait été réalisé¹¹⁴. Les seuls à avoir fait l'objet d'un dialogue sont les artisans du village. Sinon, la communication c'est faite par le biais des annonces télévisuelles et radiophonique comme pour les populations qui ne sont pas directement touchées par le projet. Cependant, ils considèrent le projet comme très favorable pour l'économie de Dakar et plus particulièrement de la zone d'étude malgré les nuisances actuelles et le manque d'accompagnement.

Il ressort des divers entretiens réalisés que :

- Le projet est favorable à l'intérêt général car il permettra une meilleure mobilité des populations
- Le projet permettra de créer de l'emploi pour les populations locales, notamment à travers la mise en place des complexes hôteliers.
- Le projet permettra de créer des richesses pour la localité en augmentant l'attractivité de la zone.
- Le projet devrait embellir la Corniche et réhabiliter le parcours sportif, ainsi, beaucoup seront plus enclins à y pratiquer leur sport.
- Les artisans du village artisanal ont grand espoir dans ces travaux, car son projet de réhabilitation ajouté aux gains d'attractivité et de visibilité devraient permettre un mieux dans leur activité.

3. Impacts des travaux de la Corniche.

Les impacts relatifs population sont soulignés en rose, ceux relatifs l'économie en jaune, ceux concernant la mobilité en bleu. Enfin, en vert, nous trouvons les impacts liés à l'environnement et en rouge, ceux relatifs au foncier. Ainsi, il nous est aisé de constater de fortes interactions entre les divers impacts recensés.

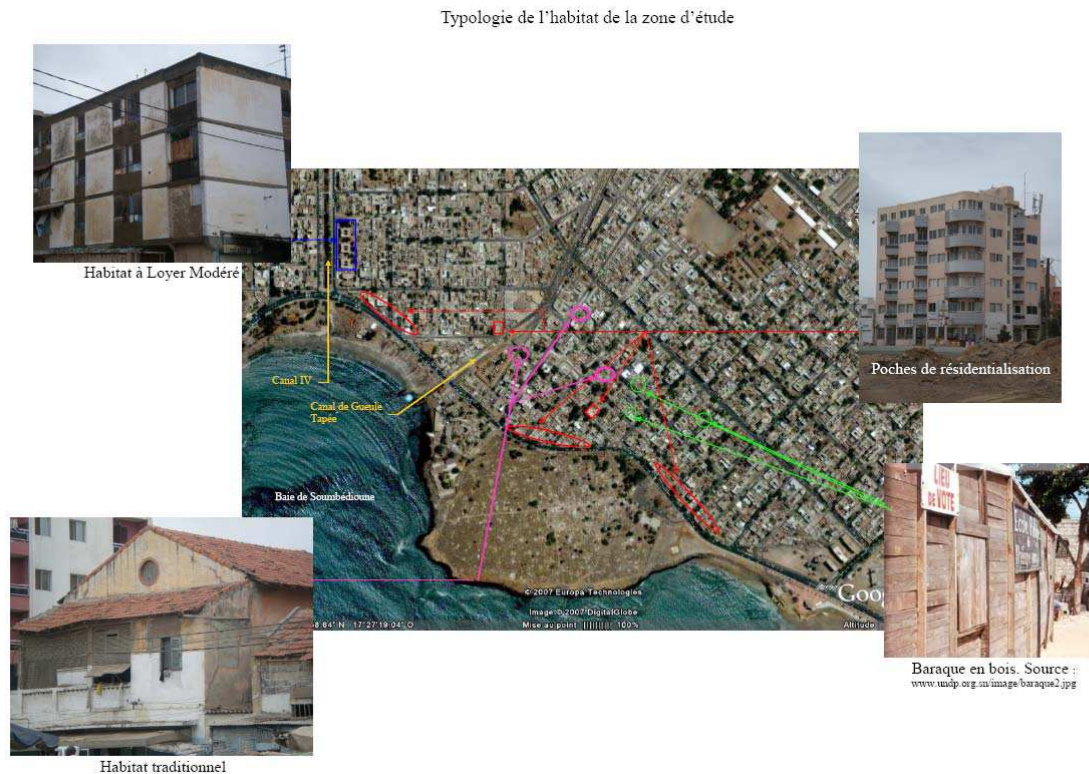
Le projet, en changeant à la fois la structure sociale et le paysage urbain existant, entraîne une perte d'identité. En effet, en améliorant le statut de la localité et en le transformant en véritable centre urbain aménagé et accessible aux transports, le projet de la Corniche va accroître l'attractivité de la zone (indirectement source de revenu pour le commerce et l'artisanat, mais aussi d'une hausse du trafic) et de plus en plus de personnes aisées vont venir s'y installer. Cette gentrification va accélérer la résidentialisation (accentué aussi par la volonté de moderniser la localité). Le projet va donc, plus ou moins indirectement, engendrer :

- l'artificialisation de la côte, qui va d'autant plus s'accroître avec l'attractivité de la zone, ce qui entraînera une érosion plus importante.

¹¹⁴ Entretien de Cheick S. : selon les Lébous, une vache noire aurait dû être donnée en sacrifice au dieu de Dakar afin d'éviter certains problèmes.

- la démolition de l'habitat ancien. Ainsi, le « patchwork urbanistique » va aussi s'accroître.

Carte 5 : Patchwork urbanistique existant sur la localité. Fond de carte Google Earth, Source : observations personnelles, réalisation P. DIOP Il est à noter que les ellipses rouges et bleues ne figurent que des tendances et non l'emplacement exact des bâtiments.



Toutefois, il faut dire que le projet d'embellissement prévoit par la suite une mise en valeur du village artisanal et du village de pêcheur, de la plage de Soubédioune et du cimetière. Ainsi, une meilleure qualité des paysages, et la conservation du patrimoine bâti et culturel devrait s'opérer.

Ceci est positif pour le patrimoine et l'artisanat et donc, à la fois pour le tourisme (favorisé aussi par les infrastructures hôtelières) et le commerce. Cela créera indirectement de l'emploi et des revenus.

Outre l'accroissement de la résidentialisation, la gentrification possède un cortège de corollaires :

- Une hausse du foncier (qui existe d'ores et déjà) qui engendre la délocalisation des populations déjà en place. Ainsi, les locataires seront forcés de partir et les propriétaires risquent de vendre à bon prix pour acheter plus en périphérie des logements plus grands, d'où une perte de cohésion sociale à cause de l'éclatement des liens intergénérationnels et communautaires et la mise en danger de certaines structures d'entraide informelles (tontines). Aussi, « la vie dans la cité, risque donc de ne plus répondre à une appropriation de l'espace par un groupe qui s'identifie à lui, [comme à l'heure actuelle], mais elle s'offrira à celui qui détient l'argent »¹¹⁵. Cette

¹¹⁵ Sud Quotidien, 2 juillet 2002, Le marché de l'immobilier : le casse tête des exclus du logement.

hausse du foncier est contraignante pour les populations car elles ont un certain attrait pour la construction, d'une part par un aspect subjectif non négligeable qui se traduit par le fait qu'elles ne connaissent que la terre comme épargne. D'autre part, l'insécurité pécuniaire aidant, elles semblent vouloir s'orienter de plus en plus vers la possession de terre, mais ne le peuvent¹¹⁶. De plus, une certaine partie de la population habitant le quartier y travaille. Leur changement de localité engendrera donc des migrations pendulaires plus importantes soit une hausse du trafic.

Cependant, cette hausse du foncier provoquera, dans une certaine mesure, une meilleure répartition de la population et donc une offre de logement plus adaptée d'où une régulation de l'offre et de la demande. En effet, en facilitant l'accès centre-périphérie, le projet favorise le déplacement des populations vers la banlieue. Certes, de nouvelles familles viennent s'y installer du fait de l'attractivité du site. Cependant, étant donné que c'est une catégorie sociale plus élevée, la composition familiale est différente et souvent moins importante. On pourra donc assister à une certaine dédensification du quartier.

- En matière de santé, pour satisfaire les besoins de la nouvelle population, le maillage médical sera renforcé par au moins une clinique privée. Cependant, ces établissements ne seront pas accessibles à tout le monde. D'autre part, avec l'augmentation du trafic la pollution atmosphérique devrait augmenter mais ce phénomène sera certainement annihilé par la décongestion.
- Une hausse du niveau de vie de la localité, qui peut engendrer la disparition de certains commerces qui ne seront plus en adéquation avec la demande, à l'inverse elle peut induire une hausse de revenus pour certains commerçants.

Le projet en cours de par l'extension de la route va aussi permettre une meilleure fluidité des déplacements. Il faut ajouter à cela que le projet étant en synergie avec d'autres projets (notamment de décentralisation des activités et d'accès au centre par voie maritime), on devrait assister à une décongestion de la localité étudiée qui raccourcira les temps de trajets. Cependant, il faut mettre en exergue la nature réversible de la décongestion en prenant en compte d'autres faits : une possible mauvaise coordination des divers projets en cours, retard ou non aboutissement de certains projets, une possible mauvaise application du PAMU (notamment des difficultés d'amélioration du système de transports en commun), un accroissement du nombre de véhicules, etc. Cela pourrait affecter le bon fonctionnement du projet.

Avec la gentrification de la zone d'étude, il faut s'attendre à ce que les nouveaux habitants possèdent des véhicules particuliers ce qui augmentera le besoin de stationnement. De plus, la zone doit être embellie et devenir ainsi un pôle touristique, il faut envisager donc un nombre de stationnement important en sus de celui des habitants et des gens de passage afin d'éviter des parkings « sauvages » (notamment sur les trottoirs ce qui engendrerait des problèmes d'accessibilité des piétons). Bien sûr, le projet fait état de l'aménagement d'un parking souterrain, mais il reste à savoir si sa capacité sera assez importante car il est censé réduire les problèmes de congestion dus au stationnement anarchique des personnes se rendant au marché de Soumbédioune vers 17h. Il faut noter qu'un parking de plein air (en face du village artisanal) est prévu en complément.

Par contre, compte tenu de la vétusté du parc automobile et du manque de mesures prises en matière de sécurité dans le projet du tunnel et du manque de visibilité à certains endroits, il

¹¹⁶ 2 juillet 2002, Sud Quotidien, le marché de l'immobilier, le casse tête des exclus du logement

faut s'attendre à des pannes et autres dysfonctionnements à l'intérieur du tunnel et à des accidents et autres accrochages aux croisements. De plus, compte tenu du comportement de certains conducteurs, ces dysfonctionnements peuvent s'avérer plus important compte tenu de la vitesse élevée pratiquée sur cette route et notamment pour la sécurité des piétons. En effet, peut d'aménagement sont prévus à cet effet (signalisation, passages piétonniers...). Il faut ajouter qu'aucun déguerpissement n'ayant été effectué, elle passe à proximité des habitations. Il risque donc d'y avoir une recrudescence des accidents corporels.

Concernant l'accessibilité des modes doux, celle-ci devrait être favorisée grâce à l'implantation d'une piste mixte (piétons, cycliste) le long de la Corniche. Ceci pourrait diminuer le besoin de stationnement automobile dans une certaine mesure. Toutefois, il reste à savoir comment cette piste sera articulée avec les autres voies de circulation et à changer les mentalités car culturellement, les dakarois ne considère pas le vélo comme un mode de déplacement « digne ».

Le projet devrait dans une certaine mesure apporter des solutions en terme de formation et d'emploi. En effet, l'installation des hôtels va demander du personnel. Selon l'Anoci¹¹⁷, le personnel suivra une formation car un partenariat entre l'Anoci et l'AFPA¹¹⁸ a été signé. Le personnel formé suivra aussi des stages puis travaillera dans les nouveaux hôtels. Le recrutement se fera prioritairement chez les jeunes et les populations sénégalaises ayant tenté l'immigration afin de les fixer sur le territoire¹¹⁹. De plus, dans le cadre des travaux, de la main-d'œuvre est employée. Certes, ce n'est pas une solution durable, mais cela permet l'apport d'un revenu substantiel pour plusieurs foyers.

Cependant, d'après le secrétaire de mairie de Médina, aucune coopération n'a été mise en place entre l'Anoci et la commune d'arrondissement pour procéder à un recrutement parmi les jeunes de la localité.

De plus, du fait de la gentrification, des emplois peu qualifiés pourraient être créés (gardiennage...). Il faut ajouter à cela la création d'entreprises par la nouvelle population, mais elles risquent de surtout proposer des emplois qualifiés. Aussi, l'inadéquation de l'offre avec la demande des nouvelles populations pourrait entraîner la fermeture de certaines petites entreprises dans la zone ou du moins leur délocalisation ce qui ne fera que déplacer le problème de la précarité des emplois.

En terme d'assainissement, il faut noter que les travaux en cours ont permis un redimensionnement des canalisations au niveau du canal de Gueule Tapée afin que les eaux pluviales s'écoulent mieux. De plus, l'assainissement du tunnel ainsi que celui de la route semble avoir été bien étudié. Ainsi, le projet ne devrait pas engendrer de problèmes consécutifs à la hausse du trafic. Il faut ajouter à cela, qu'avec la résidentialisation, plus d'habitations seront aux normes sanitaires ce qui améliorera l'assainissement de la localité. Cependant, si les problèmes ne sont pas plus traités en amont, la situation ne sera guère meilleure.

La localité devant devenir un pôle touristique, on peut s'attendre à ce que les autorités interviennent rapidement pour régler le problème des déchets. De plus avec la gentrification et le changement de population qu'il induit, la gestion des déchets devrait être plus simple. Cependant, de par son attractivité, la localité plus de passages, donc plus de déchets.

¹¹⁷ Entretien division des infrastructures immobilières de l'ANOCI, juillet 2007.

¹¹⁸ Association nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes (AFPA)

¹¹⁹ Entretien division des infrastructures immobilières de l'ANOCI, juillet 2007.

Enfin, compte tenu des gains en terme de confort de mobilité, la pollution atmosphérique devrait être réduite. Cependant, il faut souligner qu'il faut absolument que les projets de délocalisation soient opérationnels et que les transports en commun soient plus performants, sinon les problèmes de congestion ne seront pas réglés.

En terme de pollution sonore, la localité risque de la subir de plein fouet à cause d'un trafic plus important, de l'incivilité des automobilistes et de la vétusté du parc automobile.

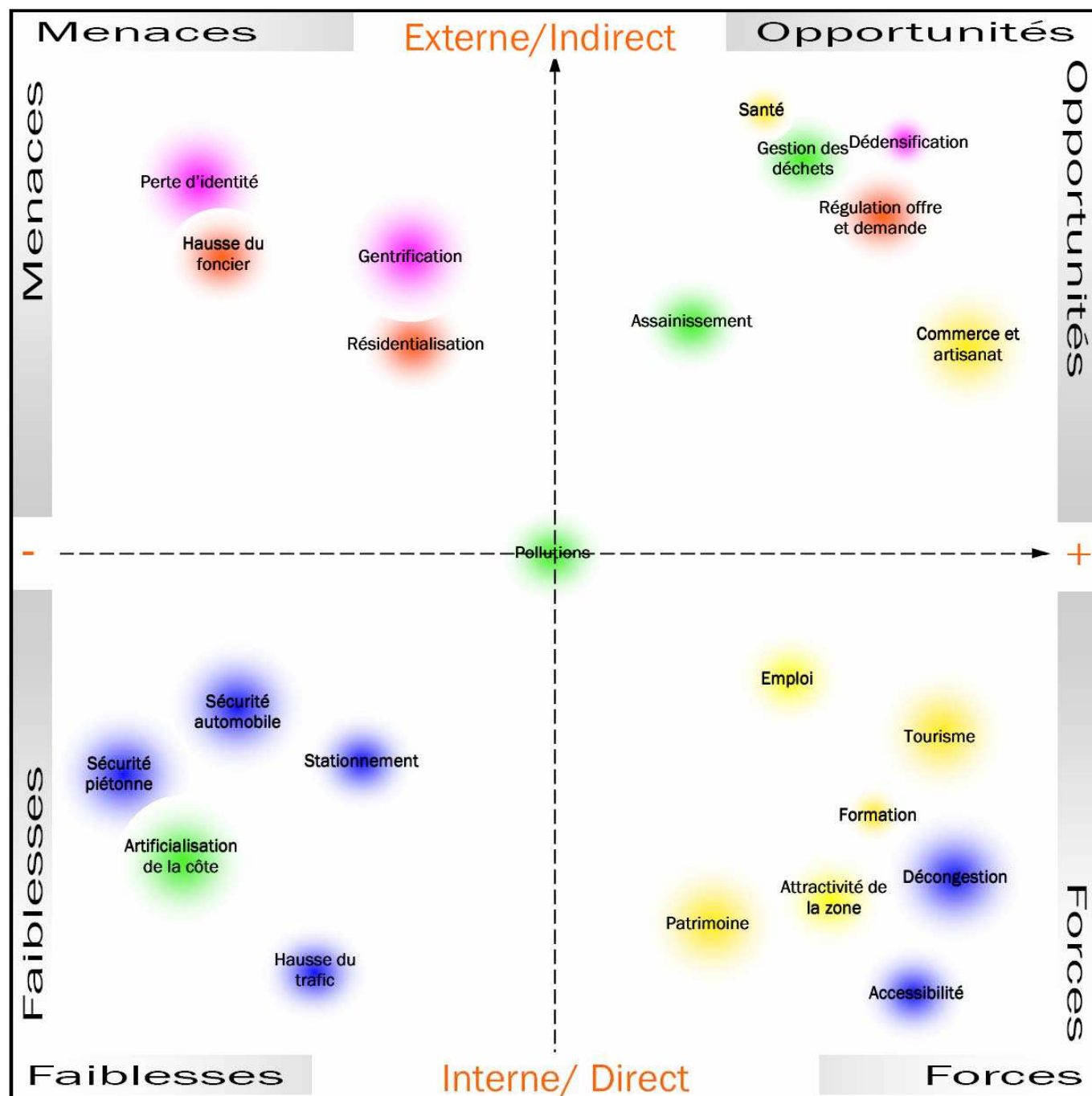
La représentation graphique qui suit nous permet de constater que globalement le projet est **positif** et répond à certains enjeux de la localité notamment en terme d'économie.

En effet, le projet de la Corniche donne l'opportunité à la localité de développer le commerce et l'artisanat en s'appuyant notamment sur sa force touristique et le renforcement de son attractivité. De même, la localité profitera de la force du projet en matière d'emplois et de formation.

Les impacts en matière de foncier sont beaucoup moins avantageux puisque la localité pourra certes profiter de l'opportunité offerte en matière de régulation de l'offre et de la demande (à long terme), cependant, elle sera assujettie à la menace de la résidentialisation et de la hausse du foncier. Le stationnement est bien pris en compte dans le projet, cependant, il faut s'attendre à ce que la demande dépasse l'offre.

Concernant la sphère sociodémographique, le bilan n'est pas très bon puisque excepté l'opportunité de dédensification, le projet menace l'identité de la localité, notamment avec la gentrification. Enfin, en matière d'environnement, le bilan est quelque peu positif malgré la grande faiblesse du projet qui est l'accélération de l'artificialisation du territoire.

Figure 3 : Représentation graphique du modèle SWOT



IV. Les recommandations

Les recommandations sont proposées sur la localité. Toutefois, certaines problématiques soulevées peuvent se retrouver dans d'autres secteurs de l'agglomération, ainsi, plusieurs de ces recommandations seront applicables à plus grande échelle.

En matière d'urbanisme et habitat, à l'heure actuelle, le problème est très prégnant et l'accès au logement est devenu très complexe. De plus, l'identité et l'homogénéité urbanistique sont en péril.

Il faudrait donc dès aujourd'hui de :

- Infliger des sanctions lourdes dans le cas de non application des textes en vigueur (Plan d'urbanisme de détails notamment)
- Réfléchir à l'intégration paysagère des nouvelles résidences

Par la suite, il serait judicieux d'entamer des réflexions sur le long terme, en s'inspirant de système existant à l'étranger comme :

- Mettre en place une politique de rénovation urbaine en instaurant un périmètre d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat sur la localité.¹²⁰
- Instaurer, sur la zone, la mixité sociale par le biais d'un Plan Local de l'Habitat (PLH)¹²¹ ; qui incite les propriétaires bailleurs à modérer les loyers pratiqués en échange de subventions majorées, et en aidant les propriétaires modestes.
- A plus long terme il est possible de penser à instaurer une Charte paysagère. Cette action permet de mener un projet de territoire en réfléchissant à toutes les dimensions d'aménagement et de développement du territoire avec tous les acteurs du territoire concernés. Elle s'ajoutera aux recommandations pour les documents d'urbanisme. L'instauration d'une charte paysagère permet d'élaborer un projet commun pour la protection, la valorisation, la restauration du paysage. Elle amène à réfléchir sur les vocations spécifiques des différentes parties du territoire et a donc pour ambition d'aboutir à une meilleure utilisation du territoire. C'est une démarche permettant de faire des choix quant à l'avenir du paysage et de définir les moyens de la mise en oeuvre de ces choix. C'est une façon de penser différemment l'occupation de l'espace et de concevoir son aménagement de manière harmonieuse. Cette charte donne lieu à un document qui concrétise l'engagement librement consenti des maires concernés et de l'ensemble des partenaires concernés, sur des règles d'occupation de l'espace et sur un programme d'action pour la protection, la valorisation et la réhabilitation du paysage.

¹²⁰ Une opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) est une action concertée entre l'Etat français, l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) et une ou plusieurs communes dans le but de réhabiliter la patrimoine bâti et d'améliorer le confort des logements, en proposant aux propriétaires bailleurs et aux propriétaires occupants, sous certaines conditions, des taux majorés de subvention. C'est une action de nature incitative, visant à créer les conditions favorables à la réalisation de travaux d'amélioration de l'habitat dans les périmètres concernés. Cf. Annexe 3

¹²¹ La mise en place d'un PLH (système existant en France) a pour objectif de répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale, et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. L'intérêt du PLH est d'avoir une vision globale sur un projet d'urbanisation choisie, maîtrisée et cohérente pour le territoire. Cf. Annexe 3

Cet outil paraît indispensable puisque la zone d'étude connaît des changements urbanistiques importants. Il s'agit notamment d'éviter une pollution visuelle importante due aux infrastructures côtières.

En matière de transports, certaines mesures doivent être prises, car, il a été mis en évidence des manques et mêmes des menaces. En tout premier lieu, il s'agira de prendre des mesures de mitigations concernant la sécurité routière :

- Mettre en place des aménagements piétonniers et ce tout le long de la Corniche. Une signalétique et des ralentisseurs doivent être aménagés ainsi que des passerelles ou des tunnels. De même, les trottoirs doivent être bien étudiés car la présence de piétons sur la route serait très dangereuse. Cela signifie qu'ils doivent être accessibles à tous et notamment aux personnes à mobilité réduite.
- Prendre des mesures pour améliorer la visibilité à certains croisements, et notamment au niveau des trémies.
- Réduire la vitesse des automobilistes sur la Corniche à 70 km avec des zones à 50 km à proximité des habitations.
- Prévoir une bande d'arrêt d'urgence de part et d'autre de l'axe du tunnel.

Par la suite, il faudra que le terre-plein central fasse l'objet d'aménagements car dans l'état actuel il est assez inesthétique et peu sûr à cause de sa structure en béton armé qui n'absorbe pas les chocs.

Il faudra aussi optimiser la fluidité du trafic et réduire les problèmes liés au stationnement. Ainsi, il serait judicieux de :

- Assurer l'entretien courant et périodique de la voirie pour optimiser le bon niveau de service de la route et créer des emplois.
- Exploiter la surface de la plateforme du tunnel. Cette dernière doit faire l'objet d'un aménagement paysager, ce qui ne peut être que bénéfique. Cependant, la mise en place d'un parking pourrait aussi être judicieux.
- Mieux réglementer l'occupation de la voirie afin d'éviter des problèmes de congestion et d'accessibilité, notamment aux piétons
- Réhabiliter la voirie déjà existante qui présente souvent des nids de poule ...

Par la suite, il s'agira de :

- Réfléchir aux conditions d'accès du parking souterrain. L'option d'un parking payant peut être envisagée afin de rembourser en partie les investissements. Il faudra veiller à ce que ce parking ne soit pas un lieu de stationnement longue durée, afin d'éviter les encombrements pendant la tenue du marché de Soumbédioune.
- Songer à relier la piste piétons/cyclistes le long de la Corniche à d'autres axes si toutefois une sensibilisation à l'utilisation des modes doux est faite en amont.

Pour le développement économique, il serait bon de rapidement profiter des opportunités et des forces du projet. Aussi, il devra être envisagé de :

- Moderniser les marchés de la zone afin de diversifier la clientèle, notamment au marché de Gueule Tapée.
- Mettre en place une bonne accessibilité au village artisanal de Soumbédioune et d'effectuer sa rénovation.
- Améliorer la signalétique du marché artisanal de Soumbédioune
- Construire des cantines ou autres locaux à proximité du village de pêcheurs de Soumbédioune afin que leur matériel puisse être en sécurité.
- Instaurer un dialogue entre les municipalités et l'ANOCI pour le recrutement de personnel hôtelier par exemple.

Ensuite, il faudra :

- Ouvrir le bureau touristique de la porte du Millénaire. Celui-ci permettra d'une part le renseignement des touristes et d'autre part la diffusion des informations sur le territoire et ainsi de permettre la promotion de la localité.
- Recenser les hébergements touristiques de la localité et diffuser la liste auprès du bureau touristique.
- Inciter les artisans d'art à diversifier leur activité en proposant des stages (peinture, sculpture...) aux touristes. Ceci permettrait de fixer une population touristique pour quelques jours ce qui profiterait à l'économie globale de la localité.
- Disposer du mobilier urbain, tout le long de la Corniche comme c'est le cas au niveau de la porte du Millénaire afin d'accentuer l'attractivité de la localité.

Par ailleurs, d'autres actions sont possibles pour améliorer la situation actuelle :

- Faire les démarches administratives pour que le Marché de Gueule Tapée constitue une ressource financière pour la commune.
- Appuyer concrètement les communautés artisanales et de pêcheurs en leur accordant des lignes de crédit, notamment en favorisant la mise en place de Groupement d'Intérêt Economique. Ceci leur permettra d'être plus performantes dans leurs activités.
- Faire la promotion de la formation continue et de la validation des acquis par l'expérience, ce qui permettra à certaines personnes d'évoluer dans leur travail.
- Rendre plus performant le site Internet de la Médina afin que qu'il soit plus interactif. Les habitants pourraient par exemple y laisser des annonces. Ceci permettrait un échange entre les populations déjà en place et les nouvelles par le biais d'offres de services. Ce sera aussi une véritable vitrine de la localité, permettant à toute personne d'avoir des renseignements sur celle-ci. Ainsi, ce site pourra promouvoir toutes les activités de la zone.

En matière d'environnement, il s'agit de surtout de minimiser les effets de l'artificialisation de la côte, mais aussi de répondre à des problèmes importants de gestion des déchets par exemple. Dans un premier temps, il faudra :

- Mieux gérer et réguler l'artificialisation de la côte en faisant appliquer les documents d'urbanisme et de planification existants.
- Stabiliser la falaise pour éviter une érosion trop importante ce qui engendrerait des déséquilibres naturels et mettrait en péril les aménagements. A ce titre, la terre provenant du creusement du tunnel pourrait servir comme matériaux de remblai sur les zones à consolider.
- Effectuer régulièrement le nettoyage des espaces publics et notamment la plage de Soumbédioune des espaces naturels (plages) ce qui, en outre, créera de l'emploi afin d'optimiser l'attractivité de la zone.
- Couvrir le Canal IV
- Mettre en place des poubelles dans les rues et assurer une collecte régulière
- Mettre en place un service de nettoyage régulier qui désobstrue les bouches d'égouts et les collecteurs. Cela permettra de profiter du gain en terme d'équipement offert par le projet. Ce système pourrait faire l'objet d'une participation active de la population¹²², ceci permettrait de mieux la sensibiliser.

Par la suite, il faudra songer à :

- Implanter des espaces verts, notamment le long de la Corniche
- Sensibiliser la population aux problèmes d'insalubrité liés à la mauvaise gestion des déchets en associant municipalités et associations dans l'élaboration de manifestations de quartiers.
- Alimenter les pompes assurant l'assainissement du tunnel grâce à la source solaire ou éolienne. De même, l'éclairage du tunnel pourrait aussi être alimenté par ces sources.
- Mettre en place un système de récupération des eaux pluviales pour l'entretien des futurs aménagements paysagers le long de la Corniche
- Mettre en place un schéma directeur d'assainissement sur la localité afin de définir les travaux à réaliser à court terme de façon cohérente avec les travaux qui devront être envisagés à long terme. Ceci permettra une efficacité globale de l'assainissement et une économie sur les travaux à réaliser dans le temps.
- Songer à mettre en place une station d'observation de la pollution atmosphérique.

¹²² D'après le chef de quartier de Gueule Tapée, certains habitants sont prêts à aider les services municipaux pour contrer les problèmes dus à l'assainissement aujourd'hui.

Conclusion :

La localité étudiée est en train de connaître de grandes mutations qui vont bouleverser son fonctionnement actuel. En effet, le changement de la structure social en train de s'opérer et les nouvelles infrastructures qui s'implantent vont induire des modifications du cadre global de vie (population, habitat, paysage...). Deux choix se posent aux autorités, soit un changement radical de la localité, soit la préservation d'une partie des héritages, notamment culturels, de ce quartier. C'est ce deuxième choix qui a été privilégié dans cette étude. Ainsi, tout en tenant compte des conversions en cours, nous avons mis en exergue les possibilités d'améliorer les conditions générales de vie dans la cité, sans pour autant qu'elle change complètement de visage, en s'appuyant sur les opportunités et les forces du projet de la Corniche.

Concrètement, ce projet dans lequel beaucoup d'investissements ont été engagés, semble offrir plusieurs opportunités à la localité. Cependant, l'étude montre que certains aspects du projet doivent faire l'objet d'une réflexion afin qu'il puisse être jugé complètement bénéfique. En effet, l'étude relève certains impacts négatifs qui peuvent cependant être résorbés si toutefois les recommandations sont suivies. De plus, certains aspects positifs, voire très positifs, sont tout de même dépendant de la poursuite des politiques volontaristes de l'Etat (amélioration du système de transports collectifs, délocalisation d'activités...). Ceci sous entend que leur effet positif pourrait pâtir de la non application des mesures engagées. La réussite de ce projet dépend donc aujourd'hui de la volonté des décideurs et des différents acteurs de la politique des « Grands travaux de l'Etat ».

Au travers de l'analyse du projet de la Corniche et de ses incidences sur la zone d'étude, l'étude embrasse diverses problématiques dont la plupart sont récurrentes au niveau de la région de Dakar. Ainsi, au-delà du cas d'étude, cette recherche engage un certain nombre de réflexions qui sont à mener de manière plus générale. C'est pourquoi elle se permet de préconiser des recommandations dépassant le périmètre de la zone d'étude.

Il résulte de cette recherche que d'importants efforts, indispensables à l'émergence de la capitale, sont à faire dans les divers secteurs économiques, l'habitat, la mobilité, le social, l'environnement et la gouvernance. Bien sûr, des structures, des directives et des mesures existent mais encore faut-il les appliquer, les coordonner et pouvoir investir massivement dans tous ces domaines.

Le défi à relever est donc énorme et doit mobiliser tous les acteurs du territoire pour une meilleure cohérence des actions et des économies de temps et d'argent.

Bibliographie

- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (2005), « Situation Economique et Sociale du Sénégal », Edition 2005.
- BCEOM-SOFRETU (1992), « Restructuration des transports en commun de la région de Dakar ».
- Bertholet Fabrice et al., (2004), Le secteur des transports routiers au Sénégal
- Boccanfuso Dorothee, Savard Luc, (2005), Analyse d'Impacts de la construction de l'Autoroute Dakar-Thies : un Modèle Equilibre général calculable multiménages intégrés
- Bredeloup Sylvie (2004), Programme de recherche pour le développement, Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites : confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites, synthèse des résultats.
- Buursink, (2006), Evaluation environnementale et sociale du projet d'autoroute Dakar-Diamniado,
 - Rapport final Volume 1, Emprise
 - Rapport final Volume 2, Keur Massar
 - Rapport final Volume 3, Pikine
- CETUD (1998/2000) « Amélioration de la mobilité urbaine de Dakar ».
- CETUD (2003) : « La problématique de transport urbain, Preparation Guidelines For MSP, template », version 2.
- CETUD (1998) : « Etude sur la restructuration globale des transports en commun» Rapport d'étape.
- City development strategy (2007), « Stratégie de développement du grand Dakar, diagnostic territorial », rapport consolidé
- Conseil Régional de Dakar (2004) : « Avant projet schéma régional d'aménagement du territoire de la région de Dakar ». Avec l'appui de l'agence régional de développement de Dakar.
- Conseil Régional de Dakar (2004) : « Projet de Plan Régional de Développement (PRDI) ». Agence régionale de Dakar.
- Delorme, Hamon, Diop, Thiégnard, Klemm, (2006) « Charte de territoire du Pays de Loiron, Rapport méthodologique », CESA, EPU DA
- Direction de la projection et de la statistique (2004), « Projection de population du Sénégal issues du recensement de 2002 »
- Direction de la Prévision et de la Statistique (2004), Rapport de Synthèse de la Deuxième Enquête Sénégalaise auprès des Ménages : ESAM II, Edition juillet 2004.
- Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté II, (2006) Gouvernement du Sénégal
- (L') Initiative des villes durables (2004), « Document de vision pour le développement durable de la ville de Dakar »
- ITDP (2004), « Etude de préféabilité sur la mise en place d'un transport de masse à Dakar »
- MIETTMI (2006) : « Etude d'élaboration d'un plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Dakar (PDUD) ». Projet de rapport définitif, volumes 1, 2 et 3. Présentation du rapport de plan PDUD. Conseil Exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) /GMAT Ltée.
- MUAT (2003) : « Plan directeur d'urbanisme de Dakar horizon 2025 », Livre blanc, rapport définitif. Direction de l'urbanisme et de l'architecture / CAUS-BCEOM.
- MUAT, (2004), « Plan directeur d'urbanisme de Dakar Horizon 2025 », Hypothèses d'urbanisation et variantes de localisation, rapport provisoire, CAUS/BCEOM

- Ministère des infrastructures de l'équipement des transports terrestres et des transports maritimes intérieurs, (2004) « Mémento des transports terrestres », (rapport provisoire)
- Olvera et al., (2002) « Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar, mobilité quotidienne et pauvreté, méthodologie et résultats », Rapport final pour le conseil exécutif des transports urbains de Dakar,
- République du Sénégal, Loi portant Code de l'environnement, 2001
- Tractebel, (2000) « Evaluation environnementale du projet d'amélioration de la mobilité à Dakar, conseil exécutif des transports urbains de Dakar »
- Ville de Dakar, (2004) « Cahier de charges du comité sectoriel ville dans le cadre de la préparation du 11^{ème} sommet de l'OCI »,

Sites Internet et articles :

Sud quotidien n°1965 du jeudi 21 octobre 1999

- « Après la case-nègre de la Medina, les barres, tours et cubes envahissent le champ de la ville »

Sud quotidien 22 août 2001

- « Corniche, Almadies, Mamelles-les derniers habitats naturels de Dakar en péril »

Sud quotidien 2 juillet 2002

- « Le marché de l'immobilier: le casse-tête des exclus du logement »

L'inter, quotidien ivoirien d'informations nationales et internationales mercredi 3 mai 2006

- « 11^e conférence islamique, le Sénégal s'apprête à accueillir l'événement, .Dakar en chantier »

Le soleil, samedi 5 mai 2007

- « L'Anoci reconstruit 24 cantines pour les artisans »
- Cormier M.C., Le marché au poisson de Gueule Tapée, La pêche maritime, 20 novembre 1983

Sites Internet :

- <http://www.africanti.org/IMG/colloque/colloque2003/Communications/NDAO4.pdf>,
Le secteur de la pêche artisanale au Sénégal: entre modernité et tradition
- <http://www.natelli.com> :
Synas, 2007 Le rapport intégral du Syndicat national des architectes sur les Chantiers de l'Anoci
- <http://www.keursenegal.sn> :
« autoroute à péage, échangeurs, travaux de l'OCI.. : Dakar en chantier »
- <http://www.lesoleil.sn/> :
« Course au logement : Propriétaires, agences immobilières et courtiers se frottent les mains »
« Journée mondiale de l'habitat »
« Guerre ouverte contre la cantinisation de Dakar »
- http://www.globenet.org/preceup/pages/fr/chapitre/capitali/cas/senpart_c.htm
- <http://sip.sn/Medina/population/Population.htm>
- <http://www.natteli.com>
- <http://web.worldbank.org>

Tables des Illustrations

Table des Cartes

Carte 1 : Plan de situation général.....	15
Carte 2 : Infrastructures et équipements de la zone d'étude, fond de carte : DTGC, 2003. Source, DTGC, 2003 et sources personnelles. Réalisation P. DIOP	19
Carte 3 : Lignes de bus, cars rapides et Ndiaga Ndiaye sur la zone d'étude et à proximité, source, Dakar Dem Dikk, 2002 et source personnelles 2007 réalisation P. DIOP	24
Carte 4 : Projets de voiries en cours ou à réaliser et projet routier de la Corniche. Sources, fonds de cartes CDS, 2007 ; Google Earth, réalisation P.DIOP	44
Carte 5 : Patchwork urbanistique existant sur la localité. Fond de carte Google Earth, Source : observations personnelles, réalisation P. DIOP Il est à noter que les ellipses rouges et bleues ne figurent que des tendances et non l'emplacement exact des batiments.	54
Carte 6 : Découpage administratif du département de Dakar en communes d'arrondissement ; Source : PDU de Dakar, Horizon 2025, fond de carte : www.gouv.sn, réalisation Patti DIOP	80

Table des Figures

Figure 1: Contribution de l'automobile à la pollution de l'air ; Source : Gatta Soulé Bâ, Direction de l'Environnement et des Établissements Classés (2005): « Problématique de la pollution de l'air, mobilité et système de transport : le cas de Dakar »	35
Figure 2 : Plan en coupe et vue de dessus du tunnel	47
Figure 3 : Représentation graphique du modèle SWOT.....	58

Table des Photos

NB : Toutes les photographies ont été prises personnellement

Photo 1: Habitants de Gueule Tapée jouant au damier dans la rue, reflet de la cohésion sociale.....	18
Photo 2 : Maison typique de la zone et phénomène de résidentialisation	20
Photo 3: Entrée du cimetière des Abattoirs	20
Photo 4: La porte du III ^{ème} Millénaire	20
Photo 5 : Etals du marché de Soumbédioune au retour de la pêche	28
Photo 6 : Restauration au marché aux poissons de Soumbédioune.....	28
Photo 7 : sculptures sur bois et tableaux (marché artisanal de Soumbédioune).....	29
Photo 8 : Sculpteur à l'œuvre au marché artisanal.....	29
Photo 9 : Divers petits commerces	30
Photo 10 : Artisans délocalisés le long du canal IV	31
Photo 11 : Pirogues de pêche accostées sur la plage de Soumbédioune	32
Photo 12 : Bouche d'égout obstruée par des déchets solides.....	33
Photo 13: Dépôt sauvage d'ordures le long du canal IV.....	34
Photo 14: Embouchure du canal IV au niveau de Soumbédioune	36
Photo 15 : Le parc d'attraction « Magic Land », exemple de l'artificialisation de la Corniche Ouest... ..	37
Photo 16 : Pancarte renseignant sur le projet de la Corniche Ouest.....	45
Photo 17: Route de la Corniche vue du haut de la trémie de la Porte du Millénaire.....	46
Photo 18 : Toboggan du cimetière des Abattoirs	47
Photo 19 : Système de regard le long de la route de la Corniche	48
Photo 20: Parois moulées du tunnel sortant de terre.	48
Photo 21: L'absence d'aménagements piétons entraîne des comportements dangereux de la part des piétons	49
Photo 22 : Hôtel Sea Plaza en construction au niveau de la Corniche	49

Annexes

Annexe 1 : les grands projets

Le Nouvel aéroport international source APIX

Afin de faire face à l'augmentation du trafic aérien d'ici 2025, et pour décongestionner Dakar tout en favorisant l'émergence d'un deuxième pôle économique à l'extérieur de la ville, la construction d'un nouvel aéroport international a été décidée, en remplacement de l'actuel.

Objectifs principaux

Il s'agit de contribuer à améliorer l'aménagement du territoire en décongestionnant Dakar et en favorisant l'émergence d'un deuxième pôle économique à l'extérieur de Dakar et ainsi, donner un deuxième souffle au développement urbain;

Cet aéroport devrait faire de Dakar une plaque tournante et une escale technique préférentielle en Afrique de l'Ouest pour les trafics aériens allant et venant d'Europe, d'Amérique du Nord et du Sud. De plus, il proposera des prestations de grande maintenance aéronautique

L'Autoroute à péage source APIX

Elle assurera en priorité la desserte de l'aéroport, et contournera Dakar et Rufisque par le Nord

- Construction d'une autoroute à péage entre Dakar et Thiès (70 Km) desservant également le nouvel aéroport international.
- Le péage ne concernera qu'une portion de 30 kms (sortie Dakar-Ndiass) sur les 45 km de distance entre Dakar et Ndiass.

L'autoroute aura pour fonction initiale de permettre une desserte rapide et efficace du nouvel aéroport international depuis le centre de Dakar, fonction qui devrait lui assurer l'essentiel des recettes de péage. Mais l'autoroute a une vocation plus large, de voie urbaine rapide d'abord, puisqu'elle contournera Dakar et Rufisque par le nord, avant de se dédoubler vers l'aéroport et vers la ville de Thiès. Aujourd'hui, il n'existe qu'un seul axe routier pour accéder à la presqu'île de Dakar, ce qui occasionne d'interminables embouteillages quotidiens. C'est également une fonction décentralisatrice des activités économiques qui incombe à l'autoroute tout comme au futur aéroport.

Objectif principal

- Décongestionner Dakar par la mise en œuvre d'un second axe routier permettant de garantir un temps de déplacement prévisible et fiable entre l'aéroport et la Cité des Affaires ; pour sortir et entrer dans Dakar.

Chemin de fer à " écartement Standard" et renforcement du Petit Train Bleu Source , APIX

La mise en concession imminente de la ligne Dakar-Bamako, et ultérieurement celle du train de banlieue Dakar - Thiès, vont enlever à la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal l'essentiel de son activité, et sa compétence ne pourra continuer de s'exercer qu'à condition de réouvrir (reconstruire) la liaison entre Thiès et Saint-Louis.

Si la mise à l'écartement standard de l'actuelle voie métrique (caractéristique du réseau ferroviaire d'Afrique de l'Ouest) est séduisante, car elle permettrait d'accroître de 30 à 40% les capacités de transport des convois (ce qui peut constituer un facteur déterminant de rentabilité dans le cas des trains miniers), son coût est à l'heure actuelle un obstacle sérieux.

Elle ne trouverait un point d'application réellement prometteur qu'avec de nouveaux développements miniers (phosphates de Matam, fer de la Falémé), dont le financement demeure problématique.

Objectif principal

Conversion progressive du réseau ferroviaire sénégalais du système à écartement métrique actuel (1,01m) vers un système à écartement standard (1,435 m).

La Cité des affaires source APIX

L'espace qui sera libéré par l'aéroport permettra d'engager des projets immobiliers ambitieux

Encore largement à l'état de projet, et conditionnée par la construction du nouvel aéroport international, cette cité des affaires verrait le jour sur le terrain de l'actuel aéroport international, à Yoff.

Il est certain que la libération des terrains occupés par l'actuel aéroport Léopold Sédar Senghor suscitera constituerait un formidable potentiel pour les immeubles à bureaux et les constructions résidentielles.

Objectif principal

Offrir les capacités d'accueil, les infrastructures et les services nécessaires à l'implantation de quartiers généraux de grandes multinationales et d'entreprises souhaitant rayonner en Afrique à partir de Dakar ;

Extension et Modernisation du Port de Dakar, " le Port du Futur" Source APIX

Le projet d'extension et de modernisation du port de Dakar est ambitieux car il couvre la mise à niveau des infrastructures d'accueil (linéaire de quai, tirant d'eau, aire de stockage...), et bien d'autres éléments de la compétitivité du port (réparation, ravitaillement, manutention...).

Objectifs principaux

- Hisser les infrastructures d'accueil (linéaire de quai, tirant d'eau, aire de stockage....) les coûts et les qualités des services (réparation, avitaillement, manutention) du Port de Dakar au niveau des standards internationaux.
- Faire du Port de Dakar un Port Propriétaire qui ne posséderait que les infrastructures de base (terrain et installations d'accès et de protection), et qui les louerait à des opérateurs privés chargés de l'exploitation et de la modernisation des infrastructures portuaires, sous la forme de concessions à long terme, tout en conservant l'ensemble de ses fonctions de régulateur (régulation des prix et de la qualité, garantie de libre concurrence).

Objectifs spécifiques

- Développer un Port Franc pour favoriser l'implantation en zone portuaire d'entreprises d'exportation de produits à valeurs ajoutées et améliorer le trafic export qui ne représente aujourd'hui que 36 % du trafic total.
- Faire de Dakar un port principal d'Eclatement - Transbordement sur la Côte Ouest Africaine.

Description : Quelques infrastructures à réaliser

Infrastructures	Coût estimatif
Extension du terminal à conteneurs (construction d'un troisième poste à quai dans le prolongement des postes 62 et 63 par comblement de la darse entre le Terminal à Conteneur existant et le Mole 8)	24 Milliards de F CFA : travaux de comblement, construction de 300 mètres linéaires de quai (amélioration de la surface de stockage et de la capacité d'accueil de navires à quai)
Plate-forme logistique (complexe de 20 ha regroupant parking, centre d'accueil, services communs)	14 Milliards de F CFA
Gare Maritime (réception de navires, couloirs d'accès aux navires, centre commercial)	2 Milliards de F CFA
Wharf pétrolier	2,5 Milliards de F CFA
Terminal Céréaliier	+ de 60 Milliards de F CFA

Port minéralier de Bargny source APIX

Un port spécialisé dans l'exportation des phosphates et du futur minerai de fer, et dans l'importation des hydrocarbures. La construction du port de Bargny apporterait des solutions économiques, d'aménagement du territoire et environnementales extrêmement intéressantes.

Objectifs principaux

Développement d'un port dédié aux importants trafics minier existants (phosphates de Thiès et de Taïba) ou projetés (phosphates de Matam, soufre, minerai de fer et d'or du Sénégal Oriental...) et aux produits pétroliers (SAR, Wharf Pétrolier du PAD) à l'extérieur des jetées du Port de Dakar.

Objectifs spécifiques

- transfert hors du Port de Dakar qui est en centre ville des problèmes environnementaux associés à l'exploitation de ce type de trafic et réduction des problèmes de sécurité liés à l'exploitation de produits pétroliers dans l'enceinte du Port de Dakar.
- réduction des problèmes de congestions de Dakar engendrés par la longueur et la fréquence des trains ou véhicules transportant des trafics de et vers le Port de Dakar ;
- libération de surfaces de stockage et d'exploitation au niveau du port de Dakar permettant d'agrandir les zones de stockage et de traitement des marchandises (terminaux à conteneurs.....).

Description

a 28 km à l'Est de dakar, construction d'un port minéralier par le biais d'une jetée off shore de 4.400 m et disposant :

- d'installations de desserte terrestre et ferroviaire ;
- d'installation de stockage et de traitement des marchandises ;
- d'un poste de chargement de navires de 60.000 tdw avec un tirant d'eau de 15 m.
- d'un poste de chargement de navires de 170.000 tdw avec un tirant d'eau de 21 m.

Stabilisation des Côtes et des Falaises de Dakar Source APIX

Objectifs principaux

- Lutter contre l'érosion des côtes et des falaises de Dakar ;
- Améliorer la sécurité des véhicules, des habitations et des piétons le long des corniches de Dakar.

Les projets en matière de mobilité urbaine à Dakar. Source Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

Pour mettre un terme à toutes les difficultés, l'Etat a mis en place le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) dont l'intervention permettra à moyen terme :

- ☐ Le renouvellement du parc des cars rapides comme préconisé par les autorités, en accord avec les bailleurs de fonds ;
- ☐ La mise en place d'un système de circulation diminuant le croisement des flux au centre-ville
- ☐ La construction d'échangeurs sur les cinq ou six principaux noeuds de la circulation.
- ☐ La limitation de l'âge des véhicules importés à cinq ans.

Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) a pour objectif de contribuer à l'amélioration de la sécurité, au bon fonctionnement et la qualité de l'environnement de la mobilité urbaine dans la métropole dakaroise (partout où la sécurité routière est concernée). Le projet porte une attention particulière à l'amélioration de la mobilité dans les zones urbaines déshéritées grâce à la promotion des services de transport publics, à la sécurisation de la circulation des usagers de la route (piétons et véhicules). Il a aussi pour objectif de soutenir davantage les réformes institutionnelles et réglementaires ainsi que les politiques d'amélioration du transport urbain en cours. La première phase du PAMU comporte cinq composantes :

- ☐ La réhabilitation des routes urbaines et des infrastructures concernées par le transport public et les piétons, complétée par un plan d'action de la sécurité urbaine et des mesures de contrôle de la circulation ;
 - ☐ La réhabilitation des infrastructures de base des lignes de chemin de fer périurbaines ;
 - ☐ Un support financier pour favoriser la création et le fonctionnement d'un système de crédit commercial pour assister les petits opérateurs de transport urbain (microentreprises) pour un renouvellement partiel de leur parc ;
 - ☐ Etude et mise en oeuvre d'une stratégie de contrôle de la qualité de l'air dans les zones urbaines incluant un centre de contrôle technique des véhicules, la détermination et l'application de mesures destinées à réduire la pollution atmosphérique ;
 - ☐ La sécurité urbaine, le plan de transport, des études pour des voies de dégagement et le soutien à la mise en oeuvre des politiques et un appui à la réforme institutionnelle¹⁰⁹.
- D'ailleurs, l'Etat a déjà démarré la réalisation d'échangeurs et l'aménagement de certains carrefours.

Annexe 2 : ANOCI

Les projets de l'ANOCI. Source Stratégie de développement du Grand Dakar, CDS, 2007

L'ANOCI construit, réhabilite et aménage plus de 40 kilomètres de routes à Dakar. Des tunnels, passages souterrains, des échangeurs et des aménagements paysagés permettront d'assurer la fluidité et la sécurité dans la circulation.

Le programme routier de l'ANOCI se décline de la façon suivante :

- La construction, l'élargissement et l'aménagement en 2x2 voies de la Corniche ouest, du bloc des Madeleines à la pharmacie des Mamelles en passant par la Mosquée de la Divinité ;
- La réhabilitation de la VDN (Voie de Dégagement Nord). Ce projet est l'un des plus ambitieux du réseau routier de l'ANOCI. Il concerne le tronçon qui va du CICES à la route de Ouakam. Cette réhabilitation prévoit l'extension de la VDN en 3x3 voies et la construction de trois échangeurs. L'Assainissement et l'embellissement sont également pris en compte ;
- La construction de la route Liberté VI – Dispensaire Philippe Maguilène Senghor de Yoff. D'une longueur de 2,4 Km, ce tronçon sera réalisé en 2x2 voies ;
- L'extension en 2x2 voies de la route de l'Aéroport aux Mamelles avec la réhabilitation de la route du Méridien Président. Ce tronçon de 11,9 Km est doté de carrefours giratoires ;
- La réhabilitation des Boulevards de la République et de la libération, des avenues Léopold Sédar Senghor, Nelson Mandela, Pasteur, Roosevelt, des Diambars ;
- La construction de la route Avenue Lamine Guèye – Gare Ferroviaire (Place Tirailleur).

Outre ce programme routier combien intéressant, l'ANOCI est aussi chargée de la construction d'une série d'hôtels grand standing pour la plupart de cinq étoiles. Voir ci-après.

ETAT DES PROJETS HOTELIERS ANOCI EN 2008

NOM DU PROJET	CLASSIFICATION	CARACTERISTIQUES
Hôtel SEA PLAZA / Teylium SA Corniche Ouest	05 Etoiles	185 chambres
Hôtel Cap Manuel et Hôtel Mamelles / BAOBAB Investments Cap Manuel et Mamelles	05 Etoiles	171 chambres
	05 Etoiles	137 chambres
Hôtel Corniche/ MIXTA AFRICA Corniche Ouest	05 étoiles	250 chambres
Hôtel Gorée / MIXTA AFRICA Cap Manuel	05 Etoiles	252 chambres
Hôtel Terrou Bi / Terrou Bi SA Corniche ouest	04 étoiles	112 Chambres
Complexe « DEUX MAMELLES » / AL KHARAFI Champ Tir Mamelles	05 Etoiles	Hôtel de 250 chambres Tour à usage d'appartements et de bureaux 105 Villas

Source ANOCI, juillet 2007.

Source : www.lesoleil.sn (vérification effectuée auprès de l'ANOCI) : Le conseil de surveillance

Dans un souci de transparence, un cabinet de contrôle, Cice Deloitte, contrôle en temps réel toutes les procédures administratives et financières de l'Anoci supervisée aussi par un conseil de surveillance dans lequel sont représentés plusieurs ministères techniques, nos ambassadeurs dans les pays membres de l'Oci, des organisations de la Société civile et même du Synpics. Il y a donc des moyens de contrôle internes et externes. L'article 5 du texte portant création de l'Agence nationale de l'Organisation de la conférence islamique (Anoci) décline les missions du Conseil de surveillance. Présidé par une personnalité nommée par décret qui a le titre de Président de l'Agence OCI, le Conseil de surveillance est chargé de "définir les orientations stratégiques de l'Agence, s'assurer de la bonne exécution des missions de l'Agence, approuver le budget annuel de l'Agence, approuver l'organisation administrative de l'Agence, approuver les états financiers arrêtés par le Directeur Exécutif au plus tard dans les six mois qui suivent la clôture de l'exercice, adopter le rapport annuel d'activité de l'Agence préparé par le Directeur exécutif". A cet effet, le Conseil de surveillance (article 6) dans ses missions de veille et de contrôle, se réunit au moins deux fois dans l'année. Mais aussi, à chaque fois que son président, en l'occurrence Karim Wade, le juge utile. Et à cet effet, il est convoqué par le Président qui fixe l'ordre du jour. Quant au Directeur exécutif de l'Agence, il assiste au Conseil de surveillance, dont il est assure le secrétariat, avec une voix consultative. Par ailleurs, dans l'exécution de sa mission, le Conseil de surveillance peut faire appel à des experts et à des autorités susceptibles de l'assister dans l'exercice de ses missions. Ces derniers participent au Conseil avec voix consultative.

Le Conseil de surveillance prend ses décisions à la majorité simple de ses membres. Et en cas de partage des voix, celle du président de l'agence est prépondérante. Seulement, il ne peut valablement délibérer que si, au moins, la moitié des membres est présente. Ainsi, les membres du Conseil au même titre que les personnes appelées à assister aux réunions sont tenus à la discrétion et à l'obligation de réserve. Dans cette dynamique, "tout membre du Conseil de surveillance dont le comportement serait susceptible de porter atteinte aux intérêts de l'agence, peut être révoqué par décision motivée du président de la République après avis du Conseil de surveillance. Et cela, sans préjudice des poursuites civiles ou pénales.

De la représentativité nationale

Aux côtés des institutions : présidence de la République, Conseil de la République, Assemblée nationale, Gouvernement, siègent le patronat, la société civile et la presse. Cette composition diversifiée du Conseil de surveillance de l'Agence de l'OCI traduit un souci d'ouverture en direction de toutes les composantes de la nation. Il s'agit, à travers cette représentativité, de permettre l'exercice d'un nouveau type de contrôle de l'activité de l'ANOCI dont les principes directeurs sont la transparence et l'efficacité. La société civile occupe une place centrale au sein du Conseil de surveillance de l'ANOCI. Le choix porté sur Alioune Tine de la Raddho et l'architecte Jean-Charles Tall du Forum Civil traduit un souci de transparence. Mais aussi et surtout de performance dans l'accomplissement des missions du Conseil de surveillance. En d'autres termes, ces organismes, à l'image de la presse, sont appelés à exercer un contrôle citoyen sur les activités de l'Agence pour lui permettre de mener à bien sa mission dans le respect des règles de bonne gestion.

Le choix du Synpics s'est porté sur un jeune journaliste qui occupe des niveaux de responsabilité très élevés au Soleil (Rédacteur en chef et coordonnateur des services Economie- Education et emploi – Santé et Vie) pour accompagner le management de l'ANOCI dans sa mission. Cependant, il est à noter que ce quotidien est national et non indépendant.

Annexe 3 : OPAH et PLH.

Définition d'une OPAH

Article L303-1

Les opérations programmées d'amélioration de l'habitat ont pour objet la réhabilitation du parc immobilier bâti. Elles tendent à améliorer l'offre de logements, en particulier locatifs, ainsi qu'à maintenir ou à développer les services de voisinage. Elles sont mises en oeuvre dans le respect des équilibres sociaux, de la sauvegarde du droit des occupants et des objectifs du plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées ainsi que, s'il existe, du programme local de l'habitat. Ces opérations donnent lieu à une convention entre la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'habitat ou le syndicat mixte qui aurait reçu mandat de ces derniers, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat et l'Etat.

Cette convention précise :

- a) Le périmètre de l'opération ;
- b) Le montant total des aides susceptibles d'être accordées par l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, l'Etat et, le cas échéant, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ou d'autres personnes publiques ou privées, pour l'amélioration de l'habitat, la construction de logements sociaux, l'acquisition de logements en vue de leur amélioration pour un usage locatif social, les baux à réhabilitation et les actions d'accompagnement prévues ;
- c) Les actions d'accompagnement et d'amélioration du cadre de vie prévues par l'Etat, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ;
- d) Les actions destinées à assurer le respect de la diversité de la population dans les quartiers, à maintenir le caractère social de l'occupation des logements et à favoriser le maintien sur place des occupants ;
- e) Les actions destinées à assurer le maintien ou l'implantation de services ou d'équipements commerciaux ou artisanaux de proximité.

Avant sa signature, le projet de convention est mis à disposition du public pendant un mois. Après sa signature, la convention peut être consultée en mairie pendant sa durée de validité. Lorsqu'un département ou un établissement public de coopération intercommunale a conclu une convention avec l'Etat en application des articles L. 301-5-1 ou L. 301-5-2, son représentant signe en lieu et place du représentant de l'Etat et de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, dans les conditions prévues dans les conventions susmentionnées, les conventions prévues au présent article.

Source: www.legifrance.org

CODE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION (Partie Législative)

Article L302-1

Le programme local de l'habitat est établi par un établissement public de coopération intercommunale pour l'ensemble de ses communes membres. Pour les communes de Paris, Marseille et Lyon, les maires d'arrondissement ou leurs représentants participent à l'élaboration du programme local de l'habitat. Le programme local de l'habitat définit, pour une durée au moins égale à six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées (1) en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. Ces objectifs et ces principes tiennent compte de l'évolution démographique et économique, de l'évaluation des besoins des habitants actuels et futurs, de la desserte en transports et des options d'aménagement déterminées par le schéma directeur ou le schéma de secteur, lorsqu'ils existent, ainsi que des dispositions du plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées, des chartes intercommunales du logement définies à l'article L. 441-1-5 et du protocole d'occupation du patrimoine social des communes, quand ils existent.

Il indique les moyens, notamment fonciers, qui seront mis en oeuvre par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme pour parvenir aux objectifs et principes qu'il a fixés.

Le programme local de l'habitat comporte un diagnostic sur le fonctionnement des marchés du logement et sur la situation de l'hébergement, analysant les différents segments de l'offre de logements, privés et sociaux, individuels et collectifs, de l'offre d'hébergement, ainsi que l'offre foncière. Le programme local de l'habitat définit les conditions de mise en place d'un dispositif d'observation de l'habitat sur son territoire.

Le programme local de l'habitat indique les moyens à mettre en oeuvre pour satisfaire les besoins en logements et en places d'hébergement, dans le respect de la mixité sociale et en assurant une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements, en précisant :

- les objectifs d'offre nouvelle ;
- les actions à mener en vue de l'amélioration et de la réhabilitation du parc existant, qu'il soit public ou privé. A cette fin, il précise les opérations programmées d'amélioration de l'habitat et les actions de lutte contre l'habitat indigne ;
- les actions et opérations de renouvellement urbain, et notamment les actions de rénovation urbaine au sens de la loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, impliquant la démolition et la reconstruction de logements sociaux, la démolition de logements situés dans des copropriétés dégradées, assorties d'un plan de revalorisation du patrimoine conservé et des mesures envisagées pour améliorer la qualité urbaine des quartiers intéressés et des services offerts aux habitants ;
- les réponses apportées aux besoins particuliers des personnes mal logées, défavorisées ou présentant des difficultés particulières ;
- les réponses apportées aux besoins particuliers des étudiants.

Le programme local de l'habitat fait l'objet d'un programme d'actions détaillé par secteurs géographiques.

NOTA : (1) Les modalités d'application de ces dispositions sont définies par décret (Article 45 VI de la loi n° 2005-102).

CODE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION

(Partie Réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat)

Article R302-1

Le programme local de l'habitat comprend, pour l'ensemble des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale compétent :

- un diagnostic sur le fonctionnement du marché local du logement et sur les conditions d'habitat dans le territoire auquel il s'applique ;
- un document d'orientation comprenant l'énoncé des principes et objectifs du programme ;
- un programme d'actions détaillé pour l'ensemble du territoire auquel il s'applique et pour chaque secteur géographique défini à l'intérieur de celui-ci.

Source: www.legifrance.org

Annexe 4 : Questionnaire à l'intention des maires

Commune

Présentation de la commune

Economie :

Quels sont les entreprises, commerces et services sur la commune ?

Quel est le rôle de la commune, votre rôle, par rapport à l'économie ?

Patrimoine :

Existe-t-il des sites ayant une valeur importante sur votre commune ? Si oui lesquels ?

Y'a-t-il des activités touristiques sur votre commune, si oui lesquelles ?

Quelle est l'offre sur votre commune en terme d'hébergement ?

Habitat :

Combien de permis de construire ont-ils été délivrés ?

Quelle est la part de logements sociaux ?

Quelle est votre vision de l'évolution de votre commune par rapport à l'habitat ?

Transports :

Dans quelles villes les habitants de votre commune vont-ils principalement pour travailler ?

Où vont les habitants de la commune pour faire leurs courses ?

Quels sont les éventuels problèmes de sécurité routière ?

Infrastructures :

Quelle est votre réaction envers les nouvelles infrastructures ?

Environnement et Réseaux :

Comment est géré le traitement des déchets

Comment fonctionnent les réseaux d'adduction en eau potable et d'assainissement (collectif / individuel, fosses sceptiques) ?

Annexe 5 : Questionnaire à l'attention des populations

Questions communes à toutes les catégories de personnes :

- Quelle activité pratiquez vous ? depuis combien de temps travaillez vous ici ?
- Comment voyez vous les constructions de la Corniche (tunnel, route) ?
- Dans quelles mesures avez-vous été consulté ou informé ?
- Que pensez-vous du projet ? apports, déficits (activité, image du quartier...) ?
- Donnez une définition de ce quartier avant les travaux et comment l'imaginez-vous après ?
- Quels lieux fréquentez vous le plus dans le quartier ?
- Comment vous y rendez-vous ?
- Empruntez vous souvent la corniche pour vos activités ?
- Habitez vous loin d'ici ? Où exactement ? Locataires ou propriétaires ?
- Rencontrez vous des difficultés pour trouver un logement ?

Commerçants du Marché de Gueule Tapée

- Qu'est ce que vous vendez ?
- D'où viennent vos produits ?
- Quel type de clientèle ?

Pêcheurs ;

- Depuis quand vous êtes là ? Comment l'activité se passait avant ? Est ce qu'il y a plus de pêcheurs aujourd'hui ?
- Y'a-t-il beaucoup de débarquements ?
- Qui achètent vos produits ?
- Quels sont les aspects problématiques de la pêche aujourd'hui ?
- Quelles espèces pêchez vous ?
- Comment envisagez vous l'avenir de la pêche à Soumbédioune ?

Marché artisanal.

- Depuis quand vous êtes là ? Comment l'activité se passait avant ?
- Qui achètent vos produits ?
- Quels sont les aspects problématiques de l'artisanat aujourd'hui ?
- Comment envisagez vous l'avenir du village artisanal ?
- Y a-t-il beaucoup de touristes ?
- Que pensez-vous des travaux ?

Commerçants et artisans ;

- Depuis quand vous êtes là ? Comment l'activité se passait avant ?
- Qui achètent vos produits ?
- Quels sont les aspects problématiques de votre activité aujourd'hui ?
- Comment envisagez vous l'avenir ?
- Que pensez-vous des travaux ?

Pour ceux le long du canal :

- Comment envisagez-vous la suite ?
- Quelles nuisances par rapport au canal / la route ?

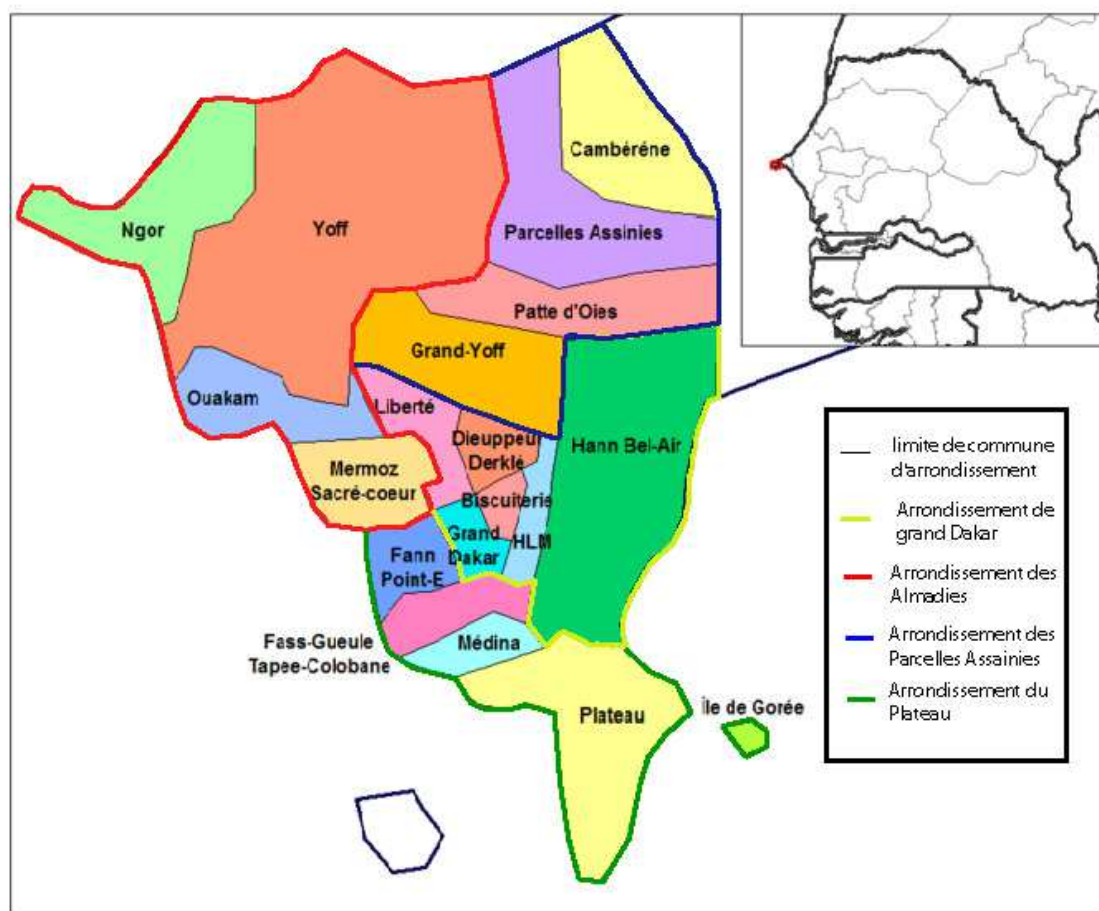
- Quelle activité depuis que vous avez été relégués le long du canal ?

Population ;

- Que pensez-vous de l'évolution du foncier ?
- Quelle type de population vit aujourd'hui ici ? avez-vous ressenti un changement ?
- Etes vous satisfait de l'assainissement et de la collecte de déchets Que pensez vous du canal ?
- Où travaillez-vous ?

Annexe 6 : Découpage administratif du département de Dakar.

Carte 6 : Découpage administratif du département de Dakar en communes d'arrondissement ; Source : PDU de Dakar, Horizon 2025, fond de carte : www.gouv.sn, réalisation Patti DIOP



Annexe 7 : Répartition de la population au sein du département de Dakar
Source : Direction de la statistique, 2002.

Département	Arrondissement	Commune d'arrondissement	Ménages	Effectifs			Superficie	Densité
				Masculin	Féminin	Total	Km²	Hbt/Km²
DAKAR	Almadies	Mermoz / Sacré Cœur	4 159	11 160	12 442	23 602	5,8	4 057
		Ngor	1 526	5 256	5 053	10 309	4,4	2 343
		Ouakam	6 923	20 962	22 226	43 188	4,5	9 597
		Yoff	6 880	25 137	27 898	53 035	15,4	3 455
		Total Almadies	19 488	62 515	67 619	130 134	30,1	4 326
	Grand Dakar	Biscuiterie	9 006	25 819	24 778	50 597	1,2	42 164
		Dieuppeul / Derklé	5 211	17 294	18 158	35 452	1,3	27 271
		Grand Dakar	7 657	32 727	31 563	64 290	1	64 290
		Hann Bel air	5 032	17 804	17 964	35 768	11,5	3 110
		H L M	5 102	20 328	21 195	41 523	1,7	24 425
		Liberté	6 509	19 703	22 186	41 889	2,2	19 040
		Total Grand Dakar	38 517	133 675	135 844	269 519	18,9	14 260
	Parcelles Assainies	Cambérène	4 222	18 343	18 549	36 892	1,7	21 701
		Grand Yoff	21 099	63 697	65 043	128 740	6,3	20 435
		Parcelles Assainies	18 997	63 630	64 317	127 947	3,6	35 538
		Patte d'Oie	3 893	13 168	13 946	27 114	3,1	8 746
		Total Parcelles Assainies	48 211	158 838	161 855	320 693	14,7	21 815
	Dakar Plateau/Gorée	Fann / Point E / Amitié	3 431	8 611	9 148	17 759	4,8	3 700
		Gueule Tapée/Fass/Colobane	8 772	27 761	26 787	54 548	2	27 268
		Médina	17 744	62 918	66 552	129 470	2,4	53 916
		Dakar plateau	6 822	16 179	16 616	32 795	5,3	6 135
		Gorée	164	461	518	979	0,2	4 895
		Total Dakar Plateau/Gorée	36 933	115 930	119 621	235 551	14,7	15 999
TOTAL Département Dakar			143 149	470 958	484 939	955 897	78,4	12 189

Évaluation socioéconomique et environnementale des travaux de la Corniche Ouest sur les localités de Médina et Gueule Tapée Séminaires



DIOP Patti

Maitre de Stage : Serigne Mbacké SECK, Géographe, chercheur
Tuteur du Stage : Mr Serge THIBAUT, Professeur au Département
Aménagement de l'École Polytechnique de Tours

Stage de Magistère 3
Juin- Août 2007

**Séminaire concernant la
Liaison Maritime
DAKAR/GOREE.**

12 Juin 2007, Hôtel Savana -*Dakar*-

**Compte rendu du séminaire :
Liaison Maritime Dakar/Gorée (LMDG)
12 Juin 2007**

Président de séance : Monsieur le Président du Ministère de l'Economie maritime et des transports maritimes.

Présents aussi : Monsieur le Directeur de la Chaloupe de Gorée, Monsieur le Président du Port autonome de Dakar, Monsieur le Président du COSEC, Monsieur le Président de la Commission de Contrôle de la LMDG, des tours opérateurs, des hôteliers, des représentants du Ministère du Commerce...

Un chiffre important : La LMDG tire 70% de ces ressources par le tourisme. D'où une volonté de réalisation stratégique de la liaison Dakar/Gorée/Saly afin de proposer une offre nouvelle pour booster ce secteur.

De plus, cela permettrait de trouver des solutions durables aux problèmes de mobilité urbaine dus à une poussée démographique importante, et donc une demande importante que l'offre actuelle ne satisfait pas. Ainsi, cette liaison lutterait d'une part contre la pollution de l'air, et d'autre part elle abaisserait les problèmes de congestion.

Il s'agit aussi de satisfaire la population urbaine de Saly en matière de transports en commun.

Il faut compter sur un partenariat entre l'exploitation de cette liaison et le projet de bateaux taxis du COSEC en cours. Ainsi, cette synergie permettrait réellement une meilleure mobilité et une meilleure attraction touristique.

Le projet de liaison Dakar/Gorée/Saly est d'autant plus réalisable que les travaux de la gare maritime ont commencé il y a 2 semaines.

Business Plan :

Présentation du projet :

Participer à l'action touristique au Sénégal tout en prenant en compte les attentes des habitants de Saly.

La LMDG n'a pas encore de statut juridique, le fait de relier Saly à Dakar pourrait créer une entité juridique autonome.

Au commencement de l'étude, la visée était purement touristique mais au final, après analyse :

- Des embouteillages
- De l'insécurité due à un parc automobile vieillissant
- De l'insuffisance routière
- De la pollution atmosphérique

Une visée sociale a été envisagée.

Le marché :

Le projet s'est appuyé sur des informations techniques, le rapport d'étude de faisabilité de la liaison, le travail préliminaire effectué par l'administration déléguée de la LMDG et l'avis des voyageurs Mbour/Dakar.

Touristes : les chiffres :

Le Sénégal compte 500 000 touristes/an

Haute saison = Oct. à Mars : 1000 touristes /semaine

Moyenne saison = Avril à Septembre : 600 touristes/an

Les mini-croisières représentent 510 personnes/semaine

Riverains : les chiffres :

Population : hommes d'affaires, commerçants, travailleurs et des propriétaires de résidences secondaires.

Cela induit des déplacements vers Dakar selon différents modes de transports :

Véhicules personnels : 2500

Taxis : 500

Cars rapides : 4000

Bus : 3000

Conclusion : La voie maritime pourrait capter 1000 personnes/jour et permettrait d'instaurer plus de sécurité et plus de rapidité. 1h40 de trajet contre jusqu'à 4h par la route.

Cela influencerait alors le choix de résidence puisque la petite côte pourrait devenir un véritable lieu de résidence principale.

L'exploitation ne serait pas tout de suite ouverte aux opérateurs privés et ce pour diverses raisons : la sécurité (proximité du palais présidentiel), les tarifs sociaux, et le coût des investissements qui sera très lourds avec un retour sur le long terme.

Les Moyens :

Un personnel hautement qualifié (possibilité de prendre le personnel déjà formé de la LMDG)

Mise en place de formations adéquates

1 nouvelle embarcation

Rénovation de l'embarcadère de Dakar

Construction de l'embarcadère de Saly (Compter 500 millions de francs)

Mobilier de bureau et informatique

Est-ce possible de partager le projet ?

Le projet impliquant de gros moyens, l'Etat pourrait céder des parts d'actions à des partenaires des transports maritimes et du tourisme et aussi certains privés.

Les partenaires déjà en place : constructeurs de catamarans, agences de voyages, tours-opérateurs, Port autonome de Dakar, Chambre de Commerce, SAPCO

Investissements :

- Matériel naval
- Aménagement du quai de Gorée
- Aménagement de la warf de Saly

Année N : 2 750 000 000 Francs cfa

Année N+5 : 2 550 000 000 Francs cfa

Différentes sources de revenus : Tourisme sur la liaison Dakar/Saly/Dakar

Croisière dans la rade de Dakar

Transport public Dakar/Saly/Dakar

Pendant la baisse d'activité (= 6 semaines) : congés du personnel et entretien des bateaux (carénage...)

Prévisions :

510 touristes empruntant la liaison x 40 semaines x 25 000 frs (environ) = 5 100 000 000 fr.cfa/an

1000 passagers (public riverain)/ jour au tarif subventionné de 1500 fr A/R (4 rotations par jour) = 1 500 000 par jour

Taux de progression des recettes 10% en 2008, 12% en 2009 ... grâce à une prise d'habitude

Mise en place de différentes lignes :

- directes Dakar/Saly,
- indirectes Dakar/Gorée/Saly

Les charges d'exploitation les plus importantes reviennent au renouvellement du bateau

Retour interne de rentabilité : 27%

Possibilité qu'il y ait assez de trésorerie pour l'achat d'un navire sans emprunt à N+5

Le navire : Catamaran Aluminium de 350 passagers

Place de l'Etat : L'Etat doit être présent impérativement afin de réguler le système pour assurer la continuité avec le continent, mais il ne sera pas actionnaire majoritaire.

Débat ouvert

- Revendication d'un tarif préférentiel (-20%) pour les agences de tourisme car ils ont des frais de promotion. Or, le constat, sur la liaison Dakar/Gorée, montre que les individuels paient autant que les agences.
- Proposition : L'Etat pourrait être majoritaire au départ afin d'asseoir les bases du projet puis il pourrait céder des parts aux privés (avec une préférence nationale).
- Revendication des professionnels du tourisme : des taxes touristiques trop importantes. Il se posera alors un problème de frais par rapport à la nouvelle option maritime dont le coût est important (par touriste).
- Remarque : l'offre touristique sénégalaise doit impérativement se diversifier car elle est vivement concurrencée par d'autres destinations (Bali, Pays d'Afrique du Nord) qui sont très compétitives.
- Critique : La plupart des clients pour Saly arrivent de nuit, or le projet ne propose que des horaires diurnes.
- Problèmes techniques : Saly connaît une érosion importante de sa côte. L'aménagement d'un quai de débarquement sera donc problématique. Il y a bien sûr la possibilité de débarquer à Mbour puis de finir en transport en commun mais cette hypothèse paraît peut réalisable car cela créerait une rupture de charge qui n'est pas souhaitable

- Proposition : cette liaison doit proposer plus qu'un transport sec. Elle doit proposer un package avec des excursions. Cela implique une intervention des professionnels du tourisme pour une mise en place cohérente du projet. Ainsi, s'il y a un package, le montant de 25 000 fr sera justifié sinon cela risque d'être difficile d'attirer le client. En effet, le Sénégal est une destination chère par rapport aux Pays du Nord. Cela induit donc des prestations de qualité afin qu'un équilibre se mette en place.
- Proposition : Il s'agirait de mieux associer les collectivités locales de Saly afin que le projet ne connaisse pas un refus de la part de la population. Il est à noter qu'aujourd'hui les habitants rejettent le projet de warf car ils ne se sentent pas assez impliqués dans le projet. Il sera donc important de les associer au projet afin que ce dernier prenne une réelle dimension sociale.
- Remarque : il existe aujourd'hui un sérieux problème de stationnement et de circulation (qui engendre des problèmes de sécurité) à Saly. Il est donc temps d'agir.
- Proposition : associer le projet de bateaux-taxis avec celui de la liaison. En effet, 8 sites (dont Mbour, Wakam, et Rufisque) seront desservis par les bateaux taxis mais il faut se pencher rapidement sur les possibilités de débarquement. Ces bateaux-taxis permettront de désengorger Dakar de son trafic routier.

Remarque : les travaux au niveau de Rufisque sont déjà bien engagés

- Proposition : il faudrait intégrer 2 types de bateaux à savoir des petits (capacité 50 à 100 personnes) qui effectueraient beaucoup de rotation et des plus grands (catamaran : 350 personnes).
- Proposition : il s'agirait de différencier l'offre de service et d'ainsi exercer une certaine discrimination par rapport au prix pratiqués. Ainsi serait mis en place une tarification par classe.
- Problématique : le trajet entre l'embarcadère et l'aéroport n'est pas évident vu les difficultés que connaît le trafic. Se pose alors la question de l'efficacité de la liaison.
- Critique : efficience du projet sachant que d'une part l'autoroute sera bientôt fonctionnelle ce qui réduira le temps de trajet par la route. D'autre part, il ne faut pas oublier le projet de l'aéroport de Ndiass.

Conclusion :

Il est clair que des problèmes de sécurité sont à noter à Saly et il faut y remédier. De plus, sans infrastructures, le tourisme de qualité n'est pas envisageable.

Les questions environnementales propres à Saly sont importantes certes, mais les études montrent que les possibilités techniques existent pour qu'un quai soit construit.

La nouvelle liaison permettrait d'augmenter la fréquentation touristique de l'île de Gorée qui dispose d'un patrimoine qui doit continuer à fortement contribuer à l'économie touristique (or si l'offre n'évolue pas, on risque de percevoir une baisse de la fréquentation). Il paraît clair que les meilleures solutions économiques déboucheront d'un PPP.

En tout cas, il faudra faire le maximum pour éviter que les touristes ne doivent passer par Mbour (?).

Reste une question : comment commercialement véhiculer le message pour que le produit soit vendu ? De toute façon il va falloir impérativement une offre sous forme de package et non transport sec.

**Atelier de réflexion et d'échanges sur la
pratique de l'évaluation
environnementale a la lumière du code
de l'environnement**

01 – 02 Août 2007 au Novotel -Dakar-

ASSOCIATION SENEGALAISE POUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE (ASEE)

**ATELIER DE REFLEXION ET D'ECHANGES SUR LA PRATIQUE DE L'EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE A LA LUMIERE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

01 – 02 AOUT 2007 au NOVOTEL -Dakar-

Le 01 août 2007, a eu lieu à l'hôtel Novotel, un atelier de réflexion et d'échange sur la pratique de l'évaluation environnementale à la lumière du code de l'environnement. Cet atelier a été présidé par le Directeur de Programme de WWF Afrique de l'Ouest ,Mr.Pape Samba Diouf.

Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, Mr Ibrahima Ndiaye, Secrétaire Général de l'Association Sénégalaise pour l'Evaluation Environnementale (ASEE) a donné la parole respectivement au Président de l'ASEE, Mr Abdoulaye Sène, et au Directeur WWF Afrique de l'Ouest, Mr Pape Samba Diouf.

Après avoir remercié le Directeur de WWF Afrique de l'Ouest, qui a bien accepté de présider l'Atelier ainsi que les membres de l'ASEE et les invités, le Président a rappelé que l'ASEE constitue un cadre de réflexion, de confrontation d'idées , d'information et de partage d'expériences en vue de contribuer à faire de l'évaluation environnementale un instrument au service du développement durable. Il a fait remarquer aussi que l'ASEE assure une mission de veille environnementale bien qu'absente du terrain depuis sa création en 1996. A ce titre , il a souligné la nécessité d'une charte nationale sur la gouvernance environnementale à l'instar de certain pays africains. Il a également indiqué à l'assistance la nécessité de renforcer la capacité des acteurs. Enfin, le Président a appelé les participants à une réflexion poussée sur le thème de l'Atelier.

A sa suite, le Directeur de WWF Afrique de l'Ouest a félicité l'ASEE de cette initiative. Il a ensuite fait remarquer la nécessité d'allier économie et environnement et de se garder d'un extrémisme écologique. Enfin, il a assuré son soutien à l'ASEE pour une mise en application des recommandations réalistes.

Le projet d'ordre du jour ci-après a été ensuite adopté :

Thème 1 : L'Evaluation Environnementale dans la stratégie de gestion durable des ressources

- L'évaluation environnementale : Quels enjeux pour un développement durable

Par M.Henri Lô, Environnementaliste, Maître de conférence à ISE, UCAD

– Où en est-on avec l'évaluation environnementale au Sénégal ?

Par M.Babacar DIOUF, Division Pollutions et nuisances à la DEEC

– L'utilisation de la nomenclature sénégalaise des installations classées (ICPE) dans les évaluations environnementales

Par M.Mohamed Diawara, Consultant, Directeur de QUARTZ-Afrique

- La prise en compte des études de danger dans les évaluations environnementales

Par M. Mamadou BOCOUM, Responsable Sécurité Environnement, ICS

Thème 2 : La problématique de la mise en œuvre du code de l'environnement

- L'application du code de l'environnement : contraintes et perspectives *par M. Alassane SENE, Consultant*

– Présentation/informations sur les dispositions prises par les autorités pour l'application et la mise à jour du code de l'environnement et ses textes d'application

par M. Gatta BA, Division Pollutions et nuisances à la DEEC

– Rôle de l'ASEE dans la mise en œuvre des évaluations environnementales

Par M. Ousmane THIAM, Environnementaliste, Consultant

- Présentation et validation des recommandations de l'atelier

par M. Magatte Ba, Expert Environnementaliste au PNDL .

Thème 1 : L'Evaluation Environnementale dans la stratégie de gestion durable des ressources

- L'évaluation environnementale : Quels enjeux pour un développement durable .Par M. Henri Lô

Dans ces propos préliminaire, Mr. Lô, reprend la définition du rapport Brundland sur le développement durable et indique que ce concept avait d'autant plus de sens au Sénégal où l'économie est essentiellement basée sur les ressources naturelles. C'est ainsi qu'il a souligné les enjeux autour du concept de développement durable tout en indiquant par la suite quelques repères. Mr. Lô a aussi insisté sur la nécessité de concilier à la fois objectif économique, objectif social et objectif environnemental pour un développement durable. Enfin, il a montré que l'évaluation environnementale est aujourd'hui un outil de sauvegarde de l'économie, un outil stratégique et un outil polymorphe et intégrateur.

– Où en est-on avec l'évaluation environnementale au Sénégal ?

Par M.Babacar DIOUF, Division Pollutions et nuisances à la DEEC

Après avoir présenté le cadre juridique de l'EIE, Mr Diouf a énuméré les différents types d'Evaluation Environnementale. Il a indiqué par la suite que les projets publics respectaient les dispositions du code de l'environnement en matière d'EIE à l'exception de certains (Les projets de l'ANOCI).Mr Diouf a ensuite mis l'accent sur les mécanismes de suivi avant de faire un bilan des rapports d'EIE et des bureaux d'études et personnes agréés.

Nbre de rapports reçus	Nbre de rapports d'EIE prévalidés	Nbre de rapports d'EIE validés
129	110	69

Bureaux d'études agréés : 27

Personnes physiques agréées :18

– L'utilisation de la nomenclature sénégalaise des installations classées (ICPE) dans les évaluations environnementales

Par M.Mohamed Diawara, Consultant, Directeur de QUARTZ-Afrique

Après une introduction sommaire sur les risques d'accidents technologiques, Mr Diawara a défini les installations classées pour la protection de l'environnement comme suit : Toutes installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée , qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients.

Il a aussi souligné que la notion d'installation a remplacé la notion d'établissement dans le code de 2001. A ce titre , il a fait remarquer qu'on a aujourd'hui, soit une installation soumise à déclaration ou à autorisation.

Mr .Diawara a montré aussi que la nomenclature permettait de répondre aux questions fondamentales :

- l' établissement à travers son installation est il soumis à ICPE
- Quel classement ICPE de l'établissement
- A quel type d'étude est il soumis

Cette nomenclature s'organisait autour de deux parties (référence aux substances utilisées et référence aux activités) selon le consultant.

Enfin, il a insisté sur les critères de détermination des valeurs seuils de classement.

- La prise en compte des études de danger dans les évaluations environnementales

Par M. Mamadou BOCOUM, Responsable Sécurité Environnement, ICS

Dans ses propos préliminaire, Mr Bocoum a mis l'accent sur la recrudescence des accidents technologiques et la complexité croissante des procédés pour camper son sujet. Il a par la suite déterminé l'objet de l'étude de danger avant de proposer une méthodologie qui comporte un plan type de l'étude de danger, une description des procédés et une évaluation des risques d'accidents. Il a aussi souligné la nécessité de la prise en compte de l'étude de danger dans l'EE. Enfin, il a jeté les bases d'une réflexion autour des expériences canadiennes et française mais aussi autour de la législation nationale.

- L'application du code de l'environnement : contraintes et perspectives *par M. Alassane SENE, Consultant*

Le consultant a fait remarquer qu'il restait beaucoup d'aspects à réglementer malgré l'existence d'une ambition politique de prise en compte l'environnement. Il a fait aussi allusion aux compétences transférées aux collectivités locales. Mr Séne n'a pas manqué de souligner les pas franchis avec le nouveau code par rapport à la loi de 83 surtout en matière de sanctions.

- Rôle de l'ASEE dans la mise en œuvre des évaluations environnementales
Par M. Ousmane THIAM, Environnementaliste, Consultant

Mr Thiam a fait une présentation de l'association qui a été créée en 1996 ; une période ,selon le consultant , marquée par l'absence de cadre légale et réglementaire mais aussi par la faiblesse de l'information , de la formation et de la sensibilisation sur l'évaluation environnementale.

Mr Thiam, a indiqué que le but de l'association est de réunir les conditions de gestions scientifiques et saines des problèmes ayant trait à l'environnement. D'après lui, l'association a pour rôle le renforcement de capacités des membres mais aussi des élus locaux, la constitution d'une base de données à partir des études d'impacts déjà réalisées, de favoriser un lobbying pour une prise en charge de l'évaluation environnementale.

Après ces différentes présentations, les participants sont intervenus sur les différents points, et les recommandations suivantes ont été proposées :

- 1) une gouvernance environnementale
- 2) L'EE ne doit pas être une affaire d'élite, mais elle doit être appropriée par les populations
- 3) Il faut une refonte du code de l'environnement qui présente des limites
- 4) Il faut un travail supplémentaire pour déterminer les zones sensibles à intégrer dans les installations classées
- 5) Il faut un cadre réglementaire pour les études de danger

- 6) Il faut une volonté politique de la part de l'Etat pour un fonctionnement dans l'action gouvernementale en matière d'EE
- 7) Il faut renforcer les capacités du comité technique
- 8) Il faut rendre indépendant le comité technique
- 9) Il faut restructurer le comité technique
- 10) L'ASEE doit d'avantage jouer son rôle
- 11) Il faut sensibiliser les populations de la nécessité de l'EE
- 12) Il faut renforcer les capacités des membres de l'ASEE
- 13) Il faut moraliser le métier l'évaluateur environnemental par une corporation
- 14) Il faut aller dans le sens d'une création de l'ordre des évaluateurs environnemental
- 15) Il faut créer un comité de réflexion pour la fixation des coûts pour l'évaluation environnementale.

Synthèse de la journée réalisée par Patti DIOP, étudiante française, stagiaire au CUREM.

2^{ème} jour :

- Panel de discussion sur le thème « analyse de politique publique : cas de la gouvernance dans les ressources naturelles au Sénégal »

La séance était présidée par M. Camara Directeur de l'Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature (ENAM). Le thème a été introduit par M. Abdou Salam Fall de l'IFAN qui a présenté les résultats de ses travaux de recherche dans le domaine, pour le compte du forum civil. M. Fall a signalé qu'en matière de politique publique, trois critères permettent de qualifier la gouvernance :

- une gouvernabilité forte : la référence à la norme est optimale ;
- une gouvernabilité moyenne : les règles ne sont pas suffisamment diffusées ;
- une gouvernabilité faible : il y'a une pluralité d'acteurs non maîtrisés ; on est pratiquement au bord du chaos ; le Sénégal est dans cette catégorie en matière de gouvernance environnementale.

M. Fall a énuméré plusieurs facteurs favorisant cette situation dans notre pays. Pourtant, paradoxalement, plusieurs textes réglementaires existent ; ils régissent clairement les modalités d'accès et d'utilisation des ressources. Mais le problème se pose essentiellement au niveau de leur application et de leur mise en œuvre. L'étude a montré l'existence de la corruption dans le processus de gestion des ressources naturelles ; elle est disponible sur le site du forum civil et quelques institutions commencent à la valoriser. L'assemblée nationale envisage de l'explorer très prochainement.

Six panélistes se sont succédés pour donner leurs points de vue sur le thème ; il s'agit de M. Bara Guèye de la gouvernance locale (IED), M. Mamour Ngalane du CONGAD, M. Babacar Diop de l'ACDI, M. Mame Aly Konté de la Presse, M. Mamadou Bocoum pour le compte du secteur privé et M. Ibrahima Fall du bureau d'études Mintech.

1. Le point de vue de la gouvernance locale : M. Bara Guèye, IED

M. Guèye a successivement abordé les principes de la bonne gouvernance environnementale, les outils, les défis et les perspectives.

Les principes : il définit les principes de cette bonne gouvernance à travers :

- la participation des citoyens qui doit être effective : les mécanismes par lesquels il leur est rendu compte doivent être développés ;
- le renforcement des capacités des citoyens et des collectivités locales ;
- l'équité dans l'accès et la gestion des ressources ;
- l'opportunité de décision qui doit prévaloir par sa pertinence et sa durabilité.

Les outils : L'application de ces principes passe par :

- les conventions locales qui sont des mécanismes de gouvernance locale constituées d'un ensemble de règles et de pratiques développées par les communautés pour une gestion durable des ressources ;
- les bonnes pratiques ;
- il y'a également une série d'activités comme la formation, la recherche-action, la définition de règles, etc.

Les défis : un ensemble de défis doivent être relevés pour tendre vers une bonne gouvernance environnementale :

- assurer l'équité d'accès aux ressources pour des acteurs extérieurs à la communauté (transhumants par exemple) ;
- lever l'ambiguïté du rapport légitimité/légalité des conventions locales ;
- assurer la traçabilité de l'utilisation des retombées financières issues de la gestion des ressources naturelles.

Les perspectives :

Elles consistent à la capitalisation et la diffusion de l'information (documents audiovisuels) et la mise en place d'un réseau de partage de l'information.

2. Le point de vue du SPIDS, représentant le secteur privé : M. Mamadou Bocoum

Selon M. Bocoum trois valeurs doivent sous-tendre la bonne gouvernance environnementale :

- la responsabilité, en particulier le devoir de rendre compte de ses actions ;
- la transparence, à travers le respect des règles établies, le contrôle et la détection des écarts, la mise en place d'un système d'audit interne, etc. ;

- la participation de l'ensemble des acteurs pour une gestion participative y compris au sein de l'entreprise et en rapport avec la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC).

3. Le point de vue du CONGAD, M. Mamour Ngalane

Selon M. Ngalane, le CONGAD commence à poser des actes en matière de bonne gouvernance locale, notamment à travers le renforcement des capacités des collectivités locales. Ceci a permis :

- la mise en place d'observatoires locaux de respect des règles ;
- la déclaration d'engagement des acteurs ;
- l'organisation d'un forum social national sur l'environnement et le développement durable ; ce forum a abouti à l'élaboration d'une charte visant à vider le contentieux environnemental et à favoriser le développement du processus de mise en œuvre du développement durable ;
- la mise en place d'un réseau national sur les conventions locales.

4. Le point de vue des bailleurs, avec l'ACDI, M. Babacar Diop

M. Diop a relaté les différentes étapes du processus de prise en compte de l'évaluation environnementale dans la mise en œuvre des programmes financés par l'ACDI.

Avant 2001, c'est à dire avant l'élaboration du nouveau code de l'environnement, l'ACDI s'appuyait sur la loi canadienne pour s'assurer de la prise en compte de la dimension environnementale dans les projets.

Entre 2001 et 2003, l'ACDI a mené une étude comparative pour vérifier que les exigences de la loi canadienne sont bien prises en compte par le nouveau code de l'environnement. L'étude a montré que le code de l'environnement du Sénégal se révèle même plus contraignant que la loi canadienne avec des sanctions qui sont préconisées en cas de violation de la réglementation.

Après 2003 et compte tenu du résultat de l'étude comparative, l'ACDI s'appuie sur les dispositions du code de l'environnement.

M. Diop ajoute que pour l'ACDI la bonne gouvernance est un élément clé de la gestion durable des ressources ; c'est pourquoi, il est nécessaire de faire l'état des ressources et d'établir les règles qui régissent leur exploitation.

5. Le point de vue de la presse, Mame Aly Konté, membre du GREP

M. Konté signale que la position des journalistes a évolué par rapport à la gouvernance environnementale ; pendant longtemps, dit-il, la presse s'est contentée de constater la situation. Ils subissaient l'information.

Puis des faits ont contribué à éveiller leur conscience : l'accident de la SONACOS, le sommet de Rio, l'avènement du Code forestier, la loi sur la décentralisation, etc. De plus, l'identification de failles dans l'application des textes, a fini de convaincre la presse de la nécessité de sa participation au processus de mise en place d'une

bonne gouvernance environnementale. Les communicateurs sont ainsi de plus en plus impliqués dans les groupes de réflexion ; ils jouent de plus en plus le rôle de veille en dénonçant les erreurs et en discutant avec les experts. Au niveau du GREP, il est préconisé l'élaboration d'un guide environnemental pour faciliter la communication et l'accès à l'information.

6. Le point de vue des consultants, Ibrahima Fall de Mintech

Selon M. Fall, en tant qu'outil de planification et d'aide à la décision, l'évaluation environnementale s'appuie sur trois fondements :

- un système normatif ;
- un système participatif ;
- la sensibilisation des acteurs.

Mais des défis de différents ordres restent à relever. M. Fall a ainsi passé en revue quelques contraintes de mise en œuvre de l'évaluation environnementale :

- le manque d'organisation de l'expertise locale ;
- l'engagement timide des collectivités locales ;
- sur le plan technique : la faible spécialisation des évaluateurs et les problèmes des référentiels ;
- la faible prise en compte de l'économie environnementale ;
- le problème de suivi et de mise du PGES ;
- la faible participation des acteurs.

Évaluation socioéconomique et environnementale des travaux de la Corniche Ouest sur les localités de Médina et Gueule Tapée **Rapport Interne**



DIOP Patti

Maitre de Stage : Serigne Mbacké SECK, Géographe, chercheur

Tuteur du Stage : Mr Serge THIBAUT, Professeur au Département
Aménagement de l'École Polytechnique de Tours

Stage de Magistère 3

Juin- Août 2007

Introduction

I. Le Centre Universitaire de Recherche et d'Étude de la Mobilité (CUREM), une structure jeune née de la coopération belge.

1) Le projet ESTIME, né il y a 3 ans.

1.1. Le choix de l'étude de la mobilité

1.2. Une formation universitaire

2) De la difficulté de travailler dans une jeune structure à Dakar.

2.1. Encore peu de demande d'expertise

2.2. Encore peu de moyens

II. Ma mission : L'évaluation socioéconomique et environnementale des impacts des travaux de la Corniche Ouest.

1) Le choix de la mission

1.1. Un choix personnel

1.2. Un choix stratégique mais difficile pour la structure

2) L'organisation du stage

2.1. L'organisation prévisionnelle

2.2. L'organisation effective

2.2.1. Des difficultés engendrant des retards certains

2.2.2. De l'intérêt de surmonter ces obstacles

3) les résultats de la mission, autres apports et manques

Conclusion.

Annexes

Remerciements

Introduction :

Plusieurs raisons m'ont poussée à choisir ce stage plutôt qu'un autre. Tout d'abord, étant franco-sénégalaise, je trouvais intéressant de participer à un projet au Sénégal. De plus, le Centre Universitaire de Recherche et d'Etudes de la Mobilité (CUREM) travaillant sur les problématiques relatives à la mobilité durable, cela devait me permettre de mettre en œuvre les connaissances que j'ai acquises lors de la rédaction de mon mémoire de recherche. En effet, ce dernier traitait de la durabilité des territoires et de la mobilité. Aujourd'hui Dakar est en transition, donc mieux vaut intégrer des systèmes durables dès aujourd'hui plutôt que de faire marche arrière ensuite.

Le Sénégal, à l'instar des autres pays africains a privilégié, l'approche "infrastructure" à l'approche "gestion". Cependant, s'il y a nécessité de construire de nouvelles infrastructures de transport et d'élargir les réseaux, c'est surtout la gestion de ce patrimoine en particulier et du transport en général au Sénégal, qui est à revoir. Ce fait empêche les infrastructures de transport de rendre les services socio-économiques prévus efficaces. Au Sénégal, plusieurs initiatives proactives sont prises depuis quelques années au niveau des politiques locales de santé, d'éducation de base, d'infrastructures, des petites et moyennes entreprises, des activités industrielles, de la décentralisation des services ainsi que la mise en place de structures de concertation au niveau institutionnel dans divers domaines. Ceci illustre la dynamique et la volonté de développement d'activités socio-économiques afin de renverser les tendances lourdes (faibles performances et croissance économiques, niveau de pauvreté élevé, indice de santé en deçà des recommandations de l'OMS, etc.). Cependant, les débuts de mise en œuvre de ces initiatives ont clairement démontré que leur réussite est tributaire de l'existence d'un système de transport cohérent et surtout bien organisé. Ce qui en fait n'est qu'une démonstration de plus du rôle crucial du transport bien organisé dans la vitalité du système socio-économique d'un pays. Ce constat renforce la ligne politique suivie par les autorités sénégalaises qui classent le transport parmi ses priorités et qui entendent mettre en place une stratégie intégrée qui prend en charge les deux aspects (dotation en infrastructures et gestion) parallèlement. Cette stratégie intégrée, accompagnée de réformes structurelles vise notamment à accroître la qualité des services de transport afin de soutenir dans les meilleures conditions l'accessibilité et la mobilité des biens et des personnes, et au-delà, le développement socio-économique du pays et le bien-être des populations locales dans un souci fondamental de protection de l'environnement. Dans ce contexte, la préparation et l'adaptation des ressources humaines, (par une mobilisation des moyens nécessaires pour une sensibilisation et une meilleure qualification) sont importantes. En effet, la réalisation des objectifs cités ci-dessus doit nécessairement être supportée par une expertise et des connaissances avérées en gestion des transports. Il s'agit d'ailleurs d'un aspect qui prend une place de plus en plus importante dans les programmes d'assistance des institutions internationales. C'est le cas de la création du CUREM.

Dans ce contexte, le CUREM m'a confié la mission d'établir une évaluation socioéconomique et environnementale des impacts d'une partie des travaux de la Corniche Ouest dans la mesure du possible. En effet, ces travaux de grande ampleur font l'objet de différentes polémiques et aucune étude d'impact n'a été réalisée contrairement à ce que la loi exige pour des travaux d'une telle ampleur. Aussi, très peu d'informations circulent sur ce projet malgré le fait que ce soit un projet phare, doté d'investissements colossaux. Ma mission était donc de recueillir un maximum d'informations et à partir de là, de commencer une évaluation socioéconomique et environnementale qui serait soumise à diverses structures étatiques pour de plus amples recherches.

I. Le Centre Universitaire d'Etudes et de Recherche de la Mobilité (CUREM), une structure jeune, née d'un programme de coopération belge.

1. Le projet ESTIME, né il y a trois ans, conçu autour de deux piliers.

Le CUREM est un projet interuniversitaire cible en matière de coopération belge au développement, nommé projet "ESTIME". Il vise à la création d'un Centre Universitaire d'Etudes et de Recherches en Analyse des Systèmes de Transport et Gestion de la Mobilité. Ce projet interuniversitaire ciblé destiné au Sénégal et par extension à la région Ouest-africaine, relève des secteurs de la recherche scientifique, de l'enseignement et de la formation. Les partenaires sont l'Université de Liège (institution coordinatrice), l'Université Libre de Bruxelles et l'Ecole Supérieure Polytechnique de l'Université de Dakar. La durée projetée est de trois ans (juin 2004 - juin 2007). Le promoteur belge du projet est le Professeur Dr. Ir. Alassane-Ballé NDIAYE du Département des Systèmes de Transport de l'Université de Liège.

Les contacts bilatéraux établis, depuis plusieurs années, entre le promoteur du projet, des cadres et gestionnaires du transport au Sénégal, l'Université de Dakar et les institutions locales ainsi qu'une analyse de la situation des transports dans le pays ont permis de mettre en lumière:

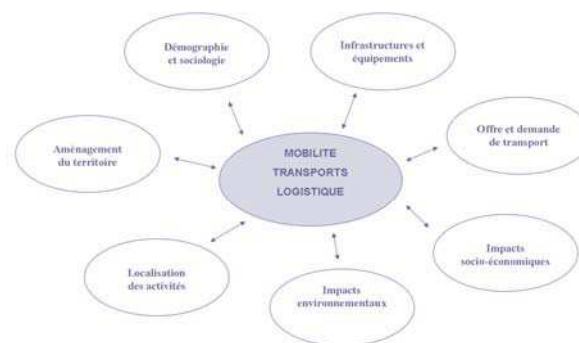
- D'une part l'existence d'un réel besoin dans le domaine de l'organisation et la gestion du système de transport au Sénégal,
- Et d'autre part, l'absence, tant au Sénégal que dans la sous-région Ouest africaine, d'une structure universitaire spécifiquement dédiée à l'étude et à la formation dans les domaines de l'analyse des systèmes de transport et la gestion de la mobilité.

Il apparaissait donc nécessaire, à court terme, de mobiliser, d'intégrer et de renforcer les connaissances locales en matière de transport autour d'un cadre bien structuré afin d'aider à l'émergence d'une véritable pépinière de compétences en analyse des systèmes de transport et gestion de la mobilité. Compte tenu du caractère multidisciplinaire de la question du transport, cette préparation et cette adaptation des ressources humaines devait nécessairement se baser sur une approche intégrée associant étroitement tous les aspects de la question (technologie, économie, démographie, géographie, aménagement, socio-économie, ingénierie, environnement, sciences humaines, etc.) C'est fort de ce constat que l'Ecole Supérieure Polytechnique de l'Université de Dakar, considérant l'expérience et les réalisations durables effectuées par le Département des Systèmes de Transport de l'Université de Liège de par le monde dans le cadre de la coopération au développement en matière de transport, a requis l'appui de cette unité pour la mise sur pied d'un centre local d'études et de recherches en analyse des systèmes de transport et gestion de la mobilité, afin de contribuer le plus efficacement possible à un développement socio-économique durable. Le projet ESTIME est donc un projet interuniversitaire et interdisciplinaire innovant de création d'un centre universitaire local (qui devrait évoluer à terme vers un pôle d'excellence régional puisque la demande est très forte en ce sens) dédié à l'étude et à la formation dans les domaines de l'analyse des systèmes de transport et la gestion de la mobilité.

C'est un projet qui répond à un des objectifs majeurs de la coopération en général : Permettre aux pays concernés de disposer à terme d'une expertise de pointe, locale, dans une matière essentielle au bien-être de la population. De plus, il s'agit manifestement là, d'une véritable opportunité de raffermir la coopération interuniversitaire entre la Belgique et le Sénégal dans un domaine de la plus haute importance. En effet, la coopération universitaire

belge avec le Sénégal existe dans différents domaines mais pas spécifiquement dans le domaine de la gestion du transport qui pourtant est un élément essentiel dans le développement d'activités socio-économiques à fortes retombées positives pour la population locale. L'ancrage durable du projet est garantie au niveau local par l'Ecole Supérieure Polytechnique de l'Université de Dakar qui, en association avec le Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar (le CETUD, un établissement public à caractère professionnel et autorité régulatrice des transports à Dakar, qui supporte le projet), dispose du cadre nécessaire à l'approche pluridisciplinaire qu'exige l'analyse des systèmes de transport et la gestion de la mobilité. Les partenaires locaux mobiliseront toutes les ressources disponibles dans la mesure du possible (locaux, secrétariat, équipement, personnel, etc.) pour la bonne réalisation et la durabilité du projet comme en témoignent leurs lettres d'intention.

Le CUREM, une formation pluridisciplinaire :



1.1. Le choix de la mobilité

En matière de recherche, le projet "ESTIME" vise à permettre à la partie sénégalaise de s'exercer à la recherche et à l'expertise en transport. A cette fin, un projet de recherche appliquée qui contribue à créer et à maintenir une expertise locale est développé. Ce projet de recherche concerne l'élaboration d'une approche intégrée d'analyse, d'optimisation et de gestion du transport public dans la grande agglomération de Dakar qui se doit d'acquérir une structure telle que le CUREM comme vu précédemment. En effet, Il s'agit d'assurer un transfert de connaissances et de techniques, permettant de contribuer au développement socio-économique durable du Sénégal. Cette recherche est centrée autour des axes suivants :

- Diagnostic de la demande et de l'offre de transport public et projections futures, design de scénarios intégrés de transport public permettant une adéquation entre l'offre et la demande, évaluation des scénarios (du point de vue financier, socio-économique et environnemental), mise en lumière du meilleur scénario sur base d'une analyse multicritères;

- Elaboration d'un plan de mise en oeuvre et d'un plan de suivi correspondants.

Ce transfert de connaissances et de techniques d'analyse des systèmes de transport et de gestion de la mobilité s'accompagne d'un transfert d'équipement informatique, de documentation et de logiciels adaptés, et est réalisé dans les domaines suivants :

- Techniques de modélisation et de simulation d'un système de transport;
- Aménagement du territoire en relation avec la localisation et la gestion des interfaces des éléments d'un système de transport;
- Stratégies de gestion intégrée et d'aide à la décision en transport (y inclus les aspects relatifs aux partenariats public-privé et à la tarification);

- Systèmes de transport et méthodologies d'analyse de l'offre et de la demande de transports (y inclus les techniques et outils de collecte et d'analyse de données)
- Transport de marchandises et logistique;
- Sécurité et aspects réglementaires de l'exploitation d'un système de transport;
- Evaluation financière, socio-économique et environnementale du transport;
- Constitution et gestion de bases de données intégrées en transport.

1.2. Une formation universitaire.

En matière d'enseignement, il s'agit de développer trois types de formation :

- Le premier, de nature plus ciblée par la réalisation de stages de formation spécifique en Belgique, destinés au contrôle et à l'amélioration des aptitudes des futurs enseignants en analyse des systèmes de transport et gestion de la mobilité.
- Le deuxième type de formation concerne la réalisation in situ de quatre modules intégrés de formation destinés à des étudiants, cadres du secteur public ou privé des transports. Ces modules sont ciblés sur des besoins et des aspects prioritaires en termes d'organisation du système de transport local, et sont élaborés de telle sorte qu'ils puissent non seulement susciter l'intérêt des responsables et gestionnaires du transport mais aussi être répétés. L'objectif étant que le partenaire local les pérennise sous forme de cycles réguliers de formation continue et de mise à niveau des cadres du secteur public ou privé des transports au Sénégal et dans la sous-région.
- Le troisième type de formation, de nature académique, est relatif à la conception intégrale d'un programme d'études supérieures spécialisées, post-grade, en analyse des systèmes de transport et gestion de la mobilité. Il sera organisé dans le centre et sera ouvert à l'ensemble des pays de la sous-région Ouest africaine, un tel programme n'y existant pas et la demande en ce sens étant très forte.

2) De la difficulté de travailler dans une jeune structure à Dakar

2.1. Encore peu de demande d'expertise.

Le CUREM étant encore très peu connu au niveau de l'agglomération de Dakar, peu d'expertises lui sont demandées. En effet, pour le moment, les acteurs du CUREM n'ont à leur actif qu'une seule expertise de grande envergure : Etude de la tarification du réseau de bus Dakar Dem Dikk et la participation à plusieurs ateliers de restitutions.

Ceci a posé problème lors de ma venue pour le stage. En effet, le sujet ayant été défini au préalable, je pensais donc intégrer leur équipe afin de participer à l'élaboration d'une étude concernant les interactions entre système de transport et aménagement spatial (cf. Annexe 1) qui faisait l'objet d'une expertise en cours ; mais, à mon arrivée il n'en fut rien. Le sujet qui m'était proposé s'apparentait plutôt à un sujet de recherche, certes appliqué, mais non à une réelle expertise. J'ai donc été fortement désappointée d'autant plus qu'aucune recherche préalable sur le périmètre délimité n'avait été réalisée et que mon expérience de la recherche, lors du Master 2, ne m'avait pas franchement enchantée.

Il faut ajouté à cela que la recherche de documents (même officiels) ou la demande de rendez-vous est fortement facilitée par la connaissance de personnes, ou l'apport d'argent. Le CUREM étant une structure jeune aux moyens très limités, aucune de ces conditions n'était

véritablement réunie. Il faut tout de même noter que le CUREM a des relations étroites avec le CETUD et la Direction de l'Aménagement Urbain (DAU), j'ai donc pu rencontrer des personnes dans ces deux institutions, mais il m'a fallu par la suite tenter de tisser moi-même d'autres liens à partir de ces deux structures voire pousser des portes sans connaissances préalables (ce qui n'a pas été de tout repos..., et m'a valu quelques surprises).

2.2. Encore peu de moyens.

Le CUREM compte neuf chercheurs sénégalais formés aux techniques d'analyse des systèmes de transport et de gestion de la mobilité, avec une attention particulière sur l'approche intégrée et pluridisciplinaire de la problématique du transport. Il s'agit de :

- Roger Marcelin Faye, Coordinateur du CUREM
- Serigne Mbacké Seck, Géographe, chercheur en transport et aménagement spatial
- Aminata Guèye Sarr, Géographe, environnementaliste
- Awa Diakhaté Camara, Sécurité routière
- Babacar Kamara, Chercheur e logistique et transport intermodal
- Mamadou Baldé, Modélisateur de système de transport
- Mamadou Dia, Expert en stratégie intégrée et aide à la décision en mobilité et transport
- Ibrahima Ndiaye, Expert en analyse des systèmes de transport et gestion de la mobilité
- Ouseynou Dione, Analyste financier et socioéconomiste

Ces neuf chercheurs ne travaillent pas exclusivement au CUREM. Ainsi, certains sont aussi enseignants et réalisent parallèlement un doctorat, d'autres travaillent pour des structures étatiques, et d'autres encore travaillent dans différents laboratoires de recherche. C'est pourquoi, il n'était pas rare que je passe mes journées entièrement seule au bureau et il y a certaine personnes que je n'ai jamais rencontrées au cours de mes trois mois de stage. Ceci a pu me poser quelques difficultés notamment au début du stage lorsque ma mission n'était pas encore clairement définie. De surcroît, cela pose aussi des problèmes dans l'organisation même du CUREM.

Par ailleurs, le CUREM dispose de neuf ordinateurs, de deux imprimantes, d'un plotter et de logiciels spécifiques. Il n'y a pas de ligne téléphonique, l'accès Internet est dépendant de celui de l'Ecole Supérieure Polytechnique et le bureau ne dispose pas de groupe électrogène.

Ce dernier point a sans nul doute été le plus problématique. En effet, le Sénégal est aujourd'hui confronté à une crise énergétique des plus importantes. Il n'est donc pas rare de connaître des coupures de courant à répétition qui durent entre quinze minutes et neuf heures (peut être plus, mais j'avoue que lorsque le cas s'est présenté, j'ai décidé de rentrer au bout des neuf heures...). Ces coupures de courant engendrent donc, une perte de temps considérable par l'impossibilité de travailler sur les ordinateurs, mais parfois aussi la perte de données.

II. Ma mission : L'évaluation socioéconomique et environnementale des impacts des travaux de la Corniche Ouest.

1. Le choix de la mission.

Le choix du sujet de stage n'a pas été simple puisqu'il n'existait pas de réel commanditaire, que, de surcroît, je ne connaissais pas le contexte sénégalais et qu'en fait le sujet n'était pas défini. Il a donc fallu en déterminer un qui réponde à la fois aux attentes du CUREM et aux miennes. Bien entendu, nous nous étions entendu sur certains axes (prédéfinis dans le sujet défini pour la signature de la convention) mais de nombreux éléments restaient en suspens.

1.1. Un choix personnel.

N'étant pas très enthousiaste à l'idée de mener une recherche en tant que telle, j'ai demandé à en définir une demandant un minimum de terrain. Mon maître de stage m'a alors proposé de travailler soit sur l'axe routier communément appelé la « Voie de Dégagement Nord » soit sur la « Corniche Ouest », ces deux axes faisant l'objet d'importants travaux. Ne connaissant pas Dakar, j'ai donc pendant deux jours, traîné mes guêtres dans ces deux secteurs. A priori, mon choix se portait plutôt sur la Corniche, et ce pour diverses raisons :

- une proximité du bureau non négligeable étant donné les difficultés de circulation,
- des problématiques socioéconomiques et environnementales plus prégnantes (la Voie de Dégagement Nord étant majoritairement un espace résidentiel).

1.2. Un choix stratégique mais difficile pour la structure.

Le CUREM a hésité à valider mon choix étant donné le contexte politique actuel complexe concernant les travaux de la Corniche. En effet, les travaux de la Corniche Ouest font partie des « Grands Travaux de l'Etat », mais plus encore, l'agence nationale pour l'organisation de la conférence islamique (ANOCI), qui gère ces travaux est dirigée par le fils du Président en place, Monsieur Wade. Il faut ajouter à cela, que cette agence a fait l'objet d'une affaire de corruption de grande ampleur il y a peu de temps (affaire étouffée depuis, mais dont une des personnes ayant révélé le scandale est à ce jour en prison). De plus, l'ANOCI n'a pas réalisé d'étude d'impact pour le projet de la Corniche Ouest, contrairement à ce que la loi indique. Et enfin, le syndicat des architectes sénégalais a beaucoup fait monter la pression au cours de mes trois de stage (et cela continue) en dénonçant de nombreux dysfonctionnements concernant ce projet et les rumeurs de blanchiment d'argent retentissent de plus en plus.

Il était donc clair que dans un contexte tel, il n'allait pas être simple pour une stagiaire française d'avoir accès à certaines données. Cependant, étant donné cette situation complexe, qui devra tôt ou tard arriver à un consensus, le CUREM a pris l'initiative de s'engouffrer dans la brèche afin d'être consulté ultérieurement en tant qu'expert si les problèmes persistent. En effet, le centre a l'intérêt d'être une structure neutre (ce qui n'est pas le cas du syndicat des architectes ou de d'autres structures étatiques).

2. L'organisation du stage.

L'organisation du stage n'a pas été simple en raison de divers éléments explicités ci-avant ou après. Après la définition du sujet (ce qui a pris une bonne semaine), je me suis plongée dans diverses études d'impacts afin de définir une ébauche pour organiser mes trois mois de stage. Cependant, celle-ci a été fortement modifiée au fil des mois.

2.1. L'organisation prévisionnelle

Une chose était sûre, il me fallait d'abord réaliser un diagnostic de la zone d'étude. Cela devait me permettre en un peu plus d'un mois environ de m'immerger au sein de la zone d'étude et d'en réaliser un diagnostic qui servirait de base à la mise en exergue d'enjeux pour le territoire. En parallèle, il fallait que je comprenne mieux le contexte général des travaux et leur portée globale.

Par la suite, il me semblait judicieux, après une analyse et une hiérarchisation des impacts de me pencher sur différents scénarii de gestion de la mobilité pour ensuite aboutir à des recommandations d'action. (cf. Annexe 2) Cela devait me mener au 31 août. Cependant, très vite, ce plan s'est avéré bien trop ambitieux...

2.2. L'organisation effective

La première semaine de stage a été dédiée à la définition de mon sujet. Cela s'est donc soldé par une semaine plus ou moins de terrain, accompagné de mon tuteur les deux premiers jours puis seule (avec les déboires que cela comporte). En parallèle, je surfais sur la net à la recherche d'informations sur les travaux entrepris afin de me familiariser avec le contexte, et je rencontrais les diverses personnes travaillant au CUREM.

Le but de ma mission était surtout de pouvoir recueillir un maximum d'informations sur un sujet des plus opaques, et de fournir des recommandations d'aménagement. Aucune méthode ne m'a été imposée.

Le vendredi 8 Juin fut établi mon sujet, je commençais alors à lister les acteurs à rencontrer et à établir une ébauche de plan pour les trois mois à venir. Mon maître de stage m'a prévenu dès la deuxième semaine que ce plan lui semblait trop ambitieux dans le temps imparti.

La phase de diagnostic. Elle fut certainement la plus complexe et donc la plus longue. L'objectif était la découverte de la zone d'étude et la compréhension du projet de la Corniche Ouest avec toutes ces implications.

Mon travail a débuté par la lecture de plusieurs études plus ou moins récentes concernant la mobilité et les problématiques socioéconomiques relatives à la région de Dakar. Peu de données pouvaient être, en l'état, intégrées à mon rapport d'où un important travail de recherche documentaire. Cette recherche s'avéra difficile puisqu'il me fallu d'abord trouver des contacts.

La zone d'étude reposant sur deux entités administratives, c'est bien naturellement que je me suis allée à la rencontre des maires d'arrondissement. Ces rendez-vous m'ont permis de collecter d'assez nombreuses informations sur le territoire étudié (malgré une certaine obsolescence de certaines données). Malgré cela, ces entrevues m'ont surtout permis de prendre *la température* et ainsi de connaître le ressenti des autorités administratives vis-à-vis de ce projet.

Pour compléter cette analyse, l'expertise de personnes-ressources, habitant ou non le territoire, m'a été précieuse. Je me suis donc rendu dans diverses structures : Direction de

l'aménagement urbain (où j'ai trouvé un interlocuteur très intéressé par mon étude et qui m'a été d'un soutien non négligeable), Centre Exécutif des Transports Urbains de Dakar, différents ministères (où j'ai rencontré des personnes loquaces, mais qui ne souhaitaient pas voir leur nom figuré dans mon rapport...), Agence de Promotion de l'Investissement pour la réalisation des grands Travaux, Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture, Mairie de Dakar, Office National de l'Assainissement du Sénégal. Il faut noter que deux rendez-vous ont été organisés par Roger Marcelin Faye, pour le reste je me suis organisée seule.

La collecte de documents fut véritablement lente, mais le pire, c'est que je n'avais toujours pas de documents concernant les travaux de la Corniche après un mois de stage. Cependant, grâce aux différentes relations que j'avais pu tisser pendant ce mois, j'ai pu enfin entrer en contact avec l'entreprise exécutant les travaux le 2 Juillet. Là encore, la collecte de données fut laborieuse étant donné (je suppose) certains accords de confidentialité. Malgré tout, j'ai pu le 6 Juillet visiter le chantier et avoir quelques réponses à mes questions. Par ailleurs, grâce finalement à quatre personnes-ressources, j'ai pu, le 12 Juillet, entrer dans le bâtiment le plus gardé du Sénégal actuellement (après le Palais Présidentiel, encore que...), l'ANOCI. J'y ai rencontré la directrice de la division des infrastructures. J'avoue, j'aurais préféré rencontrer le directeur de la division infrastructures mais, après trois semaines de démarche pour le joindre et quatre recommandations de diverses structures, j'ai stoppé mon acharnement.

Cette « course » aux documents et aux contacts ne s'est achevée que le 15 Août, date à laquelle j'ai estimé ne plus pouvoir analyser aucun nouveau document.

La phase de terrain. Cette phase me semblait très importante pour pouvoir recueillir des informations sur la population mais aussi sur son ressenti vis-à-vis des travaux en cours et donc pouvoir juger de l'acceptabilité sociale du projet. Cependant, suite à divers problèmes organisationnels au sein de la structure, puis des problèmes d'ordre météorologique, elle n'a cessé d'être repoussée pour finalement ne débuter que le 16 Juillet. Elle s'est soldée par sept jours pleins d'interviews dont quatre en week-end. Ces sept jours furent certes fatigants (cela en partie dû à la chaleur) mais très plaisants, voire burlesques. J'ai pu ainsi rencontrer toutes les catégories socioéconomiques faisant partie de ce microcosme assez déroutant de par sa diversité et les nombreuses activités qui s'y jouent, lui conférant un dynamisme hors du commun.

La phase d'analyse. Celle-ci s'est déroulée au fur et à mesure que les documents m'étaient remis et les personnes-ressources rencontrées. Elle a bien entendu démarré dès lors que je rédigeais le diagnostic. Elle fut donc assez complexe, car les éléments ayant tendance à arriver au compte-goutte, il fallait, dès qu'un nouveau document se présentait, recouper les informations déjà recueillies avec les nouvelles. A partir du diagnostic, a émergé des enjeux notoires pour le territoire.

L'analyse des impacts a proprement dite, n'a débuté que début Août, ce qui me laissait donc deux semaines pour boucler mon étude (mon maître de stage ne souhaitant pas valider mon travail par étape, il m'a demandé un rendu le 15 Août, afin de pouvoir rectifier certaines choses pour un rendu final le 31 Août). Pour cette analyse des impacts, je me suis inspirée de deux autres études d'impacts et de la méthode SWOT (explicitée dans la partie Méthodologie de mon rapport de stage). Cette dernière a peut être été une des seules exigences de mon maître de stage. En effet, lorsque je lui ai parlé de cette méthode, il l'a considéré comme intéressante et m'a demandé de l'appliquer, dans la mesure du possible, à mon étude afin que le CUREM puisse s'approprier une nouvelle démarche intellectuelle encore peu utilisée au Sénégal. J'ai donc fait mon possible pour m'en servir.

La phase de recommandations. Elle fut très écourtée du fait d'un rendu « intermédiaire » le 15 Août. Cependant, diverses idées m'étant venues lors de mes pérégrinations sur le terrain ou encore pendant la rédaction du diagnostic, cette phase fut prête à temps.

Les quinze derniers jours. Ils ont été très prolifiques puisqu'il m'a fallu corriger mon diagnostic mais surtout écourter une part de mon argumentation, faire la mise en page et continuer à recouper certaines informations de dernière minute. De plus, la partie « cartographie » s'est faite dans ces derniers jours, car le CUREM ne disposant pas à l'heure actuelle de véritable base de données cartographiques, ce n'est que dans ces derniers moments que j'ai pu me lancer dans ce travail (après récupération auprès de diverses sources).

Le rapport final a été livré en format informatique le 31 Août, comme prévu. Il n'a pu être fourni en format papier que le 3 Septembre à cause de divers déboires le 31 Août (coupures d'électricité à répétition, problème d'imprimante et de renouvellement de cartouche d'encre). Cependant, m'a mission n'était pas tout à fait terminée. J'ai donc, les jours suivants, amené mon rapport dans les diverses structures qui m'avaient reçues, et j'ai répondu à diverses invitations à visée plus ou moins professionnelle avant mon départ, le 15 Septembre.

Les séminaires. J'ai pu y participer grâce à plusieurs de mes contacts.

Le mardi 12 Juin, j'assistais au séminaire concernant la liaison maritime Dakar/Gorée. Et les 1^{er} et 2 Août, je participais aux ateliers de réflexion sur la gouvernance environnementale.

Ces derniers m'ont permis à la fois de mieux me rendre compte de certaines problématiques mais aussi et surtout de rencontrer des acteurs de l'aménagement sénégalais. Ceci n'est pas négligeable dans un pays où « l'informel » est de mise pour avoir accès à certains documents ou informations.

2.2.1. Des difficultés engendrant des retards certains.

a) L'art et la manière de perdre du temps.

Avant de partir, je connaissais le quart d'heure tourangeau (ou charentais)... lors de mon stage, j'ai appris à connaître l'heure sénégalaise.

En effet, souvent, au Sénégal les personnes ont une heure de retard lors d'un rendez-vous, ce qui est une perte de temps notable sur le planning que l'on a pu se fixer au préalable. Il faut ajouter à cela la difficulté de se déplacer dans l'agglomération dakaroise. Ainsi, il n'est pas rare de passer une heure dans un taxi afin de parcourir six ou sept kilomètres pour se rendre sur le lieu du rendez-vous, et ceci n'a pas de logique. Plus précisément on ne peut pas prévoir qu'en partant à 10h, nous n'aurons pas d'embouteillages tellement les choses sont aléatoires. Préférant toujours être à l'heure, j'ai donc pris le parti de partir un peu en avance afin d'arriver à l'heure fixée (car il faut tout de même noter que si le retard de trois quart d'heure, voire une heure fait légion, certains sénégalais sont à l'heure). Résultat, il m'est arrivé d'arriver en avance, d'attendre mon interlocuteur, et enfin de retourner dans les embouteillages pour me rendre de nouveau au bureau. Au final, pour un rendez-vous d'une heure, il faut parfois compter trois heures de temps perdu. Bien entendu, on peut toujours noter des idées pour faire avancer le projet mais il est fortement déconseillé d'emmener son ordinateur avec soi, d'où une perte de temps notable.

De plus, très souvent, il faut compter sur un premier rendez-vous, que je qualifierais d'informel, pour, par la suite, pouvoir avoir un rendez-vous constructif. En effet, les sénégalais aiment à rencontrer les personnes « inconnues », pour un premier entretien afin de

mieux les connaître avant de leur donner des informations (même si l'on vient de la part de telle ou telle personne...). Aussi, lors d'un premier rendez-vous, il ne faut pas s'attendre à récupérer des informations ou des documents. Il faut, au préalable, rencontrer la personne et répondre à diverses questions comme « pourquoi travaillez-vous sur ce projet ? », ou des questions plus personnelles telle que « quelles sont vos origines et que font vos parents ? ».

Suite à ce premier rendez-vous (informel), suit un autre rendez-vous. Mais, bien entendu, entre le premier et le second rendez-vous peuvent s'écouler une à deux semaines. C'est donc lors du deuxième rendez-vous qu'il est possible de récupérer de l'information. Cependant, il n'a pas été si rare que certaines personnes me convoquent pour finalement m'avouer qu'elles n'étaient pas en possession d'informations sur mon sujet. Mais, il faut rester positif. En effet, souvent, ces personnes connaissent une autre personne susceptible de disposer de documents. Aussi, ils vous mettent en relation avec ces dernières.

Résultat : la perte de temps peut être tout à fait considérable mais il faut rester patient et les choses avancent, certes à leur rythme, mais elles avancent.

b) Un travail de terrain laborieux : de la difficulté d'être une femme française et de ne pas parler Wolof.

Le travail de terrain se révélait essentiel pour cette étude et il a été des plus laborieux. En effet, ce travail était important car il n'y avait pas de données sur ce territoire restreint. Finalement, il a fallu extrapoler certaines données générales car le travail de terrain n'a pas été assez conséquent à cause du manque de temps pour arriver à des données fines. Cependant, j'ai tout de même pu recouper certaines informations par rapport à des documents existants (encore faut-il avoir accès à ces documents).

Tout d'abord, il m'a fallu trouver un interprète. Oui, le Sénégal est bien un pays francophone, cependant, c'est l'un des rares pays africains où toutes les ethnies qui se côtoient (aussi différentes soient-elles) pratiquent le Wolof. C'est la véritable langue maternelle qui unifie le pays. Etant donné l'exode rural important que connaît Dakar, mais aussi la pauvreté, certaines personnes non scolarisées ne parlent pas français. C'était le cas pour une bonne part des populations avec lesquelles je travaillais (populations plutôt modestes).

Au départ, il était convenu qu'une des personnes du CUREM m'accompagne sur le terrain, mais toutes étant très occupées, il m'a finalement fallu trouver seule un interprète. J'ai bien tenté de résoudre ce problème en me munissant d'un dictaphone afin de pouvoir faire traduire mes interviews par la suite. Cependant, j'ai abandonné au bout d'une demi-journée (pour diverses raisons) et j'ai préféré me chercher un interprète. Ceci s'est soldé par une perte de temps non négligeable mais, au final, par des échanges très fructueux avec les populations. De plus, l'intérêt d'avoir un interprète sénégalais, outre le fait d'avoir des traductions simultanées, est d'assurer un travail en toute quiétude. En effet, il est très compliqué de se balader à Dakar sans être abordée tous les 100m quand on est une femme française. Ceci ne favorise pas l'avancée du travail et j'avoue (pourrait être considéré comme flatteur ou agréable), est (ici) assez stressant voire agaçant et même rageant.

Une autre difficulté est celle de prendre des photos. Enfin, il faut noter que lorsqu'il pleuvait, il devenait impossible d'aller sur le terrain. Mais plus encore, étant donné les lacunes au niveau des infrastructures d'assainissement, tous les rendez-vous étaient annulés. En effet, par temps de forte pluie (généralement elles sont fortes), il devient quasi-impossible de se déplacer dans l'agglomération (c'est encore pire à l'extérieur). C'est alors l'économie d'une ville toute entière qui s'arrête, les gens ne vont pas travailler, très peu de taxis circulent...

c) Des difficultés dues au contexte politique et religieux

Fort du contexte politique que j'ai d'ores et déjà explicité ci-dessus (voir aussi articles de journaux en Annexe 4), il m'a été clairement difficile d'avoir accès à certaines données. Aussi, certains interlocuteurs que j'ai pu rencontrer n'ont pas souhaité être cités dans le rapport. Ceci m'a tout de même permis de mieux cerner le contexte général mais n'a pas pu être source de données complémentaires dans mon rapport.

Par ailleurs, le Sénégal est un pays polygame et musulman. Résultat, il m'est arrivé de me retrouver dans des situations difficiles à gérer, notamment en rendez-vous. De plus, il n'est pas toujours évident de savoir comment réagir à des regards interrogateurs ou parfois malveillants (clairement, il est assez rare qu'une femme se balade sur des chantiers, qu'elle porte des jeans et des tennies ou pire, qu'elle fume).

d) Une méthode de travail non habituelle

Etant encadrée par un chercheur, j'ai dû détailler une part de mes documents source et surtout avoir recours à la citation de toutes mes références bibliographiques sans jamais en omettre. Ce travail minutieux fut fastidieux mais il m'a appris une certaine rigueur intellectuelle que j'avais encore rarement appliquée. Par ailleurs, je comptais faire valider mon travail par étape. Cependant, selon mon maître de stage, mon étude n'avait pas d'intérêt tant qu'elle n'était pas complète. Aussi, deux semaines avant le rendu final, des corrections assez longues ont été réalisées. Il a surtout été question de raccourcir mon étude en étant le plus concis possible. Ainsi, j'ai dû supprimer des pans de mon argumentation sans que cela ne nuise à la compréhension de l'étude. Cela m'a appris à être synthétique (ce que je l'avoue, me fait défaut). De même, ma méthodologie figure dans mon rapport de stage à sa demande, chose que je n'aurais pas faite.

2.2.2. De l'intérêt de surmonter ces obstacles

Le fait d'avoir, en partie, surmonté ces différents obstacles, ou du moins d'y avoir été confronté a été très fructueux pour moi. Du fait d'un encadrement peu important (à raison d'échanges de deux heures tous les quinze jours avec mon maître de stage) j'ai réellement gagné en autonomie. J'ai dû m'organiser complètement seule pour tenter d'arriver au meilleur résultat possible. Ma responsabilité était assez importante du fait, bien sûr que j'étais seule sur l'étude, mais surtout par rapport au contexte politique. Il s'agissait véritablement de conduire une étude, certes intéressante, mais périlleuse sans commettre de faux-pas. Il fallait bien savoir à qui l'on s'adressait pour ne pas commettre d'erreur d'appréciation. En effet, les contacts informels étant primordiaux, dans n'importe quelle situation, il fallait faire attention à ce que l'on disait car les réputations sont très rapidement faites et l'on peut perdre, à cause d'un mot mal placé, plusieurs contacts précieux. Le jeu d'acteurs « conventionnel » était donc complètement faussé.

Par ailleurs, le manque de moyens m'a fait relativiser énormément (personnellement comme professionnellement). En effet, dans ce contexte, on perd très vite l'habitude de se plaindre pour des choses futiles et cela nous permet même d'être parfois plus imaginatif ou débrouillard.

Ensuite, je crois sincèrement que le fait d'être confronté à ces divers obstacles m'a rendu plus confiante mais surtout plus combative. Il a parfois fallu que je fasse preuve de culot pour pousser certaines portes et j'ai dû, quelque fois, insister durement afin que mon interlocuteur veuille bien soit me recevoir, soit m'écouter, soit me délivrer des informations.

La perte de temps fut un réel problème, cependant, celle-ci m'a obligé à raccourcir mes nuits à 4/5 heures de sommeil, ce qui, ma foi, me permet aujourd'hui de mieux profiter de mes journées (même si je profite tout de même un peu plus de mon oreiller depuis que je suis rentrée).

La sempiternelle réorganisation de mon emploi du temps m'a obligé à être plus gestionnaire et plus réactive que d'habitude. J'ai donc été initiée à rentabiliser mon temps et à ne pas compter mes heures. J'ai aussi appris à sauter sur toutes les occasions (notamment durant mes nombreuses heures d'attente pour obtenir même la plus petite des informations ou le moindre contact).

De plus, je me suis découverte de nouvelles facultés d'adaptation et de communication.

Enfin et surtout, tous ces obstacles m'ont aussi montré la réalité de l'aménagement au Sénégal et m'a permis d'aborder des problématiques spécifiques au pays en voie de développement et d'y être confrontée au jour le jour. Cela s'est fait de diverses façons, mais surtout par le biais de la rencontre de personnes qui m'ont beaucoup appris sur le métier d'aménageur et sur moi-même.

3. Les résultats de la mission, autres apports et manques :

Bien entendu, mon étude ne fournit que des données partielles concernant les impacts des travaux. Cependant, lors de mon étude, j'ai constitué une banque de données (sur le terrain d'étude mais aussi générales à l'échelle de la région de Dakar) et non négligeable pour le CUREM, mais aussi une banque de « contacts », ce qui est presque plus important au Sénégal, que les documents écrits. De plus, ces données partielles peuvent s'avérer être importantes pour une recherche plus poussée sur la question de l'impact de ces travaux qui font régulièrement la une des journaux. Il faut aussi noter que j'ai mis au service du CUREM mes « talents (insoupçonnés) d'informaticienne » puisque j'ai réussi au bout de deux jours, à mettre en marche le plotter, à l'installer en réseau et à en expliquer le fonctionnement aux membres du CUREM (un véritable miracle...).

Mon étude présente (selon moi) des manques, certains sont dus à un manque de temps (ou de gestion de ce dernier), ou à un manque de données :

- La mise en place d'indicateurs de suivi,
- La forme des recommandations (celles-ci devaient se présenter sous la forme de fiches. Cf. Annexe 3),
- La possibilité d'être plus précis sur les données atmosphériques (manque de chance, l'environnementaliste du CUREM, spécialiste de la question, est partie en congés maternité durant mon stage),
- Une cartographie de meilleure qualité,
- Des propositions de scénarii de gestion de la mobilité,
- Des recommandations étendues aux problèmes de gouvernance.

Cependant, ce dernier point n'a pas été soulevé aussi à cause du contexte politique quelque peu tendu (et je dois dire que lorsque mon maître de stage m'a suggéré de ne pas trop en dire sur le sujet, je ne l'ai pas contrarié, car j'aimerais pouvoir retourner au Sénégal sans encombres...).

Conclusion :

Le CUREM, est un centre équipé (matériel informatique, documentation, base de données, premier noyau d'enseignants-chercheurs, modules de formation continue, programme post-grade) qui pourrait dans les années à venir vers un pôle d'excellence sous-régional en matière d'analyse des systèmes de transport et gestion de la mobilité. Compte tenu de la forte demande publique comme privée en ce sens (aussi bien au niveau local qu'au niveau sous-régional), de l'adhésion des responsables du secteur, de la place importante qu'occupe de plus en plus la question de la disponibilité d'une expertise locale dans les programmes d'aide au transport des institutions internationales (notamment la Banque Mondiale), ce centre devrait trouver un créneau lui garantissant des activités futures à forte valeur ajoutée. Ce qui sans nulle doute constitue une garantie en ce qui concerne l'avenir des enseignants-chercheurs formés, l'utilisation des modules de formation, la gestion et le renouvellement du parc informatique, des outils de calcul et bases de données. Le CUREM, est donc consacré à la stabilité de l'assise socio-économique du Sénégal et à l'amélioration des conditions de vie des populations locales et surtout de la tranche la plus pauvre de celle-ci. J'ai donc été très heureuse de pouvoir contribuer (à mon échelle) à son évolution. Le CUREM devrait pouvoir matérialiser la contribution universitaire locale au développement et à la réalisation d'une politique volontariste de gestion intégrée de la mobilité : satisfaisant la demande de transport de biens et de personnes, permettant l'accessibilité aux centres de service (éducation, santé, emploi, etc.) garantissant un service de transport économiquement accessible et propre, répondant aux besoins de consommation, générateur de nouvelles sources d'emplois directs et indirects et créant les conditions d'un réel développement durable. Toutes les personnes travaillant dans ce centre sont très compétentes et j'ose espérer qu'elles seront un jour estimées à leur juste valeur. Car un des problème que je n'ai pas évoqué dans le rapport, est le fossé existant entre les techniciens et les politiques (bien sûr, il existe en France, mais ici, il est bien plus prégnant compte tenu de la corruption). Le CUREM, voulant rester neutre, il pourrait pâtir de cette position (somme toute très louable). Ce qui est certain, c'est que ce centre va devoir tenir des objectifs en terme d'expertises car le financement belge se terminait cette année. Il faut donc impérativement que le CUREM se voit attribuer des expertises s'il veut pouvoir s'autofinancer. D'autre part, le Master, qui débute cette année va permettre, de former de nouveaux experts pour le centre car il manque pour le moment cruellement de moyens humains pour répondre à des expertises pointues en temps et en heure. Cette structure a donc un avenir possible et je lui souhaite de réussir.

Concernant mon étude, j'avoue avoir eu très peur que cet exercice (somme toute universitaire), ne se retrouve comme beaucoup d'autres documents au fond d'une armoire. Cependant, j'ai bon espoir qu'elle serve de point de départ à de plus amples recherches car le terrain et le projet étudiés font tous d'eux l'objet de remaniements importants. De plus, j'ai d'ores et déjà eu quelques retour et certaines personnes (bien placées au niveau hiérarchique) semblent s'y intéresser.

Ce qui est certain, c'est que ce stage fut une aventure humaine remarquable et qu'il m'a donné goût, malgré toutes les difficultés rencontrées, aux problématiques d'aménagement dans les pays en voie de développement. On y ressent un profond besoin, et même si l'on se pose incessamment la question de la volonté politique, le fait de travailler sur des projets de très grande ampleur, qui vise à un changement très conséquent des conditions de vie, est assez grisant, voire jouissif, et c'est véritablement là, que l'on se rend compte de la portée de l'aménagement du territoire. Il s'agit désormais de faire au mieux, pour que ces changements soient bénéfiques pour la population. Effectivement, le défi est grand mais le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ??!!

Annexe 1 : sujet ayant fait l'objet de la signature de la convention.

Sujet de stage

Les interactions entre système de transport et aménagement spatial : Vers une nouvelle configuration de l'espace urbain ?

Niveau d'étude : Magistère Aménagement du Territoire

Description du sujet :

Aujourd'hui, le développement et la configuration des systèmes de transport sont déterminants sur les localisations foncières, les activités industrielles et de service. Le développement urbain dépend en grande partie de son système de transport notamment de ses réseaux d'infrastructures, de son accessibilité, de ses modes de transport et des différents acteurs. Les rapports entre les différentes composantes du système et les rétroactions qui en découlent ont souvent des impacts importants sur la structure urbaine. Depuis quelques années, l'agglomération de Dakar est le siège d'importants travaux de mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport qui entrent dans le cadre d'un Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU). Quel est l'état des lieux de ces « travaux herculéens » ? Quels impacts pourraient-ils avoir sur la structure urbaine ? Quels scénarii mettre en place pour une gestion efficace des mobilités ?

Le travail sera restreint au quartier dit « plateau ».

TOME 1

Introduction :

- ☐ Contexte global des aménagements routiers relatifs à l'agglomération de Dakar.
- ☐ Contexte des aménagements de la Corniche, description
- Restriction du terrain d'étude : Plan. Description non exhaustive. PUD, objectifs retenus pour cette zone. Et PAMU
- Cadre politique en matière d'environnement (eau, air, route, bruit, GIZC, foncier, rejets)
- ☐ Objectif de l'évaluation environnementale et socio-économique de la baie de Soumbédioune

I. Méthodologie de l'évaluation

- ☐ Méthodologie globale (entretiens divers, documents, analyse de l'acceptabilité sociale et économique des travaux)
- ☐ Analyse SWOT

II. Diagnostic du cadre environnemental

Données physico-chimiques

Climat, ressources en eau, relief, ressources du sol

Qualité de l'air

Assainissement

Habitat naturel et biodiversité

BILAN : émergence des enjeux

III. Diagnostic du cadre socio-économique

Démographie, évolution de la population

Foncier, cadre d'aménagement urbain, occupation spatiale

Pôles d'activités et d'emplois, économie locale

Dessertes, report de flux

Habitat, infrastructures, VRD, équipements

BILAN : émergence des enjeux

Flux

Fonctionnement global de cette microsociété

TOME 2

I. Analyse des impacts

Conclusion : SWOT pour hiérarchiser les impacts.

II. Scénarii pro-actifs de gestion de la mobilité :

- ☐ En terme d'environnement

- ☐ En terme d'économie et de social

AVEC PRISE EN COMPTE A PLUS GRANDE ECHELLE/
interactions

III. Recommandations pour une optimisation des impacts des travaux pour la baie de Soumbédioune (responsables et phasage) sous forme de fiches.

Annexe 3 : Proposition de mise en forme des recommandations :

Thématique :

1. Enjeux visés

- ☐ Conserver une identité
- ☐ Préserver l'environnement
- ☐ Bâtir un territoire au service des habitants

2. Thématiques connexes :

Economie

Mobilité

Artisanat

Commerces et services

Tourisme

Habitat foncier

Social

Environnement

3. Objectif de l'action

4. Description de l'action

5. Localisation de l'action

6. Porteur de projet

7. Critère d'évaluation

Annexe 4 : Articles choisis concernant le projet de la Corniche.

Soleil : Jeudi 21 Juin 2007



TRAVAUX DE LA CORNICHE OUEST :

**L'Anoci veut rectifier les insuffisances du
projet**

**Sur l'initiative du président et du directeur
exécutif de l'Agence Nationale de l'OCI
(ANOCI), Karim Wade et Abdoulaye Baldé,
un groupe de travail a été mis sur pied
pour se pencher sur les insuffisances
constatées dans l'exécution du projet de la
Corniche Ouest.**

Selon l'APS qui donne l'information, c'est la principale décision prise mardi par la réunion qui a regroupé autour des autorités de l'ANOCI, le coordonnateur délégué de l'ANOCI, le président du Syndicat des architectes du Sénégal, Ousseynou Faye, le directeur général de CDE, Rassène Chemali, les deux plus hauts responsables de la mission de contrôle SETICO-TAEP, Amadou Deh et Christian Bauwene, avec les techniciens de l'ANOCI. Le groupe de travail ayant sa tête le président de l'Ordre des architectes du Sénégal, Mamadou Berthé va, d'ici le 10 juillet, produire un dossier avec des propositions concrètes pour apporter des solutions aux griefs faits par les architectes sur les travaux de la Corniche Ouest.

Les remarques les plus importantes concernent la non-prise en compte des préoccupations des personnes de mobilité réduite (handicapés), dit le président du Syndicat des architectes, M. Faye, énumérant d'autres problèmes liés à la visibilité et à la sécurité. Quant au président de l'Ordre des architectes, Mamadou Berthé, il a salué la convocation de cette réunion qui "va permettre de redresser le tir par rapport à certains petits dérapages pour améliorer ce qui a été fait et mieux préparer les choses à venir".

Il a, pour sa part, déploré l'étroitesse des voies d'accélération et de décélération, la configuration du terre-plein central et les anomalies au niveau des couches de finition, etc. "Heureusement, a-t-il ajouté, les autorités de l'ANOCI avaient fait les mêmes constats que nous et nous ont rassurés que tous les correctifs seront apportés", a-t-il expliqué (...)

Le président et le directeur exécutif de l'ANOCI ainsi que le coordonnateur délégué avaient auparavant expliqué que tous les problèmes soulignés ont été déjà recensés et soumis à l'attention de l'entreprise et du bureau de contrôle pour apporter les corrections nécessaires.

Auteur: F. S. (avec APS)

CHANTIERS DE LA CORNICHE OUEST : Sur les pistes d'une révolution... infrastructurelle

Le Soleil

Les travaux de la Corniche ouest constituent le projet-phare de l'Agence nationale de l'Organisation de la conférence islamique (Anoci). Cet important programme routier se décline à travers l'élargissement, l'aménagement et l'embellissement en 2x2 voies de cette route qui part du Bloc des Madeleines à la Pharmacie des Mamelles en passant par la mosquée de la Divinité. L'état d'avancement des travaux, visités hier par le chef de l'État, Me Abdoulaye Wade, témoigne de la volonté de l'Anoci de respecter les délais afin que le Sénégal puisse organiser pour la deuxième fois le sommet de l'Oci.

Tout juste au front du passage souterrain de la Porte du Millénaire, une inscription : « Génération du concret ». Une expression qui illustre parfaitement l'engagement de toute une équipe managée par Karim Wade, président de l'Agence de l'organisation de la conférence islamique (Anoci), Abdoulaye Baldé, son Directeur exécutif, et tout le staff de l'Agence. Alors, il faut dérouter, juste un petit regard pour apprécier la complicité entre ces deux « jeunes » choisis par le chef de l'État, Me Abdoulaye Wade, pour piloter la préparation du sommet de l'Oci que notre pays, le Sénégal, a l'honneur d'accueillir pour la deuxième fois. Mieux, au-delà du staff management de l'Agence, c'est tout le personnel qui s'est déplacé hier pour accueillir le couple présidentiel accompagné d'une très forte délégation. L'équipe de l'Anoci est au grand complet, et l'on sent une fierté légitime chez ces hommes et ces femmes qui sont venus accueillir le président de la République. Simplement, parce qu'ils veulent symboliser la génération du concret... dont les arguments sont tout en béton sur la Corniche.

17H35. Son Excellence Maître Abdoulaye Wade et son épouse, Mme Viviane Wade, débarquent sur le chantier, accueillis par un vent frisquet. La chaleur de l'ambiance témoigne de la nature de cette visite, extrêmement importante pour les dirigeants de l'Anoci. Car, en plus d'une certaine caution morale, eu égard à la confiance dont bénéficient les responsables de l'Agence, il s'agit pour le président de la République de constater personnellement l'état d'avancement de ces travaux qui ont mobilisé près de 20 milliards de F Cfa, grâce à un financement koweïtien. Fort heureusement, Me Wade prend le soin de serrer la main au personnel de l'agence mobilisé. Une manière pour lui d'aller à la découverte de cette génération du concret... qui a fait le pari de réussir le 11ème sommet de l'Oci en 2008 à Dakar.

Le passage souterrain de la Porte du Millénaire donne, déjà, une idée de ce que sera la nouvelle corniche ouest réhabilitée. Ici, l'ouvrage a pris forme depuis longtemps. Et l'on a du mal à se rappeler cet endroit, tellement les modifications apportées par les engins ont créé un nouvel environnement. Me Wade ne se lasse pas des explications de Karim Wade et des techniciens chargés de la réalisation de cet ouvrage inconnu des Sénégalais, il y a un peu moins de six mois. De part et d'autre de ce passage, les ouvriers sont en train de finaliser les accotements, avant que la chaussée ne soit aménagée pour permettre à cette infrastructure de retrouver sa vraie dimension. D'ores et déjà, l'état d'avancement des travaux témoigne du respect de la parole donnée... six mois auparavant. A cet effet, les populations riveraines ayant fait le déplacement de la Porte du millénaire n'ont pas hésité à apporter leur soutien à l'Agence. Car, malgré le rythme des travaux, elles ont toujours accès à la Porte du millénaire, mais aussi à la plage.

A quelques encablures de là, le toboggan du cimetière des Abattoirs est en train de prendre forme. L'on se rappelle qu'à l'occasion d'une visite des membres du Conseil de surveillance, le président de l'Agence, Karim Wade, et le maire de Dakar, Pape Diop, avaient donné l'assurance que le cimetière ne sera pas touché, encore moins des tombes déplacées. Qui plus est, ils avaient affirmé, devant les habitants de la Médina, que même le mur du cimetière ne sera pas endommagé. Bien au contraire, ce mur sera réhabilité et repeint, dans le cadre des travaux d'embellissement et d'aménagement de la Corniche. Le mérite des ingénieurs et autres architectes, c'est d'avoir imaginé un design qui respecte l'environnement. C'est la preuve que la génération du concret tient ses promesses. D'autant plus qu'aucune maison située de l'autre côté de la Corniche n'a été touchée. Mieux, le Toboggan s'intègre parfaitement dans ce nouvel environnement.

A Soumbédioune, l'heure est à la construction du tunnel. C'est-à-dire de l'un des plus gros ouvrages de cette Corniche Ouest. Ici, les gros engins sont en plein dans le sondage... pour déterminer la nature du sol. Car la construction d'un tunnel obéit à des normes très importantes, puisqu'il s'agit d'un ouvrage qui doit être d'une très grande solidité. Car, le

tunnel de Soubédioune est appelé à accueillir un trafic intense, eu égard à sa position centrale. A cet effet, Me Wade a su apprécier à sa juste valeur les moyens mis en œuvre pour réussir cette infrastructure qui va révolutionner le paysage routier de la capitale. Sans compter la prise en charge du volet assainissement qui s'est traduite par une remise à neuf des conduites pour une meilleure évacuation des eaux (usées, pluviales ou de ruissellement).

Il en est de même du passage souterrain de Léo Frobenius qui a été complètement achevé. C'est la preuve que la fermeture de cette partie de la Corniche a été profitable aux entreprises chargées d'exécuter les travaux. Car, les gens ont été impressionnés par l'envergure de cet ouvrage qui renseigne sur la volonté des dirigeants de l'Anoci de porter les infrastructures et l'organisation à un niveau jamais égalé dans notre pays. Juste à hauteur de l'Ambassade d'Arabie Saoudite et un peu au-delà du Cabinet de l'architecte Atepa, la troisième trémie a pris forme. Cet ouvrage, qui marque le début du deuxième tronçon ... qui va jusqu'à la mosquée de la Divinité, témoigne de la nature de l'ambitieux programme routier de l'Anoci. Sur cet axe routier, le tracé a été identifié à la faveur des expropriations qui ont permis de faire la jonction entre ce passage souterrain et la mosquée de la Divinité. Les dédommagements déjà opérés sont visibles sur les façades des maisons. Car les propriétaires ont cédé la place à la chaussée pour l'aménagement de 2x2 voies sur cette partie de la Corniche. Sur les hauteurs des Mamelles, le président de la République et Mme Wade ont pu apprécier le début de la construction du viaduc qui sera d'une grande beauté. Ici, la montagne n'a pas été un obstacle infranchissable pour les engins. Car, cette infrastructure, taillée sur le flanc de la montagne, se propose d'assurer fiabilité et sécurité dans la circulation. A coup sûr, les hôtes qui feront le déplacement de Dakar seront séduits par la nouvelle configuration de la capitale sénégalaise. Et, pour les Dakarois, toutes ces infrastructures mises en place par l'Anoci seront versées dans le patrimoine de la ville, comme un joyau sans précédent à mettre à l'actif de la génération du concret.

Me ABDOULAYE WADE, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE : « Je suis satisfait par l'ampleur des travaux »

« Je suis très satisfait de ce que j'ai pu voir aujourd'hui. Surtout la rapidité avec laquelle ces travaux ont été faits. Car le chantier a démarré, il y a seulement six mois. Et l'entrepreneur nous a fait savoir qu'une partie des travaux sera livrée au courant du mois de janvier pour une meilleure fluidité de la circulation à Dakar. C'est là toute la dimension de ces travaux d'élargissement, d'aménagement et d'embellissement de la Corniche ouest. L'importance des travaux est telle qu'on n'aurait pas pu l'imaginer pour un petit pays comme le Sénégal. Dans la mesure où il est rare de voir des travaux de cette ampleur qui ne sont possibles que par une certaine audace.

C'est la raison pour laquelle je pense que, dans l'ensemble, nous avons relevé le défi. A cet égard, c'est l'occasion pour moi de dire aux Sénégalais que nous sommes dans la logique des grands travaux qui procèdent de la restructuration de la capitale. Car, nous ne pouvons pas continuer à bricoler. Il fallait restructurer totalement pour rendre fluide la circulation dans la capitale. Nous sommes sur la bonne voie avec tout ce qui est en train de se faire. Il faut féliciter les responsables de l'Anoci qui ont eu l'idée de faire cette corniche, parce que je ne l'imaginai pas comme ça au départ. Aussi, il faut souligner que l'entreprise choisie – le groupement Cde-Al Kharafi - a répondu à cette grande ambition par des réalisations d'une très grande valeur et d'une très grande solidité. C'est cela la construction nationale : un travail solide, un travail qui demeure. D'autant que tous ces travaux entrepris ne sont pas destinés à satisfaire les Sénégalais d'aujourd'hui. Mais, le Sénégal de demain ; de sorte que nous laisserons aux Sénégalais de demain des infrastructures solides sur lesquelles ils vont pouvoir construire. Encore une fois, toutes mes félicitations à l'Anoci, aux architectes, au groupement d'entreprises. Je suis très satisfait »

Karim Wade, président de l'Anoci

« Son Excellence, Me Abdoulaye Wade, a effectué la première visite de chantier. Ces travaux, qui se déroulent sur une longueur de plus de 10,5 km, sont dotés d'ouvrages extrêmement importants comme les passages souterrains, le toboggan de Soubédioune qui permet de passer au-dessus du cimetière, le tunnel de Soubédioune, ou encore le fameux viaduc. Ces travaux, qui ont commencé il y a exactement six mois, ont été réalisés dans les délais. A cet effet, je tiens à féliciter personnellement l'Anoci, le consortium Cde-Al Kharafi et l'ensemble des bonshommes de la route qui font un travail impressionnant et efficace pour atténuer les nuisances en matière de circulation ».

Abdoulaye Baldé, Directeur exécutif de l'Anoci

« Il s'est agi de montrer au président de la République notre travail. Et, aujourd'hui, nous sommes fiers de lui dire que les délais ont été respectés, avec la construction d'ouvrages de dernières générations qui vont révolutionner le paysage routier. Je veux parler des trémies, du tunnel et du toboggan de Soubédioune ou encore du viaduc de Ouakam qui ont été

réalisés avec des moyens révolutionnaires ».

Selon Pape Diop, si « les populations sont favorables à cent pour cent à ces projets, c'est parce qu'elles adhèrent à la politique du président de la République qui veut révolutionner notre pays. Partout à travers le pays, il y a de grands chantiers ouverts en direction des populations ».

DOUDOU SARR NI ANG

Sénégal : ''la totalité de la Corniche, sauf la zone tunnel, sera livrée fin avril'' selon Abdoulaye Baldé.

Le populaire, Mars 2007

La totalité de la Corniche Ouest sera ouverte à la circulation à la fin du mois d'avril prochain, a annoncé, mardi à Dakar, le Directeur exécutif de l'Agence nationale de l'Organisation de la Conférence islamique (ANOCI), Abdoulaye Baldé.

''Nous espérons que d'ici la fin du mois d'avril, l'ensemble de la Corniche sera livré à l'exception du tunnel de Soumbédioune qui ne pourra être livré qu'à la fin du mois d'août'', a notamment dit M. Baldé précisant toutefois qu'il s'agit-là des assurances qui lui ont été données par l'entreprise.

Le Directeur exécutif de l'ANOCI procédait ainsi à l'ouverture d'un deuxième tronçon de la Corniche Ouest lors d'une cérémonie rehaussée par la présence du ministre d'Etat, Mamoune Niasse, du ministre des Sénégalais de l'extérieur, Oumar Khassimou Dia, et de l'Ambassadeur du Koweït au Sénégal, Mohamed Saleh Al Thouwaikh. Le tronçon concerné va du giratoire de l'Université à l'angle de la rue Aimé Césaire.

Selon Abdoulaye Baldé, ''à la fin du mois d'avril, les tronçons prioritaires seront déjà ouverts. Il ne restera que le tunnel de Soumbédioune qui ne pourra malheureusement être livré qu'en août, ce qui marquera la fin de l'ensemble des travaux de la Corniche (y compris) le tronçon (Place Bienvenue - Pharmacie Mamelles, NDLR) qui est en train d'être exécuté par l'entreprise Fougeroles''.

L'ouverture de la totalité de la Corniche Ouest à la circulation, ''permettra, selon lui, aux Sénégalais de parcourir en moins de 20 minutes le centre ville jusqu'au niveau des Mamelles''.

Le Directeur exécutif de l'ANOCI a également assuré que l'éclairage public de la Corniche Ouest va suivre très rapidement. ''Nous sommes en train d'y travailler avec la Mairie de Dakar et une société marocaine qui nous a été recommandée par le Roi du Maroc'', pour les aménagements paysagers, a dit, à cet égard, M. Baldé ajoutant qu'avec le pavage ''nous aurons la plus belle corniche d'Afrique''.

Pour sa part, le ministre d'Etat a salué cette réalisation d'envergure en direction du Sommet de l'OCI. Il a félicité le Chef de l'Etat pour avoir pris l'option de rénover la Corniche Ouest.

Il a exprimé sa satisfaction quand à l'évolution des travaux avant de remercier le peuple sénégalais pour sa patience face aux désagréments causés par les travaux.

Comme lors de l'ouverture du premier tronçon, c'est encore un chauffeur de taxi qui a eu l'honneur de procéder symboliquement à la coupure d'un ruban aux couleurs nationales avant d'ouvrir la voie, suivi du Directeur exécutif, du ministre d'Etat, du ministre des Sénégalais de l'extérieur et de l'Ambassadeur du Koweït au Sénégal.

Plusieurs autres véhicules ont suivi et circulé sur tout le tronçon ouvert à la circulation avant que les autorités ne livrent leurs sentiments à la presse.

Financés par le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe, les travaux de la Corniche Ouest s'élèvent à une vingtaine de milliards de francs CFA.

NB : au jour d'aujourd'hui, le tunnel est loin d'être fini et les plans concernant l'éclairage sont complètement remis en cause.

CHANTIERS DE L'ANOCI / PROJETS ROUTIERS - En route vers libertés et excès : Plus de 4 milliards pour un kilomètre de goudron. Le Quotidien, Août 2007

Pour la construction de 16 kilomètres de route, l'Anoci dit avoir débloqué 63 milliards de francs Cfa, soit près de quatre milliards pour un kilomètre. Sur certains tronçons même de la Corniche ouest, la facture est de 4,6 milliards pour un kilomètre goudronné. De quoi titiller la susceptibilité des membres du Syndicat national des architectes du Sénégal (Synas) qui dénoncent des dérives, une opacité financière et menacent, par conséquent, de saisir la justice pour «crime économique».

Les chantiers en cours de réalisation, dans le cadre des chantiers de l'Agence nationale pour l'organisation de la conférence islamique (Anoci), cachent des méthodes de gestion loin d'être en phase avec les principes élémentaires de transparence et de bonne gouvernance. C'est le constat fait par le Syndicat national des architectes du Sénégal (Synas) qui, dans un rapport de synthèse, publié en juillet 2007, met le doigt sur «l'opacité et les dérives financières qui caractérisent ces chantiers», comme le résume son président, Ousseynou Faye. Dans le document, le Synas dit ne pas comprendre «les libertés et les libéralités qui ont été permises dans le financement des projets routiers». En effet, l'on s'étonne des 63 milliards de francs Cfa débloqués pour la construction de 16 kilomètres de routes seulement.

Le rapport indique que les travaux sont constitués de trois tronçons : «Le premier part du Bloc des Madeleines à la Place Bienvenue de Fann Résidence (et) est long de 6 kilomètres pour une enveloppe de 22 milliards de francs Cfa.» L'autre tronçon «de la Place Bienvenue aux Mamelles engloutit 16 milliards de francs Cfa sur une distance de 4 kilomètres». Le dernier concerne l'agrandissement de la Voie de dégagement nord (Vdn) pour une enveloppe de «20 milliards de francs Cfa sur 6 kilomètres». Seulement, ces enveloppes dégagées pour les projets routiers de l'Anoci donnent le tournis aux architectes qui demandent des explications sur les coûts réels de ces routes. Ainsi, le rapport révèle, après calcul, que «le kilomètre de route réalisé par l'Anoci coûte 4,6 milliards de francs Cfa, soit 43 millions par mètre de route». Alors que, comparent les confrères de Ousseynou Faye, «un kilomètre de route en deux fois deux voies n'excède pas normalement 500 millions de francs Cfa». Alors, ils considèrent que des explications doivent être fournies à ce sujet, en ce sens qu'il n'est «pas décent que les projets routiers de l'Anoci puissent coûter dix fois plus cher que les projets normaux».

Ainsi, le rapport du Synas ne manque pas de relever le caractère particulier et les libertés prises dans l'exécution des projets routiers car, l'on se souvient, pour moins que cela, la République avait été ameutée, dans le cadre des chantiers de Thiès. A ce moment, «l'on s'émouvait de la construction de la Voie de contournement nord (Vcn), une nouvelle route d'une distance de 12 kilomètres à 13 milliards de francs Cfa, alors que l'aménagement d'une route déjà existante d'une longueur de 6 kilomètres est évalué à 22 milliards de francs Cfa». Et d'ajouter que «la route Sindian-Mbour qui fait le double de tous les projets routiers de l'Anoci ont coûté quatre fois moins cher que les travaux engagés par la structure présidée par Karim Wade».

Outre cet aspect, le rapport fait état des «contorsions financières et procédurales» notées dans la mise en œuvre des ouvrages. Et de donner l'exemple de la route allant du Bloc des Madeleines à la Place Bienvenue de Fann Résidence. «En sus de l'enveloppe de 22 milliards de francs, 5 autres milliards de francs Cfa sont dégagés pour des travaux supplémentaires», lit-on dans le rapport. «Un scandale», résume le secrétaire exécutif du Synas, Idrissa Ndiaye qui s'élève de la violation de la loi, qui, explique-t-il, exige : «Si un marché doit nécessiter des travaux supplémentaires dont le montant dépasse plus de 10% de la valeur du marché, celui-ci doit être cassé et repris.» Or, constate M. Ndiaye, «l'Anoci est à plus de 25% de travaux supplémentaires sur le marché initial, donc, dans une illégalité parfaite». Et de se demander : «Comment l'argent est dépensé dans ces chantiers ?»

Ndiaga NDIAYE

REACTION - Kébou Ndiaye, chef de la Division des infrastructures routières de l'Anoci : «Quand on fait des calculs linéaires, on risque de tomber dans l'erreur». Le Quotidien Août 2007.

Les architectes auraient tout faux dans leurs calculs si on tient compte de la logique du chef de la Division des infrastructures routières de l'Anoci selon qui, on risque de se tromper dans l'estimation de leurs

travaux si l'on fait des «calculs linéaires». Aussi, invoque-t-il des réalités qui diffèrent selon qu'il s'agit d'une route urbaine ou d'une route en rase campagne.

Les considérations relevées par le Syndicat des architectes du Sénégal ne semblent pas convaincre les responsables de l'Agence nationale pour l'organisation de la conférence islamique (Anoci). Kébou Ndiaye, chef de la division des infrastructures de l'Anoci que nous avons joint, avant-hier, au téléphone récuse la manière avec laquelle les architectes ont fait les calculs pour arriver aux coûts des routes. Il avise : «Quand on fait des calculs linéaires, on risque de tomber dans l'erreur.» En effet, explique-t-il, les montants avancés prennent en compte tous les ouvrages qui accompagnent la construction des routes. Car, «s'il y a un pont à chaque kilomètre et que l'on veuille ajouter le coût de ce pont à celui de la route pour en déduire que le kilomètre de route coûte tant, il risque d'y avoir des problèmes». Et de donner l'exemple de la rénovation de «la route qui va de la Patte d'Oie à l'aéroport où deux échangeurs doivent être repris. Les coûts de ces échangeurs sont intégrés dans l'ardoise totale des travaux de cette route».

Selon M. Ndiaye, «il faut bien tenir compte des ouvrages spécifiques qui sont très chers en ce sens que, la construction de la route intègre d'autres paramètres surtout quand il s'agit d'une voie urbaine». Ainsi, le chef de la Division des infrastructures routières de l'Anoci refuse toute comparaison entre une route urbaine et une route en rase campagne. Il explique que «les infrastructures routières construites en zone urbaine sont plus chères dans la mesure où il y a des coûts supplémentaires. Lesquels coûts sont liés aux travaux d'assainissement, de pose de trottoirs, entre autres travaux complémentaires».

Interpellé sur les 5 milliards de francs Cfa qui constituent le montant des travaux supplémentaires sur le tronçon Bloc des Madeleines - Place Bienvenue de Fann Résidence, Kébou Ndiaye affirme ne pas connaître ce que dit la loi sur le taux des travaux supplémentaires. Toutefois, rassure-t-il, «l'Anoci ne va pas transgresser la loi. Nous ferons ce que dit la loi à ce sujet».

Par ailleurs, les autres manquements soulevés par les architectes et qui sont relatifs aux défauts notés dans la conception des travaux ont été reconnus par M. Ndiaye. (Voir le Quotidien n°1328 du 8 juin 2007). Alors interrogé par nos soins, M. Ndiaye avait, pour corriger ces impairs, soutenu que «la conception originale du projet (allait) être modifiée». De même, avait-il garanti le respect des normes sécuritaires et de visibilité alors évoquées par le Synas et reconduites dans le rapport publié le mois dernier. Les mesures alors annoncées par M. Ndiaye étaient l'installation de signalisation sonore en amont des dos d'ânes, l'érection de ralentisseurs, l'augmentation du nombre de passages pour les piétons et la prise en compte des personnes handicapées.

Quant aux inquiétudes des architectes liées à la cession des centaines d'hectares de terrains aux bailleurs préposés à la construction des chaînes hôtelières le long de la Corniche, elles restent encore sans réponse. Le responsable des infrastructures hôtelières de l'Anoci, Cheikh Ibrahima Gaye qui nous a été recommandé par le chargé de la communication de l'Anoci, Cheikh Diallo, a été injoignable. A chaque appel, dans l'après-midi de jeudi dernier, la secrétaire nous fait savoir qu'il est en entretien.

Ndiaga NDIAYE

Remerciements :

Je tiens à remercier encore une fois toutes les personnes citées dans le rapport de stage mais aussi, celles qui n'ont pas souhaité être citées dans mon rapport, ainsi que certaines personnes qui ont entre autres, facilité mon adaptation et ont donc contribué indirectement à la réalisation de ce travail :

Laurent Vergnol, Thomas, Caroline, Khalil, Sadri, Bobo et toute la bande de rugbymen, pour nos bonnes tranches de rigolade
Tonton Oumar Touré et sa femme, Sophie, pour tout
Tonton Djebel Touré pour le séjour à Saint-Louis
Laurent pour m'avoir aidée à faire mes papiers d'identité et Pape pour mon visa de sortie
Oulèye et Mamdak, pour leurs conseils vestimentaires
Oumou, N'deye, et Habib, pour plein de choses
La bonne (Kady) et la lingère, pour m'avoir facilité la vie
Chantal Prost, directrice des cours au Centre Culturel Français
Mes nombreux guides en tout genre (Samba, Thierry, Malik, Ousmane, Khalil et j'en passe...), pour leurs visites pleines de surprises
Ma mère, pour être passée me voir
Mustapha, Hibou, François et sa famille, Sidy, Bobo et son café « touba », Ousmane, Ibrah et Patrick, Sylla et Hanna pour les souvenirs de week-end sur l'île de Gorée

Je tiens aussi à remercier :

Le kayak de mer
La gazelle
Les taxis et taximen
Les bus de Dakar Dem Dikk et les clandos
Les bougies
Le climatiseur (et son inventeur)
Djibril, mon vendeur de sandwich
Le marchand de mangues du bout de la rue
Le kiri et la vache qui rit (seuls fromages facilement trouvables)
La salle de fitness pour décompression
Mon réveil
Le Zoulou Bar et le Bidouille Bar du CCF