



Ministère du Renouveau Urbain, de
l'Habitat et du Cadre de vie

Agence Japonaise de Coopération
Internationale



Projet de Révision du Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035



Janvier 2016

Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture
(DUA)

Projet de Révision du Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035

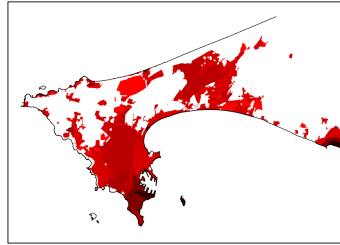
1 Contexte et zone d'étude



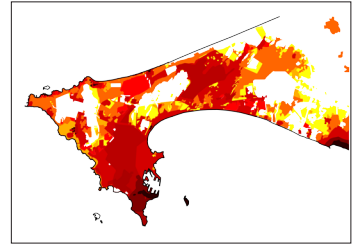
En 1900: 100 000 habitants



En 1967: 500 000 habitants



En 1986: 1,25 millions habitants



En 2009: 2,5 millions habitants



Contexte

Dakar est la capitale du Sénégal, le pays le plus occidental de l'Afrique de l'Ouest. Dakar est devenu la capitale de l'Afrique-Occidentale française (AOF) en 1902, qui comptait alors huit membres (Sénégal, Mauritanie, Mali, Guinée, Côte d'Ivoire, Niger, Burkina Faso et Bénin). Dakar en était le centre militaire, politique, administratif, économique et de commerce international.

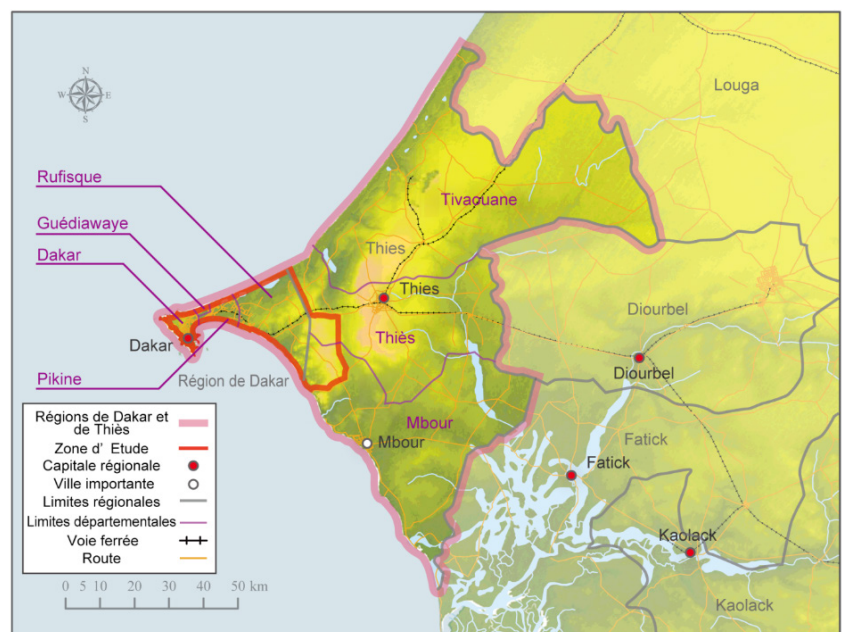
Dakar a poursuivi son expansion vers l'est. La population a augmenté principalement en raison d'un exode rural massif. Elle est passée de 500 000 habitants en 1967 à 3,1 millions en 2013, une croissance démographique équivalente à 4 pour cent par an. L'urbanisation rapide à la suite de cette augmentation de la population a entraîné divers problèmes urbains.

Zone d'étude

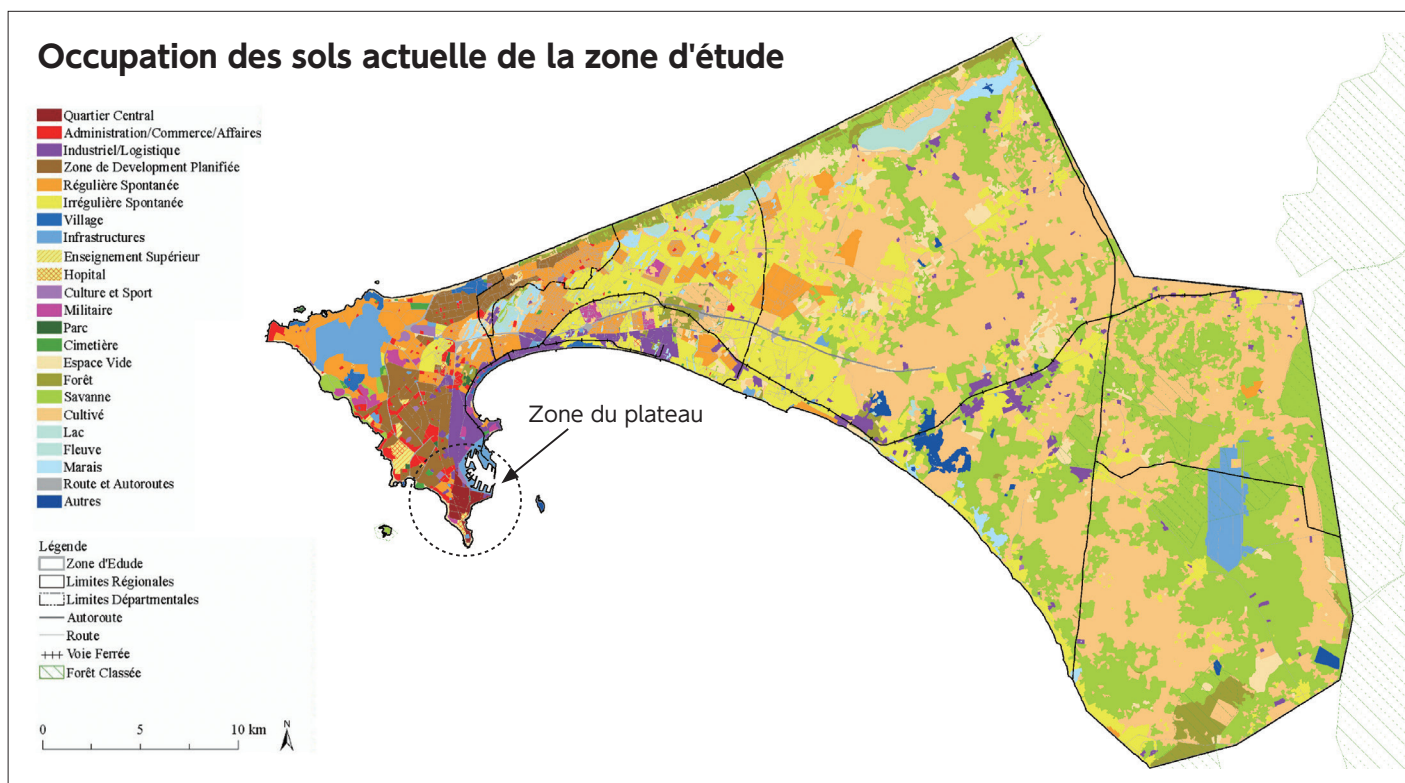
La zone d'étude est la région de Dakar et une partie de la région de Thiès, pour une superficie d'environ 820 km². Elle comprend les quatre départements de Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque ainsi que cinq communes de la région de Thiès que sont Diender Guedj, Keur Moussa, Noto (dans le département de Thiès), Diass et Sindia (dans le département de Mbour).

Cette zone d'étude a été sélectionnée en considérant les besoins en termes de plan directeur approprié pour coordonner les différents efforts de développement prévus et qui ont lieu actuellement et pour renforcer le rôle et le potentiel de cette zone dans le processus de développement du Sénégal.

La Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) du Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de vie est en charge du projet. La DUA supportera les collectivités locales dans la préparation des PDU et PUD sur la base de leur expérience dans l'élaboration du PDU de Dakar et de ses environs.



2 Problématiques urbaines



Structure urbaine unipolaire : La zone d'étude est caractérisée par une structure unipolaire avec une concentration des activités d'affaires et commerciales dans la zone du Plateau comme c'est montré sur le plan d'occupation actuelle des sols de la zone d'étude ci-dessus. Cette structure unipolaire cause d'importants embouteillages aux heures de pointe le matin et le soir (Photo-1) et une surcharge des infrastructures urbaines.

Réduction des surfaces fertiles : L'urbanisation rapide s'est déroulée sans contrôle adéquat de l'utilisation des sols, ce qui a causé l'empiétement des zones urbaines sur les terres agricoles à fort potentiel agronomique, en particulier dans la zone des Niayes (Photo-2). Cette tendance a été accélérée par le plan directeur en cours pour 2025.

Urbanisation de zones impropres : L'exode rural massif a abouti à urbaniser aussi dans des zones impropres telles que les zones inondables, qui témoignent d'un cadre de vie détérioré et d'une augmentation du risque de catastrophes naturelles (Photo-3).

Problèmes environnementaux : Les problèmes environnementaux font leur apparition comme la pollution de la zone côtière de la baie de Hann causée par rejet des eaux usées industrielles non traitées (Photo-4), et le déversement de déchets insalubres à la décharge de Mbeubeuss (Photo-5).



(Photo-1) Chronic traffic congestion in the morning and evening peak hours



(Photo-2) L'urbanisation grignote des champs à fort potentiel agronomique



(Photo-5) Décharge de Mbeubeuss causant de sérieux problèmes environnementaux



(Photo-4) La Baie de Hann polluée par les eaux usées industrielles non traitées



(Photo-3) Maison abandonnée dans une zone inondable

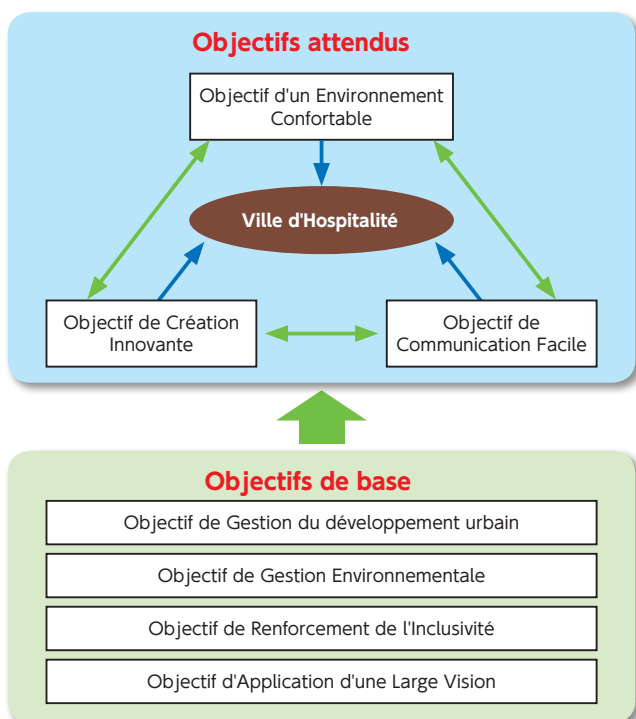
3 Analyse de la durabilité

Indicateur	Nombre d'indicateurs à durabilité élevée	Nombre d'indicateurs à durabilité faible	Globale
1. Gestion des risques causés par les changements rapides	2 ⁽¹⁾	4 ⁽²⁾	Faible
2. Inclusivité	1 ⁽³⁾	3 ⁽⁴⁾	Faible
3. Attractivité	0	4 ⁽⁵⁾	Faible
4. Capacité de gestion urbaine et infrastructures urbaines	0	8 ⁽⁶⁾	Faible
5. Participation	1 ⁽⁷⁾	1 ⁽⁸⁾	Moyenne
6. Perspective nationale, internationale, régionale	2 ⁽⁹⁾	2 ⁽¹⁰⁾	Moyenne
Total	6	22	Faible

Remarque: Les indicateurs comprennent les éléments suivants : ⁽¹⁾ émissions de CO₂, conflits ethniques ; ⁽²⁾ environnement, catastrophes naturelles, économie globale, risque social ; ⁽³⁾ la protection des personnes âgées (filet de sécurité sociale) ; ⁽⁴⁾ pauvreté, accès à l'école et aux services de santé dans les quartiers irréguliers ; ⁽⁵⁾ environnement de l'investissement, parcs urbains, équipements, tourisme ; ⁽⁶⁾ système et ressources humaines de la planification urbaine, capacité financière, transports, approvisionnement en eau, assainissement, gestion des déchets solides, électricité ; ⁽⁷⁾ participation traditionnelle ; ⁽⁸⁾ participation officielle ; ⁽⁹⁾ infrastructure de communication internationale, coopération internationale (CEDEAO, UEMOA) ; ⁽¹⁰⁾ système de planification régionale et nationale, fonction de hub régional en Afrique de l'Ouest

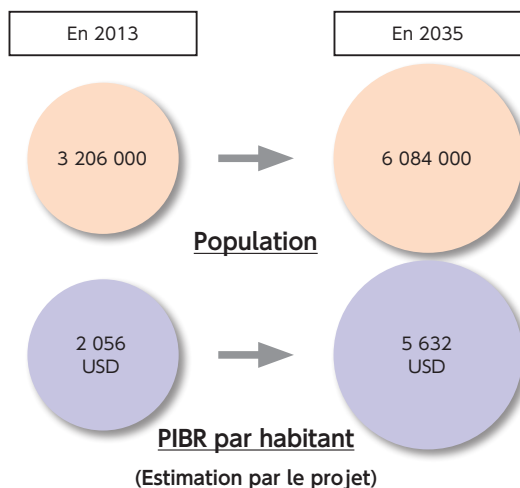
Le développement durable est défini comme l'amélioration de la qualité de la vie étant assuré en permanence pour la génération actuelle sans sacrifier les besoins des générations futures en réduisant la charge sur l'environnement régional et mondial. La durabilité de la zone d'étude a été analysée à partir de six perspectives. La durabilité de la zone d'étude est généralement faible avec seulement six indicateurs montrant une durabilité élevée, tandis que 22 indicateurs ont montré faible durabilité. Le développement de la zone d'étude pourrait être basé sur les facteurs élevés de durabilité tels que la paix sociale et la démocratie participative locale.

4 Plan Directeur 2035



Vision et Objectifs

- Une « Ville de l'hospitalité » (Teranga) est la vision de la zone d'étude en 2035 convenue par tous les acteurs. Il s'agit d'une ville (y compris la région voisine) où la générosité, l'ouverture et la réceptivité vers des valeurs différentes, à la fois interne et externe, sont assurées.
- La « Ville de l'hospitalité » sera réalisée en atteignant les trois objectifs attendus par les personnes et les quatre objectifs de base qui les appuieront. Un ensemble de stratégies et de programmes d'action sont proposés pour réaliser ces sept objectifs.
- La vision et les objectifs ont été élaborés à travers une approche participative impliquant les citoyens, les administrations locales, le secteur privé et les agents de la DUA. Quatre séries de réunions des parties prenantes ont eu lieu à cinq endroits dans la zone d'étude, pour un total de 20 réunions des acteurs.



Réunion des acteurs à Rufisque



Réunion des acteurs à Pikine

Cadre socioéconomique

Le cadre socio-économique pour la zone d'étude a été préparé pour la population et le Produit National Brut Régional (PIBR) pour 2035. On estime que la population de la zone d'étude aura presque doublé en 20 ans. Le PIBR par habitant atteindra le niveau des pays à revenu intermédiaire.

Plan d'utilisation des sols pour 2035

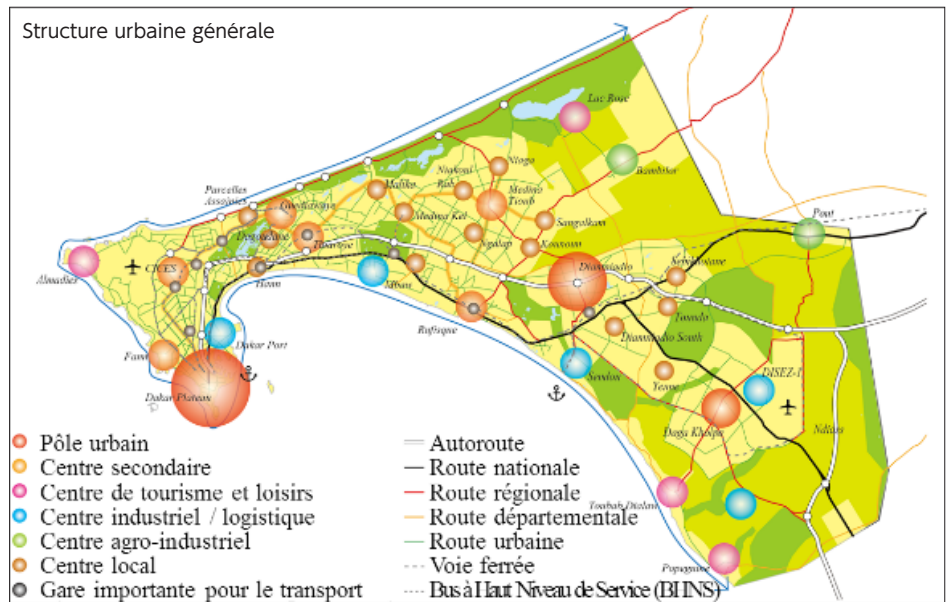
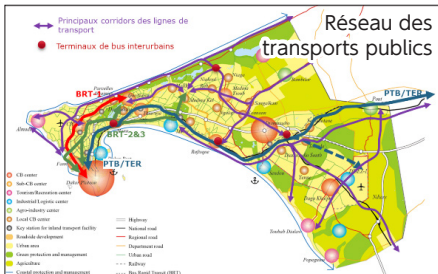
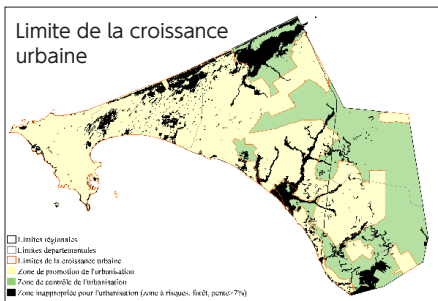
Structure urbaine : La structure urbaine proposée en 2035 est caractérisé par (i) une structure urbaine multipolaire avec Diamniadio et Daga Kholpa en tant que nouveaux pôles urbains de l'Est en plus du pôle du Plateau, (ii) la réduction de l'urbanisation dans les zones à risque, tels que les zones inondables, (iii) la préservation de la zone des Niayes où la productivité de fruits et de légumes est importante, (iv) les ceintures vertes qui entourent l'agglomération urbaine. Le plan d'utilisation des sols pour 2035 se propose d'intégrer ces facteurs.

Limite de croissance urbaine : Le concept d'une limite de croissance urbaine est proposé pour assurer le développement d'une zone urbaine dans une forme compacte évitant les zones à risque, tout en préservant les forêts classées et les zones agricoles de manière adéquate.

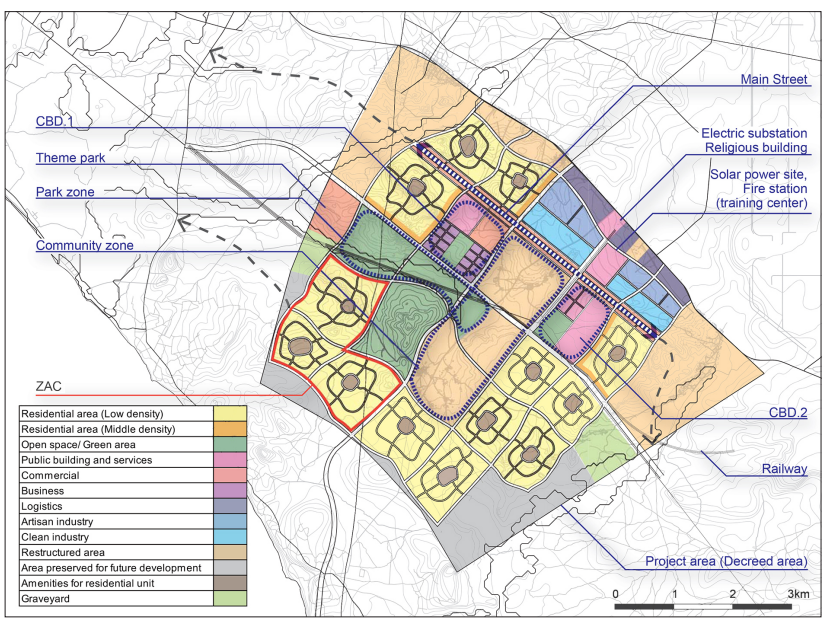
Système de transport public : Les pôles urbains de Diamniadio, Daga Kholpa et du Plateau et d'autres centres urbains seront reliés par un système de transport public efficace, comprenant le BRT (transit rapide par bus) et un train régional ainsi qu'une radiale nord-sud.

Évaluation Environnementale Stratégique (EES) : Une évaluation environnementale stratégique (EES) a approuvé le plan d'utilisation des sols proposé du point de vue environnemental.

Plans de développement sectoriels : Les plans de développement du secteur des transports, des ressources en eau et l'approvisionnement en eau, de l'assainissement, de la gestion des déchets solides, de l'électricité et des énergies renouvelables et la réduction des risques de catastrophe en milieu urbain sont préparés en harmonie avec le plan d'utilisation des sols 2035.



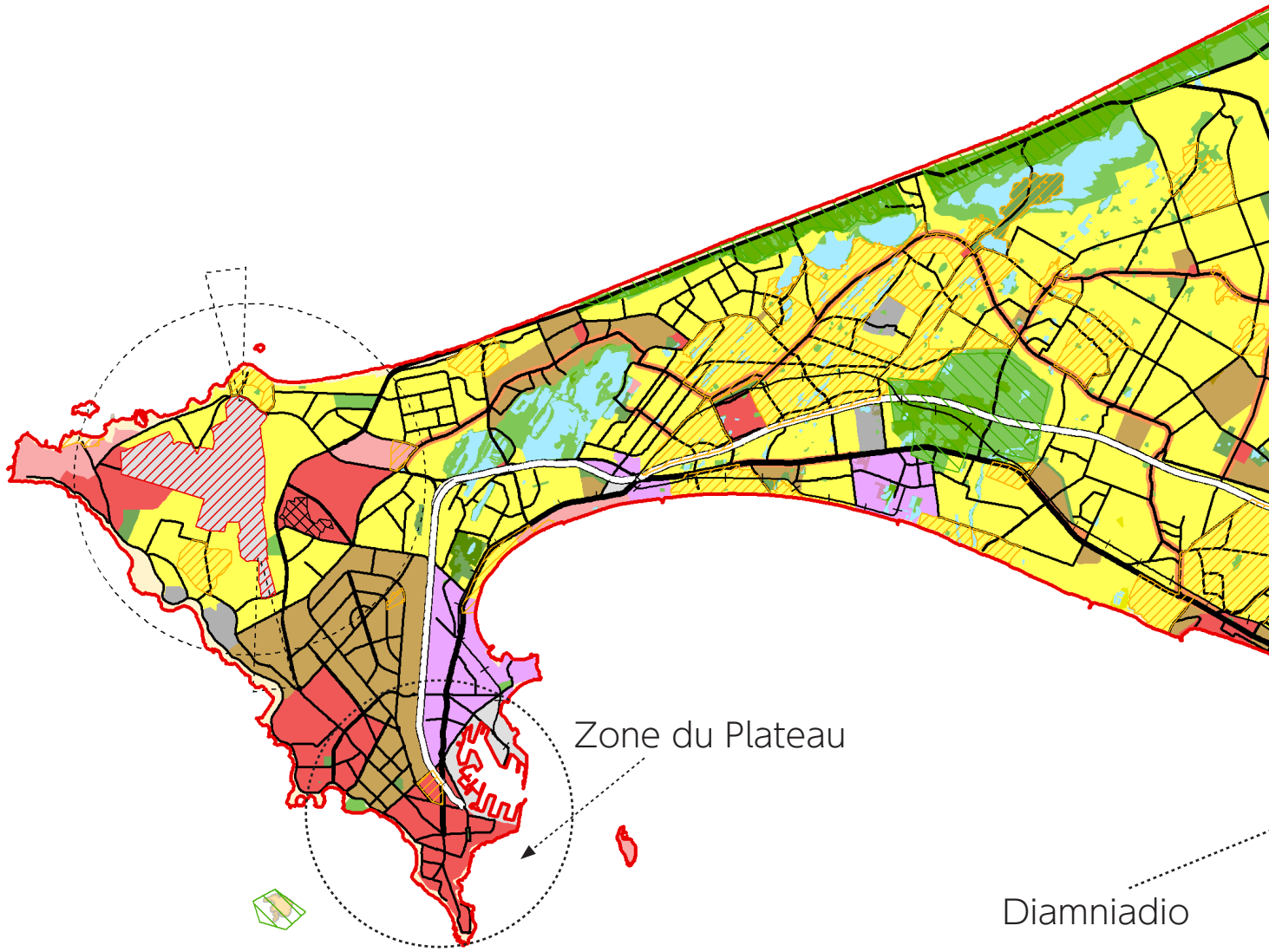
5 Detail Urban Plan for Daga Kholpa



Daga Kholpa, situé à proximité du nouvel aéroport international (AIBD) en cours de construction et faisant partie de la zone économique spéciale, est prévue pour être une ville nouvelle internationale de transit. Une population de 184 000 habitants sera logée dans une zone de 3 891 hectares. L'utilisation prévue des sols se caractérise par un vaste espace vert qui permet d'éviter l'urbanisation dans les zones inondables et par la coexistence de la zone urbaine moderne avec les villages existants et ses zones alentours.

Remarque: Zones à restructurer (restructured area): Réorganisation de la vocation des sols et amélioration des infrastructures dans les villages existants et leurs alentours, y compris les surfaces cultivées.

Plan d'occupation des sols pour 2035



Legend

- Study Area
- Urban Growth Boundary
- Highway
- National Road
- Regional Road
- Department Road
- Urban Road
- Railway
- Urban Pole

Land Use

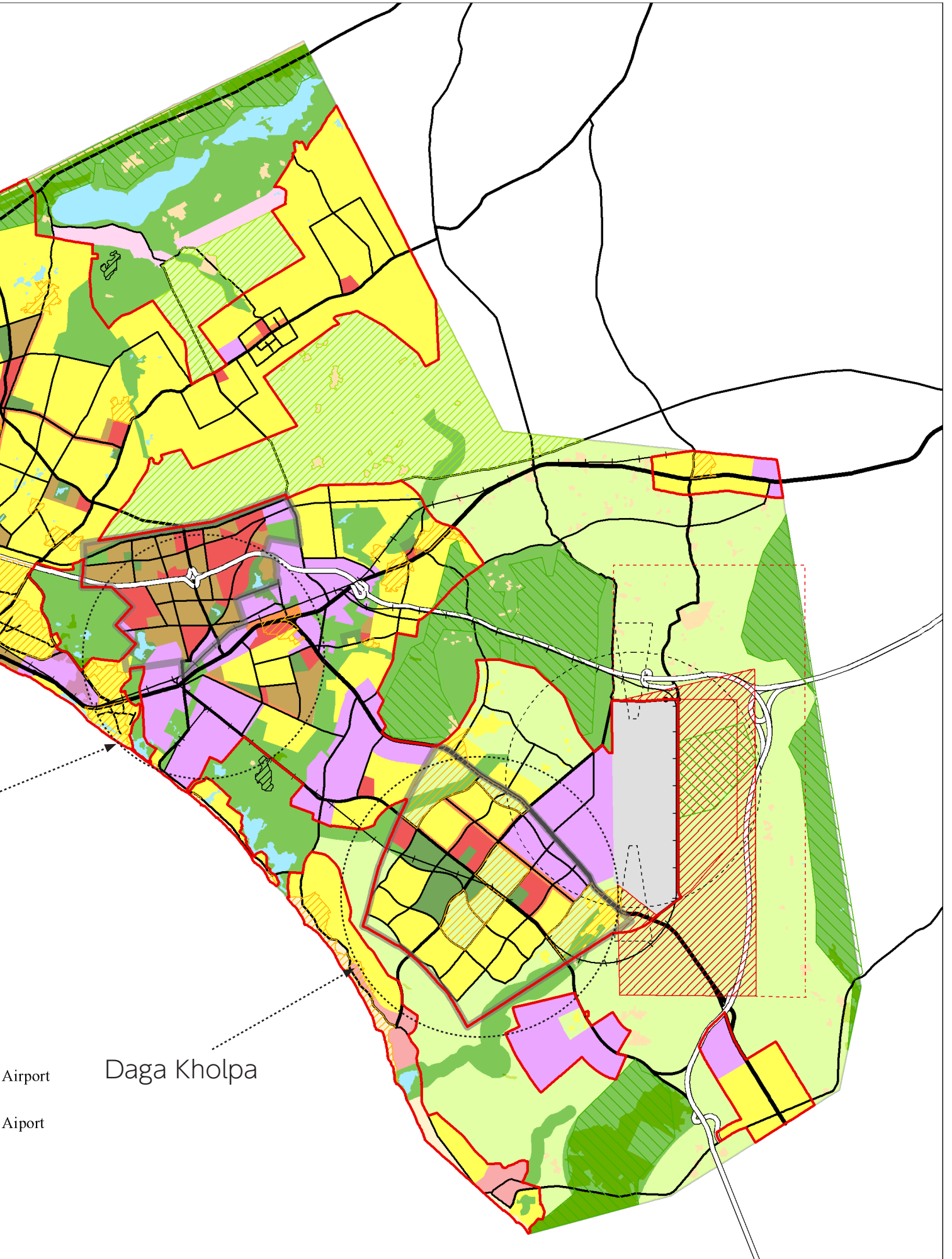
- CB: CBD
- RD: Roadside Development
- MX: Mixed Use
- UC: Urban Community
- IL: Industrial and Logistics
- TR: Tourism and Recreation
- TRs: Rural tourism and Recreation
- RC: Rural Community
- UT: Utility
- SE: Security
- GP: Green Promotion and Management
- PK: Park
- AG: Agriculture
- CA: Coastal Protection
- WB: Water Body

Regulatory Frame

- Classified Forest
- Enhanced Agriculture Area
- Restructuring Area
- Redevelopment Area
- Reserve Area for Infrastructure
- Reserve Area for Urban Area around
- Special Control Area around Airport
- Obstacle Limitation Surfaces around

0 3 6 km





6. Ensemble de mesures et études de pré faisabilité

Ensemble de mesures proposé

Tous les plans et les concepts proposés par l'étude sont regroupés en huit ensembles de mesures. Ils suivent les sept objectifs pour la réalisation de la vision de la Ville d'hospitalité plus une politique technique de construction des fondations.

Politique de création d'un environnement confortable	Politique de communication aisée
Amélioration de l'infrastructure urbaine	Amélioration de l'infrastructure de transport
Amélioration des services urbains non structurels	Initiative de contrôle de la demande en transport
Amélioration de l'ordre public	Amélioration de l'infrastructure logistique
Amélioration des équipements	Amélioration de l'infrastructure des TIC
Politique d'innovation créative	Politique de gestion de l'aménagement urbain
Promotion de l'agriculture et de la pêche	Renforcement des outils techniques, institutionnels et juridiques pour le plan directeur
Promotion de l'industrie	Sensibilisation des citoyens vis-à-vis du plan directeur
Promotion des services et du tourisme	Sensibilisation des ministères, des organismes centraux et des administrations locales
Amélioration de l'environnement d'investissement	
Politique de gestion environnementale	Politique technique de construction des fondations
Amélioration de l'environnement régional	Etudes et enquêtes
Amélioration de l'environnement planétaire	Développement des capacités
Politique d'amélioration de l'inclusivité	Politique d'application de la vision large
Amélioration des moyens d'existence	Renforcement de la coopération régionale Afrique de l'Ouest pour l'amélioration de la durabilité
Amélioration de l'impôt et l'assurance sociale	
Amélioration de l'accès aux transports publics pour les quartiers irréguliers	
Intégration du genre	

Études de pré faisabilité

Au sein des projets et des actions proposés dans l'ensemble des mesures, trois projets d'infrastructure ont été sélectionnés pour une analyse détaillée. Les résultats des études de pré faisabilité suggèrent que les deux projets suivants soient promus à l'étape de la mise en œuvre.

- Projet d'amélioration des carrefours sur la VDN et la route de Front de Terre: amélioration des cinq carrefours (SDE, Cite Keur Gorgui, Aimé Césaire, Khar Yalla et Bourguiba)
- Projet d'amélioration de la circulation autour de la gare routière de Baux Maraîchers: amélioration des intersections entre la N-1 et la route d'accès, entre la route de Rufisque et la route d'accès, amélioration de l'accès des bus au terminal, élargissement de la route d'accès et établissement d'une bretelle d'accès à l'autoroute.

Sur la base de l'analyse préliminaire du secteur de gestion des ordures ménagères, il est recommandé qu'une étude sur l'introduction d'un système de valorisation énergétique des déchets à l'échelle régionale sur l'Afrique de l'Ouest soit conduite. Le système de valorisation énergétique des déchets devrait permettre de réduire la quantité de déchets, ainsi que l'importation de charbon et les émissions de CO₂ par la production d'électricité utilisant la chaleur produite dans le processus d'incinération des déchets.