

# Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité

## DAKAR



Recommandations d'Actions pour la  
Résilience et la Durabilité

**DAKAR**



**ONU HABITAT**  
POUR UN MEILLEUR AVENIR URBAIN



R

A



Les *Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité* (RAR-D) proposées dans ce rapport, et le travail entrepris pour les définir, sont les résultats issus de l'initiative «Rendre les villes durables et résilientes: Mise en œuvre du Cadre de Sendai pour la Réduction des risques de catastrophes 2015-2030» (MCSR). Cette action du MCSR est une initiative conjointe de l'UNDRR (Bureau des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophes) et d'ONU-Habitat a reçu un soutien financier de la Commission européenne (DG DEVCO). Son objectif général est d'améliorer la compréhension et la capacité de faire face aux risques de catastrophe et de renforcer la résilience au niveau local, en soutenant les stratégies nationales et locales de réduction des risques de catastrophe (RRC) et d'adaptation au changement climatique, tout en concentrant ses efforts sur le renforcement des capacités locales.

Depuis sa mise en place en avril 2016, l'action du MCSR a aidé plus de 25 gouvernements locaux à aborder avec confiance l'agenda des risques et de la résilience dans leurs villes, en utilisant des outils et des méthodologies adaptés tout en renforçant leurs capacités. Ce rapport présente de façon détaillée les résultats et la marche à suivre indiqués pour la ville de Dakar, sur la base de l'analyse et du diagnostic de la résilience effectués grâce à ***L'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT ou City Resilience Profiling Tool en anglais)***. ONU-Habitat et la Ville de Dakar ont piloté la mise en œuvre du CRPT dans la ville et ont réussi à surmonter les défis liés à la collecte et à la révision des données. Le projet a obtenu l'engagement des principaux acteurs qui auront un rôle à jouer dans les étapes actuelles et futures.

Ce rapport présente les résultats, l'analyse, le diagnostic et la portée de l'engagement, ainsi que les Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité pour la Ville de Dakar.

Nous remercions la Ville de Dakar et DG DEVCO d'avoir soutenu la production de ce rapport et encourageons tous les acteurs à suivre de manière proactive les progrès de la ville vers une plus grande résilience.





Ce rapport a été rédigé en collaboration avec une vaste équipe interdisciplinaire et transdisciplinaire et, par conséquent, certains des termes énoncés ont été traduits directement de l'anglais. Des efforts substantiels ont été déployés pour trouver des équivalents dans toutes les langues de travail (Portugais / Espagnol / Français). Toutefois, le rapport propose des termes en cours de développement dans le domaine d'étude relativement nouveau de la résilience urbaine.

...

Ce rapport est la 3<sup>ème</sup> phase d'un processus appelé "Restitution" du Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPP en anglais). Il accompagne les bases de données de la Ville / CRPT (phase 1) et la plateforme visuelle correspondante (phase 2). Ce rapport doit être lu conjointement avec le guide de l'outil de Renforcement de la Résilience Urbaine et les autres livrables développés au cours des phases 1 et 2.



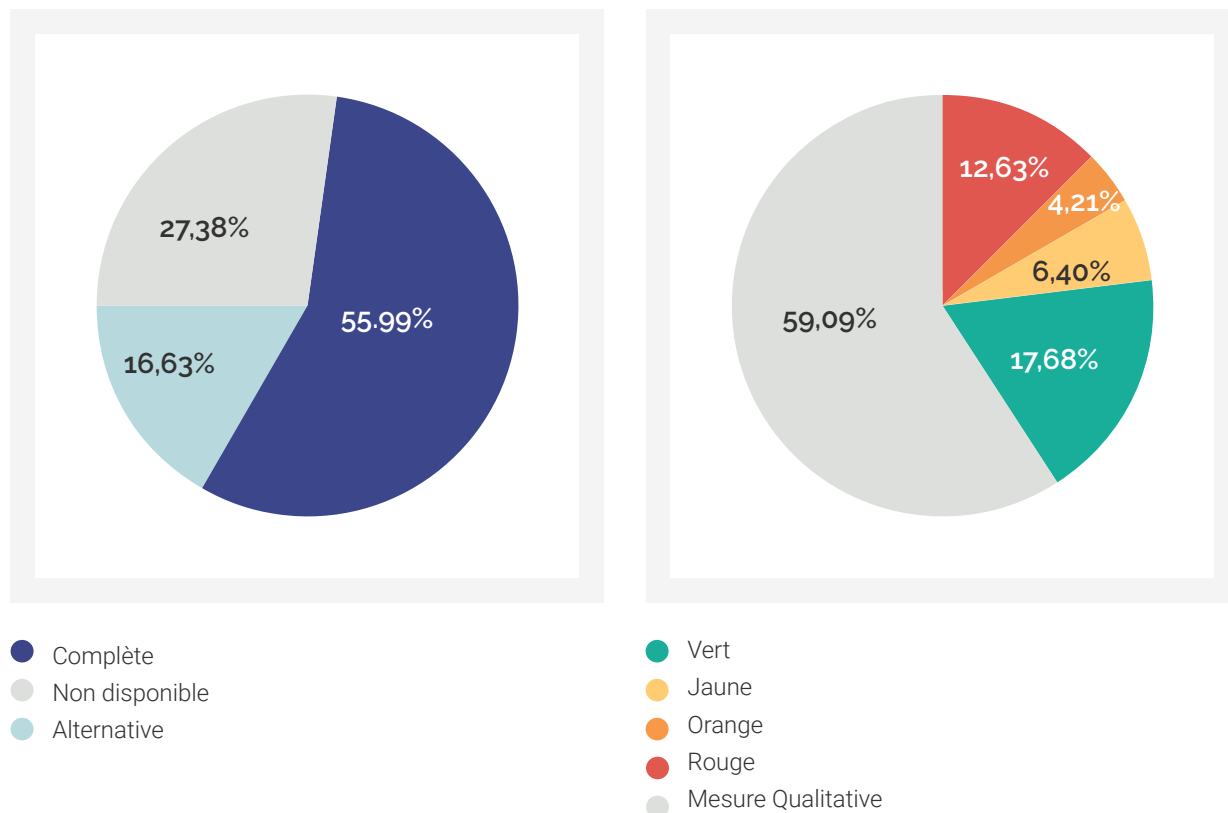
# Sommaire Exécutif



# Sommaire Exécutif

## I. Logique du scénario actuel : données collectées et analyse

La performance du système urbain de Dakar se réfère au profil statistique développé sur la base de la compilation et de l'analyse des données collectées sur une période d'environ treize mois. Alors que le contexte de Dakar présentait un défi certain en matière de collecte de données, le niveau d'achèvement qui en a résulté, et illustré ci-dessous, est considéré comme robuste et, surtout, suffisant pour effectuer des analyses plus granulaires par secteur, domaine thématique, stress ou autres.



**Figure 1 :** Visualisation de l'évaluation globale finale de la collecte de données et des résultats concernant la résilience.  
Source : CRPP (2019).

Selon l'analyse initiale, plus de 70% des indicateurs applicables au contexte de Dakar ont été collectés et un peu moins de 3,5% ont été considérés comme non applicables. Ces pourcentages sont cohérents vis-à-vis du contexte, sachant que c'est la première fois qu'un tel processus de collecte de données est effectué à cette échelle. Toutefois, il est important de rappeler la nécessité pour les autorités locales de collecter des données pour leurs différents secteurs de manière systématique, et à les mettre à jour régulièrement, car des informations et données disponibles et à jour aident à la prise de décision et à la hiérarchisation des actions.

La méthodologie élaborée dans le cadre de cette analyse présente visuellement les résultats, en utilisant des couleurs pour refléter la performance mesurable pour les indicateurs d'appui : « rouge » représente les indicateurs les plus critiques, « orange » et « jaune » indiquent des situations intermédiaires et « vert » suggère une situation satisfaisante. En ce qui concerne l'évaluation de la résilience, un peu moins de 25% des résultats indiquent que la ville fonctionne bien ou raisonnablement bien. Cependant, comme presque 60% de l'ensemble des informations ont été analysés de manière qualitative et que 27% des informations n'étaient pas disponibles au moment de cette analyse, les performances réelles de la ville sont potentiellement meilleures, ou plus mauvaises, que les preuves disponibles ne le suggèrent.

L'unité principale de collecte de données pour le CRPT est appelée indicateur d'appui et consiste en une question ou un groupe de questions nécessitant une réponse quantitative et / ou qualitative. La majorité des données générées par les indicateurs d'appui sont comparables ou mesurables quantitativement à une série d'étalons développés pour chaque indicateur. Dans l'analyse, les indicateurs sont classés en plusieurs éléments ou groupes thématiques, abordant des informations sectorielles : environnement bâti, chaîne d'approvisionnement et logistique, infrastructures de base, mobilité, services publics municipaux, inclusion et protection sociale, économie et écologie. L'évaluation finale de la collecte des données ont montré des taux plus élevés pour la chaîne d'approvisionnement et logistique, les infrastructures de base, la mobilité, et l'inclusion et protection sociale.

## 1. Analyse des éléments urbains

L'analyse a permis de faire ressortir les principales constatations pour chacun des éléments urbains :

### Environnement Bâti

- Problèmes de gestion foncière marqués par un déficit de logements à coût abordable, des occupations et constructions irrégulières ou inadéquates ;
- Exposition aux risques multiples (industriels, érosions, inondations). 90% des logements se situeraient en zones dangereuses.

### Chaîne d'approvisionnement et logistique

- Inexistence de ressources hydriques suffisantes dans la région de Dakar, en termes de qualité et quantité. Les besoins en énergie ne sont pas encore tout à fait comblés ;
- Spéculation foncière réduisant considérablement l'activité agricole à l'intérieur de la ville et dans toute la région.

### Infrastructures de base

- Réseaux électrique, d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées et d'assainissement vieillissants et non fiables ;
- Déficit de collecte des déchets solides et traitement inapproprié mis en décharge directement, induisant d'importants problèmes environnementaux ;
- Pollution de l'environnement importante (air, sol, eau), pertes de biodiversité et détérioration des écosystèmes par des rejets contaminants.

### Mobilité

- 70% des déplacements se font à pied mais réseau piétonnier inexistant et trottoirs inadaptés (occupation informelle, parkings, vétusté, etc.) ;
- Inadéquation de l'offre de transport en commun ;
- Niveau élevé de congestion urbaine lié à divers facteurs.

### Services Publics Municipaux

- La spéculation foncière réduit encore la possibilité de trouver de nouveaux cimetières ;
- Manque d'accessibilité aux services des taxes municipales ;
- Activités culturelles régulières et inclusives. Potentiel des activités patrimoniales et touristiques non exploités.

## Inclusion et Protection Sociale

- Les Conseils de quartier sont des instances de concertation existantes à l'échelle de ville ;
- Le salariat est le critère fondamental d'accès aux prestations du système de protection sociale ;
- Assez grande accessibilité des populations dakaroises aux soins hospitaliers, mais existence de barrières d'ordre financier ;
- Existence d'initiatives mises en place par la Ville de Dakar pour plus de protection et d'inclusion sociale

## Économie

- Niveau élevé de chômage et d'emploi informel dans des conditions précaires ;
- Manque d'accès de la population aux services financiers ;
- Processus de préparation du budget de la Ville de Dakar efficace et participatif.

## Écologie

- Dégradation continue du couvert végétal et du capital naturel, perte de la biodiversité, fragilisation des écosystèmes et pollution environnementale élevée de l'air, du sol et des eaux en constante augmentation.

## 2. Analyse de la gouvernance et des parties prenantes

L'analyse de la gouvernance et des parties prenantes établit le portrait complet du gouvernement local, depuis les processus de prise de décision, de mise en œuvre et de planification, jusqu'à une cartographie des parties prenantes qui tente de saisir les interactions factuelles entre les acteurs concernés. Cette analyse nous permet de faire les principales constatations suivantes :

- L'analyse par élément démontre que l'Acte III de la décentralisation a renforcé la dépendance du gouvernement local au gouvernement national et aux communes ;
- La capacité de la Ville de Dakar à mobiliser des ressources indépendamment du cadre de financement actuel est minime par rapport au déficit d'infrastructures montré dans les indicateurs analysés à partir des éléments urbains ;
- Le gouvernement local a le défi d'étendre et d'améliorer les processus de coordination à la fois verticalement (gouvernement central) et horizontalement (organisations territoriales, municipalités métropolitaines, société civile, etc.) en se fondant sur son statut de « département » pour permettre des interventions articulées et concertées ;
- Il existe une forte influence et une participation de plus en plus importante des principales institutions de coopération qui développent divers programmes ayant un impact sur le développement urbain ;
- En ce qui concerne les acteurs de la société civile, il y a une participation diversifiée et large, mais qui n'est pas nécessairement articulée avec les initiatives publiques ;
- Dans plusieurs domaines, les efforts de coordination de la Ville devraient être mieux articulés avec le gouvernement national, mais aussi la Ville doit aussi miser sur la coordination horizontale par le biais de l'intercommunalité ;
- Tous les processus de mise en relation de la municipalité avec des acteurs essentiels et complémentaires ne sont pas formalisés et / ou institutionnalisés.

## 3. Analyse des chocs

Il existe également des causes exogènes ou externes qui affectent clairement la ville. Ils sont appelés chocs, définis comme des événements incertains, brusques ou prolongés, susceptibles d'avoir une incidence sur la fonction ou l'objectif du système urbain.

Dakar est exposée à de multiples chocs, aussi bien naturels que technologiques ou biologiques, qui peuvent avoir un impact important sur la ville. Compte tenu de l'éventail des chocs auxquels la ville est exposée, un processus de priorisation a été mené afin de concentrer les efforts d'analyse sur les chocs les plus graves. Pour ce faire, les critères suivants ont été pris en compte :

- L'évaluation de l'impact généré par chaque choc sur la population, les biens et les processus
- Fréquence des événements et leurs impacts sur différents quartiers de la ville et sa population.
- Analyse de la façon dont les différents chocs agissent sur les différents éléments et composantes du système urbain, compte tenu des interdépendances entre ces éléments constitutifs du système urbain.
- Projections des tendances du changement climatique à Dakar et comment ces tendances peuvent aggraver les impacts des chocs identifiés.

Sur la base des analyses précédentes, quatre types de chocs peuvent être priorités à Dakar :



**Figure 2 :** Chocs prioritaires à Dakar. Source : CRPT (2020).

Les constatations les plus importantes de cette partie de l'analyse sont :

- La ville de Dakar est exposée au risque de chocs multiples, et nécessitent donc des actions prioritaires visant à atténuer les conséquences de tels événements ;
- La coordination intersectorielle existe de manière limitée autour de mécanismes communs d'évaluation, de planification, de mise en œuvre et de suivi des risques de catastrophes ;
- L'urbanisation non planifiée entraîne des aménagements situés dans des zones à risque, mettant en danger la population, mais mettant également en péril l'écosystème naturel et dégradant la biodiversité ;
- Les capacités financières et techniques limitées au niveau local ne permettent pas de mettre en place des projets d'infrastructures stratégiques permettant de prévenir et d'atténuer les risques de catastrophe ;
- L'étendue du secteur informel rend difficile l'application des codes et règlements de construction ;
- Les changements climatiques posent de nouveaux défis et aggravent la vulnérabilité de Dakar aux risques d'inondations, de cyclones et de vagues de chaleur ;
- Les conséquences des chocs renforcent davantage le niveau de vulnérabilité des habitants les plus pauvres.

## 4. Analyse des tendances climatiques

Cette approche ciblée a permis une analyse plus approfondie de la façon dont certains chocs peuvent exacerber les vulnérabilités systémiques existantes (c'est-à-dire les stress) à la fois dans les conditions actuelles que dans celles futures, compte tenu des impacts générés par le changement climatique et d'autres dynamiques contextuelles. Les principales constatations du rapport Lobelia sont présentées ci-dessous :

- La ville de Dakar sera de plus en plus vulnérable à l'élévation du niveau de la mer et à l'érosion côtière selon les tendances examinées ;



- L'augmentation prévue de la fréquence de fortes précipitations risque d'accroître l'exposition aux inondations des habitants vivant dans les quartiers vulnérables de la ville de Dakar ;
- La hausse des températures devrait intensifier les effets de la sécheresse dans la région de Dakar ;
- L'augmentation de la température prévue dans la ville de Dakar est susceptible d'exacerber les risques pour la santé associés au stress thermique et aux îlots de chaleur, et aux maladies à transmission hydrique et vectorielle.

## 5. Analyse des stress présents à Dakar

L'identification des stress<sup>1</sup> est un processus multidimensionnel qui incorpore les constatations issues des performances urbaines de Dakar, de ses chocs et challenges identifiés, et de l'analyse du gouvernement local et des principaux acteurs opérant dans la ville. L'analyse préliminaire des données dérivées des indicateurs de résilience a identifié cinq stress principaux :



Figure 3 : Stress présents à Dakar. Source : CRPT (2020).

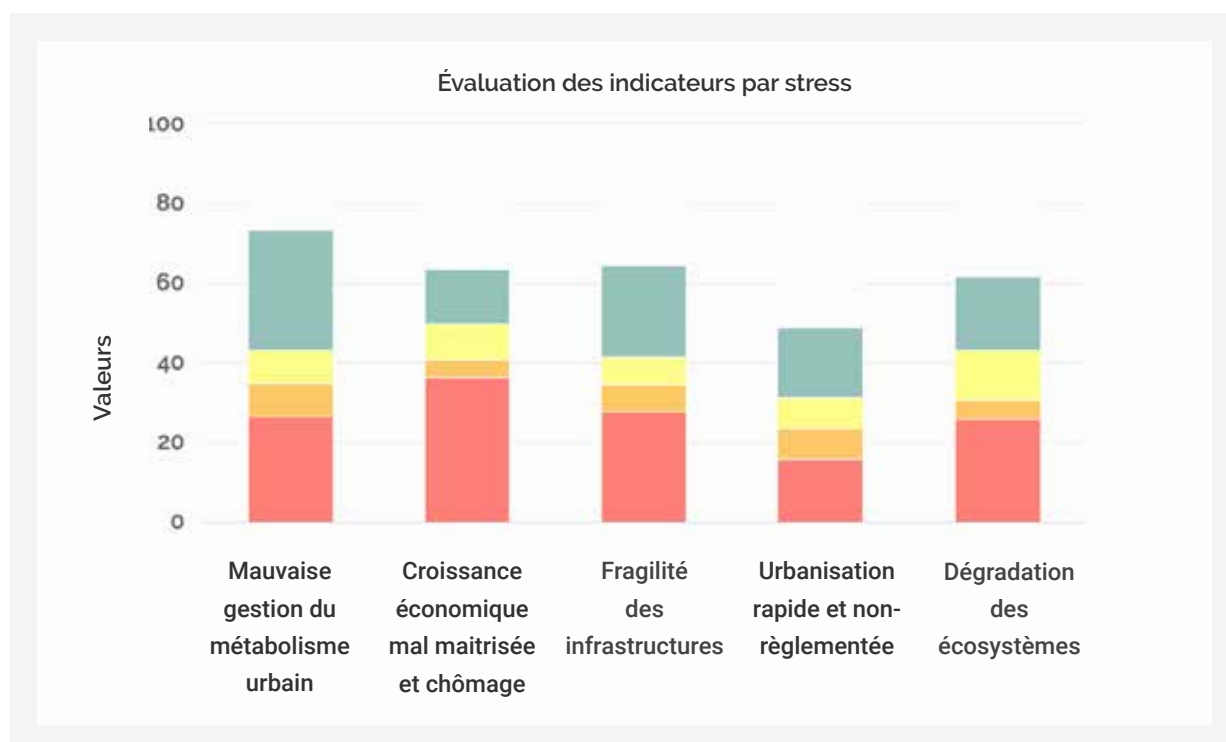


Figure 4 : Visualisation de l'évaluation finale des indicateurs par stress. Source : CRPP (2020).

<sup>1</sup> Pressions dynamiques chroniques et continues émanant du système urbain avec un potentiel d'impacts cumulatifs sur l'aptitude et la capacité du système à atteindre ses objectifs

Parallèlement, lors d'ateliers, d'entretiens avec des acteurs clés et de visites sur le terrain, des activités complémentaires de recueil des savoirs locaux ont permis d'ajouter ou de confirmer quatre stress qui font obstacle ou entravent le bon développement de la ville. Ces nouveaux stress ont été soumis à un filtre d'analyse statistique pour confirmer leurs objectivités sur une base scientifique, ou s'ils reflètent simplement des préjugés présents dans le discours local ; tandis que ceux également identifié par l'outil ont été corroboré.



Figure 5 : Stress obtenus grâce aux savoirs locaux. Source : CRPP (2020).

## 6. Analyse des challenges

Les challenges sont définis ici comme des changements contextuels à long terme et des pressions provenant de l'extérieur du système urbain qui sapent également la capacité de la ville en matière de durabilité et de résilience. Plusieurs challenges ont été recensés sur la base de l'analyse statistique et des connaissances contextuelles sur Dakar. D'autres, préalablement identifiés comme des stress, ont été reclassés, après affinement de l'analyse, comme des challenges. Nous en avons repéré quatre principaux :



Figure 6 : Challenges recensés lors de l'analyse. Source : CRPP (2020).



Image 1 : Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).

## 7. Intégration des chocs, stress et challenges dans l'analyse

Bien que les challenges représentent des forces ou conditions largement indépendantes des possibilités d'action du gouvernement local, leur prise en compte est nécessaire pour la compréhension des initiatives politiques actuelles et futures, la hiérarchisation des chocs, l'identification des stress prioritaires et, finalement, la conception de Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D).

Ainsi, de manière complémentaire, les relations entre chocs, stress et challenges ont été incluses dans la logique d'analyse du scénario actuel – en prenant également en considération les capacités et les vulnérabilités –, et les compétences de la Ville de Dakar et des principales parties prenantes ont été examinées pour intégrer leurs différents rôles. Enfin d'autres tendances et facteurs contextuels, qui n'auraient peut-être pas été adéquatement saisis par l'analyse des données quantitatives, ont été pris en compte dans le scénario.

Cette analyse a permis de réaliser un diagramme relationnel intégrant les stress, chocs et challenges rencontrés par la ville de Dakar :

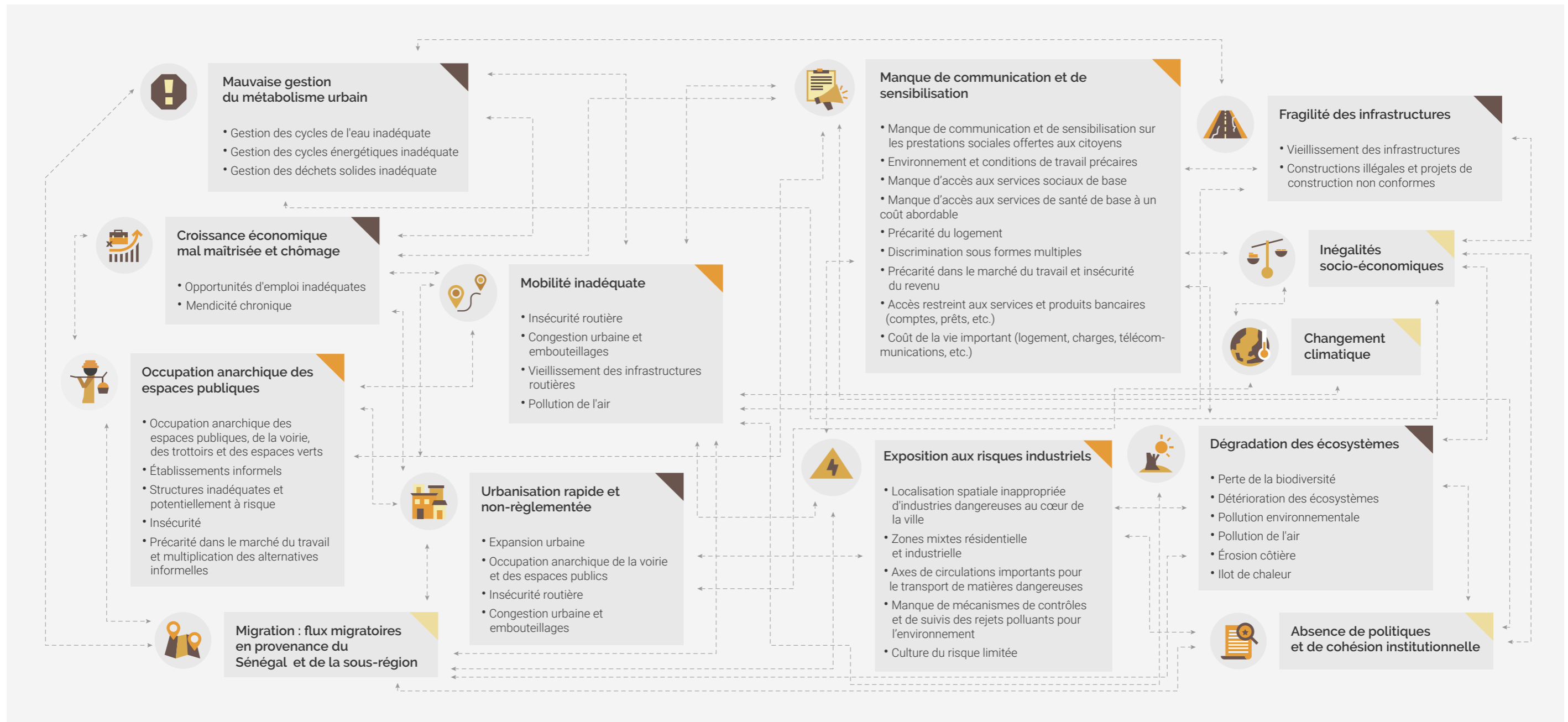
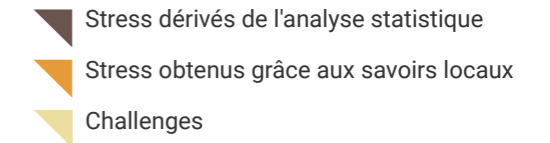


Figure 7 : Diagramme relationnel associant les chocs, stress et challenges de Dakar. Source : CRPP (2019).

## 8. Formulation des sujets prioritaires

Une fois cette analyse complétée, il est possible d'identifier des sujets prioritaires. À Dakar, le principal résultat de l'atelier de novembre 2019 a été la validation des quatre sujets prioritaires, qui associent les quatre chocs, neuf stress et quatre challenges, tout en prenant en considération les facteurs de stress et les aspects contextuels politique, social et économique pour la mise en place potentielle des recommandations d'actions suggérées. Les quatre sujets prioritaires, présentées ci-dessous, servent de base à partir de laquelle les actions recommandées pour la résilience sont développées :

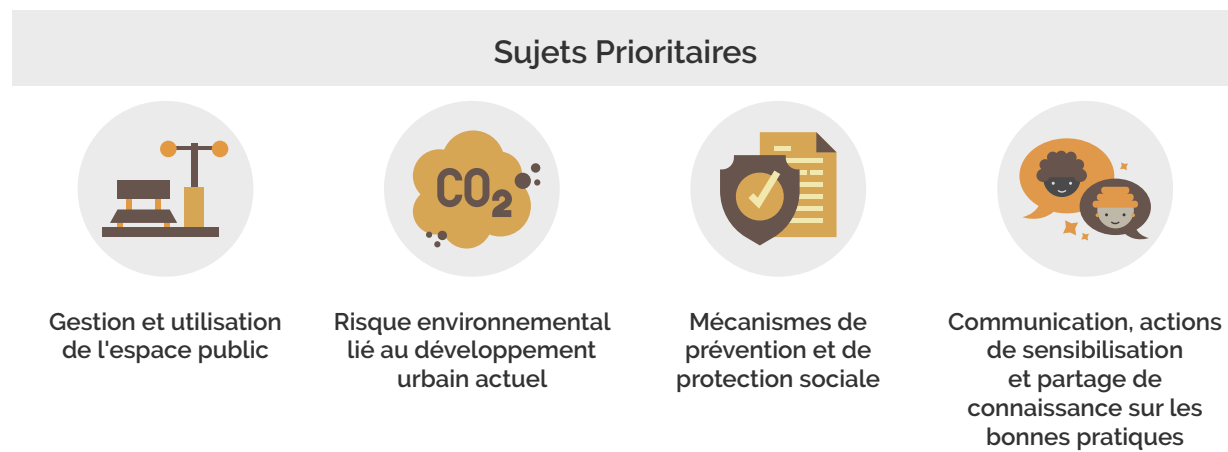


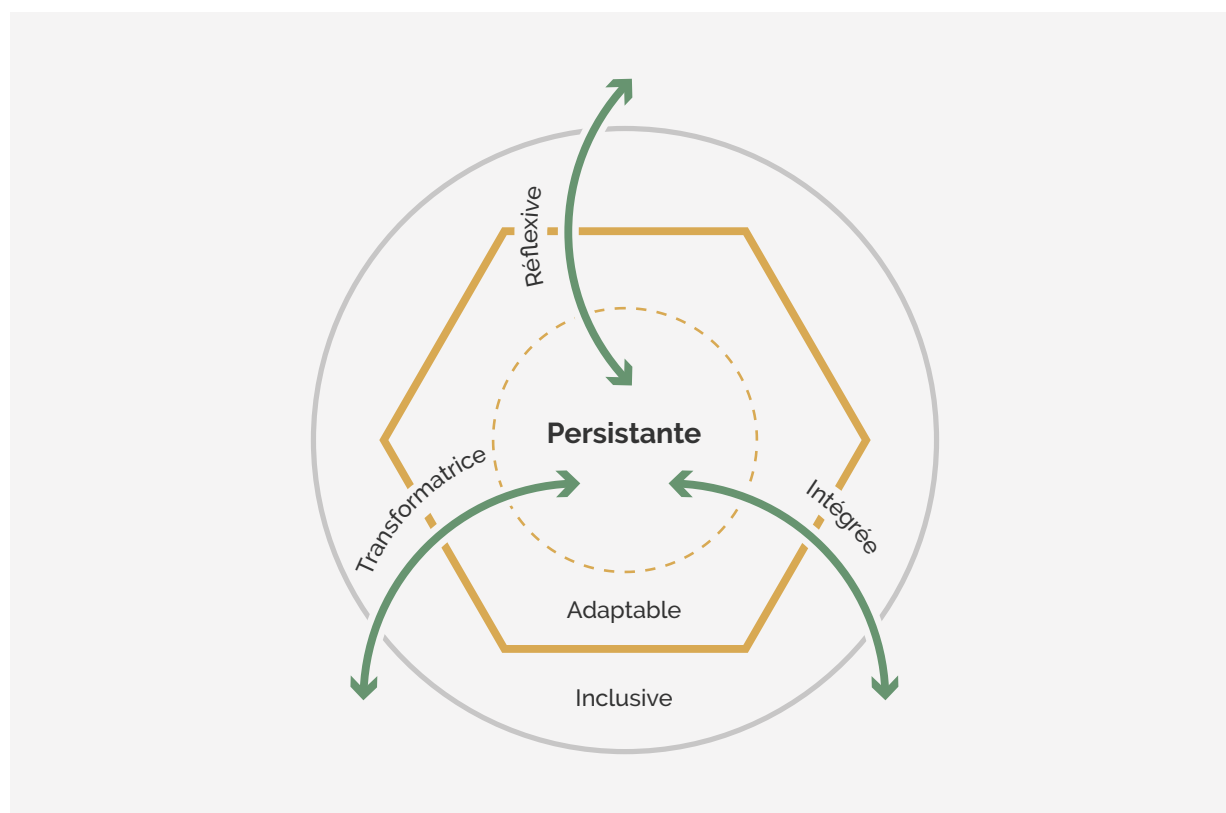
Figure 8 : Formulation des sujets prioritaires. Source: CRPT (2020).

## II. Logique du scénario de tendance : cadre juridique et réglementaire

Le scénario de tendance émerge lors de l'analyse des relations entre chocs, stress et challenges, des capacités existantes, des politiques, plans et initiatives en cours ainsi que de l'examen du scénario actuel de l'évolution du système urbain dakarois. Ce scénario, qui se veut dynamique, part du scénario actuel et évalue dans quelle mesure les situations de stress seraient affectées - améliorées, aggravées ou resteraient les mêmes - en prenant en considération les capacités existantes au niveau local et l'exécution des politiques, programmes, initiatives et/ou projets, à tous les niveaux administratifs. Ces tendances globales et spécifiques peuvent être positives ou négatives, et doivent être analysées, car elles "indiquent" les perspectives vers lesquelles de diriger la ville.

La méthodologie du CRPP procède à un examen approfondi des documents importants - politiques, stratégies, lois et règlements, etc. relatifs à chacun des éléments urbains analysés durant la phase de collecte de données. Après cette évaluation, il apparaît de façon nette que la situation actuelle de la ville de Dakar n'est certainement pas due à l'absence de documents de planification, de politiques ou de stratégies. Le Sénégal dispose d'une législation très avancée dans les différents domaines indiqués et Dakar est une ville où de nombreuses études, recherches, plans et stratégies ont été réalisés.

Pour obtenir un Dakar plus résilient et durable, au regard de la logique de la méthodologie du CRPP, nous devons regarder la ville sous l'angle de la résilience et faire un exercice prospectif prenant en considération les caractéristiques nécessaires pour que la ville renforce sa résilience. Celles-ci sont illustrées par le schéma suivant :

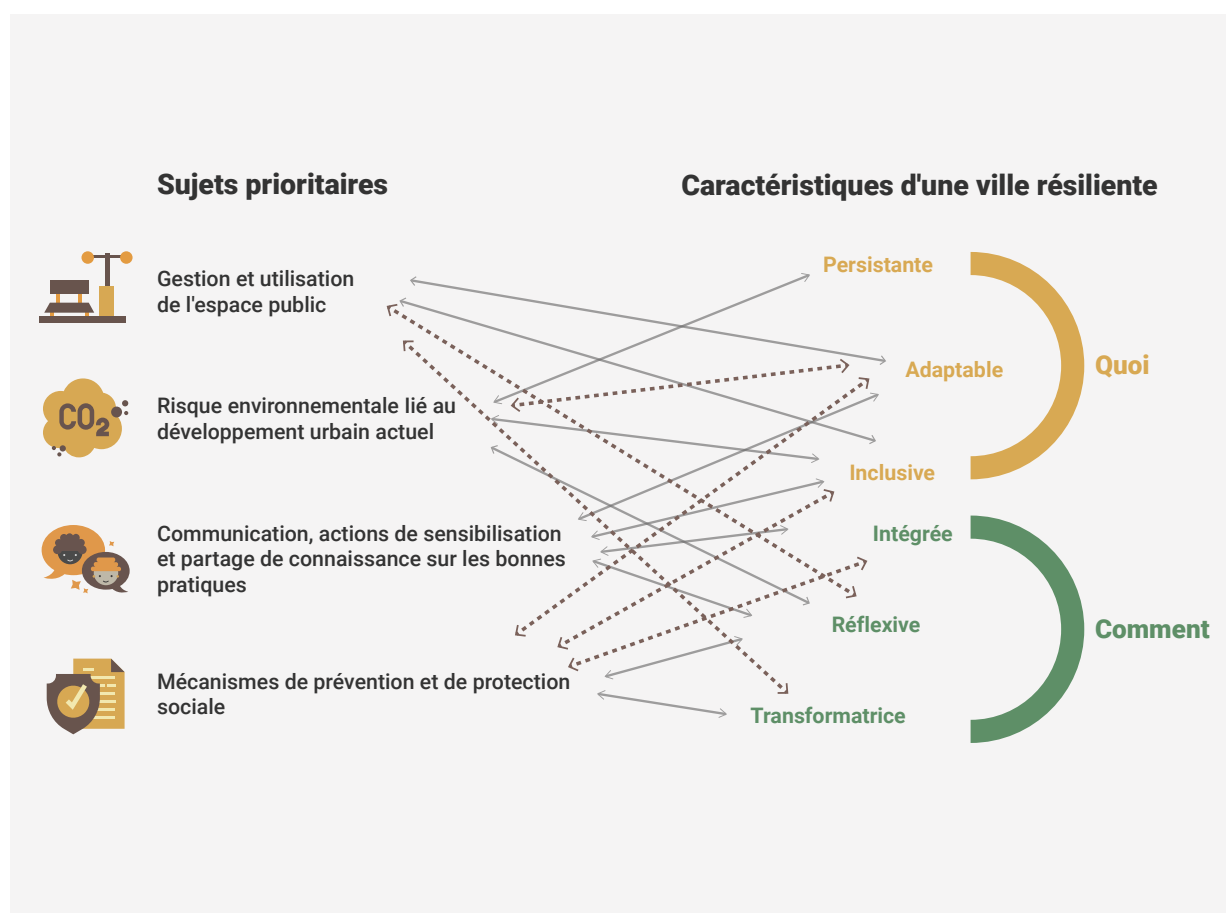


|                |  |
|----------------|--|
| <b>Quoi</b>    | Persistante<br>Adaptable<br>Inclusive    |
| <b>Comment</b> | Intégrée<br>Réflexive<br>Transformatrice |

Figure 9 : Caractéristiques d'une ville résiliente. Source : CRPP (2017).

Ces caractéristiques peuvent être liées aux quatre sujets prioritaires déjà identifiés dans la ville à travers l'analyse et le diagramme relationnel défini dans le Scénario Actuel (Gestion et utilisation de l'espace public; Risque environnemental lié au développement urbain actuel; Mécanismes de prévention et protection sociale; Communication, actions de sensibilisation et partage de connaissance sur les bonnes pratiques) afin de voir quelles pourraient être les prochaines étapes pour soutenir la ville de Dakar dans le renforcement de certaines de ces caractéristiques.

Sur la base de l'analyse des caractéristiques au niveau de la Ville et d'une compréhension de l'importance de la durabilité de toute intervention, des Actions pour la Résilience (A4R) sont proposées dans le scénario résilient et durable. Il s'agit d'actions qui impliquent la responsabilité partagée de divers acteurs clés et n'ont pas pour ambition d'améliorer la résilience de la ville du jour au lendemain, mais qui peuvent permettre de construire la résilience de façon structurante et durable.



**Figure 10 :** Lien entre les sujets prioritaires et les objectifs de résilience d'une ville. Source : CRPP (2020).

Le rapport a aussi tenté d'estimer les « coûts de l'inaction ». Cet exercice permet aux décideurs politiques de mieux comprendre la nature et la portée des enjeux urbains, et les aide par conséquent à décider quand (et comment) intervenir.

Dans le cas de la ville de Dakar, les données locales disponibles ne permettent pas de faire une estimation précise des coûts de l'inaction. Toutefois, on peut relever la forte volonté des acteurs locaux d'impulser un changement et une orientation vers des initiatives qui favorisent la résilience et la durabilité. Si la ville ne réussit pas à capitaliser sur ce mouvement positif, le coût de cette inaction sera très préjudiciable à la qualité de vie des habitants de Dakar et de la ville elle-même. L'inaction aura ainsi un impact négatif sur l'économie, l'environnement, l'écologie et la gouvernance urbaine tout en sapant les efforts déjà entrepris pour rendre la ville plus résiliente.

### III. Logique du scénario résilient et durable : actions pour la résilience

Les processus qualitatifs décrits plus haut ont permis d'établir la nécessité de trois types d'actions : actions de gouvernance, actions stratégiques et actions intégratives.

#### 1. Actions de gouvernance

Les actions relatives à la gouvernance constituent l'impulsion nécessaire pour que les actions stratégiques puissent se matérialiser, puisqu'elles intègrent, en plus de l'analyse des données, une lecture qualitative du cadre d'action et des défis rencontrés par la Ville de Dakar par rapport aux ressources existantes, au cadre juridique et d'exercice des compétences des acteurs identifiés tout au long du processus. Les principales actions de gouvernance font référence à la nécessité d'une plus grande coordination entre les parties, d'une meilleure maîtrise du cadre juridique et des compétences, d'une meilleure gestion de l'information, y compris la connaissance des meilleures pratiques qui pourraient être reproduites à l'échelle de la ville, et d'une amélioration de la communication générale accompagnée par la mise en place d'actions de sensibilisation aux bonnes pratiques pour l'ensemble de la population et les acteurs locaux.

Comme cela a déjà été mentionné dans la contextualisation des stress, certaines forces ou conditions présentes dans la ville doivent être considérées comme des challenges. Correctement orientées ou encadrées, ces conditions peuvent servir de domaines d'opportunité pour renforcer la résilience de la ville. Dans le cas de la ville de Dakar, ces domaines d'opportunité sont :

- Coordination entre les parties prenantes et redevabilité des acteurs ;
- Mise en œuvre du cadre juridique et application de la loi ;
- Gestion de l'information (données générales et SIG) et reproduction et diffusion des meilleures pratiques (par exemple, Dakar en tant que leader de la résilience urbaine pour influencer une éventuelle politique nationale) ;
- Communication générale et actions de sensibilisation pour tous.



Figure 11 : Actions de gouvernance. Source : CRPP (2018).



## 2. Actions stratégiques

Les propositions liées aux actions stratégiques sont orientées vers des problèmes critiques spécifiques (à la fois spatiaux, physiques, fonctionnels ou organisationnels) trouvés dans l'analyse, à travers lesquels le plus grand impact sur les personnes, les actifs et les processus urbains est recherché, réduisant les stress et minimisant les conséquences des chocs identifiés, tout en tenant compte des principaux aspects qui préoccupent les autorités municipales.

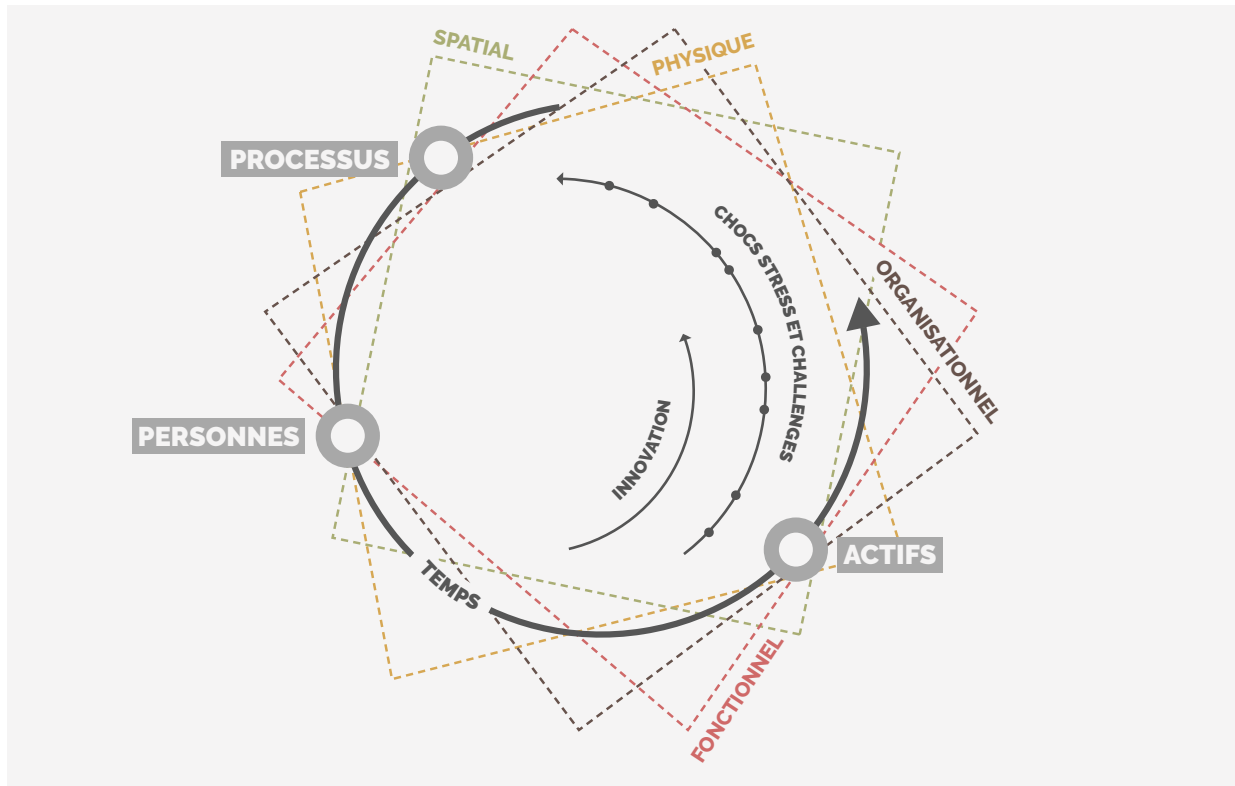


Figure 12 : Dimensions du système d'analyse. Source : CRPP (2018).

Ces problèmes critiques sont basés sur les quatre sujets prioritaires définis dans le scénario actuel, mais n'en découlent pas directement, impliquant alors une stratégie intentionnelle. Les sujets prioritaires permettent ainsi d'encadrer les propositions de recommandations d'actions pour la résilience et la durabilité.

Ces actions stratégiques ont été élaborées à partir d'un point de vue extérieur ; ce qui apporte une certaine objectivité. Leur élaboration est aussi issue d'un processus de concertation avec la Ville de Dakar et celle de Barcelone. Au sein de ces domaines critiques, deux actions stratégiques, intégrant toutes deux des mesures sociales complémentaires sont identifiées :

- Création d'un réseau d'espaces publics accessibles à pied « Dakar à pied ».
- Agir sur les enjeux du littoral, avec pour point de départ la réconciliation de Dakar et son port, à travers la promotion d'une industrie verte et l'accessibilité des berges, « Dakar et son littoral : focus sur le port ».



Figure 13 : Actions stratégiques. Source : CRPP (2018).

La figure suivante présente une contextualisation cartographique des actions stratégiques in situ dans la ville de Dakar :

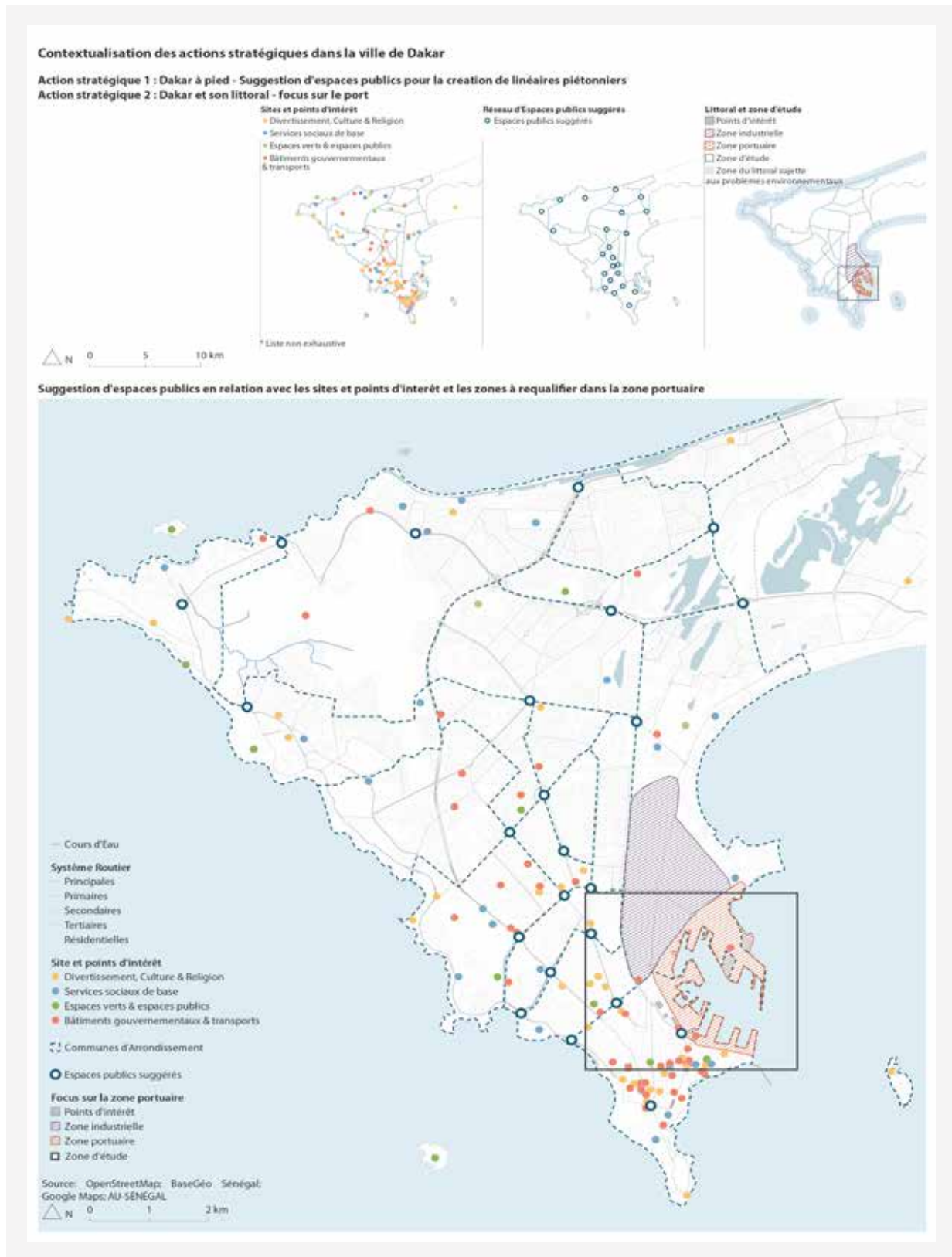


Figure 14 : Contextualisation des actions stratégiques dans la ville de Dakar. Source : CRPP (2020).



## A . Création d'un réseau d'espaces publics accessibles à pied « Dakar à pied »

Le projet « Dakar à pied » place le piéton au cœur de et renouvelle la façon de vivre la ville à pied. Il vise à améliorer les déplacements à pied, la qualité des espaces publics, mais aussi l'accessibilité des services publics et des points d'intérêts. La Lettre de politique des déplacements urbains 2015-2020 recommande la « construction d'un réseau intégré de transport collectif efficient, prioritaire sur l'automobile, combinant secteurs moderne et artisanal et favorisant les modes actifs (marche, usage de la bicyclette...) ». <sup>2</sup>

Le projet « Dakar à pied » repense l'espace public au profit du piéton et s'appuie sur les cinq orientations suivantes : urbanité, identité, mobilité active, environnement, inclusion sociale et nouvelles opportunités économiques.

L'objet de cette recommandation d'action n'est pas de construire le projet lui-même, mais de proposer d'une part une ligne directrice ou « Manuel d'instructions et de bonnes pratiques pour construire des rues publiques et des espaces connexes », - en incluant une liste de contrôle avec la définition de critères techniques à accomplir par le réseau - et, d'autre part, la feuille de route du contexte de gouvernance nécessaire pour que ce réseau devienne réel, dans le cadre du scénario décentralisé et des contraintes déjà analysées.

L'équipe du CRPP propose de faciliter ce travail en proposant une carte avec les connexions physiques potentielles déjà existantes dans la ville et les informations SIG, une liste contenant les principaux aspects environnementaux et socio-économiques à prendre en considération, et une liste détaillée des indicateurs à suivre ainsi que l'inventaire des politiques, plans et initiatives relatives à ce projet urbain.

Ce réseau d'espaces sera principalement linéaire avec quelques nœuds (situés dans des places publiques) le long du réseau, et s'articulerait autour des points suivants :

- Repenser l'espace public pour favoriser le déplacement piétonnier, quelle que soit l'infrastructure considérée : chaussée, trottoir, intersection, etc.
- Assurer la continuité des déplacements, en intégrant/créant des segments de rues, des places publiques, des rues piétonnes, des voies piétonnes, des voies cyclables, etc.
- Rendre accessibles des points d'intérêt, mais aussi des services publics tout au long des linéaires : éléments patrimoniaux, pôles culturels, marchés, centre d'affaires, etc.
- Privilégier des dispositifs d'intervention qui sollicitent une haute intensité de main d'œuvre ;
- Revenir à la tradition de "l'arbre à palabres" en implantant des espaces publics à utilisation multiples, pouvant autant servir pour les conseils de quartier et les associations de femmes, que fournir des espaces d'activités économiques ou de lieux d'information publique ;
- Contribuer à verdier l'espace urbain et augmenter la biodiversité.

<sup>2</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (n.d). Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération Dakaroise horizon 2025 et la Lettre de politique des déplacements urbains 2015-2020, deux tentatives d'articulation des politiques et stratégies de mobilité et d'urbanisme.



## B. Agir sur les enjeux du littoral, avec pour point de départ la réconciliation de Dakar et son port à travers la promotion d'une industrie verte et l'accessibilité des berges. « Dakar et son littoral : focus sur le port ».

Les impacts liés aux changements climatiques, aux perturbations naturelles et anthropiques sur les écosystèmes côtiers affectent les activités humaines, les ressources naturelles et les infrastructures le long du littoral dakarois. Des études sur la dynamique du littoral sénégalais permettent d'identifier certains secteurs de très vulnérables à l'érosion côtière comme la zone de Dakar, la baie de Hann, l'île de Gorée, etc.<sup>3</sup>

L'intervention proposée ne pourra concerner toute la côte de Dakar. Le projet « Dakar et son littoral : focus sur le port » agit sur les problématiques environnementales et repense le port selon ses deux dimensions (le "Port" en tant qu'acteur urbain et le "port" en tant qu'espace urbain au cœur de la ville), pour les citoyens et la ville en s'appuyant sur ces trois orientations :

- Rôle urbain actif : Requalification/Recasement des friches industrielles
- Environnement et bien-être : Accès fonctionnel et ludique aux berges
- Levier d'influence : Le Port comme acteur de référence pour les autres entreprises industrielles

Mais cette action stratégique doit aussi affecter et est affectée par l'action du Port de Dakar (en tant qu'acteur clé). Il est ainsi proposé d'identifier le Port comme référence pour les autres acteurs industriels de la ville qui pourrait accompagner le processus en cours de délocalisation des industries vers le Port de Ndayane.

La principale réalisation finale de cette action stratégique sera la signature d'un *protocole environnemental* et d'un audit à la suite d'une série de travaux et d'une série d'ateliers animés par le Port de Dakar pour que les autres acteurs industriels de la ville échangent expériences, bonnes pratiques et travaillent ensemble vers un nouveau modèle industriel pour la ville. Cette action fonctionnera parallèlement à une campagne citoyenne de sensibilisation au nettoyage des berges et à l'élimination des déchets.

Ainsi l'espace maritime du port pourrait constituer une première étape d'analyse en tant qu'espace urbain. Les espaces que le Port proposera à la ville une fois le projet de relocalisation réalisé sont déjà une Action pour la Résilience en soi. Le projet doit réorienter toute la logique de planification territoriale et urbaine de la ville aussi bien dans son tissu urbain que dans sa relation avec l'eau qui est ainsi considérée comme l'épine dorsale du développement de la ville. Ce principe doit également être pris en considération lors de la définition des futurs plans ou projets touchant le littoral.

Un document final de planification proposant des recommandations sera préparé pour le réaménagement des espaces fonciers libérés dans le port, qui seront redonnés aux citoyens. La collaboration du Port de Dakar et de la Ville de Dakar autour de la création de ce document permettra d'aboutir à un schéma directeur d'aménagement cohérent pour le redéveloppement de la zone.

<sup>3</sup> Bakhoum P. W., et collègues. (2018). Une presqu'île en érosion côtière ? Dakar, la capitale sénégalaise face à l'avancée de la mer dans le contexte du changement climatique.

## C. Feuilles de route pour la mise en place des actions stratégiques

Pour chacune des actions stratégiques, un résumé des actions sous forme d'une feuille de route alignée sur les actions de gouvernance décrites précédemment, est présenté ci-après :

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| Actions de gouvernance : feuille de route   |                             | <b>Ligne d'action stratégique:</b><br>Dakar à pied (Résumé)   |   |
|   | <b>Coordination</b><br>     | <b>Action 1 :</b><br><b>Mise en place d'un comité de pilotage</b>   | <b>Calendrier proposé – Réunion :</b> Deuxième trimestre 2020<br><hr/> <b>Parties prenantes invitées :</b> À identifier par la Ville de Dakar et le comité de pilotage<br><hr/> <b>Sujets :</b> Recommandation stratégique d'Action pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) : « Dakar à pied » et acteurs impliqués<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Liste finale des parties prenantes constituant le comité de pilotage et création dudit comité  |
|   | ↓  |   |   |
|   | <b>Cadre Juridique</b><br> | <b>Action 2 :</b><br><b>Cadre juridique, cartographie des compétences et appropriation des initiatives</b>  | <b>Calendrier proposé – Atelier 1 :</b> Troisième trimestre 2020<br><hr/> <b>Parties prenantes invitées :</b> Nombre et références à déduire de l'action 1.<br><hr/> <b>Sujets :</b> Cadre juridique et cartographie des compétences du projet « Dakar à pied »<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Liste des obstacles, lacunes ou chevauchements potentiels du cadre juridique et de la carte des compétences qui pourraient affecter négativement et / ou ralentir le déroulement de l'action.          |
| ↓   |  |   |   |
|   |  |   | <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <b>Calendrier proposé – Atelier 2 :</b> Troisième trimestre 2020<br><hr/> <b>Parties prenantes invitées :</b> Nombre et références à dériver de l'action 1 et de l'action 2-atelier 1.<br><hr/> <b>Sujets :</b> Cadre juridique et cartographie des compétences du projet « Dakar à pied »<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Feuille de route pour surmonter les obstacles détectés lors de la première réunion. |
| <b>Information</b><br> | <b>Action 3 :</b><br><b>Échange d'informations, d'expériences et de bonnes pratiques</b>                     | <b>Calendrier proposé – Atelier :</b> Troisième trimestre 2020 – Barcelone<br><hr/> <b>Parties prenantes invitées :</b> Liste à convenir entre la Ville de Dakar et le Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone, parmi les participants aux deux premiers ateliers<br><hr/> <b>Sujets :</b> L'utilisation de l'espace public pour le projet « Dakar à pied »<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Échange d'expériences entre les deux villes |   |
| ↓   |  |   |   |

## Travail Technique



**Action 4 :**  
Travaux techniques, critères et indicateurs

**Calendrier proposé – Atelier 1 :** Quatrième Trimestre 2020

**Parties prenantes invitées :** Liste à convenir entre la Ville de Dakar et les communes

**Sujets :** Programmation des travaux techniques et conception d'indicateurs pour les actions

**Résultats attendus :** Analyse des Aspects Environnementaux et Indicateurs Clés de Performance (KPI) proposés par le CRPP pour le projet « Dakar à pied », ainsi que les lignes directrices de Barcelone, en guise d'exemple, pour la construction des espaces publics.

**Calendrier proposé – Atelier 2 :** Quatrième Trimestre 2020

**Parties prenantes invitées :** Liste à convenir entre la Ville de Dakar et les communes

**Sujets :** Programmation des travaux techniques et conception d'indicateurs pour les actions

**Résultat attendu :** Liste des principaux indicateurs à prendre en considération dans la conception, la construction et la mise en œuvre du projet « Dakar à pied »

## Sensibilisation



**Action 5 :**  
Campagne de communication / sensibilisation

**Calendrier proposé – Campagne :** Premier trimestre 2021

**Responsable :** Service du Dialogue citoyen de la Ville de Dakar

**Résultat attendu :** Campagne de sensibilisation « Dakar à pied »

## Livrable Final



**Action 6 :**  
Lignes directrices techniques pour la construction d'espaces publics à Dakar

**Calendrier proposé – Livrable :** Deuxième trimestre 2021

**Parties prenantes impliquées :** Ville de Dakar et Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone

**Résultat attendu :** Lignes directrices techniques finales et Termes de Référence (TdR) du réseau piétonnier dans le cadre du projet « Dakar à pied »



Ligne d'action stratégique:  
Dakar et son littoral : focus sur le port (Résumé)

Coordination



**Action 1 :**  
**Mise en place  
d'un comité de  
pilotage**

**Calendrier proposé – Réunion :** Deuxième trimestre 2020

**Parties prenantes invitées :** À identifier par la Ville de Dakar et le comité de pilotage

**Sujets :** Recommandation Stratégique d'Action pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) : « Dakar et son littoral : focus sur le port » et acteurs impliqués

**Résultat attendu :** Liste finale des parties prenantes constituant le comité de pilotage et création dudit comité

Information

Livrable final  
« Port » acteur  
urbain



**Action 2 :**  
**Échange  
d'informations,  
d'expériences  
et de bonnes  
pratiques**

**Calendrier proposé – Atelier 1 :** Troisième trimestre 2020

**Parties prenantes invitées :** Nombre et références à déduire de l'action 1.

**Sujets :** Études de cas d'autres villes qui ont réussi leur transformation industrielle (par exemple Malmö, Bilbao, Barcelone)

**Résultat attendu :** Leçons apprises et connaissances des meilleures pratiques

**Calendrier proposé – Atelier 2 :** Troisième trimestre 2020

**Parties prenantes invitées :** Nombre et références à déduire de l'action 1 et de l'action 2-atelier 1.

**Sujets :** Compilation des meilleures pratiques industrielles urbaines innovantes en matière d'environnement




**Résultat attendu :** Leçons apprises et connaissances des meilleures pratiques

**Calendrier proposé – Atelier 3 :** Troisième Trimestre 2020

**Parties prenantes invitées :** Principalement Port Autonome de Dakar

**Sujets :** Déclarations environnementales, communication et diffusion vis-à-vis des différents acteurs industriels de la ville

**Résultat attendu :** Suivi par le Port et les autres acteurs industriels des directives et déclarations environnementales

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| Actions de gouvernance : feuille de route | <b>Information</b><br>Livrable final<br>« Port » acteur<br>urbain<br>      | <b>Action 2 :<br/>Échange<br/>d'informations,<br/>d'expériences et de<br/>bonnes pratiques</b>                            | <b>Calendrier proposé – Atelier 4 :</b> Troisième Trimestre 2020 – Barcelone<br><hr/> <b>Parties prenantes invitées :</b> Liste à convenir entre la Ville de Dakar et le Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone<br><hr/> <b>Sujets :</b> La relation de la Ville de Barcelone avec son littoral<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Suivi par le Port et les autres acteurs industriels des directives et déclarations environnementales |
|   | <b>Sensibilisation</b><br>   | <b>Action 3 :<br/>Campagne de<br/>communication /<br/>sensibilisation</b>   | <b>Calendrier proposé – Campagne :</b> Quatrième trimestre 2020<br><hr/> <b>Responsable :</b> Service du Dialogue citoyen de la Ville de Dakar<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Campagne citoyenne<br>« Dakar et son littoral »   |
|   | <b>Livrable Final</b><br>Livrable final<br>« port » espace<br>urbain<br> | <b>Action 4 :<br/>Recommandations<br/>pour le<br/>réaménagement<br/>des espaces<br/>fonciers libérés<br/>dans le Port</b> | <b>Calendrier proposé – Livrable :</b> Deuxième trimestre 2021<br><hr/> <b>Parties prenantes impliquées :</b> Port de Dakar et Ville de Dakar<br><hr/> <b>Résultat attendu :</b> Schéma directeur d'aménagement   |



### 3. Actions intégratives

En plus des actions de gouvernance et stratégiques présentées, il existe un autre type d'action proposé. Il s'agit des actions qui ont la possibilité d'intégrer les autres avec la responsabilité directe de garantir leur mise en œuvre, représentant ainsi des mécanismes permettant de renforcer la résilience.

Pour que les actions de gouvernance et stratégiques soient mises en œuvre, il est nécessaire d'institutionnaliser le concept de résilience dans une perspective et un cadre d'action larges. Il est ainsi proposé un Observatoire de la résilience urbaine à Dakar, dont la fonction serait d'introduire cette vision d'un Dakar résilient, sensibiliser aux enjeux d'importance critique qui amélioreraient notamment la capacité de résilience de la ville face à des événements imprévus (climatiques et autres), et coordonner la réalisation de la feuille de route des actions proposées dans ce rapport.

L'Observatoire de la Résilience urbaine de Dakar (ORUD) et de ses intercommunalités (Région de Dakar) est un outil de pilotage technique destiné plus spécifiquement aux élus, aux gestionnaires et aux techniciens en charge du développement urbain à Dakar. L'ORUD a ainsi pour ambition d'être un outil indispensable aussi bien pour les décideurs locaux que pour les services concernant toutes les questions relatives aux fonctions urbaines et à la capacité de réponse de la ville de Dakar et de ses habitants.

L'objectif général de l'Observatoire est de contribuer à une plus grande synergie et efficacité dans la conception, la réalisation, le contrôle, le suivi et l'évaluation des politiques de développement urbain à Dakar dans le but de renforcer les capacités de résilience de la ville et de ses habitants.









## Glossaire

---

|  |  |
|--|--|
| <b>Accès</b>   | Capacité des détenteurs de droits à utiliser ou à bénéficier d'un certain service ou produit.  |
|  | <b>Note :</b> Les restrictions peuvent être liées à la distance par rapport à la source (ex: le réseau de distribution d'eau n'atteint pas un certain voisinage) ou due au fait que ça soit inabordable (ex: le service coûte trop cher pour certains ménages ou groupes de personnes), entre autres.              |
| <b>Activités commerciales informelles</b>            | Petites entreprises ou unités de production non constituées en sociétés ou non enregistrées.   |
|  | <b>Note 1 :</b> Une unité de production est une organisation formelle ou informelle qui fournit des biens et / ou des services au marché.  |
|  | <b>Note 2 :</b> Une activité commerciale informelle n'est ni taxée ni contrôlée formellement par toute forme de gouvernement que ce soit.  |
| <b>Adaptation au changement climatique</b>           | Renforcement des capacité d'adaptation aux effets néfastes des changements climatiques et promotion de la résilience à ces changements et un développement à faible émission de gaz à effet de serre, d'une manière qui ne menace pas la production alimentaire  |
|  | [Source : UNFCCC]  |
| <b>Administration foncière favorable aux pauvres</b> | Système inclusif qui étend les droits fonciers à tous et reconnaît tous les droits existants dans un continuum.  |
|  | <b>Note :</b> Cela implique qu'une nouvelle forme d'enregistrements fonciers rationalisée et abordable doit être mise au point pour enregistrer ces différents types de droits et les relier aux systèmes de titres fonciers existants.  |
| <b>Agglomération urbaine</b>                         | La structure physique et la composition d'une aire urbaine (ou la continuité de grands ensembles urbains) dans laquelle la zone bâtie (ou la densité de population) d'une ville (ou d'un ensemble de communes ou d'un pôle central) et des banlieues sont reliées par un développement urbain continu et connecté. |
| <b>Aire ouverte</b>                                  | Comprend toutes les zones vacantes - publiques ou privées - à l'intérieur de l'empreinte urbaine.  |
|  | <b>Note :</b> Les aires ouvertes urbanisées sont tous les pixels d'espaces ouverts en périphérie et d'espaces ouverts capturés associés à l'étendue urbaine.   |
| <b>Aire ouverte urbaine</b>                          | Toutes les zones vacantes - publiques ou privées - dans les limites urbaines.  |
|  | <b>Note 1 :</b> Les aires ouvertes urbaines sont tous les espaces ouverts en périphérie et les espaces ouverts capturés associés dans le cadre et les paramètres du système urbain.  |
|  | <b>Note 2 :</b> L'état, les parcs nationaux ou les aires ouvertes situées à la campagne en dehors des paramètres de l'aire urbaine ne sont pas considérés ici comme des aires ouvertes urbaines.   |

|   |  |
|---|--|
| <b>Amélioration des sources d'eau potable</b> | <p>Sources qui, de par leur conception et leur construction, ont le potentiel d'apporter de l'eau salubre.</p> <p><b>Note 1</b> : Il comprend les canalisations d'eau, les forages ou les puits tubulaires, les puits creusés protégés, les sources protégées, les eaux de pluie et les eaux conditionnées ou distribuées.</p> <p><b>Note 2</b> : Pour satisfaire aux critères d'un service d'eau potable géré en toute sécurité, les utilisateurs doivent utiliser une source améliorée répondant à trois critères: l'accès à la source doit être accessible sur les lieux, l'eau doit être disponible en cas de besoin et l'eau fournie doit être exempte de contamination.</p> <p>[Source : WHO-JMP-UNICEF, 2017]</p> |
| <b>Atténuation des risques</b>                | <p>Réduire ou minimiser les effets néfastes d'un événement dangereux.</p> <p>[Source : UNISDR, 2017]</p>   |
| <b>Atténuation du changement climatique</b>   | <p>Contenant l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques.</p> <p>[Source : UNFCCC]</p>  |
| <b>Autorité décentralisée</b>                 | <p>Autorités locales distinctes des autorités administratives de l'État disposant d'une certaine autonomie et de compétences propres, dotées de leurs propres pouvoirs, ressources et capacités, définies et exercées dans le cadre des lois, avec une légitimité politique issue d'élections démocratiques qui déterminent la manière d'exercer le pouvoir et qui rendent les autorités locales responsables devant les citoyens de leur juridiction.</p> <p>[Source : UCLG, GOLD I, 2008]</p>  |
| <b>Balance commerciale</b>                    | <p>Mesure de la valeur des importations totales d'une entité donnée (ville, région, pays, etc.) comparé à la valeur de ses exportations totales.</p> <p><b>Note 1</b> : Un excédent des importations sur les exportations est qualifié de déficit commercial, tandis qu'un excédent des exportations sur les importations est décrit comme un excédent commercial.</p>   |

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b>Biodiversité</b>                | Variabilité parmi les organismes vivants de toutes origines, y compris les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques, et les complexes écologiques dont font partie les organismes.   |
|                                    | <p><b>Note 1</b> : Ceci inclut la diversité au sein des espèces, entre les espèces et les écosystèmes. La biodiversité ne représente donc pas seulement la somme de tous les écosystèmes, espèces et matériel génétique, mais représente plutôt la variabilité à l'intérieur et entre eux.</p> <p><b>Note 2</b> : La biodiversité peut aussi être appelée diversité biologique.</p> |
|                                    | [Source : Chan, L., et al. User Manual on the Singapore Index on Cities' Biodiversity (also the City Biodiversity Index), 2014]   |
| <b>Chaînes d'approvisionnement</b> | Relations bilatérales d'organisations et/ou de personnes avec des processus, des logistiques, des informations, des technologies et des ressources engagées dans des activités et créant de la valeur à partir de l'approvisionnement en matériaux via la livraison de produits ou de services.   |
|                                    | <p><b>Note 1</b> : Les chaînes d'approvisionnement peuvent inclure des fournisseurs, des sous-traitants, des sites de production, des prestataires de services logistiques, des centres de distribution internes, des distributeurs, des grossistes et autres entités qui aboutissent à l'utilisateur final.</p>  |
|                                    | [Source : ISO 22300:2018 (en) 3.251]  |
| <b>Challenges</b>                  | Changements contextuels à long terme et pressions provenant de l'extérieur du système urbain qui sapent également la capacité de la ville en matière de durabilité et de résilience.  |
| <b>Chocs</b>                       | Événements incertains, brusques ou prolongés, susceptibles d'avoir une incidence sur la fonction ou l'objectif d'un système urbain.   |
| <b>Connectivité</b>                | Comment un paysage est configuré et comment il permet aux espèces de se déplacer à travers ses différents éléments.   |
|                                    | <p><b>Note</b> : Un degré élevé de connectivité est généralement lié à une faible fragmentation.</p>  |
| <b>Consommation des terres</b>     | Expansion de la surface bâtie qui peut être mesurée directement: étendue absolue des terres sujettes à exploitation par l'agriculture, la sylviculture ou d'autres activités économiques et l'exploitation trop intensive des terres utilisées pour l'agriculture et la sylviculture.   |
|                                    | [Source : EEA. 1997]  |
| <b>Couverture</b>                  | Capacité des détenteurs d'obligations de fournir un service ou un produit.  |
|                                    | <p><b>Note</b> : Cette capacité peut être influencée par sa capacité financière, par le cadre géographique et les cadres normatif et institutionnel.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <b>Déchets Solides Municipaux (DSM)</b> | <p>Flux de déchets composé de matériaux en fin de vie, constitués principalement de déchets générés par les ménages, mais pouvant également inclure des déchets similaires générés par les commerces, les petites entreprises, les immeubles de bureaux et les institutions (écoles, hôpitaux, bâtiments gouvernementaux) et collectés par les autorités municipales ou en leur nom.</p> <p><b>Note :</b> Le terme «municipal» est utilisé différemment d'une municipalité à une autre et d'un pays à un autre, reflétant différentes pratiques de gestion des déchets.</p> <p>[Source : Eurostat, 2017 modifié par ISO 16559:2014(en), 4.134]</p>  |
| <b>Détenteurs de droits</b>             | <p>Individus ou groupes sociaux qui ont des droits particuliers vis-à-vis de certains détenteurs d'obligations.</p> <p><b>Note :</b> Tous les êtres humains sont détenteurs de droits en vertu de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. Une approche fondée sur les droits de l'homme ne reconnaît pas seulement que les droits doivent être respectés, protégés, mais elle considère également les détenteurs de droits comme des agents actifs dans la réalisation des droits de l'homme et le développement, à la fois directement et par le biais d'organisations représentant leurs intérêts.</p> <p>[Source : UNICEF, Gender Equality, UN Coherence &amp; You]</p>  |
| <b>Détenteurs d'obligations</b>         | <p>Individus ou institutions qui ont une obligation ou une responsabilité particulière de respecter, promouvoir et de réaliser les droits de l'homme et de s'abstenir de violations des droits de l'homme.</p> <p><b>Note 1 :</b> Le terme est le plus couramment utilisé pour désigner les acteurs étatiques, mais les acteurs non étatiques peuvent également être considérés comme détenteurs d'obligations.</p> <p><b>Note 2 :</b> Selon le contexte, les individus (par exemple les parents), les organisation locales, les entreprises privées, les donateurs et les institutions internationales peuvent également être détenteurs d'obligations.</p> <p>[Source : UNICEF - Gender Equality, UN Coherence &amp; You]</p> |
| <b>Dettes publique locale</b>           | <p>Dettes brutes de l'organisation publique locale aux termes des passifs suivants: 1) numéraire et dépôts; 2) titres de créance (obligations); 3) prêts; 4) les pensions d'assurance et les garanties standardisées; et 5) autres comptes à payer (dettes commerciale, arriérés).</p>  |
| <b>Diversité économique</b>             | <p>Mesure dans laquelle l'activité économique d'une géographie définie donnée est répartie entre un certain nombre de catégories telles que les industries, les secteurs, les niveaux de compétence et les niveaux d'emploi.</p>  |
| <b>Données ouvertes</b>                 | <p>Données accessibles au public (de préférence en ligne) diffusées de manière conviviale (métadonnées et format lisible par machine), réutilisables et sans licence pour la distribution et la publication.</p> <p><b>Note :</b> Ces données doivent également être accessible universellement.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <b>Droits de l'homme</b>                         | Droits inhérents à tout être humain, quels que soient sa nationalité, son lieu de résidence, son genre, son origine nationale ou ethnique, sa couleur, sa religion, sa langue ou tout autre statut.  |
|  | <b>Note 1</b> : Les personnes peuvent également bénéficier des droits de l'homme sans discrimination et sur un pied d'égalité.   |
|  | <b>Note 2</b> : Les droits de l'homme sont: interdépendants, universels et inaliénables, interdépendant et indivisibles, égaux et non discriminatoires; à la fois des droits et des obligations.   |
| <b>Eau potable</b>                               | Toute eau, dans son état d'origine ou après traitement, destinée à la consommation humaine, à la cuisson, à la préparation des repas ou à d'autres usages domestiques, quelle qu'en soit l'origine.  |
|  | <b>Note 1</b> : L'eau potable est une eau dont les caractéristiques microbiennes, chimiques et physiques sont conformes aux directives de l'OMS ou aux normes nationales sur la qualité de l'eau potable.  |
|  | <b>Note 2</b> : Les sources d'eau potable comprennent les branchements domestiques, les bornes fontaines publiques, les forages, les puits creusés protégés et non protégés, les sources protégées et non protégées, la collecte des eaux de pluie et les sources de surface, telles que les rivières, les barrages, les lacs, les étangs, les ruisseaux et les canaux d'irrigation. |
|  | <b>Note 3</b> : L'accès à l'eau potable signifie que la source d'eau potable est à moins d'un kilomètre de son lieu d'utilisation et qu'il est possible d'obtenir de manière fiable au moins vingt litres d'eau par membre d'un ménage par jour.   |
|  | [Source : ISO 5667-5:2006 (en), 2.2 avec ajout de notes]   |
| <b>Écosystème</b>                                | Complexe dynamique de communautés de plantes, d'animaux et de micro-organismes et de l'environnement non vivant (ex: sol, air, lumière du soleil) interagissant comme une unité fonctionnelle de la nature.  |
|  | <b>Note</b> : Tout ce qui vit dans un écosystème dépend des autres espèces et des éléments qui font également partie de cette communauté écologique.   |
|  | [Source : ISO 14055-1:2017(en), 3.1.1 avec ajout de notes]   |
| <b>Émission(s) de Gaz à effet de Serre (GES)</b> | Masse totale d'un GES rejeté dans l'atmosphère au cours d'une période donnée.  |
|  | <b>Note 1</b> : Les gaz à effet de serre (GES) sont des gaz à longue durée de vie présents dans l'atmosphère qui absorbent les rayons infrarouges qui autrement s'échapperaient dans l'espace en absorbant les rayons, contribuant à l'augmentation de la température de surface.  |
|  | <b>Note 2</b> : Il existe six principaux GES: le dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> ), le méthane (CH <sub>4</sub> ), l'oxyde nitreux (N <sub>2</sub> O), les hydro fluorocarbures (HFC), les per fluorocarbures (PFC), et l'hexafluorure de soufre (SF <sub>6</sub> ).   |
|  | <b>Note 3</b> : Les GES restent dans l'atmosphère pendant de longues périodes allant de quelques mois à plusieurs millénaires.   |



|  |   |
|--|---|
| <b>Empreinte écologique</b>                  | Mesure quantitative qui examine combien de terres et d'eaux biologiquement productives et disponibles, un individu, une population ou une activité a besoin afin de produire les ressources qu'elle consomme et absorber les déchets qu'elle génère, en utilisant les technologies et les pratiques de gestion des ressources en vigueur. Elle est mesurée en unités standard appelées hectares globaux.  |
| <b>Empreinte urbaine</b>                     | Zone bâtie, terrains non aménagés en périphérie et terrains non aménagés capturés.  |
| <b>Espace public ouvert</b>                  | Espaces à l'intérieur de l'empreinte urbaine accessibles au public.<br><br><b>Note 1 :</b> Ceux-ci sont délimités par la planification locale.<br><b>Note 2 :</b> Les espaces publics ouverts englobent les espaces extérieurs ouverts de la ville, accessibles au public pour un usage récréatif tels que parcs publics, places, espaces verts récréatifs, terrains de jeux publics et zones piétonnes élargies. Il n'inclut pas les rues, à moins que la ville ne les indique spécifiquement comme étant des espaces de loisirs, ni des espaces consacrés à des équipements publics qui ne sont pas ouverts au public.                                  |
| <b>Espace vert urbain</b>                    | Espace urbain recouvert de tout type de végétation.<br><br><b>Note 1 :</b> Ceci inclut:<br>les petits éléments d'espaces verts (tels que des arbres de rue et de la végétation en bordure de route);<br>les espaces verts non accessibles au public ou à des fins récréatives (tels que les façades et toits verts ou les espaces verts situés sur des terrains privés); et<br>les grands espaces verts qui remplissent diverses fonctions sociales et récréatives (comme des parcs, des terrains de jeux ou des voies vertes).<br><br>[Source : 2017. Urban Green Space interventions and health. World Health Organisation. Regional Office for Europe] |
| <b>État de préparation</b>                   | Activités, programmes et systèmes développés et mis en œuvre avant un incident pouvant être utilisés pour soutenir et renforcer la prévention, la protection, l'atténuation, la réponse et le rétablissement suite à des perturbations, des urgences ou des catastrophes.<br><br>[Source : ISO 22300:2018 (en), 3.172]  |
| <b>Évaluation des risques de catastrophe</b> | Étude qualitative ou quantitative visant à déterminer la nature et la portée du risque de catastrophe en analysant les aléas potentiels et les conditions actuelles d'exposition et de vulnérabilité, dont le cumul pourrait avoir pour effet de provoquer des dégâts humains et matériels, de perturber les services et d'hypothéquer les moyens de subsistance, en nuisant à l'environnement dont ils dépendent.<br><br>[Source : UNISDR, 2017]   |

|   |  |
|---|--|
| <b>Gestion des risques de catastrophes</b>      | <p>Mise en œuvre de politiques et stratégies de réduction des risques visant à empêcher l'apparition de nouveaux risques, à réduire ceux qui existent et à gérer le risque résiduel afin de renforcer la résilience et de limiter les pertes dues aux catastrophes.</p> <p><b>Note :</b> Les activités doivent comprendre:<br/>Des mesures d'atténuation - la minimisation des effets néfastes d'un événement dangereux; et,<br/>Des mesures de préparation - les connaissances et les capacités développées par les gouvernements, les organisations d'intervention et de relèvement, les communautés et les individus pour anticiper, réagir et récupérer efficacement des effets de catastrophes probables, imminentes ou actuelles.</p> <p>[Source : UNISDR, 2017 modifié]</p> |
| <b>Gouvernance</b>                              | <p>L'environnement favorable, qui exige des cadres juridiques adéquats et des processus politiques, administratifs et de gestion efficaces, permettant au gouvernement local de répondre aux besoins des citoyens.</p> <p>[Source : UN-Habitat]</p>  |
| <b>Indicateur</b>                               | <p>Un indicateur fait référence à une unité de mesure du système urbain et consiste en un ensemble d'indicateurs d'appuis et de questions connexes. Chaque composante est composée d'un petit nombre d'indicateurs.</p>  |
| <b>Indicateur d'Appui</b>                       | <p>Un Indicateur d'Appui est la principale unité de collecte de données de l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT en anglais), qui consiste en une question ou une liste de questions nécessitant une réponse quantitative et/ou qualitative. La majorité des données générées par les Indicateurs d'Appui sont des références ou des données mesurables quantitativement.</p>   |
| <b>Inégalité</b>                                | <p>État de ne pas être égal, notamment en ce qui concerne le statut, les droits et les opportunités.</p> <p><b>Note :</b> L'inégalité peut être mesurée de manière économique (ou monétaire), en termes de conditions de vie ou en fonction de droits et d'obligations associées (par exemple, lorsque les personnes ne sont pas égales devant la loi ou quand elles ont un pouvoir politique inégal).</p> <p>[Source : UNDP, 2015]</p>  |
| <b>Inflation</b>                                | <p>Hausse soutenue des prix en général pour tous les biens et services dans une économie au fil du temps.</p> <p><b>Note :</b> L'inflation désigne une érosion du pouvoir d'achat d'une unité monétaire. Il est généralement exprimé sous forme de taux de variation annuel sur un indice.</p>   |
| <b>Infrastructure critique ou 'essentielle'</b> | <p>Les structures physiques, les installations, les réseaux et autres actifs fournissant des fournissant des services qui est vital pour le fonctionnement d'une société ou de l'économie.</p> <p>[Source : UNISDR, 2017]</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <b>Infrastructure verte</b>                     | <p>Réseau stratégiquement planifié d'aires naturelles et semi-naturelles avec d'autres caractéristiques environnementales conçues et gérées de manière à fournir un large éventail de services écosystémiques.</p> <p><b>Note 1</b> : Il intègre des espaces verts (ou bleus si les écosystèmes aquatiques sont concernés) et d'autres caractéristiques physiques dans les zones terrestres (y compris côtières) et marines.</p> <p><b>Note 2</b> : L'infrastructure verte est un outil offrant des avantages écologiques, économiques et sociaux au moyen de solutions naturelles. Cela évite de s'appuyer sur une 'infrastructure grise' coûteuse à construire lorsque la nature peut offrir des alternatives moins chères et plus durables.</p> <p>[Source : 2016 Commission Européenne. Environnement]</p> |
| <b>Investissement</b>                           | <p>Allocation de ressources pour atteindre les objectifs définis ainsi que d'autres avantages.</p> <p><b>Note</b> : L'investissement revêt deux formes principales: les dépenses directes en bâtiments, en machines et actifs similaires, et les dépenses indirectes en valeurs financières, telles que les obligations et les actions.</p> <p>[Source : The Economist, 2017; ISO/IEC 38500:2015(en), 2.13]</p>  |
| <b>Libre d'accès</b>                            | Des droits spécifiques ne sont attribués à personnes et personne ne peut être exclu.   |
| <b>Mécanismes de réparation des griefs</b>      | Système permettant de répondre aux questions ou clarifications relatives à un problème donné, de résoudre les problèmes résultant de la mise en œuvre et de traiter les plaintes et les griefs.  |
| <b>Modes de transport durables</b>              | Transports ayant un effet nul ou minimal sur l'environnement en raison de l'utilisation d'énergie durable ou régénérée.  |
| <b>Modes de transport privés</b>                | Des moyens de transport qui ne sont pas disponibles pour le grand public, car ils ne sont pas partagés par des inconnus sans accord préalable.   |
| <b>Modes de transport publics</b>               | <p>Services de transport en commun accessibles au grand public et partagés par des étrangers sans accord préalable.</p> <p><b>Note</b> : Idéalement, des 'arrêts' sont bien conçus et les 'routes' sont délimitées de façon à être à la fois officiellement et/ou formellement reconnues.</p> <p>[Source : UN-HABITAT, Manuscrit non publié, 2016]</p>   |
| <b>Organisations de la Société Civile (OSC)</b> | <p>Associations formelles dans lesquelles la société s'organise volontairement autour d'intérêts partagés.</p> <p><b>Note 1</b> : Elles comprennent des organisations politiques, culturelles, environnementales et religieuses, ainsi que des organisations à but non lucratif et non gouvernementales.</p> <p><b>Note 2</b> : Les OSC sont des organisations institutionnalisées, dotées d'un statut juridique, représentant des groupes particuliers de la société et impliquées dans la prestation de service.</p>   |
| <b>Part de produit</b>                          | Proportion du marché global (défini en termes d'unités ou de revenus) représentée par un produit spécifique.   |

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Participation</b>                | <p>Processus informé d'engagement des parties prenantes, dans lequel les groupes clés participent activement à la définition du processus et du contenu de l'élaboration des politiques.</p> <p>[Source : UNISDR, 2017 and ISO 22300:2018 (en), 3.187]</p>  |
| <b>Parties prenantes</b>            | <p>Personne ou organisation pouvant influencer, être concernée, ou être perçue comme pouvant avoir un effet sur une décision ou une activité.</p> <p><b>Note :</b> Les parties prenantes peuvent inclure des entités gouvernementales, le secteur privé, la société civile, le monde universitaire et d'autres institutions majeures du niveau local au niveau international, opérant dans la ville.</p> <p>[Source : ISO 9000:2015, 3.2.3 and ISO 22300:2018 (en), 3.124]</p>  |
| <b>Pauvreté</b>                     | <p>État ou condition d'avoir peu ou pas d'argent / de biens / de moyens de subsistance.</p>   |
| <b>Planification d'urgence</b>      | <p>Processus de gestion permettant d'analyser les risques de catastrophe et de prendre les dispositions qui s'imposent pour apporter une réponse efficace et appropriée en temps voulu.</p> <p>[Source : UNISDR, 2017]</p>  |
| <b>Produit Intérieur Brut (PIB)</b> | <p>Mesure de tous les biens et services finaux produits dans la ville dans un délai donné.</p>  |
| <b>Protection sociale</b>           | <p>Prévenir, gérer et surmonter les situations qui nuisent au bien-être des personnes.</p> <p><b>Note :</b> Il s'agit de politiques et de programmes conçus pour réduire la pauvreté et la vulnérabilité en promouvant des marchés du travail efficaces, en réduisant l'exposition des personnes aux risques et en renforçant leur capacité à gérer les risques économiques et sociaux, tels que le chômage, l'exclusion, la maladie, le handicap et la vieillesse.</p> <p>[Source : UNISDR]</p>  |
| <b>Question connexe</b>             | <p>Les Questions Connexes sont structurées de la même manière que les Indicateurs d'Appui, mais les données collectées ont une importance secondaire et ne font généralement pas l'objet d'un processus de benchmarking.</p>  |
| <b>Ramasseurs de résidus</b>        | <p>Individus qui collectent les déchets ménagers, commerciaux et industriels.</p> <p><b>Note 1 :</b> Ils peuvent collecter des déchets dans des poubelles privées en bordure de rue ou dans des bennes à ordures, dans les rues et les voies navigables ou dans des dépotoirs et décharges municipales.</p> <p><b>Note 2 :</b> Ils récupèrent les matériaux réutilisables ou recyclables jetés par d'autres pour les vendre ou les consommer à titre personnel.</p> <p><b>Note 3 :</b> Les ramasseurs de résidus incluent ceux qui sont officiellement sous-traités par les municipalités et les entités privées, mais également tous ceux qui travaillent de manière informelle.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <b>Redressement</b>                          | <p>Le rétablissement ou l'amélioration des moyens de subsistance et des services de santé ainsi que des systèmes, activités et biens économiques, physiques, sociaux, culturels et environnementaux d'une communauté ou d'une société touchée par une catastrophe, dans le respect des principes de développement durable et en veillant à « reconstruire en mieux » afin de prévenir ou de réduire les futurs risques de catastrophe.</p> <p>[UNISDR, 2017 and ISO 22300:2018 (en), 3.187]</p>   |
| <b>Réduction des risques de catastrophes</b> | <p>Vise à empêcher l'apparition de nouveaux risques, à réduire ceux qui existent déjà et à gérer les risques résiduels pour renforcer la résilience et, partant, contribuer à la réalisation du développement durable.</p> <p>[Source : UNISDR, 2017]</p>   |
| <b>Régime foncier</b>                        | <p>Relation, défini par la loi ou la coutume, entre les personnes, en tant qu'individus ou groupes, en ce qui concerne la terre. Il détermine comment la terre est utilisée, possédée, vendue ou autrement cédée.</p>   |
| <b>Résilience</b>                            | <p>Capacité d'absorption et d'adaptation dans un environnement en mutation.</p> <p><b>Note:</b> Dans le contexte de la résilience urbaine, la capacité d'absorption et d'adaptation à un environnement en mutation est déterminée par la capacité collective d'anticiper, de préparer et de répondre aux menaces et aux opportunités offertes par chaque composant individuel d'un système urbain.</p> <p>[Source : ISO 22300:2018 (en)]</p>  |
| <b>Résilience urbaine</b>                    | <p>La capacité de tout système urbain, avec ses habitants, dans un environnement en mutation, à anticiper, préparer, réagir et absorber les chocs, à s'adapter positivement et se transformer face aux stress et challenges, tout en facilitant un développement inclusif et durable.</p> <p><b>Note 1 :</b> Un système urbain plus résilient se caractérise par sa capacité à continuer face aux perturbations de court et moyen termes, associée à sa capacité à réduire les pressions et à s'adapter aux changements, aux risques et aux opportunités. La résilience urbaine dépend donc non seulement de la capacité d'un système urbain à faire face aux chocs, mais également aux stress et challenges chroniques.</p> <p><b>Note 2 :</b> La résilience urbaine dépend de la résilience individuelle et collective des différentes composantes d'un système urbain complexe. Bien qu'une ville, une commune, ou une communauté d'une zone urbaine puisse démontrer individuellement une résilience accrue à l'intérieur de ses frontières respectives, la résilience urbaine englobe la portée géographique plus large de l'agglomération urbaine. La résilience d'un système urbain est mesurée par la capacité de résilience de chaque composant du système et dépend de la résilience du moins performant de l'agglomération urbaine dans le cadre du système.</p> <p><b>Note 3 :</b> Afin d'évaluer, de planifier et d'agir en conséquence face aux chocs, stress et challenges, la capacité de résilience d'un système urbain doit être mesurée et analysée à l'aide de données qualitatives et quantitatives.</p> |
| <b>Redevabilité sociale</b>                  | <p>Approche de gouvernance impliquant les citoyens et les organisations de la société civile dans la prise de décision publique.</p>  |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Revenus de sources propres</b> | <p>L'ensemble des revenus du gouvernement récolté directement par la municipalité.</p> <p><b>Note :</b> Les revenus de sources propres incluent notamment les taxes de propriété foncières, les frais, ainsi que les redevances pour services et permis, les taxes locales de vente, d'utilisation ou de revenus, les investissements ou les loyers générés par les actifs de la ville, entre autres.</p>   |
| <b>Risque de catastrophe</b>      | <p>Possibilité de dommages et de blessures.</p> <p><b>Note :</b> Le risque de catastrophe inclut le risque de pertes en vies humaines, des perturbations de la vie quotidienne et des moyens de subsistance (y compris blessure, maladie, danger, perte du sentiment de sécurité, ou déplacement), de destruction ou de dégâts matériels, et la perturbation des activités de la communauté pouvant survenir dans un système, une société ou une communauté dans une période de temps donnée, dont la probabilité est déterminée en fonction du danger, de l'exposition, de la vulnérabilité et/ou des capacités.</p> <p>[Source : ISO/DIS 22327:2017 and UNISDR, 2017]</p>   |
| <b>Secteur informel</b>           | <p>Entreprises privées non constituées en sociétés qui ne sont pas enregistrées ou dont le nombre de personnes employées est bas (par exemple, moins de cinq employés).</p> <p><b>Note 1 :</b> Une entreprise n'est pas constituée en société si elle n'est pas constituée en tant qu'entité légale distincte, indépendamment de son ou ses propriétaires, et ne tient pas un ensemble complet de comptes.</p> <p><b>Note 2 :</b> Les unités engagées dans la production de biens ou de services destinés exclusivement à l'autoconsommation finale au sein du ménage sont exclues du secteur informel, de même que les entreprises des secteurs de l'agriculture, de la chasse, de la sylviculture et de la pêche.</p> |
| <b>Secteur privé</b>              | <p>Entreprises à but lucratif, sociétés ou commerces, quels que soient leur taille, leur propriété et leur structure.</p> <p><b>Note :</b> Il couvre tous les secteurs et activités économiques, allant des organisations paysannes locales aux coopératives et petites et moyennes entreprises aux grandes entreprises internationales. Cela inclut les institutions financières privées, les associations industrielles et commerciales, les consortiums et les coalitions qui représentent les intérêts du secteur privé (groupes multisectoriels multithématiques, initiatives multisectorielles spécifiques, initiatives axées sur l'industrie).</p>   |
| <b>Service d'écosystème</b>       | <p>Bénéfice que les gens obtiennent des écosystèmes.</p> <p><b>Note :</b> Cela comprend les services d'approvisionnement tels que la nourriture, l'eau, le bois et la fibre; réglementer les services qui ont une incidence sur le climat, les inondations, les maladies, la production de déchets, la qualité de l'eau et les services culturels qui procurent des avantages récréatifs, esthétiques et spirituels; et des services de soutien tels que la formation des sols, la photosynthèse et le cycle des éléments nutritifs.</p> <p>[Source : ISO 14055-1:2017(en), 3.1.2 avec ajout de notes]</p>  |
| <b>Services sociaux de base</b>   | <p>Ensemble de services fournis dans les domaines de l'éducation, de la santé et des affaires sociales, afin de répondre aux besoins essentiels.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <b>Société civile</b>                             | <p>Large éventail d'individus, de groupes de personnes, de réseaux, de mouvements, d'associations et d'organisations qui témoignent et défendent les intérêts de leurs membres et des autres.</p> <p><b>Note 1 :</b> Leur regroupement peut être basé sur des valeurs et convictions philanthropiques, culturelles, religieuses, environnementales ou politiques.</p> <p><b>Note 2 :</b> Cette définition exclut les sociétés et entreprises à but lucratif, les universités et toutes les entités dépendant de l'État.</p>  |
| <b>Socle de Protection Sociale (SPS)</b>          | <p>L'ensemble des garanties de base de la sécurité sociale définies au niveau national devraient garantir, au minimum, que tous les nécessiteux aient accès aux soins de santé essentiels et à la sécurité du revenu de base tout au long de leur cycle de vie, garantissant ainsi un accès effectif aux biens et services définis comme nécessaires au niveau national.</p>   |
| <b>Sources alternatives</b>                       | <p>Sources différentes de la ou des sources de la ville principale.</p> <p><b>Note :</b> Applicable en particulier pour l'électricité (ex: générateurs) et l'approvisionnement en eau (ex: bouteille d'eau).</p>   |
| <b>Stress</b>                                     | <p>Pressions dynamiques chroniques et continues émanant du système urbain avec un potentiel d'impacts cumulatifs sur l'aptitude et la capacité du système à atteindre ses objectifs.</p>   |
| <b>Stresseur (aussi appelé facteur de stress)</b> | <p>Facteurs, processus, activités ou interactions qui, individuellement ou conjointement, entraînent la génération de stress dans le système urbain.</p>   |
| <b>Structure inadéquate</b>                       | <p>Murs, plafonds et sols construits avec des matériaux tels que l'amiante ou le zinc, ou utilisant des techniques liées à l'absence de savoir-faire et d'entretien appropriés ou à la perte de connaissances traditionnelles basée sur l'expérience.</p>  |
| <b>Terrains non aménagés accaparés</b>            | <p>Regroupement d'espaces ouverts de moins de 200 hectares, urbains ou suburbains, entièrement entourés de pixels de terre bâti, et de l'espace ouvert périphérique autour d'eux.</p>  |
| <b>Transport adapté</b>                           | <p>Services de transport pouvant être partagés, sans arrangement préalable, avec le grand public.</p> <p><b>Note 1 :</b> Cependant, le transit adapté n'est pas considéré comme faisant partie du système de réglementation des transports publics traditionnel.</p> <p><b>Note 2 :</b> En général, le transit adapté présente les caractéristiques suivantes: Les services sont généralement non planifiés et souvent, bien que pas toujours, sur des itinéraires sensibles à la demande; et, Les véhicules utilisés sont généralement petits, comprenant également motos et minibus.</p> <p><b>Note 3 :</b> Les services de transport adapté sont généralement fournis par des opérateurs informels présentant les caractéristiques suivantes: Il s'agit d'une entreprise "non constituée en société", agissant généralement à propriétaire unique et, Ils sont souvent en dehors du système fiscal ou bénéficient d'un traitement favorable du secteur non corporatif.</p> <p>[Source : Roy, E. L., Rosemary, G. M, Transportation Engineering and Planning, Paratransit Systems, 2009]</p> |

---

|               |  |
|---------------|--|
| <b>Urbain</b> | Tout village, ville ou autre établissement humain. |
|---------------|--|

---

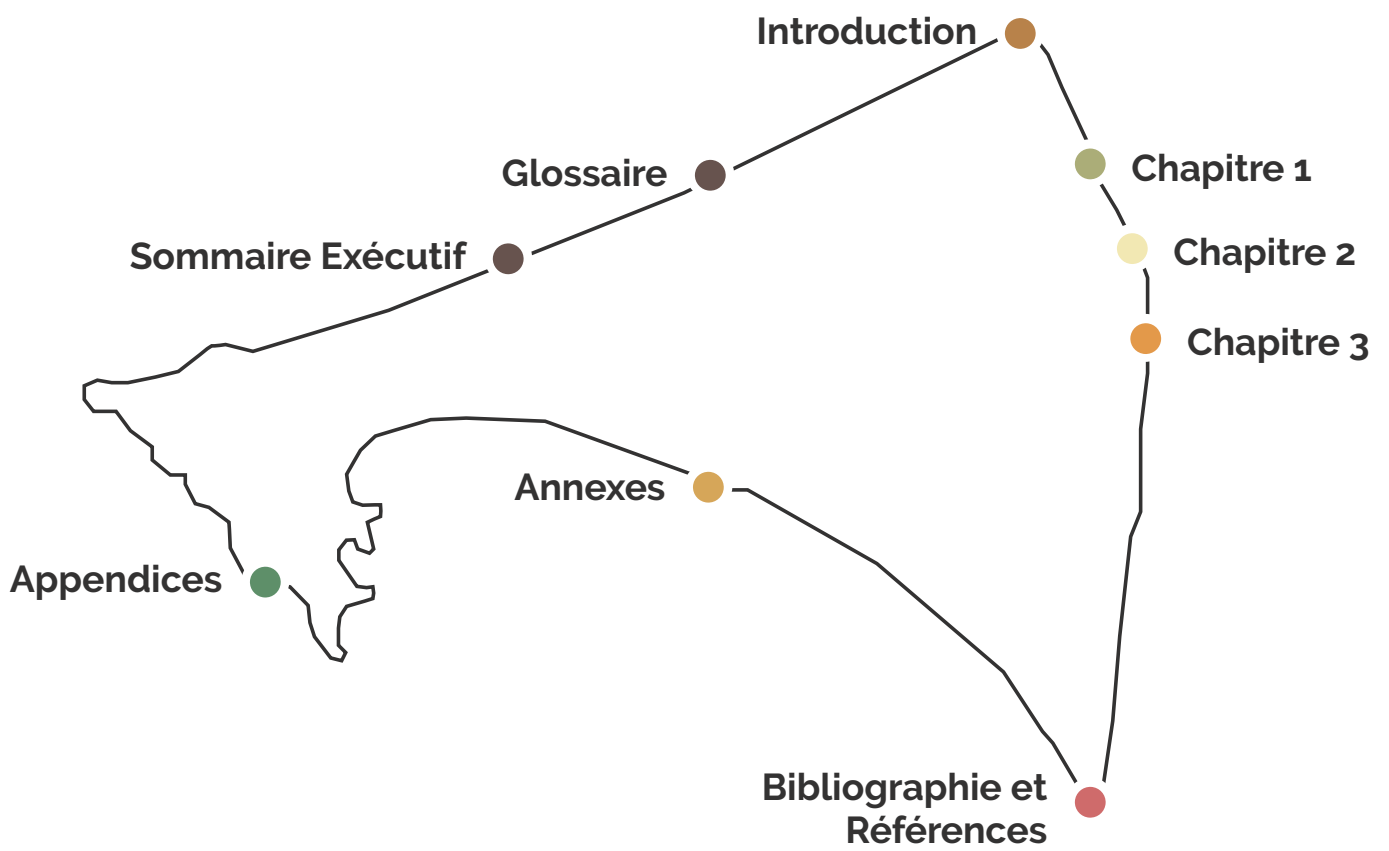
|                  |   |
|------------------|---|
| <b>Zone bâti</b> | Zone développée basée sur des pixels construits.<br><br><b>Note 1</b> : Elle peut être urbaine, suburbaine ou rurale.<br><b>Note 2</b> : Une zone bâti est considérée comme urbaine si les pixels construits ont une valeur urbaine supérieure à 50%, une zone suburbaine si elle comprise entre 10 et 50%, et une zone rurale si elle est inférieure à 10%.<br><br>[Source : Atlas of Urban Expansion. The City as a Unit of Analysis and the Universe of Cities. 2016]. |
|------------------|---|

---

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>Zone Naturelle Protégée (ZNP)</b> | Espace géographique clairement défini, reconnu, dédié et géré par des moyens légaux ou par d'autres types de moyens efficaces afin d'assurer la préservation à long terme de la nature et ses services écosystémiques et valeurs culturelles qui y sont associés.<br><br>[Source : ISO 18065:2015(en), 3.6] |
|--------------------------------------|---|

---





**Le contenu**

# Le contenu

---

- **62 Introduction**
  - 65** CRPP : Concepts principaux
  - 67** CRPP : Méthodologie et alignement avec l'Agenda 2030
  - 70** CRPP : Actions visant à renforcer la Résilience
  - 74** CRPP : Processus de mise en œuvre à Dakar
  
- **76 Chapitre 1 : Scénario Actuel**
  - 80** 1.1. Contexte de la ville de Dakar
  - 83** 1.2. Construction du Scénario actuel
  - 93** 1.3. Identification et description des stress présents à Dakar
  - 104** 1.4. Identification et description des challenges présents à Dakar
  - 108** 1.5 Intégration des Chocs, Stress et Challenges dans l'Analyse
  - 110** 1.6 Formulation des sujets prioritaires
  
- **112 Chapitre 2 : Scénario de Tendances**
  - 115** 2.1 Construction du Scénario de tendance
  - 116** 2.2 Relation entre les sujets prioritaires et les caractéristiques de résilience
  - 120** 2.3 Relations des sujets prioritaires aux capacités existantes, au cadre juridique et aux initiatives en cours
  - 126** 2.4 Le coût de l'inaction
  
- **128 Chapitre 3 : Scénario Résilient et Durable : Actions Pour la Résilience**
  - 131** 3.1 Définition et structure des actions pour la résilience : actions de gouvernance, actions stratégiques, actions intégratives.
  - 133** 3.2 Définition et structure des actions pour la résilience par rapport aux domaines généraux d'opportunité : Actions de gouvernance
  - 135** 3.3 Définition et structure des actions pour la résilience par rapport aux domaines critiques : Actions stratégiques.
  - 141** 3.4 Définition et structure des actions pour la résilience par rapport aux possibilités d'intégration : Actions intégratives
  - 141** 3.5 Action stratégique 1 : « Dakar à pied »
  - 156** 3.6 Action stratégique 2 : « Dakar et son littoral : focus sur le port »
  - 167** 3.7 Conclusion
  
- **168 Bibliographie et Références**

- **178 Annexes**
- 180 Annexe I** : Processus de mise en œuvre du CRPP à Dakar
- 198 Annexe II** : Caractérisation de la ville de Dakar
- 218 Annexe III** : Performance des éléments du système urbain
- 326 Annexe IV** : Analyse des chocs
- 366 Annexe V** : Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21ème siècle
- 388 Annexe VI** : Gouvernement local et analyse des parties prenantes
- 424 Annexe VII** : Termes de Référence de l'Observatoire de la Résilience urbaine de Dakar (ORUD)
- 428 Annexe VIII** : Indicateurs clés de performance environnementale pour construire des espaces publics
  
- **440 Appendices**
- 442 Appendice 1** : Scénario actuel : Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar
- 486 Appendice 2** : Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress prioritaires dans le contexte de Dakar
- 490 Appendice 3** : Liste des chocs, stress et facteurs de stress
- 514 Appendice 4** : Liste des parties prenantes
- 532 Appendice 5** : Liste des politiques, plans et initiatives

## Liste des figures

---

- Figure 1** CRPP Schéma de processus de mise en œuvre. Source : CRPP (2018).
- Figure 2** CRPP - Processus vers la construction d'un scénario résilient et durable. Source : CRPP (2018).
- Figure 3** CRPP - Processus de mise en œuvre à Dakar. Source : CRPP (2020).
- Figure 4** Arrondissements et population de la ville de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et de la BaseGéo Sénégal (2020).
- Figure 5** Visualisation de l'évaluation globale finale de la collecte de données et des résultats concernant la résilience. Source : CRPP (2019).
- Figure 6** Chocs prioritaires à Dakar. Source : CRPT (2019).
- Figure 7** Carte des zones à risques multiples (inondations, érosions côtières, accidents industriels). Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).
- Figure 8** Visualisation de l'évaluation finale des indicateurs par stress. Source : CRPP (2020).
- Figure 9** Stress dérivés de l'analyse statistique et Stress obtenus grâce aux savoirs locaux. Source : CRPT (2020).
- Figure 10** Diagramme relationnel associant les chocs, stress et challenges de Dakar. Source : CRPP (2019)
- Figure 11** Caractéristiques d'une ville résiliente. Source: CRPP (2017).
- Figure 12** Lien entre les questions prioritaires et les objectifs de résilience d'une ville. Source: CRPP (2020).
- Figure 13** Actions pour la résilience et alignement avec le Nouveau Programme pour les Villes. Source : CRPP (2018).
- Figure 14** Actions de gouvernance. Source : CRPP (2018).
- Figure 15** Dimensions du système d'analyse. Source : CRPP (2018).
- Figure 16** Actions stratégiques. Source : CRPP (2018).
- Figure 17** Dakar à pied : suggestion d'espaces publics pour la création de linéaires piétonniers. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de Google Maps et du site internet "Au-Sénégal" (2020).
- Figure 18** Feuille de route pour les actions stratégiques. Source : CRPP (2020).
- Figure 19** Exemple de Manuel de directives pour le design de chaussées. Source : Conseil municipal de Barcelone (2019).
- Figure 20** Exemple de kiosque solaire en Éthiopie. Source : Inhabitat.
- Figure 21** Exemple de fichiers concernant la conception de carrefours de passage. Source : Conseil municipal de Barcelone (2019).

## Liste des figures

---

- Figure 22** Dakar et son littoral : focus sur le port – situation actuelle de la zone portuaire. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de Google Maps et du site internet "Au-Sénégal" (2020).
- Figure 23** Page de couverture et exemples de contenus de la Déclaration environnementale du Port de Barcelone. Source : Port de Barcelone (2018).
- Figure 24** Page de couverture et exemples de contenus de la Déclaration environnementale du Port de Barcelone. Source : Port de Barcelone (2018).

## Liste des tableaux

---

- Tableau 1** Données d'arrondissement et population. Source : CRPT (2019)
- Tableau 2** Données clés de Dakar. Source : CRPT (2019)
- Tableau 3** Stress et Challenges recensés à Dakar. Source : CRPT (2019)
- Tableau 4** Liste Politiques, Plans et Initiatives pertinentes. Source : CRPP (2020)
- Tableau 5** Liste Politiques, Plans et Initiatives pertinentes. Source : CRPP (2020)

## Liste des images

---

- Image 1**      Dakar. Source : CRPP (2019).
- Image 2**      Stress : mauvaise gestion du métabolisme urbain – dépôt d’ordures sauvage dans les canaux de drainage des eaux pluviales. Source : CRPP (2019).
- Image 3**      Stress : mauvaise gestion du métabolisme urbain – dépôt d’ordures sauvage dans la nature. Source : CRPP (2020).
- Image 4**      Stress : Croissance économique mal maîtrisée et chômage – conditions précaires. Source : CRPP (2020).
- Image 5**      Stress : Fragilité des infrastructures – constructions non conformes. Source : CRPP (2019).
- Image 6**      Stress : Urbanisation rapide et non-règlementée – congestion urbaine. Source : CRPP (2019).
- Image 7**      Stress : Dégradation des écosystèmes – érosion de la Corniche ouest. Source : CRPP (2019).
- Image 8**      Stress : Dégradation des écosystèmes – Pollution de la Baie de Hann. Source : CRPP (2020).
- Image 9**      Stress : Occupation anarchique des espaces publics. Source : CRPP (2020).
- Image 10**      Stress : Occupation anarchique des espaces publics. Source : CRPP (2019).
- Image 11**      Stress : Mobilité inadéquate – Car rapide. Source : CRPP (2020).
- Image 12**      Stress : Exposition aux risques industriels. Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).
- Image 13**      Stress : Exposition aux risques industriels. Source : CRPP (2020).
- Image 14**      Stress : Manque de communication et de sensibilisation – projet de construction non conforme. Source : CRPP (2019).
- Image 15**      Stress : Manque de communication et de sensibilisation – occupation anarchique des espaces publics. Source : CRPP (2019).
- Image 16**      Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).
- Image 17**      Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).
- Image 18**      Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).
- Image 19**      Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).
- Image 20**      Plage de la Baie de Hann à Dakar. Source : CRPP (2020).

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>ADL</b>      | Agence de Développement local  |
| <b>ADM</b>      | Agence de Développement municipal  |
| <b>AFD</b>      | Agence française de Développement  |
| <b>AGEROUTE</b> | Agence des Travaux et de Gestion des Routes  |
| <b>AIMF</b>     | Association internationale des Maires francophones                                 |
| <b>ANACIM</b>   | Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie du Sénégal             |
| <b>ANB</b>      | Autorité nationale de Biosécurité  |
| <b>ANER</b>     | Agence nationale de l'Énergie renouvelable   |
| <b>ANGMV</b>    | Agence nationale de la Grande Muraille verte                                       |
| <b>ANSD</b>     | Agence nationale des Statistiques et de la Démographie                             |
| <b>ARTP</b>     | Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes                        |
| <b>A4R</b>      | Action pour la Résilience  |
| <b>BAD</b>      | Banque africaine de Développement  |
| <b>BCI</b>      | Budget consolidé d'Investissement  |
| <b>BC3</b>      | Centre basque pour le changement climatique  |
| <b>BM</b>       | Banque mondiale  |
| <b>BRT</b>      | Bus Rapid Transit (Service Rapide par Bus)   |
| <b>BRW</b>      | Semaine de la Résilience de Barcelone (en anglais Barcelona Resilience Week)       |
| <b>BTP</b>      | Bâtiments-Travaux publics  |
| <b>CEFOPPEM</b> | Centre de Formation professionnelle et de Perfectionnement des Employés municipaux |
| <b>CEL-VL</b>   | Contribution économique locale - Valeur locative                                   |
| <b>CEPEM</b>    | Couveuse d'Entreprise pour la Promotion de l'Emploi par la Micro-économie          |
| <b>CETUD</b>    | Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar                                   |
| <b>CGCL</b>     | Code général des Collectivités locales   |
| <b>CGLU</b>     | Cités et Gouvernements locaux unis   |
| <b>CGQA</b>     | Centre de Gestion et de la Qualité de l'Air  |
| <b>CIFAL</b>    | Centre international de Formation des Autorités et Leaders                         |
| <b>CMU</b>      | Couverture Maladie universelle   |
| <b>CNB</b>      | Comité national de Biosécurité   |
| <b>CNDD</b>     | Commission nationale pour le Développement durable                                 |



## Liste des acronymes et abréviations

---

|                |   |
|----------------|---|
| <b>CNRF</b>    | Commission nationale de Réforme foncière  |
| <b>CRPP</b>    | Programme de Renforcement de la Résilience urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme) |
| <b>CRPT</b>    | Outil de Renforcement de la Résilience urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool)          |
| <b>CSE</b>     | Centre de Suivi écologique pour la Gestion des Ressources naturelles                                |
| <b>CONSERE</b> | Conseil supérieur des Ressources naturelles et de l'Environnement                                   |
| <b>COUS</b>    | Centre des Opérations d'Urgence sanitaire   |
| <b>CSA</b>     | Commissariat à la Sécurité alimentaire  |
| <b>CSE</b>     | Centre de suivi écologique  |
| <b>CSS</b>     | Caisse de Sécurité sociale  |
| <b>CTT</b>     | Centre de Tri et de Transfert   |
| <b>DAF</b>     | Direction de l'Administration et des Finances   |
| <b>DAMCP</b>   | Direction des Aires marines communautaires protégées  |
| <b>DASS</b>    | Direction de l'Action sanitaire et des Services aux Personnes                                       |
| <b>DCT</b>     | Direction de la Culture et du Tourisme  |
| <b>DDD</b>     | Dakar Dem Dikk  |
| <b>DDU</b>     | Direction du Développement urbain   |
| <b>DEEC</b>    | Direction de l'Environnement et des Établissements classés  |
| <b>DEI</b>     | Direction de l'Éducation et de l'Aide à l'Insertion   |
| <b>DEFCCS</b>  | Direction des Eaux et Forêts, Chasses et de la Conservation des Sols                                |
| <b>DPC</b>     | Direction de la Protection civile du Sénégal  |
| <b>DPDD</b>    | Direction de la Planification et du Développement durable   |
| <b>DPM</b>     | Direction de la Police municipale   |
| <b>DPN</b>     | Direction des Parcs nationaux   |
| <b>DRH</b>     | Direction des Ressources humaines   |
| <b>DSCOS</b>   | Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol                                  |
| <b>DSJA</b>    | Direction des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative                                       |
| <b>DST</b>     | Direction des Services techniques   |
| <b>DSRP</b>    | Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté  |
| <b>DV</b>      | Données ventilées par sexe  |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|  |  |
|--|--|
| <b>FAO</b>                             | Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture                            |
| <b>FCFA / XOF</b>                      | Franc CFA  |
| <b>FDD</b>                             | Fonds de Dotation de la Décentralisation   |
| <b>FDV</b>                             | Fondation Droit à la Ville   |
| <b>FECL</b>                            | Fonds d'Équipement aux Collectivités locales   |
| <b>FEWS</b>                            | Système international d'alerte rapide de famines   |
| <b>FICR</b>                            | Fédération internationale de la Croix Rouge et du Croissant Rouge                              |
| <b>FND</b>                             | Fonds nordique de Développement,   |
| <b>FODEM</b>                           | Fonds de Développement et de Solidarité municipal  |
| <b>FUM</b>                             | Forum urbain Mondial   |
| <b>IAGU</b>                            | Institut africain de Gestion urbaine   |
| <b>ICS</b>                             | Industries chimiques du Sénégal  |
| <b>IH<br/>Cantabria<br/>Foundation</b> | Fondation de l'Institut d'hydraulique environnementale de Cantabria                            |
| <b>ISE</b>                             | Institut des Sciences de l'Environnement   |
| <b>JICA</b>                            | Agence japonaise de Coopération Internationale   |
| <b>LSS</b>                             | Aéroport Léopold Sédar Senghor   |
| <b>MEDD</b>                            | Ministère de l'Environnement et du Développement durable                                       |
| <b>MEPC</b>                            | Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération  |
| <b>MGDAT</b>                           | Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire   |
| <b>MITTD</b>                           | Ministère des Transports terrestres et du Désenclavement                                       |
| <b>MRR</b>                             | Mesures de Réduction des Risques   |
| <b>MSAS</b>                            | Ministère de la Santé et de l'Action sociale   |
| <b>MCSR</b>                            | Rendre les villes durables et résilientes (en anglais Making Cities Sustainable and Resilient) |
| <b>MULHP</b>                           | Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique                                 |
| <b>OCB</b>                             | Organisations communautaires de Base   |
| <b>ODD</b>                             | Objectifs du Développement durable   |
| <b>OMS</b>                             | Organisation mondiale de la Santé  |
| <b>ONAS</b>                            | Office national de l'Assainissement du Sénégal   |
| <b>ONG</b>                             | Organisation Non Gouvernementale   |

## Liste des acronymes et abréviations

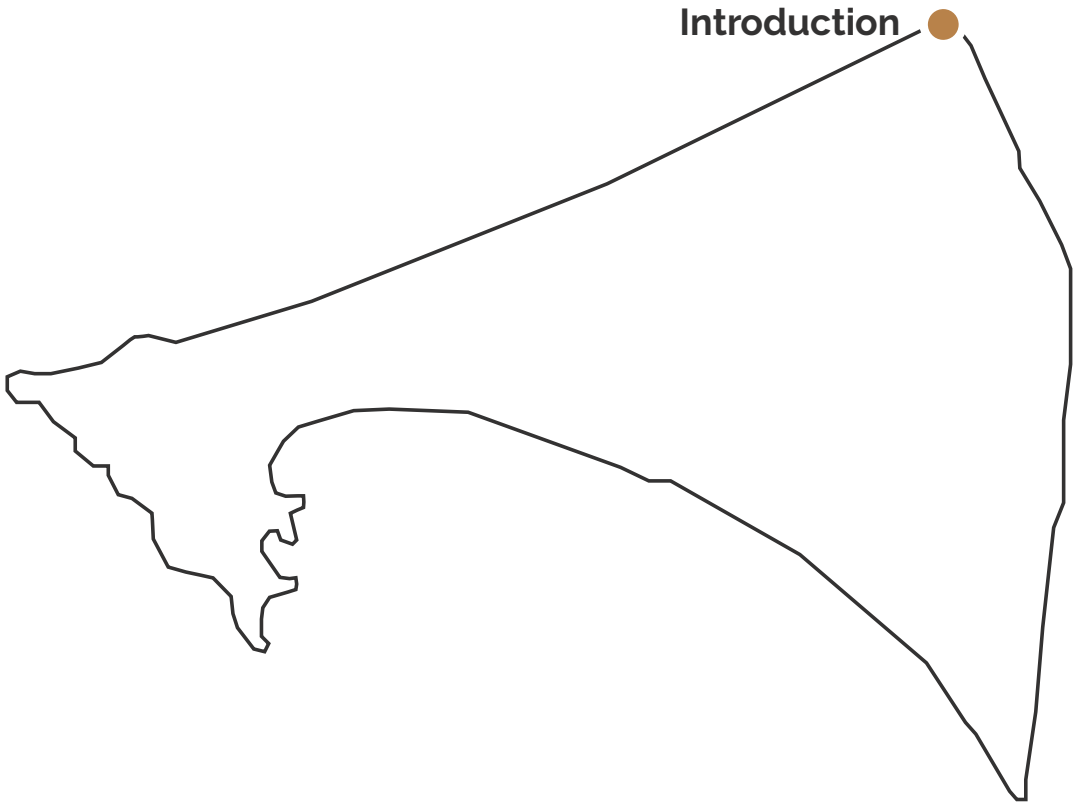
---

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>ONU - Habitat</b> | Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains   |
| <b>PACASEN</b>       | Programme d'Appui aux Communes et Agglomérations du Sénégal   |
| <b>PAFSEP</b>        | Programme d'Appui aux Familles en Situation d'extrême Pauvreté  |
| <b>PAM</b>           | Programme alimentaire mondial   |
| <b>PAQUET</b>        | Programme d'Amélioration de la Qualité, de l'Éthique et de la Transparence du secteur de l'Éducation et de la Formation |
| <b>PCET</b>          | Plan Climat Énergie territorial   |
| <b>PDGI</b>          | Programme décennal de gestion des risques d'inondations   |
| <b>PDU</b>           | Plan directeur d'Urbanisme  |
| <b>PDUD</b>          | Plan de Déplacement urbains de Dakar  |
| <b>PDV</b>           | Plan de Développement de la Ville   |
| <b>PGDSU</b>         | Programme de Gestion des Déchets solides urbains  |
| <b>Plan ORSEC</b>    | Plan national d'Organisation des Secours  |
| <b>PNAT</b>          | Plan national d'Aménagement du Territoire   |
| <b>PNDS</b>          | Plan national de Développement sanitaire  |
| <b>PNUD</b>          | Programme des Nations Unies pour le Développement   |
| <b>PROGEP</b>        | Projet de gestion des eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique   |
| <b>PROMOGED</b>      | Promotion de la Gestion intégrée et de l'Économie des Déchets solides au Sénégal  |
| <b>Promovilles</b>   | Programme de modernisation des villes   |
| <b>PSE</b>           | Plan Sénégal émergent   |
| <b>PSMBV</b>         | Programme de Structuration du Marché des Boues de Vidange   |
| <b>PTB</b>           | Petit Train de Banlieue   |
| <b>QS</b>            | Questions sexospécifiques   |
| <b>RAR - D</b>       | Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité   |
| <b>RGE</b>           | Recensement général des Entreprises   |
| <b>RRC</b>           | Réduction des Risques de Catastrophes   |
| <b>RQ</b>            | Question connexe (en anglais Related Question)  |
| <b>SAP</b>           | Système d'Alerte précoce  |
| <b>SAR</b>           | Société africaine de Raffinage  |
| <b>SDAU</b>          | Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme   |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>SDE</b>                   | Sénégalaise des Eaux   |
| <b>SENELEC</b>               | Société nationale d'Électricité  |
| <b>SI</b>                    | Indicateur d'appui (en anglais Supporting Indicator)   |
| <b>SIG</b>                   | Système d'Information Géographique   |
| <b>SNCFS</b>                 | Société nationale des Chemins de Fer du Sénégal  |
| <b>SNPS / GR</b>             | Stratégie nationale de Protection sociale et de Gestion des Risques  |
| <b>SONACOS</b>               | Société nationale de Commercialisation des Semences  |
| <b>SONES</b>                 | Société nationale des eaux du Sénégal  |
| <b>SSC</b>                   | Chocs, Stress et Challenges (en anglais Shocks, Stresses and Challenges)   |
| <b>TBA</b>                   | Taux brut d'Admission  |
| <b>TER</b>                   | Train Express régional   |
| <b>TRIMF</b>                 | Taxe représentative de l'Impôt du minimum Fiscal   |
| <b>TOM</b>                   | Taxe d'Ordures ménagères   |
| <b>UCG</b>                   | Unité de Coordination de la Gestion des déchets solides  |
| <b>UICN</b>                  | Union internationale de Conservation de la Nature  |
| <b>UNCDF /<br/>FENU</b>      | Fonds d'équipement des Nations Unies   |
| <b>UNDRR<br/>(ex-UNISDR)</b> | Bureau des Nations Unies pour la Réduction des Risques de Catastrophe (en anglais United Nations Office for Disaster Risk Reduction) |
| <b>UNESCO</b>                | Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture  |
| <b>UNICEF</b>                | Fonds des Nations Unies pour l'Enfance   |
| <b>UNITAR</b>                | Institut des Nations Unies pour la Formation et la Recherche (en anglais United Nations Institute for Training and Research)         |
| <b>UTE</b>                   | Usines de Traitement des Eaux  |
| <b>USAID</b>                 | Agence des États-Unis pour le Développement international  |
| <b>USD</b>                   | Dollar des États-Unis  |
| <b>VDN</b>                   | Voie de Dégagement Nord  |
| <b>WWF</b>                   | World Wildlife Fund  |
| <b>XOF / FCFA</b>            | Franc CFA  |



# Introduction



# Introduction

En tant que ville pilote du projet « Rendre les villes durables et résilientes : Mise en œuvre du Cadre de Sendai pour la Réduction des risques de catastrophes 2015-2030 », ONU-Habitat a travaillé en étroite collaboration avec la Ville de Dakar au cours des deux dernières années. L'objectif de ce projet étant de créer un profil exhaustif de la ville et de lui apporter des recommandations d'actions pour améliorer sa résilience grâce à l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT en anglais). ONU-Habitat remercie la Ville de Dakar pour son engagement et pour le travail fourni en tant que ville pilote du projet MCRS. Alors que plusieurs initiatives axées sur différents aspects de la réduction des risques et de la résilience ont déjà été menées à Dakar, et entre autres, le programme de 100 Villes Résilientes (100 RC en anglais), l'administration locale a positivement accepté la mise en œuvre du CRPP en raison de son approche transversale et concrète qui peut conduire à des innovations en matière de renforcement intégré de la résilience dans les différents secteurs de la ville.

Le CRPT fournit un cadre universel qui utilise des données vérifiables et contextualisées de la ville pour établir son profil de résilience et pour former une analyse et un diagnostic des défis les plus urgents. Ce profil et ce diagnostic fournissent une base à la création d'Actions Recommandées pour la Résilience (A4R en anglais) concrètes et fondées sur des faits qui peuvent être ensuite intégrées aux stratégies de développement urbain et aux processus de gestion existants. Ce processus est conçu pour aider le gouvernement local à adopter une approche de prise de décision informée qui pourra soutenir sur le long terme, un développement urbain résilient et durable de la ville de Dakar.

Les Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR- D) présentent l'aboutissement du travail mené dans le cadre de la mise en œuvre du CRPT dans chaque ville pilote. Ce chapitre présente brièvement la méthodologie du CRPT pour à la fois, orienter le lecteur et donner un aperçu rapide du processus analytique par lequel les Actions pour la Résilience sont développées. La description de la méthodologie n'est nullement exhaustive, en revanche, elle sert de guide pour les résultats analytiques présentés dans les chapitres suivants. En d'autres termes, bien que le rapport RAR – D vise à résumer le processus complexe de mise en œuvre, les efforts d'analyse et de diagnostic et l'élaboration de recommandations d'actions tangibles visant à renforcer la résilience dans les villes pilotes, il n'a pas pour but de fournir des détails sur la base méthodologique à partir de laquelle le CRPT a été développé, ni sur le processus analytique dans son ensemble étant donné sa vaste ampleur.

En s'appuyant sur ce bref aperçu méthodologique, ce chapitre fournit une explication de la portée et l'ampleur de l'analyse explorée dans le présent document.

## CRPP : Concepts principaux

Le projet phare utilisé par ONU-Habitat est l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT) qui propose une approche transversale en matière de diagnostic et d'action pour un développement urbain pérenne fondé sur la résilience. Sa méthodologie est basée sur la définition d'ONU-Habitat de la résilience urbaine, présentée ci-dessous, celle-ci comprend une approche théorique suivie d'une description plus pratique sur les efforts de renforcement qu'impliquent et ciblent la résilience.

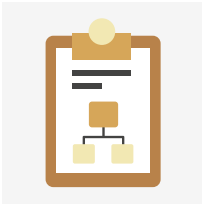
Ces définitions et compréhensions sont importantes pour les villes qui mettent en œuvre le CRPT, ainsi que pour leurs partenaires actifs car elles définissent un objectif global pour la ville. Sans une compréhension commune, il est difficile de catalyser l'engagement des parties prenantes et de susciter l'adhésion des partenaires.

En plus de ces définitions, les Principes de Résilience Urbaine suivants ont été développés afin de guider les étapes qui permettent d'atteindre la résilience urbaine dans les villes. Il faut noter que ces principes sont intégrés à la structure, la conception et l'approche de mise en œuvre du CRPT.

**La résilience urbaine est la capacité mesurable de tout système urbain, en incluant ses habitants, à maintenir la continuité à travers tous les chocs et stress, tout en s'adaptant positivement et en se transformant vers la durabilité.**

**Ainsi, une ville résiliente évalue, planifie et prend des mesures pour se préparer et réagir aux aléas, naturels et anthropiques, soudains ou lents, prévus ou non, afin de protéger et d'améliorer la vie des gens, de sécuriser les gains de développement, de favoriser un environnement investissable et de stimuler un changement positif.**





### Principe 1

#### Nature dynamique de la résilience urbaine

La résilience n'est pas une condition mais un état dont le système évolue, se transforme et s'adapte aux circonstances et aux changements actuels et futurs afin d'être durable. Par conséquent, le renforcement de la résilience nécessite la mise en œuvre de plans et d'actions flexibles, spécifiques au contexte et pouvant être adaptés à la nature dynamique du risque et de la résilience.



### Principe 2

#### Approche systématique des villes

En reconnaissant que les villes sont composées de systèmes interconnectés par des réseaux complexes et que les changements ont le potentiel de se propager à travers tout le réseau, le renforcement de la résilience nécessite une approche large et holistique prenant en compte ces interdépendances lorsque le système urbain est exposé à des perturbations.



### Principe 3

#### Promouvoir la participation à la planification et à la gouvernance

Un système résilient garantit la préservation de la vie, limite les dommages et améliore la 'prospérité' de ses habitants en favorisant l'inclusion et en encourageant une participation compréhensive et significative de tous (en particulier des personnes en situation de vulnérabilité) à la planification et aux différents processus de gouvernance. Une telle approche peut assurer un sentiment d'appropriation, permettant ainsi la mise en œuvre réussie des plans et des actions.



### Principe 4

#### Engagement multipartite

Un système résilient garantit la continuité de la gouvernance, de l'économie, du commerce et d'autres fonctions et flux sur lesquels reposent ses habitants. Ceci nécessite de promouvoir une communication ouverte et de faciliter les collaborations intégratives entre un large éventail de parties prenantes allant des entités publiques au secteur privé, en passant par la société civile, le monde universitaire et tous les habitants de la ville.



### Principe 5

#### S'efforcer d'atteindre les objectifs de développement

Le renforcement de la résilience doit viser, sauvegarder et maintenir les objectifs de développement. Les approches en matière de résilience doivent garantir que les efforts qui visent à réduire les risques et à atténuer certaines vulnérabilités ne génèrent ni n'en augmentent d'autres. Il doit garantir que les droits de l'homme soient réalisés, respectés et protégés en toutes circonstances.

# CRPP : Méthodologie et Alignement avec l'Agenda International 2030

La mise en œuvre du CRPP est caractérisée par quatre étapes qui se chevauchent: 1) la collecte de données, 2) l'analyse, 3) le diagnostic et 4) les actions recommandées pour la résilience. Afin de mieux comprendre comment les données collectées conduisent à des actions dérivées, il est nécessaire de clarifier la manière dont ces processus clés de mise en œuvre sont poursuivis et mis en relation les uns avec les autres. Le processus de mise en œuvre est brièvement décrit dans la section ci-dessous.

Pour faciliter la collecte de donnée et les étapes d'analyse, le CRPT est structuré en quatre SETs. Chaque SET sert un objectif spécifique selon lequel des informations sont cartographiées, analysées et liées entre elles afin de couvrir l'ensemble du système urbain. Les données analysées tout au long de ces SETs, puis présentées dans ce rapport, proviennent de bases de données existantes, de documents officiels, de recherches et de publications, entre autres sources vérifiables. Une grande partie de ces données fournissent des informations quantitatives permettant une analyse de la ville basée sur des faits. Elles sont ensuite complétées par des informations qualitatives rassemblées au moyen d'ateliers, de lectures d'experts, etc., afin de saisir les nuances et les réalités contextuelles de la ville. La collecte et l'analyse de données quantitatives et qualitatives ont abouti à un diagnostic approfondi de la ville, fournissant ainsi une base pour le développement d'Actions pour la Résilience.

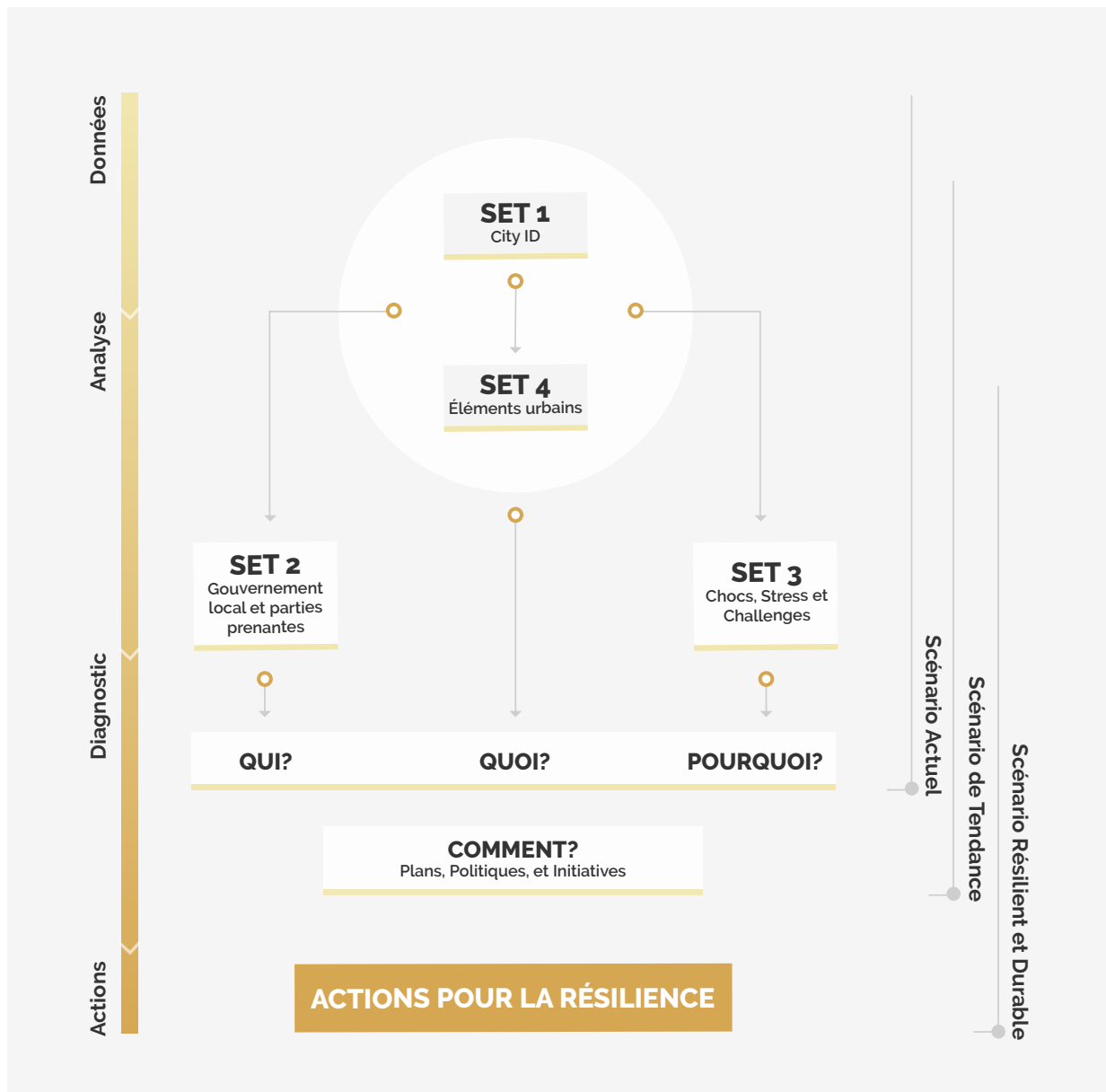


Figure 1 : CRPP Schéma de processus de mise en œuvre. Source : CRPP (2018).

Comme illustrer dans la **Figure 1**, les données sont principalement collectées dans le SET 1 – City ID pour les informations relatives au contexte de la ville, et dans le SET 4 – Éléments Urbain pour les informations relatives aux performances. Ces données fournissent une base pour l'analyse des forces et des faiblesses actuelles du système urbain et de ses performances – le QUOI.

Suite à cette synthèse de données comprenant le QUOI, les informations recueillies concernant les principales parties prenantes (y compris le gouvernement local) et les chocs, stress et challenges (auxquels la ville est jugée plus ou moins vulnérable) sont intégrées dans l'analyse.

Dans le SET 2, le QUI, les informations relatives aux parties prenantes sont utilisées pour analyser le rôle et les relations des différentes institutions et organisations présentes dans la ville et déterminer les acteurs les plus influents. Le QUI est pris en compte dans l'Analyse du Gouvernement Local et des Parties Prenantes, qui fournit une brève cartographie de la structure, des rôles et des responsabilités du gouvernement local. En outre, un aperçu des principales parties prenantes extérieures au gouvernement local (gouvernements régionaux, provinciaux et nationaux, entreprises privées, organisations communautaires, ONG, etc.) est fourni.

Le SET 3, le POURQUOI, fournit des informations concernant l'existence, les interactions et la priorisation des Chocs, des Stress et des Challenges de la ville. Cette section évalue les différents chocs, stress et challenges présents dans la ville et résume les processus analytiques conduisant à l'identification et à la priorisation des chocs. Celle-ci indique notamment si et de quelle façon les mesures de réduction des risques ont été mises en place et appliquées et la gravité de l'impact ou du risque que chaque catégorie de choc pose potentiellement.

Le COMMENT, concernant les politiques existantes, les plans et les initiatives en vigueur, compile les informations sur les efforts de développement existants. Il utilise les données collectées dans les quatre SETs susmentionnés. Ces informations sont organisées dans un inventaire qui les cartographie de manière cohérente par rapport à QUELS (QUOI) sont les problèmes, QUI peut agir et POURQUOI une action doit être entreprise, déterminant ainsi les domaines d'intérêt, les lacunes et les chevauchements, afin de formuler COMMENT agir pour renforcer la résilience.

Le résultat de ces analyses est la priorisation et la mise en oeuvre de Lignes d'Actions ou de domaines thématiques, qui sont identifiés et convenus avec le gouvernement local. Après une consolidation des constatations de l'analyse et du diagnostic et l'intégration des principales contributions des parties prenantes, le gouvernement local et les experts de l'équipe du CRPP forment un chemin ciblé, basé sur le consensus, vers le renforcement de la résilience. Les Lignes d'Actions explorent les domaines prioritaires en se basant sur les constatations des données collectées et les efforts analytiques préliminaires, et en les combinant avec les contributions des principales parties prenantes recueillies lors des différents ateliers organisés en collaboration avec le gouvernement local. La portée de ces Lignes d'Action peut varier, mais se rapportent directement à des informations quantitatives et qualitatives, représentant une synthèse de chaque étape méthodologique de la mise en oeuvre du CRPT.

Des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR- D) sont élaborées et proposées à partir de ces Lignes d'Action afin de co-crée une feuille de route résiliente et durable pour la ville. Ces Actions se veulent à la fois réalistes et réalisables, tout en ayant une cible précise et ambitieuse, en termes d'impact escompté.

Cette méthodologie a été élaborée conformément aux cadres intergouvernementaux convenus au niveau mondial, à savoir : les Objectifs de Développement Durable, le Cadre d'Action de Sendai pour la Réduction des Risques de Catastrophe, l'Accord de Paris sur le climat, le Sommet mondial sur l'action humanitaire – Programme d'action pour l'humanité, et le Nouveau Programme pour les Villes. L'alignement du CRPT sur ces cadres permet aux administrations locales qui ont mis en oeuvre le CRPT de mieux comprendre les cadres intergouvernementaux, de pouvoir rendre compte sur les progrès accomplis, et d'atteindre les objectifs spécifiés.

## Cadre d'Action de Sendai pour la Réduction des Risques de Catastrophe

Le Cadre d'Action de Sendai appelle à la résilience à tous les niveaux, du local au régional et au national. Le CRPT contribue à l'objectif général du Cadre d'Action visant à réduire la vulnérabilité aux catastrophes et à améliorer la préparation et au relèvement face aux catastrophes, en s'alignant notamment sur les Quatre Priorités d'Action :



- **Priorité 1** : Acquisition de connaissances factuelles sur la réduction des risques de catastrophe;
- **Priorité 2** : Renforcement de la gouvernance des risques de catastrophe par l'adoption de plans;
- **Priorité 3** : Investissement dans la réduction des risques pour la résilience;
- **Priorité 4** : Préparation renforcée et meilleures approches des systèmes de reconstruction pour le relèvement.

## Objectifs de Développement Durable



La résilience urbaine est liée aux éléments clés du développement urbain durable et aux objectifs post-2015 de l'Ordre du Jour des Objectifs de Développement, notamment aux objectifs 1, 2, 3, 9, 11, 13 et 14, qui font référence à la résilience, mais également à d'autres objectifs implicites. La résilience est également un élément important de nombre des objectifs énoncés dans le préambule et les paragraphes 7, 9, 14, 23, 29 et 33 de la Déclaration des ODD.

## Accord de Paris sur le climat



L'article 7 appelle au renforcement de la résilience au changement climatique dans la poursuite du développement durable. En engageant les gouvernements locaux dans ces efforts, la résilience dans les villes contribue aux principes suivants de l'Accord de Paris :

- **Adaptation** (prise en compte des impacts du changement climatique);
- **Pertes et Dommages** (minimisant les pertes et dommages liés aux changements climatiques);
- **Rôle des villes** (renforcement de la résilience).



## Sommet mondial sur l'action humanitaire - Programme d'action pour l'humanité

Les principales responsabilités définies lors du Sommet mondial sur l'action humanitaire reposent sur des bases solides en matière de réflexion et de renforcement de la résilience. L'approche adoptée par ONU-Habitat pour renforcer la résilience contribue aux priorités fondamentales 1D, 4A, 4B, 4C, et 5A.

## Nouveau Programme pour les Villes



Faire progresser le programme de résilience urbaine et travailler au niveau mondial permet de réaliser un certain nombre d'objectifs clés du Nouveau Programme pour les Villes adoptés par les États Membres au cours d'Habitat III, en particulier :

- Nouveaux paradigmes de planification résiliente dans les systèmes urbains ;
- Cadres juridiques et réglementaires pour permettre et régir le développement urbain ;
- Analyser les risques inhérents aux zones urbaines ;
- Encourager les bonnes pratiques dans les stratégies économiques et de développement local par la promotion de villes plus sûres et résilientes.

## CRPP : Actions visant à Renforcer la Résilience

Les Actions pour la Résilience (A4R) constituent le produit final du processus de mise en oeuvre du programme de renforcement de la résilience urbaine d'ONU-Habitat. Le présent rapport a pour objectif de mieux informer les gouvernements locaux, en l'occurrence la mairie de Dakar, de l'état de la ville en matière de résilience, sur la base des conclusions tirées du processus de mise en oeuvre du CRPP décrit précédemment dans ce document. Ce document encourage les parties prenantes du gouvernement local à préparer, corriger ou appliquer des initiatives (programmes, projets et plans) dans un contexte de gouvernance qui devrait être efficace, organisé et transparent (avec le gouvernement local en charge du processus) et dans un cadre juridique sûr et efficace.

Les Actions pour la Résilience ne sont pas nécessairement élaborées à partir de zéro. Les initiatives, politiques et plans existants sont pris en considération, qu'ils soient ou non en cours / adoptés. Les A4R sont non seulement axées spécifiquement sur le domaine de l'urbanisme mais valorisent aussi les initiatives sectorielles liées à chaque stress identifié, en plus de celles liées au développement ou à l'aménagement du territoire.

**La méthodologie de développement des A4R est robuste, mais suffisamment souple et polyvalente pour permettre son adaptation et sa replication dans différents contextes. Elle constitue un guide pour la conception de nouvelles initiatives ou la modification de celles en cours afin de promouvoir la résilience et le développement durable à partir des gouvernements locaux, tout en mettant l'accent sur les spécificités contextuelles.**

En résumé, les A4R s'appuient sur des données probantes pour modifier et améliorer les initiatives existantes, mais aussi proposent de nouvelles initiatives à partir d'une approche résiliente et durable. La valeur ajoutée des A4R comprend le développement d'une vision partagée entre les acteurs, à travers un processus de participation et de consensus, et l'alignement sur les cadres de l'Agenda 2030.

Ce document est divisé en trois chapitres qui décrivent les étapes de développement des A4R:

- **Scénario actuel** : Identification et élaboration du profil de la ville.
- **Scénario de tendance** : Impact potentiel des plans, politiques et initiatives actuels.
- **Scénario durable et résilient** : Recommandations d'Actions pour la Résilience.

### Construire le scénario actuel : Identification et élaboration du profil de la ville

Le scénario actuel est caractérisé par des données dérivées d'indicateurs multidisciplinaires quantitatifs et qualitatifs (SMART : spécifique, mesurable, réalisable, pertinent et inscrit dans le temps), des visites sur le terrain et des connaissances locales. En parallèle, une analyse est menée sur le fonctionnement du système de gouvernance actuel dans la ville.

Dans ce scénario, les indicateurs révélant les faiblesses internes et les vulnérabilités du système urbain spécifique au contexte sont regroupés par thèmes et combinés de manière multidisciplinaire. Ils permettent de définir un ensemble de stress et de facteurs de stress. Le comportement conditionné de la ville par les challenges, les impacts des chocs les plus récurrents et les mesures de prévention et de relèvement sont également pris en compte et analysés.

La compilation de ces données constitue un instantané de la situation de la ville en matière de résilience. Cependant, la vulnérabilité du système urbain aux chocs empêche la réalisation d'un scénario futur résilient et les faiblesses internes du système urbain empêchent la réalisation d'un scénario futur durable.

## Création du scénario de tendance : Impact potentiel des plans, politiques et initiatives en cours

Le scénario de tendance est construit sur le scénario actuel. Il considère les caractéristiques nécessaires pour que la ville renforce sa résilience et évalue la dynamique de performance du système urbain. Il émerge lors de l'analyse des relations entre chocs, stress et challenges, des capacités existantes, des politiques, plans et initiatives en cours (qu'ils aient été approuvés ou non), ainsi que de l'examen des tendances actuelles de l'évolution du système urbain. La valeur de cette analyse réside dans sa capacité à proposer des corrections potentielles à certaines tendances négatives ou à inclure des problèmes précédemment ignorés par les exercices de prévision. Le scénario de tendance est le déclencheur de la formulation de recommandations d'actions de résilience.

De même, le scénario résilient et durable est issu de l'application des actions de résilience au scénario de tendance et présente donc un processus de transformation réaliste du système urbain.

## Formulation des actions pour la résilience (A4R)

Les Actions pour la Résilience sont organisées en fonction du/des stress qu'elles cherchent à gérer, de leur capacité à être mises en œuvre et de la portée territoriale à laquelle elles s'appliquent. Bien que les deux premières catégorisations offrent une multitude d'actions réalistes pour parvenir à un système urbain résilient, en identifiant la troisième, la portée territoriale, elles peuvent modifier le système urbain de manière à intégrer la durabilité à long terme dans la ville.

### Cadre conceptuel

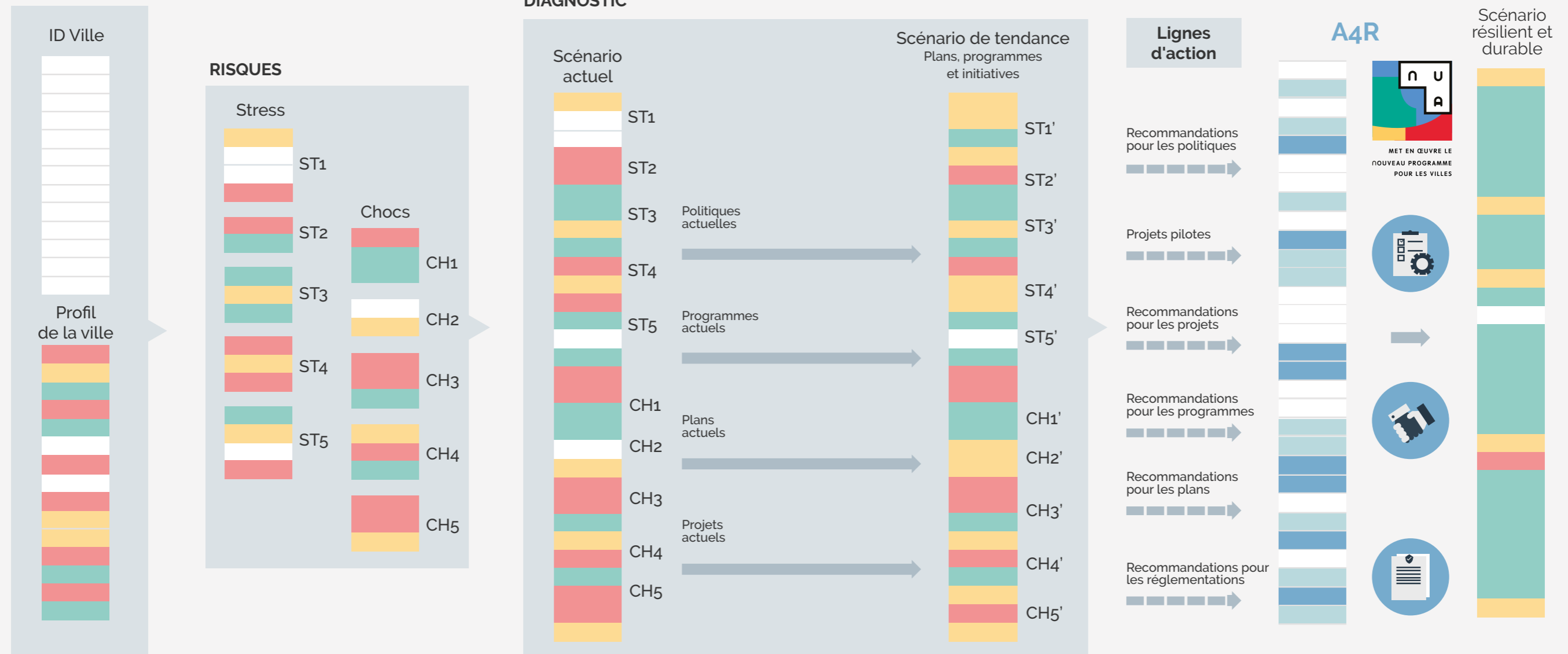
Le concept de résilience urbaine et de la durabilité est complexe et multidimensionnel. L'approche adoptée pour évaluer la résilience d'un espace urbain s'appuie sur les relations systémiques existantes entre les différents secteurs urbains, les parties prenantes et les différentes perspectives permettant de comprendre les problèmes urbains.

Les principaux concepts liés à la réalisation de villes résilientes et durables sont : le système économique sous-jacent, la pauvreté, la ségrégation sociale, les inégalités sociales, la dégradation de l'environnement, le manque de couverture et d'accès aux services de base et la gestion du métabolisme urbain. En même temps, à partir de ces concepts, des stress connexes y sont dérivées. Par exemple, la ségrégation sociale se produit essentiellement en raison de plusieurs facteurs : manque de réseaux sociaux à la fois au niveau du quartier et à l'échelle urbaine, manque de coopération interinstitutionnelle et entre les citoyens et les administrations, un cadre juridique ou réglementaire inadéquat, l'insécurité réelle ou perçue, la prolifération des établissements précaires, des déséquilibres territoriaux et des zones périphériques abandonnées.

Les stress sont également caractérisés par la combinaison de différents thèmes ; celle-ci définit les particularités de chaque ville spécifique. Le caractère unique de chaque ville est établi par une composition d'éléments transversaux et de stress interconnectés, une dynamique à prendre en compte lors de la mise en œuvre de différentes initiatives.

## Processus vers la construction d'un scénario résilient et durable

Figure 2 : CRPP - Processus vers la construction d'un scénario résilient et durable. Source: CRPP (2018).



## CRPP : Processus de mise en œuvre à Dakar

L'intérêt de la Ville de Dakar à mettre en œuvre la méthodologie du Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme ou CRPP) et, donc, à améliorer la résilience urbaine dans la ville, a débuté en mai 2018. Cet intérêt a été reconfirmé lors de la Semaine de la Résilience de Barcelone en novembre 2018 avec la participation d'un représentant de la Ville de Dakar. En janvier 2019, la première mission technique à Dakar permis de présenter le cadre d'action et la méthodologie du CRPP aux autorités dirigeantes ainsi qu'aux techniciens de la Ville et à certaines parties prenantes essentielles pouvant être impliquées pour la mise en place du projet. C'est en février 2019 que l'engagement de la Ville devient officiel avec la signature de la Lettre d'Entente. Cependant, il faut attendre le mois de juin 2019, pour l'approbation officielle de cette Lettre entre ONU-Habitat et la Ville de Dakar. Entre juillet et décembre 2019, deux ateliers ont été organisés à Dakar, pour approfondir le diagnostic, définir les domaines prioritaires et assurer la co-création des actions. Enfin, en février 2020, des représentants de la Ville de Dakar ont eu l'opportunité de présenter la première ébauche du Rapport de Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité lors du dixième Forum Urbain Mondial (FUM10) organisé par ONU-Habitat à Abu Dhabi.

Pour mettre en place le programme à Dakar, un Point Focal basé dans la ville, a été recruté. Celui-ci a pu accéder à un programme de formation sur la résilience urbaine et sur l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool ou CRPT), avec un accent particulier mis sur la collecte et l'analyse des données. Il a été convenu que la collecte des données serait prise en charge par le Point Focal, en coordination directe avec l'équipe technique du CRPP et, par la suite, avec les différents Services de la Ville. Cette façon de travailler a permis une coordination constante et un processus fluide d'échange d'informations. Cela a aussi permis la participation du Point Focal à différents événements et activités de l'administration locale en rapport avec la résilience et la durabilité.

Le CRPP a été mis en œuvre à Dakar selon une méthodologie spécifique envisagée pour le programme, qui s'adapte aux conditions de la ville, et qui apprend également des leçons tirées de chacune des étapes et processus mis en œuvre précédemment. Un aspect important à souligner a été la volonté de participer et de coopérer de manière active des différents secteurs organisationnels de la Ville à travers des réunions techniques et l'échange d'informations, de sorte qu'en collaboration avec l'équipe du CRPP, des résultats ont été obtenus.

Le résultat de ce processus, en conformité avec la convention signée et les accords interinstitutionnels, a été concrétisé par la mise à disposition aux autorités de la Ville, en avril 2020, du Profil de Résilience de la Ville et des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D).

La procédure de restitution entre le CRPP et la Ville de Dakar inclut :

1. Les bases de données du CRPT sous forme de fichiers numériques, qui inclut les principales informations collectées et traitées, les principaux documents du cadre juridique analysés, et les bases de données spatiales (SIG) traitées.
2. La plateforme visuelle de la ville, avec accès au site internet contenant le profil de résilience de Dakar : analyse, diagnostic et grandes lignes d'action pour la résilience.
3. Le rapport final des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) à Dakar, avec les annexes et appendices correspondants.

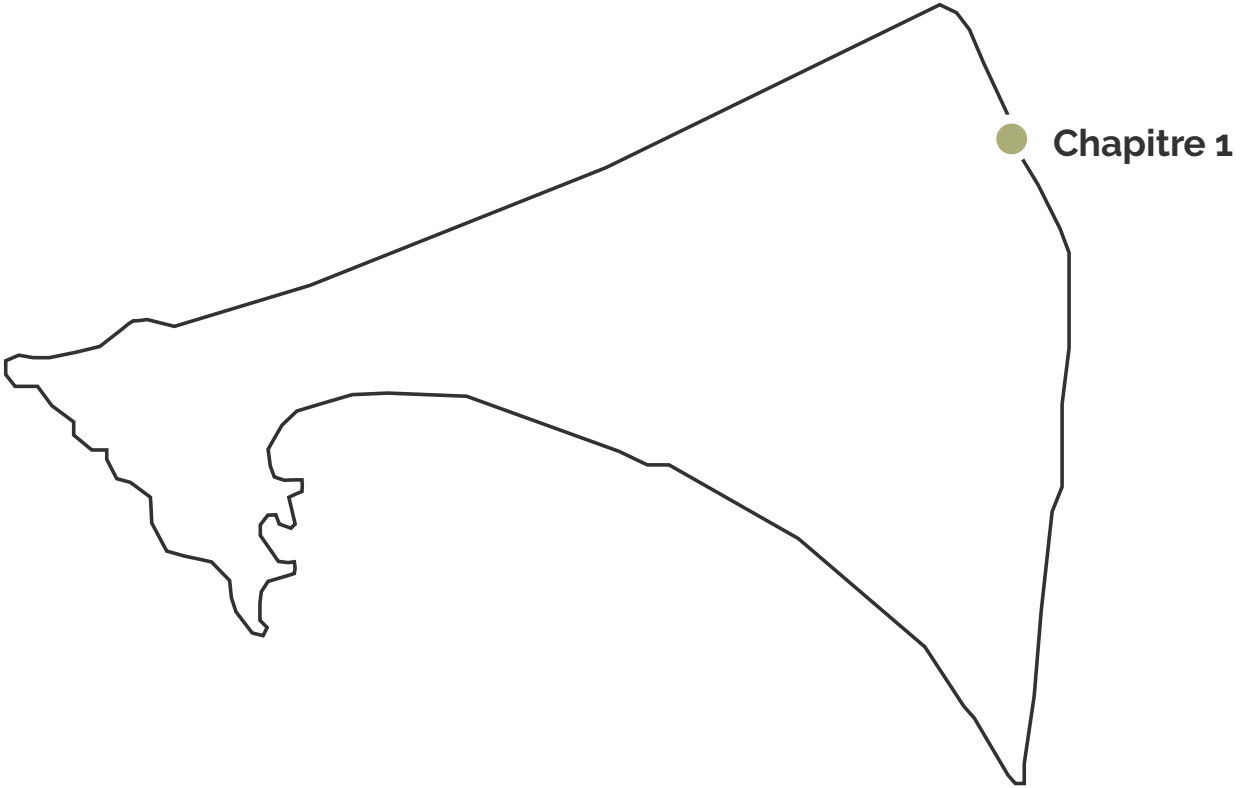
À travers les Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D), nous sommes convaincus d'avoir contribué à soutenir le développement d'un Agenda pour la Ville de Dakar basé sur les concepts de la résilience urbaine qui, de par sa nature transversale et intégrale, permet un développement durable résilient.



Figure 3 : CRPP – Processus de mise en œuvre à Dakar. Source : CRPP (2020).



- Évènements importants
- Étapes clefs de la mise œuvre
- Participation de la Ville de Dakar à des évènements



# Chapitre 1

## Scénario Actuel



# Chapitre 1

## Scénario Actuel

Comme décrit dans l'introduction, la méthodologie qui a guidé la mise en œuvre du CRPP à Dakar repose sur une série de processus interconnectés et se chevauchant. La structure de ce chapitre vise à présenter ces différents processus de manière accessible et, ce faisant, décrit ces processus de manière plus ou moins linéaire. Cependant, il convient de noter qu'en pratique, de nombreux processus de collecte de données, d'analyse et de participation ont été entrepris simultanément.

Le scénario actuel, selon la méthodologie du CRPP, est dérivé d'une combinaison de connaissances contextuelles locales, d'analyses statistiques, d'ateliers participatifs avec les principales parties prenantes locales qui ont participé ainsi à la validation de l'analyse statistique, et d'une compréhension de la structure, des compétences, des capacités et des priorités politiques du gouvernement local. Le résultat des indicateurs appliqués à Dakar représente un instantané de la situation actuelle de la ville en matière de résilience. Cet instantané est en outre informé par une analyse et une cartographie des parties prenantes et du cadre de gouvernance de Dakar, ainsi que des chocs prioritaires identifiés qui menacent la ville.

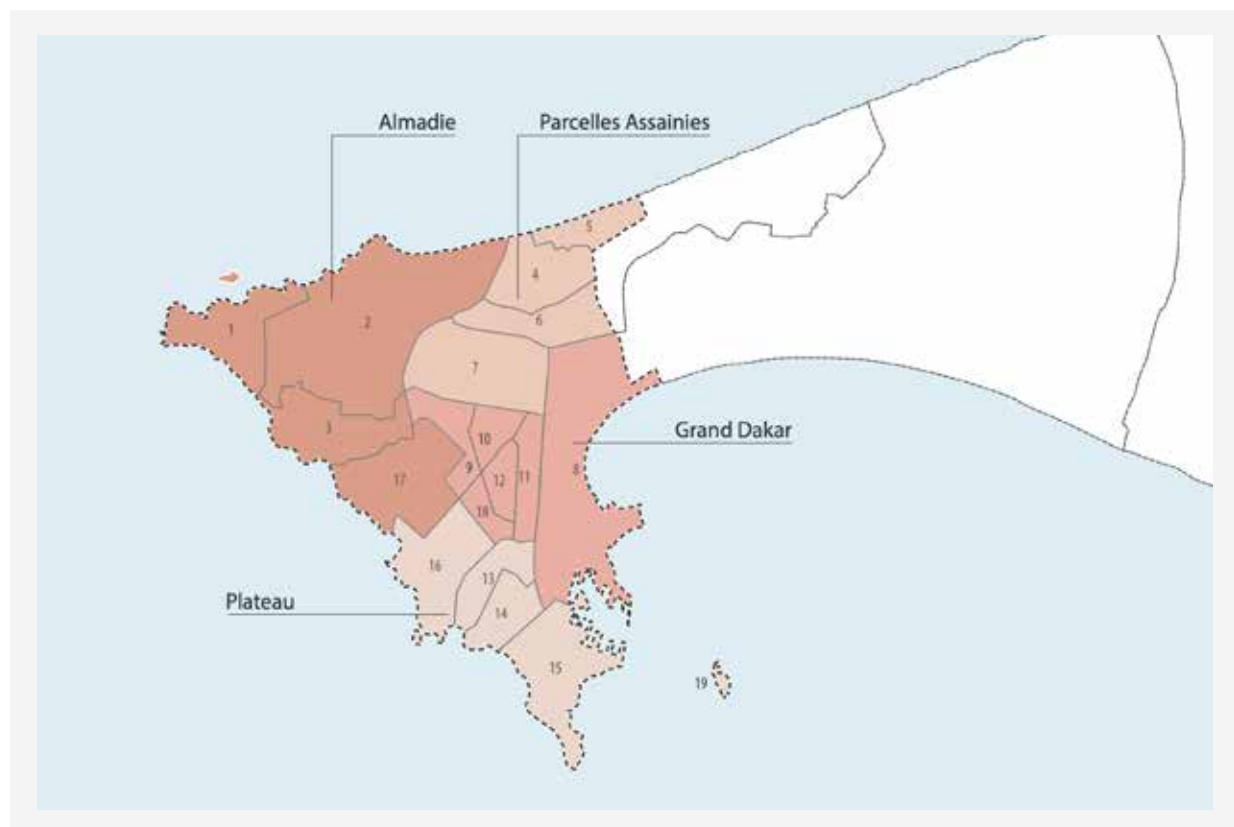
Le chapitre commence par un bref aperçu du contexte de Dakar (**voir l'annexe II. Caractérisation de la ville**), suivi d'un résumé de l'ensemble des performances urbaines de la ville dérivé de la collecte de données et de l'analyse centrées sur les indicateurs développés dans le cadre de l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT) (**voir l'annexe III. Performances des éléments du système urbain**). Le chapitre présente ensuite les analyses concernant le gouvernement local et les principales parties prenantes opérant dans la ville, ainsi que les principales constatations qui en ont été tirées (**voir l'annexe VI. Gouvernement local et analyse des parties prenantes**). Enfin, il se termine en documentant les processus par lesquels les stress ont été identifiés, hiérarchisés, puis utilisées pour déterminer trois sujets prioritaires à traiter, ainsi que les observations concernant les chocs et les challenges (**voir l'annexe IV. Analyse des chocs et l'annexe V. Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21ème siècle**).



Image 1 : Dakar. Source : CRPP (2019).

## 1.1. Contexte de la ville de Dakar

La région de Dakar (comprenant les départements de Dakar, de Rufisque, de Pikine et Guédiawaye) couvre une superficie de 550 km<sup>2</sup> avec une population estimée en 2016 à 3 429 370 habitants. Son taux d'urbanisation s'élevait en 2016 à 96%.<sup>1</sup> La même année, elle concentrait 23,2% de la population du pays sur 0,3% du territoire national, ce qui représente une densité de 6269 hbts/km<sup>2</sup>. Quant à la ville de Dakar (Département de Dakar), sa densité est estimée en 2014 à 14 952 hbts/km<sup>2</sup>.<sup>2</sup> Cet accroissement démographique rapide de la population ne s'est malheureusement pas accompagné d'une croissance économique conséquente. La ville ne dispose pas de possibilités suffisantes pour couvrir les besoins en emplois et en logements. Cette croissance incontrôlée de la ville a donné naissance aux bidonvilles et à des taudis manquant de tous types d'infrastructures. Pratiquement tous les indicateurs (besoins en eau, en énergie, logements, mobilité urbaine, etc.) seront multipliés par deux, trois, voire quatre dans les décennies à venir, situant Dakar au cœur des problèmes de développement, d'environnement, de sécurité, de santé publique, etc. Elle est incontestablement le lieu où se concentrent tous les potentiels, mais aussi tous les risques.



### Arrondissements du Département de Dakar

#### Arrondissements

- Almadies
- Grand Dakar
- Parcelles Assainies
- Plateau

### Communes d'Arrondissement

- |                        |                                |
|------------------------|--------------------------------|
| 1. Ngor                | 12. Biscuiterie                |
| 2. Yoff                | 13. Gueule Tapée-Fass-Colobane |
| 3. Ouakam              | 14. Médina                     |
| 4. Parcelles Assainies | 15. Dakar-Plateau              |
| 5. Cambérène           | 16. Fann-Point E-Amitié        |
| 6. Patte d'Oie         | 17. Mermoz-Sacré-Coeur         |
| 7. Grand Yoff          | 18. Grand-Dakar                |
| 8. Hann-Bel-Air        | 19. Gorée                      |
| 9. Sicap-Liberté       |                                |

**Figure 1 :** Arrondissements et population de la ville de Dakar.

Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et de la BaseGéo Sénégal (2020).

<sup>1</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2019). Situation économique et sociale du Sénégal en 2016.

<sup>2</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale régionale. Région de Dakar. 2014.

|   | Arrondissement      | Commune d'arrondissement  | Population        | Superficie         |
|---|---------------------|---|-------------------|--------------------|
| 1 | Almadies            | Mermoz-Sacré-Cœur ; Ngor ; Ouakam ; Yoff  | 211,315 habitants | 30 km <sup>2</sup> |
| 2 | Dakar-Plateau       | Fann-Point E-Amitié ; Gorée ; Gueule Tapée-Fass-Colobane ; Médina ; Dakar-Plateau | 189,486 habitants | 15 km <sup>2</sup> |
| 3 | Grand Dakar         | Biscuiterie ; Dieuppeul-Derklé ; Grand Dakar ; Hann-Bel Air ; HLM ; Sicap-Liberté | 306,728 habitants | 19 km <sup>2</sup> |
| 4 | Parcelles Assainies | Cambérène ; Grand Yoff ; Parcelles Assainies ; Patte d'Oie                        | 438,527 habitants | 15 km <sup>2</sup> |

**Tableau 1** : Données d'arrondissement et population. Source : CRPT (2019).

Dakar est l'une des plus grandes villes d'Afrique, sa croissance démographique est importante et son nombre d'habitants s'élève rapidement. D'une population de 400 000 habitants dans les années 1970, l'exode rural l'a fait plus que quadrupler en 20 ans. Lors du recensement de 2002 la population des 19 communes d'arrondissement s'élevait à environ 955 897 personnes, pour 143 165 ménages et 77 960 concessions.

Au dernier recensement général de la population, de l'habitat, de l'agriculture et de l'élevage (RGPHAE) publié en septembre 2014, la région de Dakar comptait 3 139 325 habitants en 2013, soit près du quart de la population totale du Sénégal (23,2% - 13 508 715 habitants) sur une superficie représentant seulement 0,3% de la superficie totale du pays. Avec 3 139 325 personnes, la région se classe parmi les 50 premières villes les plus peuplées d'Afrique. Quant à la ville de Dakar, elle était estimée à environ 1 114 000 habitants par le dernier recensement.

| Données clés de Dakar                     |  |
|---|--|
| Superficie ville de Dakar :               | 83,7 km <sup>2</sup>   |
| Superficie région de Dakar :              | 547 km <sup>2</sup>  |
| Altitude :                                | 0 à 104m, moyenne 27 m   |
| Classification climatique Köppen-Geiger : | BSh (désert doux)  |
| Plus haute température enregistrée :      | 44,6 degrés (05 septembre 2005)  |
| Précipitations :                          | Moyenne annuelle 500,8 mm<br>Moyenne mensuelle 41,7mm (minimum 4mm, maximum 181,9mm)<br>Précipitations extrêmes (20 août 2011) : 93mm/12h, 18mm/6h |
| Canicule :                                | Période de juin à novembre pouvant aller jusqu'à 6 périodes de canicule de 3 à 6 jours chacune.  |
| Nuits Tropicales (moyenne 2018) :         | 90 <sup>3</sup>  |
| Insolation solaire (globale) :            | Moyenne annuelle 22,2 Mj/m <sup>2</sup> ,<br>Minimum (décembre) 17,8 Mj/m <sup>2</sup> ,<br>Maximum (avril) 26,5 Mj/m <sup>2</sup> .               |
| Humidité moyenne annuelle :               | 77,10%   |
| Empreinte urbaine totale :                | 21 171,8 ha  |

<sup>3</sup> Lobelia by IsardSAT. (2018). Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21<sup>ème</sup> siècle. p.16

|  |  |
|--|--|
| Empreinte écologique :                                 | 1gha (données 2016) <sup>4</sup>   |
| Population :   | 1 146 052 (ville), 3 732 284 (région)  |
| Densité de population :                                | 14 952 habitants / km2 (Donnée locale)   |
| Âge de la population <sup>5</sup> (Donnée régionale) : | 0-4 ans : 4142, Homme = 2072, Femme = 2070<br>5-9 ans : 4037, Homme = 2028, Femme = 2009<br>10-14 ans : 3653, Homme = 1726, Femme = 1926<br>15-19 ans : 3393, Homme = 1508, Femme = 1885<br>20-24 ans : 3338, Homme = 1561, Femme = 1777<br>25-64 ans : 14 879, Homme = 7228, Femme = 7651<br>65+ ans : 1189, Homme = 570, Femme = 619 |
| Groupes ethniques et/ou nationaux :                    | Lébous, Wolofs, Sereer, Hal Pulhar, Diolas, Mandingues, Mandjack, Bassaris, Bédiks, Maures   |
| Religions :  | Islam (94%), Christianisme (5%) et Animisme (1%)   |
| Langues :  | Français, Arabe, Wolof, Sereer, Pulhar, Diola, Mandingue, Mandjack, Bassari, Bédik, Maure  |
| Taux d'alphabétisation :                               | 61.9% <sup>6</sup>   |
| Taux de brut mortalité :                               | 6.8 pour mille <sup>7</sup> (Donnée nationale)   |
| Taux de mortalité infantile :                          | 36 pour mille <sup>8</sup> (Donnée régionale)  |
| Taux de migration :                                    | +0,50% (Donnée régionale) <sup>9</sup>   |

Le climat dominant à Dakar est un climat de steppe. Les pluies y sont faibles et ce toute l'année. Selon la classification de Köppen-Geiger, le climat est de type BSh (type désert doux). Dakar affiche 25,23°C de température en moyenne sur toute l'année. La moyenne des précipitations annuelles atteints 500,8 mm. La différence de précipitations entre le mois le plus sec et le mois le plus humide est de 170,2 mm. Une différence de 5,71 °C existe entre la température la plus basse et la plus élevée sur toute l'année. Le mois le plus chaud de l'année est celui d'Octobre avec une température moyenne de 28.08 °C. Avec une température moyenne de 22.37 °C, le mois de Février est le plus froid de l'année (**voir l'annexe V. Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21ème siècle**).

Dakar se situe sur un ancien volcan - aujourd'hui surmonté par le phare des Mamelles - qui aura donné, après une longue érosion, le promontoire rocheux de la presqu'île du Cap-Vert, l'île de Gorée au sud, les îles de la Madeleine à l'ouest et l'île de Ngor au nord.

L'état de l'environnement de la ville de Dakar est aujourd'hui caractérisé par une pollution des eaux marines (Baie de Hann en particulier), de l'air, due particulièrement aux dysfonctionnements dans les transports urbains, par la disparition progressive des espaces verts en ville, et l'amplification des risques industriels.

<sup>4</sup> Global Footprint Network

<sup>5</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). (2016). Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final.

<sup>6</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2014). Recensement General de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage. Rapport Définitif. RGPHAE 2013.

<sup>7</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (n.d.). Site internet.

<sup>8</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). (2016). Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final.

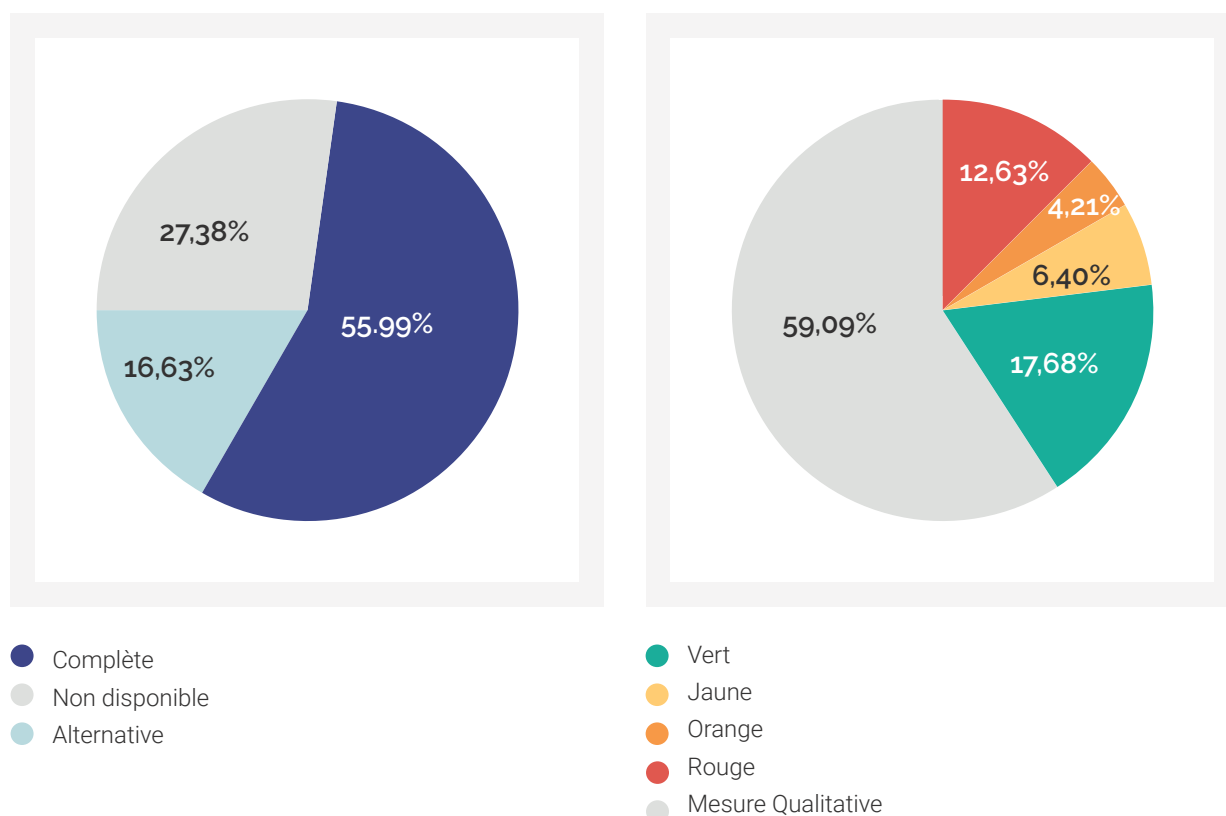
<sup>9</sup> Réseau Migrations et Urbanisations en Afrique de l'Ouest. (1993). Enquête migrations et urbanisation au Sénégal. EMUS 1993.



## 1.2. Construction du Scénario actuel

### Principales constatations de la performance du système urbain

La performance du système urbain de Dakar se réfère au profil statistique développé sur la base de la compilation et de l'analyse des données collectées sur une période d'environ treize mois. Alors que le contexte de Dakar présentait un défi certain en matière de collecte de données, le niveau d'achèvement qui en a résulté, et illustré ci-dessous, est considéré comme robuste et, surtout, suffisant pour effectuer des analyses plus granulaires par secteur, domaine thématique, stress ou autres.



**Figure 2 :** Visualisation de l'évaluation globale finale de la collecte de données et des résultats concernant la résilience.  
Source : CRPP (2019).

Selon l'analyse initiale, plus de 70% des indicateurs applicables au contexte de Dakar ont été collectés et un peu moins de 3,5% ont été considérés comme non applicables. Ces pourcentages sont cohérents vis-à-vis du contexte, sachant que c'est la première fois qu'un tel processus de collecte de données est effectué à cette échelle. Toutefois, il est important de rappeler la nécessité pour les autorités locales de collecter des données pour leurs différents secteurs de manière systématique, et à les mettre à jour régulièrement, car des informations et données disponibles et à jour aident à la prise de décision et à la hiérarchisation des actions.

En ce qui concerne l'évaluation de la résilience, un peu moins de 25% des résultats indiquent que la ville fonctionne bien ou raisonnablement bien. Cependant, comme presque 60% de l'ensemble des informations ont été analysés de manière qualitative et que 27% des informations n'étaient pas disponibles au moment de cette analyse, les performances réelles de la ville sont potentiellement meilleures, ou plus mauvaises, que les preuves disponibles ne le suggèrent.

Dans l'analyse, les indicateurs sont classés en plusieurs éléments ou groupes thématiques, abordant des informations sectorielles : environnement bâti, chaîne d'approvisionnement et logistique, infrastructures de base, mobilité, services publics municipaux, inclusion et protection sociale, économie et écologie. Les principales constatations établies sur chacun des éléments urbains sont résumées ci-dessous et des informations plus détaillées figurent à **l'annexe III. Performances des éléments du système urbain.**

L'unité principale de collecte de données pour le CRPT est appelée indicateur d'appui et consiste en une question ou un groupe de questions nécessitant une réponse quantitative et / ou qualitative. La majorité des données générées par les indicateurs d'appui sont comparables ou mesurables quantitativement à une série d'étalons développés pour chaque indicateur. Pour Dakar, il a été possible de collecter des informations correspondant à environ 70% de tous les indicateurs d'appui et questions connexes applicables. L'évaluation finale de la collecte des données ont montré des taux plus élevés pour la chaîne d'approvisionnement et logistique, les infrastructures de base, la mobilité, et l'inclusion et protection sociale.

## Environnement Bâti

- Croissance rapide de la région Dakaroise, mais manque de logements sociaux, ou à coût abordable.
- Problème de gestion foncière avec des occupations et constructions irrégulières, dont l'ampleur atteint des proportions inquiétantes dans certaines parties du territoire sous forme de quartiers spontanés.
- Exposition aux risques multiples (industriels, érosions, inondations) mais fort manque de sensibilisation des populations. 90% des logements se situeraient en zones dangereuses.
- Existence de constructions inadéquates, avec beaucoup de bâtiments et structures ne respectant pas les normes de construction qui augmentent la vulnérabilité de la ville.

## Chaîne d'approvisionnement et logistique

- Inexistence de ressources hydriques suffisantes dans la région de Dakar, en termes de qualité et quantité. Dépendance forte aux ressources extérieurs (Lac de Guiers et aquifères) mais saturation des capacités de production et de transfert.
- Consommation électrique totale de la région de Dakar représente environ 60% de la consommation sénégalaise mais les besoins en énergie sont loin d'être comblés.
- Manque de ressources alimentaires produites localement. Spéculation foncière réduisant considérablement l'activité agricole à l'intérieur de la ville et dans toute la région. Circuits logistiques allongés impactant négativement la disponibilité de certains produits de base et induisant des déplacements coûteux en temps et en ressources.
- Congestion urbaine importante et pollution élevée induite par les déplacements fréquents des camions vers et en provenance du reste du Sénégal, du Mali et de la sous-région, notamment dans la zone portuaire.

## Infrastructures de base

- Réseaux électrique, d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées et d'assainissements vieillissants et non fiables.
- Manque de couverture des réseaux d'évacuation des eaux usées et d'assainissements, et de drainage des eaux pluviales. Manque d'entretien des infrastructures, les rendant inefficaces et défectives.
- Déficit de collecte des déchets solides et traitement inapproprié mis en décharge directement, induisant des importants problèmes environnementaux liés à l'application insuffisante des « 3R » (réduire, réutiliser, recycler).
- Mauvaises pratiques de la population concernant l'évacuation des déchets et des eaux usées et d'assainissements, qui sont déversés dans la rue, dans la nature, ou dans le réseau de drainage des eaux pluviales, ce qui pourrait être liée au développement de bactéries et de moustiques, vecteurs de maladies. Manque de sensibilisation générale sur ces mauvaises pratiques.
- Le bois de chauffe et le charbon de bois (combustibles énergivores) sont encore utilisés par une partie importante des ménages, alors que ces combustibles sont responsables de la forte pollution de l'air intérieur des foyers, en plus d'avoir un impact écologique important sur les ressources du pays. Les vieilles habitudes demeurent au travers de l'utilisation des réchauds à gaz, reconnus comme étant plus sujets aux accidents domestiques.
- Pollution de l'environnement importante (air, sol, eau), pertes de biodiversité et détérioration des écosystèmes par des rejets contaminants.

## Mobilité

- 70% des déplacements se font à pied mais réseau piétonnier inexistant et trottoirs inadaptés (occupation informelle, parkings, vétusté, etc.)
- Inadéquation de l'offre de transport en commun au regard de la demande, limite des couvertures, inadaptation des transports en générale pour les personnes à mobilité réduite.
- Vieillesse des infrastructures existantes, problèmes récurrents d'insécurité.
- Niveau élevé de congestion urbaine lié à divers facteurs (économie informelle, comportements dangereux etc.), provoquant une pollution de l'air importante.

## Services Publics Municipaux

- Manque de terrains vacants pour l'installation de nouveau cimetière dans la ville. La spéculation foncière réduit encore la possibilité de trouver de nouveaux sites.
- Manque d'accessibilité aux services des taxes municipales, ce qui limite leurs paiements par les entreprises et la population.
- Sentiment et niveau élevés d'insécurité, et en constante augmentation (éclairage public insuffisant, mauvais pratique de conduite, vols, etc.)
- Activités culturelles régulières et inclusives. Potentiel des activités patrimoniales et touristiques non exploités. Réseau de centres socio-culturels municipaux à redynamiser.

## Inclusion et Protection Sociale

- Les Conseils de quartier sont des instances de concertation existantes à l'échelle de ville.
- Le salariat est le critère fondamental d'accès au bénéfice des prestations du système de protection sociale. Timides ouvertures opérées vers les populations nécessiteuses par les organismes de sécurité sociale.
- Compétence transférée « Éducation » : fonds transférés insuffisants par rapport aux besoins.
- Assez grande accessibilité des populations dakaroises aux soins hospitaliers, mais existence de barrières d'ordre financier. Capacité de réponse aux urgences sanitaires assez forte.
- Niveau de pauvreté en baisse dans la région grâce aux efforts des autorités administratives et des partenaires au développement pour améliorer les conditions de vie des populations et surtout des couches vulnérables.
- Existence d'initiatives mises en place par la Ville de Dakar pour plus de protection et d'inclusion sociale (financement, prise en charge, couveuse d'entreprise, micro-jardinage, lait à l'école, etc. pour les enfants, les jeunes, les femmes ou les couches vulnérables)

## Économie

- Niveau élevé de chômage et d'emploi informel dans des conditions précaires.
- Manque d'accès de la population aux services financiers.
- Urbanisation rapide et investissements considérables dans l'immobilier offrant un énorme potentiel de revenus, pour la plupart inexploité.
- Manque de communication et de sensibilisation citoyenne sur le foncier (et son impôt).
- Processus de préparation du budget de la Ville de Dakar efficace et participatif, car résultant d'un processus d'arbitrage auquel participe tous les services, mais pas de programmation pluriannuelle et ne reflète pas les orientations des « politiques » municipales.

## Écologie

- Dégradation continue du couvert végétal et du capital naturel, perte de la biodiversité, fragilisation des écosystèmes et pollution environnementale élevée de l'air, du sol et des eaux en constante augmentation. Causes anthropiques et effets du changement climatique accentuant cette pollution environnementale.
- Manque de synergie identifié entre la Ville de Dakar et les différentes parties prenantes concernés par la biodiversité.
- Manque de sensibilisation des populations dakaroises dans la gestion de l'environnement et la biodiversité
- Manque de suivi des normes pour l'environnement, de rejets pour les eaux usées ou pour la pollution atmosphérique.

## Principales constatations sur le gouvernement local et les parties prenantes

L'analyse de la gouvernance et des parties prenantes établit le portrait complet du gouvernement local, depuis les processus de prise de décision, de mise en œuvre et de planification, jusqu'à une cartographie des parties prenantes qui tente de saisir les interactions factuelles entre les acteurs concernés (**voir l'annexe VI. Gouvernement local et analyse des parties prenantes**). Le but de cette analyse est d'appréhender les réalités concrètes du terrain, à travers une analyse exhaustive des acteurs, qui travaillent activement dans différents aspects du système urbain, tant dans des circonstances normales que dans des situations de crise.

L'étude repose directement sur les informations obtenues sur la structure administrative du gouvernement local, sur ses rôles et responsabilités, sa relation avec les autres entités gouvernementales, ses compétences en matière de budget, et propose une cartographie détaillée des principales parties prenantes du gouvernement, des acteurs non gouvernementaux et du secteur privé par élément urbain et dans la réduction des risques.

Cette section fournit dans un premier temps, un résumé du cadre légal d'intervention de la Ville de Dakar et de ses compétences restreintes après le processus de décentralisation, et dans un deuxième temps, les principales constatations tirées de l'analyse dans son ensemble.

### Cadre légal d'intervention de la Ville de Dakar

Entamé depuis l'époque coloniale, le processus de décentralisation s'est approfondi au cours de la trajectoire politique et administrative du Sénégal. Cette évolution, s'est poursuivie avec l'adoption de la loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant code général des collectivités locales appelé « Acte III de la décentralisation ». Face à de nouvelles demandes de démocratie et de nouveaux défis économiques, technologiques, le Sénégal a opté pour une communalisation intégrale en érigeant les communautés rurales et les communes d'arrondissement en communes ; certaines villes sont érigées en collectivités locales, ainsi que les départements qui conservent cumulativement leur statut de circonscription administrative.

L'article 28 de la loi 2013-10 du 28 Décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales (CGCL) indique ainsi, qu'à titre transitoire, « les attributions dévolues au Conseil départemental sont exercées le cas échéant, par la Ville si son périmètre correspond au territoire du Département » ; ce qui est le cas pour la Ville de Dakar. La Ville de Dakar devient de facto une collectivité locale, en lieu et place du Département. L'article 27 du Code général des collectivités locales précise ainsi que le Département a compétence pour promouvoir le développement économique, éducatif, social, sanitaire, culturel et scientifique, pour réaliser les plans départementaux de développement et organiser l'aménagement du territoire dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et des attributions des autres collectivités locales.

Le Département peut passer des conventions avec l'État ou avec d'autres collectivités locales ou leurs groupements, pour mener avec eux des actions relevant de leur compétence, dans le strict respect de leurs attributions. Il peut proposer aux communes du ressort du département toutes mesures tendant à favoriser la coordination des investissements locaux et des actions de développement, sous réserve des dispositions de l'article 15 du CGCL qui stipule : « Les collectivités locales sont d'égal dignité. Aucune collectivité locale ne peut établir ou exercer de tutelle sur une autre. »

Dans le respect de la Constitution et dans les conditions fixées par le Titre V du CGCL, le département peut passer des conventions de coopération décentralisée avec des collectivités locales, des organismes publics ou privés étrangers ou internationaux. L'article 169 du Code indique les compétences de la Ville alors que l'article 170 rappelle celles qui lui sont transférées.

#### Article 169 :

1. Le plan général d'occupation des sols, les projets d'aménagement, de lotissement, d'équipement des périmètres affectés à l'habitation ;
2. l'acceptation ou le refus des dons et legs ;
3. le budget de la ville, les crédits supplémentaires ainsi que toutes modifications du budget ;
4. les projets de la ville et la participation de la ville à leur financement ;
5. les projets d'investissement humain ;
6. les acquisitions immobilières et mobilières, les projets, plans, devis et contrats de constructions neuves, de reconstructions, de grosses réparations ou de tous autres investissements, concurremment avec les communes ;
7. le classement, le reclassement, l'ouverture, le redressement, l'alignement, le prolongement, l'élargissement ou la suppression des voies et places publiques ainsi que l'établissement, l'amélioration, l'entretien des pistes et chemins non classés ;
8. la création, la désaffectation ou l'agrandissement des cimetières énumérés par décret ;
9. la lutte contre les incendies ;
10. l'extension du réseau d'éclairage public ;
11. toute autre compétence décidée par les communes constituant la ville.

#### Article 170 :

- la gestion des déchets et la lutte contre l'insalubrité ;
- la gestion et l'entretien des hôpitaux de niveau 1 ;
- la participation à la couverture maladie universelle ;
- la participation à l'organisation des compétitions sportives ;
- la surveillance et la conservation des sites et monuments historiques ;
- la promotion et la valorisation des sites et monuments historiques ;
- la promotion de la culture nationale et locale ;
- l'allocation et la répartition de bourses et d'aides scolaires ;
- la promotion des langues nationales et de la tradition orale ;
- l'élaboration du Plan directeur d'Urbanisme (PDU), du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), des plans d'urbanisme de détail des zones d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement ;
- l'élaboration et l'exécution du Plan de Développement de la Ville (PDV) ;
- la mise en œuvre du contrat plan avec l'État pour la réalisation de projets de développement.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> État du Sénégal. (2013). Loi N°2013-10, Loi portant Code général des Collectivités locales.

Les principales constatations concernant les parties prenantes et le gouvernement local de Dakar comprennent notamment :

- L'analyse par élément démontre que l'Acte III de la décentralisation a renforcé la dépendance du gouvernement local au gouvernement national et aux communes, selon les critères de pouvoir, de ressources et de représentation. Autrement dit, ce n'est que grâce aux mécanismes de coordination verticale (gouvernement central – supra local) que les conditions actuelles peuvent être améliorées et donc la résilience urbaine renforcée.
- La capacité de la Ville de Dakar à mobiliser des ressources indépendamment du cadre de financement actuel est minime par rapport au déficit d'infrastructures montré dans les indicateurs analysés à partir des éléments urbains. Cet aspect renforce sa dépendance pour la mise en œuvre de stratégies urbaines globales. Cependant, il convient de noter que la participation des habitants et de la société civile à la mise en œuvre des initiatives et à la promotion de la durabilité est de plus en plus forte (exemple du projet de dépollution de la Baie de Hann).
- Le gouvernement local a le défi d'étendre et d'améliorer les processus de coordination à la fois verticalement (gouvernement central) et horizontalement (organisations territoriales, municipalités métropolitaines, société civile, etc.) en se fondant sur son statut de « département » pour permettre des interventions articulées et concertées.
- Il existe une forte influence et une participation de plus en plus importante des principales institutions de coopération, telles que la Banque mondiale, l'Agence Française de Développement (AFD), et d'autres organismes et mécanismes de coopération décentralisée. Il y a également une participation importante à la mise en œuvre des initiatives du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) ou du Fonds d'équipement des Nations Unies (UNCDF) qui gèrent divers programmes ayant un impact sur le développement urbain.
- En ce qui concerne les acteurs de la société civile, il y a une participation diversifiée et large, mais qui n'est pas nécessairement articulée avec les initiatives publiques. De ce fait, l'existence d'intérêts divergents ne renforcent pas nécessairement les initiatives qui nécessitent une approche holistique. Cet aspect constitue un défi supplémentaire à la coordination interinstitutionnelle pour favoriser un agenda urbain commun, avec des espaces de coordination où la participation de chacun des secteurs est considérée comme profitable.
- Les responsabilités en matière de protection et d'inclusion sociale incombent au gouvernement central qui cherche à étendre la couverture et l'accessibilité aux services. Ces initiatives pourraient avoir plus d'impact pour les citoyens si la Ville de Dakar était mieux impliquée. Pour ce faire, les efforts de l'articulation et de la coordination de la Ville devraient être articulés avec le gouvernement central, mais aussi miser sur la coordination horizontale par le biais de l'intercommunalité.
- Tous les processus de mise en relation de la municipalité avec des acteurs essentiels et complémentaires ne sont pas formalisés et / ou institutionnalisés. Ce processus devrait être mis en œuvre et systématisé pour générer des synergies et mener à bien les interventions nombreuses et variées en cours.

## Principales constatations de l'analyse des chocs

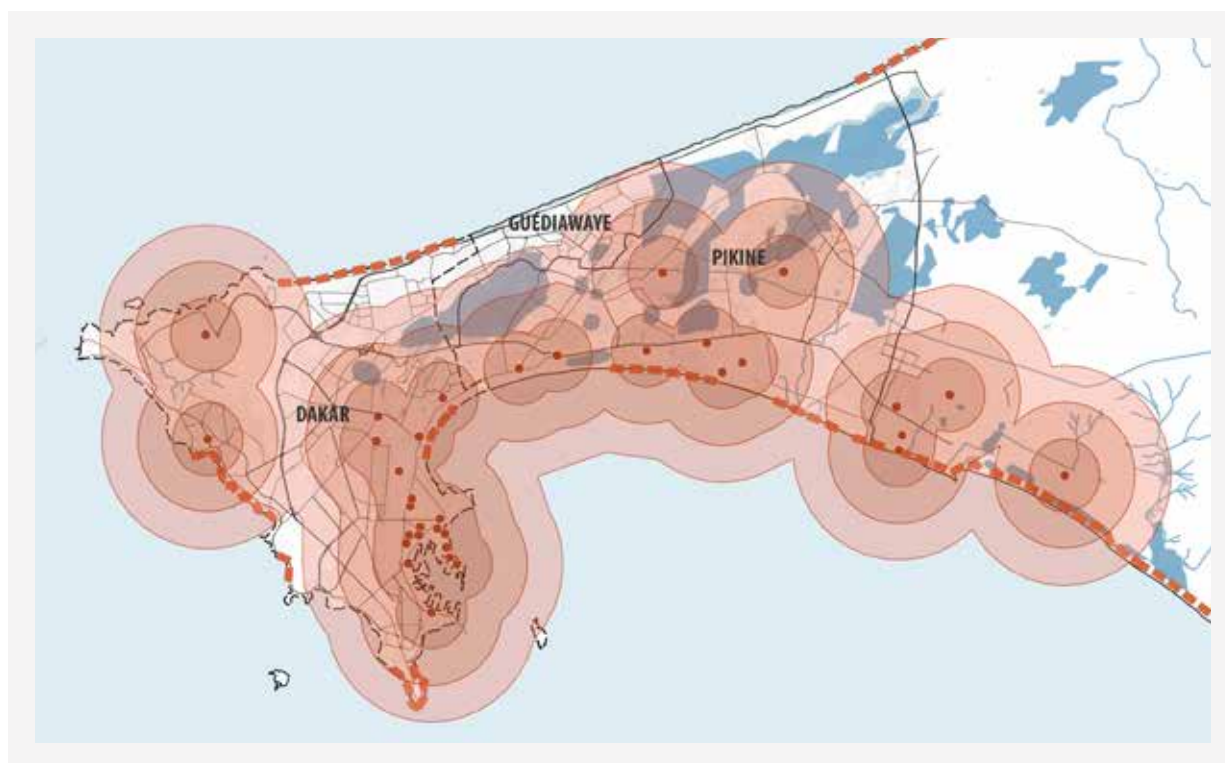
Dakar est exposée à de multiples chocs,<sup>11</sup> aussi bien naturels que technologiques ou biologiques, qui peuvent avoir un impact important sur la ville. Compte tenu de l'éventail des chocs auxquels la ville est exposée, un processus de priorisation a été mené afin de concentrer les efforts d'analyse sur les chocs les plus graves. Pour ce faire, les critères suivants ont été pris en compte :

- a. L'évaluation de l'impact généré par chaque choc sur la population, les biens et les processus
- b. Fréquence des événements et leurs impacts sur différents quartiers de la ville et sa population.
- c. Analyse de la façon dont les différents chocs agissent sur les différents éléments et composantes du système urbain, compte tenu des interdépendances entre ces éléments constitutifs du système urbain.
- d. Projections des tendances du changement climatique à Dakar et comment ces tendances peuvent aggraver les impacts des chocs identifiés.

<sup>11</sup> Événements incertains, brusques ou prolongés, susceptibles d'avoir une incidence sur la fonction ou l'objectif d'un système urbain.



Figure 3 : Chocs prioritaires à Dakar. Source : CRPT (2019).



#### Zones à risques multiples dans la région de Dakar

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Cours d'Eau</li> <li><b>Système Routier</b></li> <li>— Principales</li> <li>— Primaires</li> <li>— Secondaires</li> <li>— Tertiaires</li> <li>— Résidentielles</li> </ul> | <p><b>Zones à risques dans la région de Dakar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">■</span> Zones à risque d'inondation</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Zones à risque d'érosion</li> <li><span style="color: red;">●</span> Sites à risques industriels</li> </ul> <p><b>Périmètres de Zones à risques industriels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Périmètres de dangers très graves / 1 km</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Périmètres de dangers graves / 2 km</li> <li><span style="border: 1px solid pink; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Périmètres à risques moyens à graves / 3 km</li> </ul> |
|--|---|

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; SENAGROSOL



Figure 4 : Carte des zones à risques multiples (inondations, érosions côtières, accidents industriels). Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).



## Inondations

Dakar a connu ces dernières années des inondations ayant entraîné des pertes en vies humaines et des pertes matérielles importantes. Le niveau d'impréparation des habitants et des autorités publiques ont été à l'origine d'un manque d'anticipation et de communication qui ont aggravé l'impact de ces phénomènes. Les habitants n'étaient pas préparés à de tels événements en raison du manque d'évaluation des risques, de prévisions, d'alertes précoces et de communication sur leurs impacts potentiels. On estime ainsi qu'entre 300 à 400 mille personnes sont annuellement affectées par les inondations dans la banlieue de Dakar.<sup>12</sup>

Selon l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie du Sénégal (ANACIM), la plupart des phénomènes de fortes précipitations en saison des pluies sont dus au système de cumulonimbus se déplaçant d'est en ouest. Pour ce qui est de Lobelia, les projections du rapport indiquent "de fortes précipitations (précipitations quotidiennes supérieures à 10 mm) dans la ville de Dakar qui vont probablement devenir moins fréquentes en été (...) Quelques augmentations modérées de la fréquence de tels extrêmes sont aussi prévues dans la région en automne. En plus de ces tendances, il est possible d'observer à Dakar une augmentation potentielle de la fréquence des inondations associée à des précipitations quotidiennes excessives en automne, à l'horizon 2100."<sup>13</sup>

Les inondations entraînent l'érosion des zones côtières et des glissements de terrain. De plus, la gestion inappropriée des systèmes d'approvisionnement en eau, combinée à une collecte de déchets inadéquate, aggrave les risques de maladies à transmission vectorielle telles que le paludisme. Les inondations intenses et fréquentes perturbent également la fourniture de services et conduisent à la dégradation des actifs infrastructurels et environnementaux.



## Érosion côtière

L'élévation du niveau de la mer est une menace pour les côtes de Dakar et de plusieurs autres pays côtiers d'Afrique de l'Ouest. Le Sénégal est classé 8ème pays le plus vulnérable au monde face à la montée du niveau de la mer qui menace ses villes côtières. La morphologie et l'absence de stratégie efficace de prévention et de gestion de l'érosion côtière augmentent la vulnérabilité de la ville. L'érosion menace de déplacer 12 des 19 communes de la ville situées sur le front de mer Atlantique et de dégrader la qualité des plages de Dakar qui ont un potentiel touristique important.

L'érosion côtière est la conséquence de phénomènes naturels (houle, courants de dérive, marée, vent, élévation du niveau de la mer, érosion des sols et apport de sédiments) mais aussi d'activités humaines (urbanisation, extraction de sable et construction d'ouvrages de protection inadaptés) qui entraînent l'érosion de la corniche.

L'érosion côtière affecte également les infrastructures, telles que le port et certaines installations industrielles le long de la côte. Par exemple, la centrale électrique du Cap des Biches, qui est située à un mètre sous le niveau de la mer, a subi des inondations causées par de fortes houles saisonnières.



## Crises de l'eau

Même si la SONES (Société nationale des eaux) cherche par tous les moyens (forages compris) à réduire un déficit de plus de 50 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour, l'approvisionnement en eau de Dakar reste inférieur à la demande.

<sup>12</sup> Agence de Développement municipal. (n.d). Site internet.

Le Projet de Gestion des Eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP).

<sup>13</sup> Lobelia by IsardSAT. (2018).

Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle. P.19



La capitale du Sénégal subit une explosion démographique exponentielle, avec 3 630 324 habitants, selon l'Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD), ce qui explique en grande partie les fréquentes pénuries d'eau. À ce jour, 20% de la population de Dakar souffre de carences dans l'approvisionnement en eau.

Selon le ministre de l'hydraulique et de l'assainissement, les capacités de production et de transport en eau potable du lac de Guiers, qui représentent 50% de l'approvisionnement en eau de la capitale, ont été saturées. De ce fait, les zones situées au bout du réseau et les quartiers situés en hauteur sont les plus touchés par les pénuries intermittentes. En période de canicule, le niveau de consommation augmente et conduit à une pénurie totale. Ces pénuries d'eau ont même provoqué des émeutes urbaines par le passé, générant de l'insécurité et affectant la qualité de vie des habitants de Dakar.



## Incidents industriels

Bien que le Sénégal ne soit pas un pays à dominance industrielle, il existe dans la région de Dakar des sites à risque d'accidents industriels et technologiques majeurs. Une grande partie de ces sites se situent dans la Zone Industrielle de Dakar et dans la zone portuaire.

Les deux principales zones industrielles du Sénégal sont Hann-Bel Air et la zone industrielle de Rufisque. Le quartier de Hann-Bel Air est l'endroit où se concentrent la majorité des risques : polluants chimiques, installations SEVESO, stockage d'hydrocarbures, etc. En l'absence de respect des normes de sécurité la cohabitation entre industries et zones d'habitations rend cette partie du territoire extrêmement dangereuse.

De même, on peut mentionner le cas des conduites d'eaux usées du centre de Dakar sur le tronçon du canal Hann-Fann où plus de 100 maisons et bâtiments publics sont situés sur l'emprise du collecteur d'eaux usées de l'ONAS (Office national d'assainissement). Les risques d'explosion dus à l'hydrogène sulfuré, à l'effondrement des parties fragiles du canal, aux inondations d'eaux usées et à l'effondrement des bâtiments construits sur l'emprise du canal sont signalés comme risques potentiels sur l'itinéraire du collecteur Hann-Fann. Environ 300 000 habitants de Dakar seraient menacés par ces risques, et environ 2 200 hectares dans la capitale seraient inondés par les égouts en cas d'accident grave.<sup>14</sup>

Les constatations les plus importantes de cette partie de l'analyse sont :

- La ville de Dakar est exposée au risque de chocs multiples, et nécessitent donc des actions prioritaires visant à atténuer les conséquences de tels événements. Une combinaison de facteurs contribue à l'aggravation de ces événements indésirables. En particulier, l'urbanisation non planifiée et les obstacles à l'accès à la terre qui entraînent des aménagements situés dans des zones à risque, mettant les habitants en danger, en plus d'une mauvaise gestion des ressources en eau et des systèmes de gestion des déchets solides.
- La coordination intersectorielle existe de manière limitée autour de mécanismes communs d'évaluation, de planification, de mise en œuvre et de suivi des risques de catastrophes.
- L'urbanisation non planifiée entraîne des aménagements situés dans des zones à risque, mettant en danger la population, mais mettant également en péril l'écosystème naturel et dégradant la biodiversité.
- Les capacités financières et techniques limitées au niveau local ne permettent pas de mettre en place des projets d'infrastructures stratégiques permettant de prévenir et d'atténuer les risques de catastrophe.
- L'étendue de ce qui peut être considérée comme informelle rend difficile l'application des codes et règlements de construction.
- Les changements climatiques posent de nouveaux défis et aggravent la vulnérabilité de Dakar aux risques d'inondations, de cyclones et de vagues de chaleur.
- Les conséquences des chocs renforcent davantage le niveau de vulnérabilité des habitants les plus pauvres.

<sup>14</sup> AllAfrica. (2011). Site internet. Sénégal : 300.000 Dakarais menacés par un collecteur vétuste.

## Principales constatations des tendances climatiques

Cette approche ciblée a permis une analyse plus approfondie de la façon dont certains chocs peuvent exacerber les vulnérabilités systémiques existantes (c'est-à-dire les stress) à la fois dans les conditions actuelles que dans celles futures, compte tenu des impacts générés par le changement climatique et d'autres dynamiques contextuelles.

Il convient de noter que la ville de Dakar et l'élaboration de son profil de résilience avec ONU-Habitat, ont servi de cas d'étude pour le projet Global Users Copernicus Change Service (Glorious), développé par Lobelia pour Isardsat. Grâce aux données fournies par les satellites européens et basées sur des modèles définis et calibrés, il a été possible d'obtenir des informations clés sur les tendances du changement climatique dans la ville. Les principales constatations du rapport Lobelia sont présentées ci-dessous (**voir l'annexe V. Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21<sup>ème</sup> siècle**).

- La ville de Dakar est déjà très vulnérable à l'élévation du niveau de la mer et à l'érosion côtière sous le climat actuel. Sous l'effet d'un changement climatique plus intense d'ici la fin du 21<sup>ème</sup> siècle, cette vulnérabilité devrait s'accroître de manière significative, menaçant les plages de la ville, et par extension le tourisme, mais également 12 des 19 communes de la ville situées le long du littoral atlantique. D'ici 2100, l'érosion côtière pourrait affecter gravement des infrastructures telles que le port et d'autres installations industrielles le long de la côte. Plus de 300 bâtiments et 60% des plages pourraient disparaître d'ici 2080 due à l'élévation du niveau de la mer.<sup>15</sup>
- Malgré les changements incertains dans les extrêmes de précipitations, l'augmentation prévue de la fréquence de fortes précipitations risque d'accroître l'exposition aux inondations des habitants vivant dans les quartiers vulnérables de la ville de Dakar, provoquant une augmentation de l'exposition à des agents pathogènes dangereux (tels que le choléra et le paludisme), et en particulier si l'infrastructure vieillissante de drainage des eaux usées de la ville n'est pas modernisée.<sup>16</sup> L'augmentation du nombre de précipitations importantes liée à la hausse du niveau de la mer devrait intensifier l'érosion et l'inondation des infrastructures côtières, ainsi que les dommages causés aux écosystèmes côtiers. En outre, une exposition croissante aux inondations dans la zone côtière de la ville devrait contribuer à l'intrusion d'eau de mer et à la salinisation des aquifères côtiers peu profonds et des sols des zones arables.
- La hausse des températures devrait intensifier les effets de la sécheresse dans la région de Dakar, exposant ainsi sa population au manque de nourriture, à l'insécurité alimentaire et aux nuisibles. Liée à l'intensification attendue de l'évaporation des eaux de surface, une réduction de la recharge des nappes phréatiques est également probable dans la région, ce qui affectera l'approvisionnement en eau de la population et du bétail, induisant une demande croissante d'irrigation dans l'agriculture (également en relation avec des saisons des pluies très irrégulières dans le futur).
- L'augmentation de la température prévue dans la ville de Dakar est susceptible d'exacerber les risques pour la santé associés au stress thermique et aux îlots de chaleur, et aux maladies à transmission hydrique et vectorielle déjà répandues sous le climat actuel (par exemple, le choléra et le paludisme).

<sup>15</sup> Banque Mondiale – République du Sénégal. (2013). Economic and Spatial Study of the Vulnerability and Adaptation to Climate Change of Coastal Areas in Senegal. Synthesis Report.

<sup>16</sup> Ville de Dakar – 100 Villes Résilientes. (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar.

### 1.3. Identification et description des stress présents à Dakar

L'identification des stress<sup>17</sup> est un processus multidimensionnel qui incorpore les constatations issues des performances urbaines de Dakar, de ses chocs et challenges identifiés, et de l'analyse du gouvernement local et des principaux acteurs opérant dans la ville.

L'analyse préliminaire des données dérivées des indicateurs de résilience a identifié cinq stress principaux. Cette identification initiale a été effectuée selon un processus en trois étapes décrit ci-après.

Tout d'abord, un sous-ensemble préliminaire d'environ 25 stressés et facteurs de stress potentiels, définis suivant la taxonomie du CRPP (**voir l'appendice 3 - Liste des chocs, stress et facteurs de stress**), a été recensé sur la base de l'analyse statistique et de connaissances contextuelles sur Dakar, puis répartie en neuf stress primaires.

En second lieu, un exercice approfondi reposant sur une matrice détaillée a été mené par l'équipe du CRPP en charge de Dakar, pour recréer les liens entre les indicateurs d'appui qualitatifs ou évaluables (c'est-à-dire mesurables) et les stress présélectionnés dans le but d'évaluer qualitativement le degré auquel un indicateur d'appui donné informerait l'existence et la gravité d'un stress donné dans le contexte de Dakar (**voir l'appendice 2 – Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress prioritaires**).

La troisième étape du processus d'identification préliminaire consistait, à l'aide de ces liens dérivés qualitativement, à écarter les stress et facteurs de stress qui devraient être considéré plus comme des challenges, car conditionnant la situation actuelle et future à Dakar ; et à effectuer un calcul quantitatif pour déterminer les stress qui devraient être considérés comme prioritaires sur la base des constatations tirées des données et de l'exercice de couplage. Cette étude a permis d'identifier cinq stress :

#### Stress dérivés de l'analyse statistique



Mauvaise gestion  
du métabolisme  
urbain



Croissance  
économique  
mal maîtrisée et  
chômage



Fragilité  
des infrastructures



Urbanisation  
rapide et non-  
règlementée



Dégradation des  
écosystèmes

<sup>17</sup> Pressions dynamiques chroniques et continues émanant du système urbain avec un potentiel d'impacts cumulatifs sur l'aptitude et la capacité du système à atteindre ses objectifs.

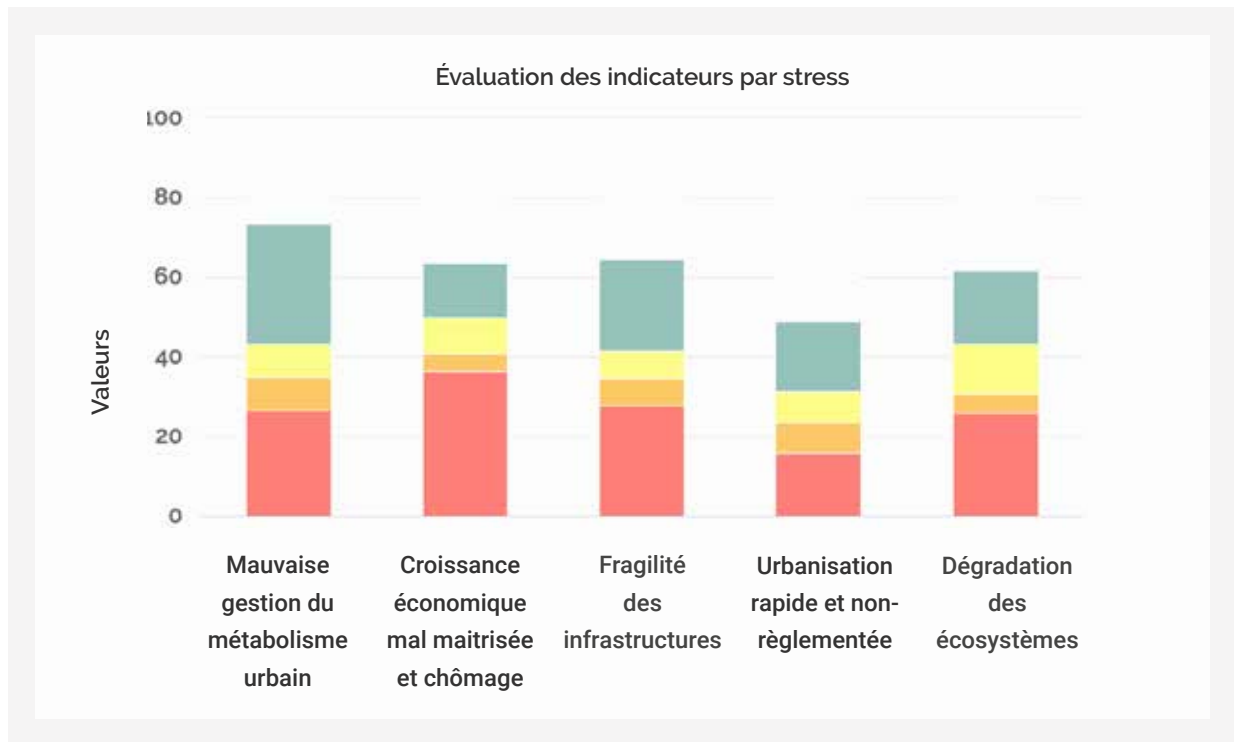


Figure 8 : Visualisation de l'évaluation finale des indicateurs par stress. Source : CRPP (2020).

Parallèlement, lors d'ateliers, d'entretiens avec des acteurs clés et de visites sur le terrain, des activités complémentaires de recueil des savoirs locaux ont permis d'ajouter ou de confirmer quatre stress qui font obstacle ou entravent le bon développement de la ville. Ces nouveaux stress ont été soumis à un filtre d'analyse statistique pour confirmer leurs objectivités sur une base scientifique, ou s'ils reflètent simplement des préjugés présents dans le discours local ; tandis que ceux également identifiés par l'outil ont été corroborés.



Figure 9 : Stress obtenus grâce aux savoirs locaux. Source : CRPT (2020).

Les neuf stress résultant du processus en trois étapes décrits ci-dessus et de la validation des connaissances locales ont ensuite été présentés à un groupe d'acteurs clés lors de plusieurs ateliers organisés à Dakar en Novembre 2019. Ils sont décrits plus en détails dans ce qui suit :



## Mauvaise gestion du métabolisme urbain

Le stress « Mauvaise gestion du métabolisme urbain » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Les principaux sujets et facteurs de stress informant cette identification sont :

- Gestion des cycles de l'eau inadéquate (ressources hydriques insuffisantes ; approvisionnement en eau, évacuation et traitement des eaux usées et d'assainissement, et des eaux pluviales insuffisants ; dégradation des écosystèmes)
- Gestion des cycles énergétiques inadéquate (ressources énergétiques insuffisantes ; approvisionnement en énergie pour les bâtiments et pour la mobilité inadéquate ; éclairage public inadéquate ; pollution environnementale)
- Gestion des déchets solides inadéquate (collecte des déchets solides limitée ; traitement et élimination des déchets inadéquate ; dégradation des écosystèmes)



**Image 2** : Stress : mauvaise gestion du métabolisme urbain – dépôt d'ordures sauvage dans les canaux de drainage des eaux pluviales. Source : CRPP (2019).



**Image 3** : Stress : mauvaise gestion du métabolisme urbain – dépôt d'ordures sauvage dans la nature. Source : CRPP (2020).



## Croissance économique mal maîtrisée et chômage

Le stress « Croissance économique mal maîtrisée et chômage » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Les principaux sujets et facteurs de stress informant cette identification sont :

- Opportunités d'emploi inadéquates et conditions précaires (possibilités d'emplois limités ; économie informelle ; discrimination sous formes multiples ; diversification économique insuffisante ; manque de compétences professionnelles ; environnement et conditions de travail précaires ; manque de mécanismes de prévention et de protection sociale des citoyens)
- Mendicité chronique (possibilités d'emplois limités ; économie informelle ; insécurité du revenu ; pauvreté ; précarités ; manque de mécanismes de prévention et de protection sociale des citoyens).



**Image 4** : Stress : Croissance économique mal maîtrisée et chômage – conditions précaires.

Source : CRPP (2020).



## Fragilité des infrastructures

Le stress « Fragilité des infrastructures » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Les principaux sujets et facteurs de stress informant cette identification sont :

- Vieillesse des infrastructures (infrastructures sous-développées et vétustes ; technologies dépassées ; défaillances régulières ; faible entretien et surveillance des infrastructures ; dégradation des écosystèmes)
- Constructions illégales et projets de construction non conformes (constructions irrégulières ; structures inadéquates ; application insuffisante des règles et des réglementations ; Manque de surveillance et d'inspection ; économie alternative et informelle)



**Image 5 :** Stress : Fragilité des infrastructures – constructions non conformes.

Source : CRPP (2019).



## Urbanisation rapide et non-règlementée

Le stress « Urbanisation rapide et non-règlementée » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Les principaux sujets et facteurs de stress informant cette identification sont :

- Expansion urbaine (application insuffisante des règles et des réglementations, constructions irrégulières et projets de construction non conformes ; perte d'espaces verts, de la biodiversité et détérioration des écosystèmes ; couverture insuffisante des infrastructures de base)
- Occupation anarchique de la voirie et des espaces publics (établissements informels ; structures inadéquates ; insécurité)
- Insécurité routière (incivisme, transports collectifs occasionnels et/ou informels ; ensemble de la flotte de transport vieillissante)
- Congestion urbaine et embouteillages (mobilité urbaine individuelle ; transports formels et informels ; mobilité régionale, nationale et internationale de passagers et de marchandises ; pollution de l'air)



**Image 6** : Stress : Urbanisation rapide et non-règlementée – congestion urbaine.  
Source : CRPP (2019).





## Dégradation des écosystèmes

Le stress « Dégradation des écosystèmes » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Les principaux sujets et facteurs de stress informant cette identification sont :

- Perte de la biodiversité (expansion urbaine ; pollution des sols et des milieux aquatiques ; activités humaines)
- Détérioration des écosystèmes (surexploitation des ressources ; activités humaines)
- Pollution environnementale (rejets d'eaux usées et de systèmes d'assainissement non traités impactant les milieux aquatiques, pollution des sols liés aux dépôts sauvages et à l'élimination inadéquate des déchets solides ; pollution marine)
- Pollution de l'air (industries ; congestion urbaine ; transports de marchandise)
- Érosion côtière (extraction de matériaux pour la construction ; activités humaines ; constructions non conformes)
- Ilot de chaleur (manque de couvert végétal ; bétonisation ; concentration urbaine)



**Image 7** : Stress : Dégradation des écosystèmes – érosion de la Corniche ouest. Source : CRPP (2019).



**Image 8** : Stress : Dégradation des écosystèmes – Pollution de la Baie de Hann. Source : CRPP (2020).



## Occupation anarchique des espaces publics

Le stress « Occupation anarchique des espaces publics » a été mis en avant aussi bien par les savoirs locaux et suite à l'analyse statistique des données de Dakar comme un des facteurs de stress concernant le stress « Urbanisation rapide et non-réglémentée ». Les principaux sujets et facteurs de stress informant cette identification sont :

- Occupation anarchique des espaces publics, de la voirie, des trottoirs et des espaces verts
- Établissements informels
- Structures inadéquates et potentiellement à risque
- Insécurité
- Précarité dans le marché du travail et multiplication des alternatives informelles



Image 9 : Stress : Occupation anarchique des espaces publics. Source : CRPP (2020).



Image 10 : Stress : Occupation anarchique des espaces publics. Source : CRPP (2019).



## Mobilité inadéquate

Le stress « Mobilité inadéquate » a été mis en avant par les savoirs locaux. L'analyse statistique des données de Dakar l'a identifié comme ayant des facteurs de stress communs aux stress « Urbanisation rapide et non-réglée » et « Fragilité des infrastructures ». Les principaux sujets et facteurs de stress informant son identification sont :

- Insécurité routière (incivisme, transports collectifs occasionnels et/ou informels ; ensemble de la flotte de transport vieillissante)
- Congestion urbaine et embouteillages (mobilité urbaine individuelle en augmentation ; transports publics mêlant typologies formelles et informelles ; transport régional, national et international de marchandises dangereuses ; pollution de l'air)
- Vieillesse des infrastructures routières (infrastructures sous-développées et vétustes ; technologies dépassées ; défaillances régulières ; faible entretien et surveillance des infrastructures ; dégradation des écosystèmes)
- Pollution de l'air (congestion urbaine importante ; transports de marchandises en mauvaise condition et polluants ; utilisation de carburants polluants)



**Image 11** : Stress : Mobilité inadéquate – Car rapide. Source : CRPP (2020).



## Exposition aux risques industriels

Le stress « Exposition aux risques industriels » a été mis en avant par les savoirs locaux. Il peut également être considéré comme un dérivé de l'analyse statistique des chocs de Dakar concernant le choc prioritaire : « Technologique : Accidents industriels ». Les principaux sujets et facteurs de stress informant son identification sont :

- Localisation spatiale inappropriée d'industries dangereuses au cœur de la ville
- Zones mixtes résidentielle et industrielle
- Axes de circulations importants pour le transport de matières dangereuses
- Manque de mécanismes de contrôles et de suivis des rejets polluants pour l'environnement
- Culture du risque limitée



**Image 12 :** Stress : Exposition aux risques industriels. Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).



**Image 13 :** Stress : Exposition aux risques industriels. Source : CRPP (2020).



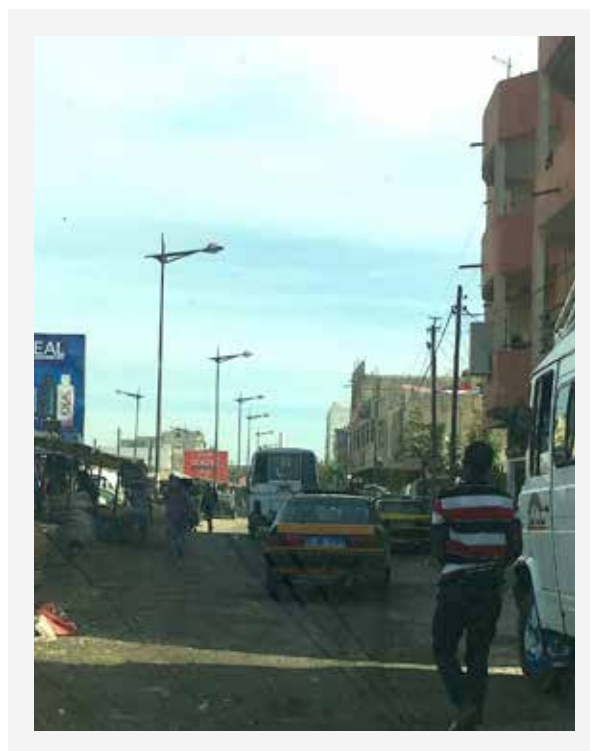
## Manque de communication et de sensibilisation

Le stress « Manque de communication et de sensibilisation » a été mis en avant par les savoirs locaux. L'analyse statistique des données de Dakar l'a identifié comme ayant des conditions en commun au challenge « Inégalité socio-économique », et comme ayant des facteurs de stress en commun avec les stress « Croissance économique mal maîtrisée et chômage », « Fragilité des infrastructures », « Urbanisation rapide et non-règlementée » et avec le stress « Environnement précaire et défavorisé » non retenu par la priorisation des stress. Les principaux sujets et facteurs de stress informant son identification sont :

- Manque de communication et de sensibilisation sur les prestations sociales offertes aux citoyens
- Manque de sensibilisation et de partage de connaissance sur l'impact environnemental des pratiques actuelles (déchets, rejets, pollution, extraction des ressources, etc.)
- Opportunité d'emploi inadéquate et conditions précaires
- Habitats irréguliers et précarité du logement
- Constructions illégales et projets de construction non conformes.
- Discrimination sous formes multiples
- Manque de communication, de sensibilisation et de connaissance sur les risques existants
- Manque de services de santé de base à un coût abordable
- Occupation anarchique de la voirie et des espaces publics
- Congestion urbaine, embouteillage et insécurité routière
- Accès restreint aux services et produits bancaires (comptes, prêts, etc.)



**Image 14 :** Manque de communication et de sensibilisation – projet de construction non conforme.  
Source : CRPP (2019).



**Image 15 :** Manque de communication et de sensibilisation – occupation anarchique des espaces publics.  
Source : CRPP (2019).

## 1.4. Identification et description des challenges présents à Dakar

Comme défini dans le glossaire au début de ce rapport, les challenges sont définis ici comme des changements contextuels à long terme et des pressions provenant de l'extérieur du système urbain qui sapent également la capacité de la ville en matière de durabilité et de résilience. En d'autres termes, les challenges représentent des forces ou conditions identifiées, dont les origines échappent largement au contrôle des autorités locales, ce qui limite la capacité des villes, en général, et de Dakar, en particulier, à mettre en place des initiatives qui pourraient réduire sa vulnérabilité aux chocs les plus récurrents et aux stress aux capacités d'impact importantes.

Plusieurs challenges ont été recensés sur la base de l'analyse statistique et des connaissances contextuelles sur Dakar. D'autres, préalablement identifiés comme des stress, ont été reclassés comme des challenges grâce au travail sur le terrain et aux ateliers :



**Migration**  
(pression externe)



**Inégalités socio-économiques**  
(ex-stress)



**Absence de politiques et de cohésion institutionnelle**  
(ex-stress)



**Changement climatique**  
(changement contextuel)



Image 16 : Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).

Ces quatre challenges ont été partagés à un groupe d'acteurs clés lors des ateliers organisés à Dakar en Novembre 2019. Ils sont décrits plus en détails dans ce qui suit et sont inclus dans le **tableau 3** :



### **Migration : flux migratoires en provenance du Sénégal et de la sous-région**

Le challenge « Migration » a été identifié suite à l'analyse contextuelle et statistique des données de Dakar. Dakar est une ville attractive aussi bien pour le reste du Sénégal que pour la sous-région, ce qui crée des pressions externes sur le système urbain. Les flux migratoires y sont importants, traditionnellement en tant que pays d'immigration au sein de la CEDEAO,<sup>18</sup> et de plus en plus en tant que pays d'émigration de par sa position privilégiée sur l'Atlantique.



### **Inégalités socio-économiques**

Le challenge « Inégalités socio-économiques » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Originellement recensé en tant que stress, il a ensuite été reclassé comme un challenge, car ses facteurs de stress ou conditions ont des origines difficilement influençables à l'échelle locale :

- Pression démographique
- Accès restreint aux services et produits bancaires (comptes, prêts, etc.)
- Coût de la vie important (logement, charges, télécommunications, etc.)



### **Absence de politiques et de cohésion institutionnelle**

Le challenge « Absence de politiques et de cohésion institutionnelle » a été identifié suite à l'analyse statistique des données de Dakar. Originellement recensé en tant que stress, il a ensuite été reclassé comme un challenge, car ses facteurs de stress ou conditions ont des origines difficilement influençables à l'échelle locale. :

- Coordination limitée entre les niveaux de gouvernement
- Limitations dans la gestion de la fiscalité



### **Changement climatique<sup>19</sup>**

Le challenge « Changement climatique » a été identifié suite à l'analyse contextuelle et statistique des données de Dakar. La hausse du niveau des mers et les variations de températures conditionnent des changements contextuels à long terme qui échappent largement au contrôle des autorités.

<sup>18</sup> Communauté économique Des États de l'Afrique de l'Ouest

<sup>19</sup> Identifié plus en détails dans l'Annexe V. Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21<sup>ème</sup> siècle.

| Objectif du Développement durable (ODD)  | Stress  | Facteurs de stress  |
|--|---|---|
| ODD 3 (non priorisé – échelle nationale) | Environnement précaire et défavorisé                          | Manque de services de santé de base à un coût abordable   |
| ODD 6                                    | Mauvaise gestion du métabolisme urbain                        | Gestion inadéquate des déchets solides  |
|  |   | Gestion inadéquate des eaux usées et d'assainissement, et des eaux pluviales                        |
|  |   | Gestion inadéquate des ressources énergétiques (non priorisé – échelle nationale)                   |
|  |   | Gestion inadéquate de l'approvisionnement en eau  |
| ODD 8                                    | Croissance économique mal maîtrisée et chômage                | Opportunités d'emploi inadéquates et conditions précaires   |
|  |   | Mendicité chronique   |
| ODD 9                                    | Fragilité des infrastructures                                 | Vieillesse des infrastructures<br>Constructions illégales et projets de construction non conformes  |
| ODD 10 Reclassé : challenge              | Inégalité socio-économique                                    | Pression démographique  |
|  |   | Accès restreint aux services et produits bancaires (comptes, prêts, etc.)                           |
|  |   | Coût de la vie important (logement, charges, télécommunications, etc.)                              |
| ODD 11                                   | Urbanisation rapide et non-réglée                             | Étalement urbain (non priorisé – échelle régionale)   |
|  |   | Occupation anarchique de la voirie et des espaces publics   |
|  |   | Congestion urbaine et embouteillages  |
|  |   | Insécurité routière (inclus dans Occupation anarchique et Congestion urbaine)                       |
| ODD 13, ODD 14, ODD 15                   | Dégradation des écosystèmes                                   | Perte de la biodiversité  |
|  |   | Détérioration des écosystèmes   |
|  |   | Pollution environnementale  |
|  |   | Pollution de l'air  |
|  |   | Érosion (activité humaine/extraction) (inclus dans détérioration des écosystèmes et dans les chocs) |
| ODD 16 (non-priorisé)                    | Défaillance de la sécurité, de la justice et des institutions | Effet d'îlot thermique (non priorisé - détecté mais insuffisance de données).                       |
|  |   | Faible engagement civique et communautaire (non priorisé - détecté mais insuffisance de données).   |
| ODD 17 Reclassé : challenge              | Absence de politiques et de cohésion institutionnelle         | Coordination limitée entre les niveaux de gouvernement  |
|  |   | Limitations dans la gestion de la fiscalité   |

Tableau 3 : Stress et Challenges recensés à Dakar. Source : CRPT (2019).



| Catégorie de challenge | Challenge             | Conditions   |
|------------------------|-----------------------|--|
| Pression externe       | Migration             | Flux migratoires en provenance du Sénégal et de la sous-région |
| Changement contextuel  | Changement Climatique | Hausse du niveau des mers                                      |
|                        |                       | Variations des températures                                    |

**Tableau 3** : Stress et Challenges recensés à Dakar. Source : CRPT (2019).



**Image 17** : Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).

## 1.5. Intégration des Chocs, Stress et Challenges dans l'Analyse

Bien que les challenges représentent des forces ou conditions largement indépendantes des possibilités d'action du gouvernement local, leur prise en compte est nécessaire pour la compréhension des initiatives politiques actuelles et futures, la hiérarchisation des chocs, l'identification des stress clés et, finalement, la conception de Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D).

Ainsi, de manière complémentaire, les relations entre chocs, stress et challenges ont été incluses dans la logique d'analyse du scénario actuel – en prenant également en considération les capacités et les vulnérabilités –, et les compétences de la Ville de Dakar et des principales parties prenantes ont été examinées pour intégrer leurs différents rôles. Enfin d'autres tendances et facteurs contextuels, qui n'auraient peut-être pas été adéquatement saisis par l'analyse des données quantitatives, ont été pris en compte dans le scénario.

Cette analyse a permis de réaliser un diagramme relationnel intégrant les facteurs de stress :

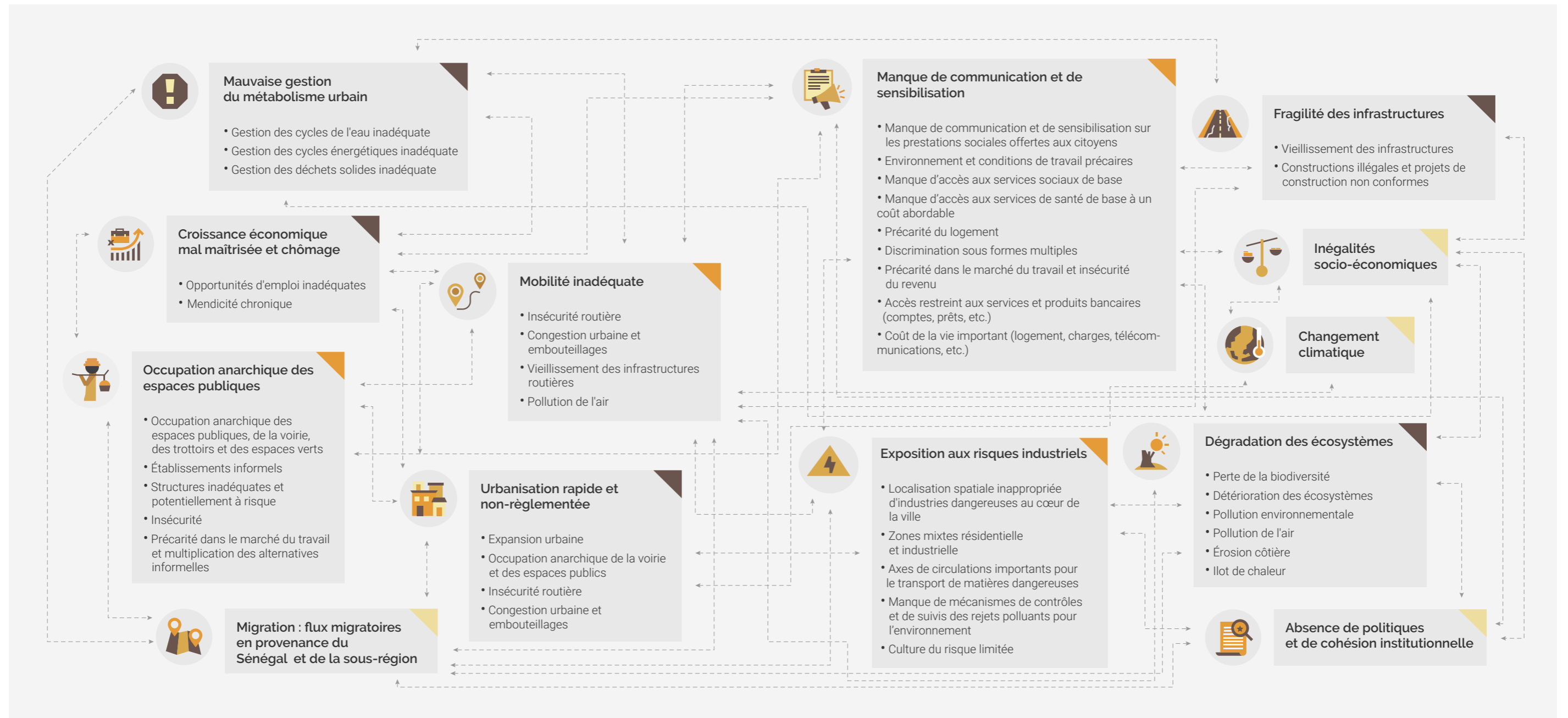


Figure 10 : Diagramme relationnel associant les chocs, stress et challenges de Dakar. Source : CRPP (2019).

## 1.6. Formulation des sujets prioritaires

Le principal résultat de l'atelier de novembre 2019 a été la validation des quatre sujets prioritaires, qui associent les quatre chocs, neuf stress et quatre challenges, tout en prenant en considération les facteurs de stress et les aspects contextuels politique, social et économique pour la mise en place potentielle des recommandations d'actions suggérées (voir Chapitre 3 : **Scénario Résilient et Durable, Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D)**).

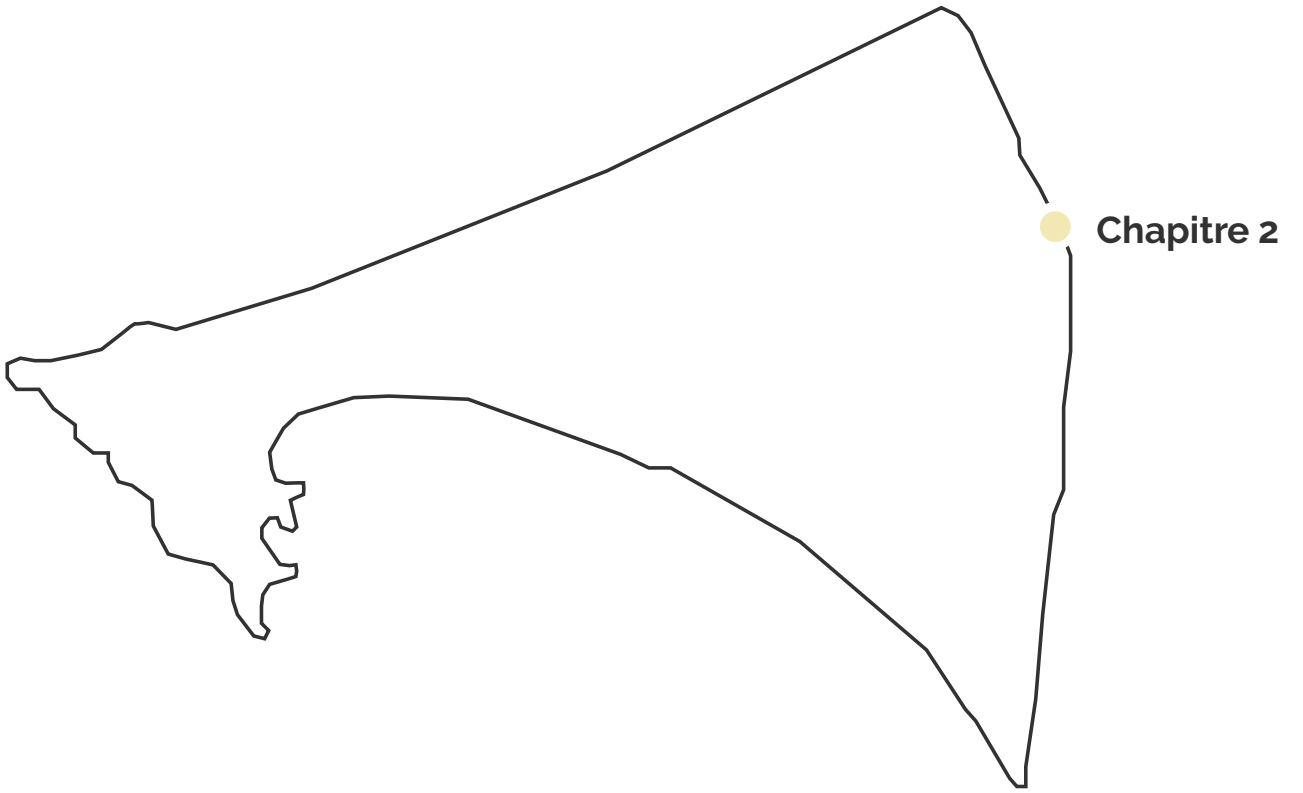
Ces sujets prioritaires visent donc à prendre en compte les principales considérations discutées dans les sections précédentes, et plus particulièrement les stress priorités, et à y incorporer les connaissances qualitatives et contextuelles provenant des principales parties prenantes ayant participé aux ateliers. Ainsi il est possible d'identifier des sujets de convergence, qui sont à la fois inclusif des données précédemment identifiées et sensible aux réalités opérationnelles de la ville de Dakar.

En d'autres termes, les sujets prioritaires servent de point de convergence entre l'analyse, et plus particulièrement l'identification des stress, et les lignes d'action proposées. Les trois sujets prioritaires servent ainsi de lentilles thématiques à travers lesquelles les actions recommandées de résilience et leurs feuilles de route peuvent être développées, suivant les informations et données compilées et analysées, tout en étant sensible au contexte et aux réalités opérationnelles de la ville de Dakar.

Les quatre sujets prioritaires, présentées ci-dessous, servent de base à partir de laquelle les actions recommandées pour la résilience sont développées :







# **Chapitre 2**

## Scénario de Tendance



# Chapitre 2

## Scénario de Tendances

### 2.1. Construction du Scénario de tendances

Comme indiqué dans l'explication de la méthodologie du CRPP, le scénario de tendances émerge lors de l'analyse des relations entre chocs, stress et challenges, des capacités existantes, des politiques, plans et initiatives en cours ainsi que de l'examen des tendances actuelles de l'évolution du système urbain dakarois.

Le scénario de tendances évalue la dynamique de performance de la ville de Dakar. Ce scénario dynamique part du scénario actuel et évalue dans quelle mesure les situations de stress seraient affectées - améliorées, aggravées ou resteraient les mêmes - en prenant en considération les capacités existantes au niveau local et l'exécution des politiques, programmes, initiatives et/ou projets, à tous les niveaux administratifs. Ces tendances globales et spécifiques peuvent être positives ou négatives, et doivent être analysées, car elles "indiquent" les perspectives vers lesquelles se dirigent la ville.

La méthodologie du CRPP procède à un examen approfondi des documents importants - politiques, stratégies, lois et règlements, etc. - (**voir annexe 5. Liste des politiques, plans et initiatives**), relatifs à chacun des éléments urbains analysés durant la phase de collecte de données. Après cette évaluation, il apparaît de façon nette que la situation actuelle de la ville de Dakar n'est certainement pas due à l'absence de documents de planification, de politiques ou de stratégies. Le Sénégal dispose d'une législation très avancée dans les différents domaines indiqués et Dakar est une ville où de nombreuses études, recherches, plans et stratégies ont été réalisés. Il faut aussi noter, de façon plus concrète, qu'en matière de réduction des risques et de résilience, le niveau de maturité de la ville est assez élevé. L'administration municipale a ainsi adopté, en 2017, sa Stratégie de résilience urbaine. Elle est aussi en train de mettre à jour une étude sur les vulnérabilités auxquelles la ville est confrontée et vient d'adopter son Plan de développement 2018-2022.

En réalité, l'application effective des dispositions et mesures contenues dans les plans, politiques, initiatives et projets existants au scénario actuel changerait complètement la situation de la ville de Dakar. Le relèvement de ce niveau d'exécution augmenterait considérablement le nombre d'indicateurs « verts » ou de domaines dans lesquels la ville connaît une situation satisfaisante. (**Voir Appendice 1. Scénario actuel. Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar**)

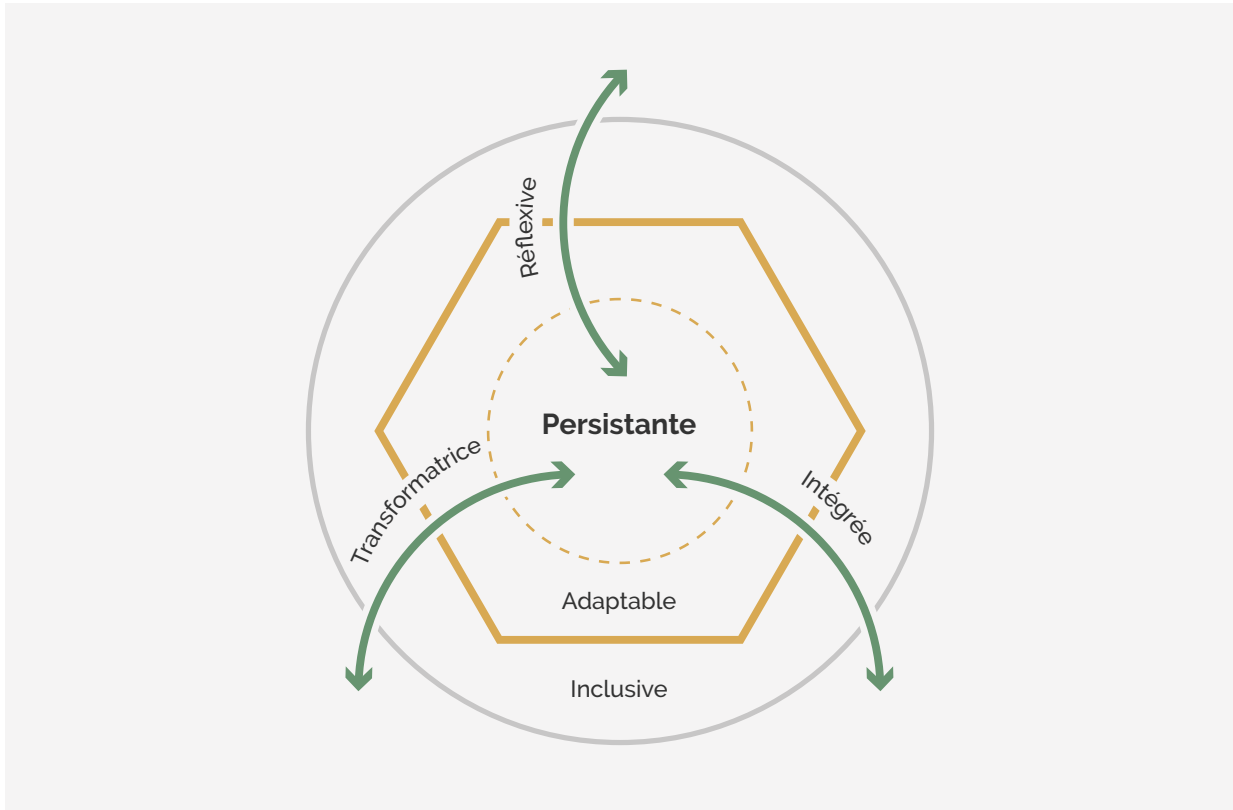


Image 18 : Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).



## 2.2. Relation entre les sujets prioritaires<sup>20</sup> et les caractéristiques de résilience

Pour obtenir un Dakar plus résilient et durable, au regard de la logique de la méthodologie du CRPP, nous devons regarder la ville sous l'angle de la résilience et faire un exercice prospectif prenant en considération les caractéristiques<sup>21</sup> nécessaires pour que la ville renforce sa résilience :



|                |  |
|----------------|--|
| <b>Quoi</b>    | Persistante<br>Adaptable<br>Inclusive    |
| <b>Comment</b> | Intégrée<br>Réflexive<br>Transformatrice |

**Figure 11** : Caractéristiques d'une ville résiliente. Source : CRPP (2017).

<sup>20</sup> Issus des analyses du « Scénario actuel ».

<sup>21</sup> Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains (ONU-Habitat). (2018).  
City Resilience Profiling Tool – Guide. p23.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <b>Persistante<sup>22</sup></b> | Une ville persistante anticipe les impacts afin de se préparer aux chocs et stress actuels et futurs. Elle renforce sa robustesse en incorporant des mécanismes d'adaptation pour résister aux perturbations et protéger les personnes et les biens. Elle favorise la redondance de ses réseaux en générant des réserves de capacité et des sauvegardes pour maintenir et restaurer les services de base, en garantissant la fiabilité pendant et après une perturbation.   |
| <b>Adaptable</b>                | Une ville adaptable tient compte non seulement des risques prévisibles, mais prend en compte également l'incertitude actuelle et future. Pour aller au-delà de la redondance, elle diversifie ses services, fonctions et processus en mettant en place des alternatives. Elle est ingénieuse dans sa capacité à réorienter son capital humain, financier et matériel. Elle promeut une flexibilité qui l'encourage à absorber, à s'adapter et à évoluer face à des circonstances changeantes, en apportant des réponses dynamiques et en transformant les changements en opportunité.   |
| <b>Inclusive</b>                | Une ville inclusive se concentre sur les personnes en comprenant que la résilience implique de protéger chaque personne de tout impact négatif. Reconnaisant que les personnes en situation de vulnérabilité sont parmi les plus touchées par les aléas, elle œuvre activement à l'inclusion sociale en promouvant l'égalité, l'équité et le respect des droits de l'homme. Elle favorise la cohésion sociale et permet une participation globale et significative à tous les processus de gouvernance afin de développer la résilience.  |
| <b>Intégrée</b>                 | Une ville intégrée reconnaît qu'elle est composée et influencée par des systèmes indivisibles, interdépendants et interactifs. Elle combine et aligne de nombreux points de vue pour s'assurer que les apports soient holistiques, cohérents, et solidaires pour atteindre une finalité commune. Elle permet une collaboration transdisciplinaire qui encourage une communication ouverte et facilite la coordination stratégique. Elle soutient un fonctionnement harmonisé collectif et garantit un changement profond, positif et durable.   |
| <b>Réflexive</b>                | Une ville réflexive comprend que son système et son environnement sont en constante évolution. Elle est consciente que les tendances passées ont façonné les processus urbains actuels, mais apprécie son potentiel de transformation à travers les chocs et les stress rencontrés au fil du temps. Elle est le reflet de la capacité à tirer parti des connaissances, des leçons du passé et des nouvelles informations. Elle apprend également en expérimentant de nouvelles façons de faire et met en place des mécanismes pour examiner de manière itérative les progrès accomplis ainsi que pour mettre à jour et améliorer systématiquement ses structures. |
| <b>Transformatrice</b>          | Une ville transformatrice adopte une approche proactive pour renforcer la résilience afin de générer un changement positif. Elle s'efforce activement d'atténuer et, à terme, d'éradiquer les circonstances intenable. Elle favorise l'ingéniosité et recherche des solutions innovantes tournées vers l'avenir qui, au fil du temps, créent un système qui n'est plus sujet aux risques. Une ville transformatrice est focalisée et orientée vers l'objectif d'une vision partagée de la ville résiliente.   |

<sup>22</sup> Dans le sens de quelque chose qui dure longtemps, qui continue malgré les obstacles.

Ces caractéristiques peuvent être liées aux quatre sujets prioritaires déjà identifiés dans la ville à travers l'analyse et le diagramme relationnel défini dans le Scénario Actuel (gestion et utilisation de l'espace public ; Risque environnemental lié au développement urbain actuel ; Mécanismes de prévention et de protection sociale ; Communication, actions de sensibilisation et partage de connaissance sur les bonnes pratiques) afin de voir quelles pourraient être les prochaines étapes pour soutenir la ville de Dakar dans le renforcement de certaines de ces caractéristiques :

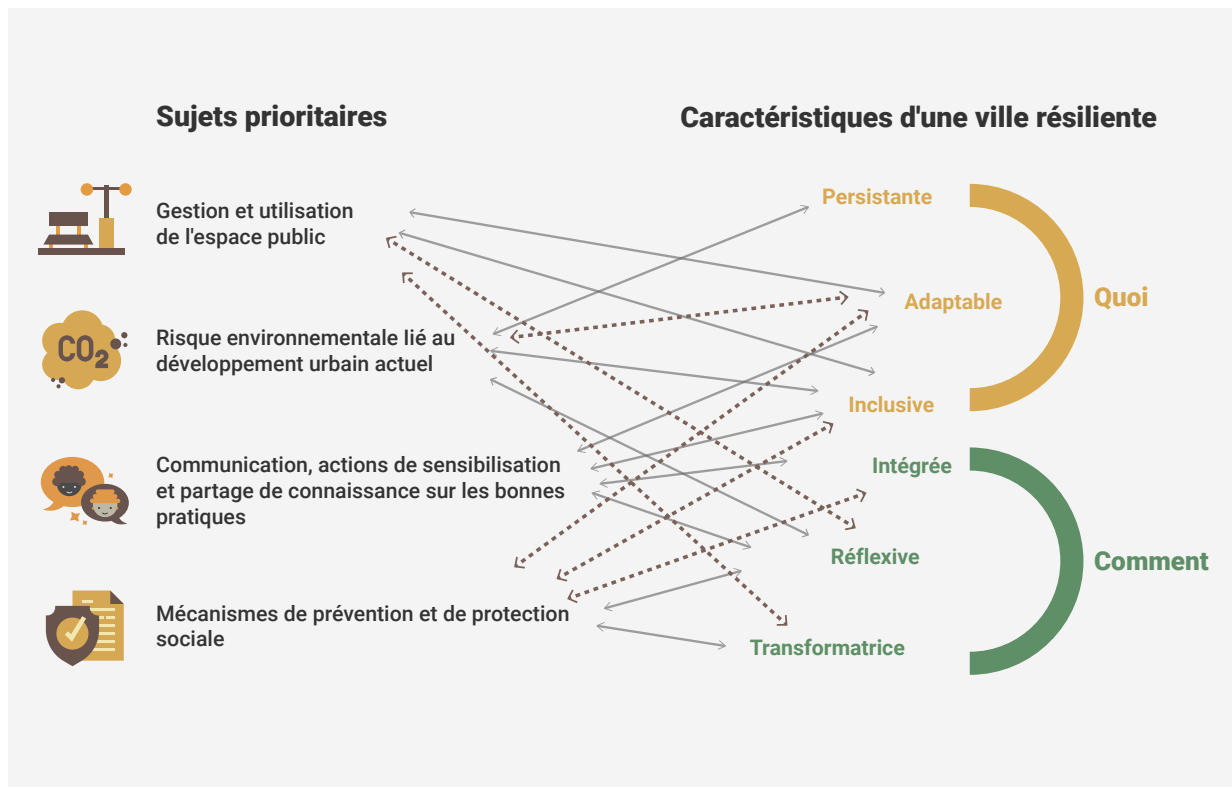


Figure 12 : Lien entre les sujets prioritaires et les objectifs de résilience d'une ville. Source : CRPP (2020).

Sur la base de l'analyse de la résilience et des interrelations :

- Des efforts sont menés avec succès pour une prise en charge du sujet prioritaire « Gestion et utilisation de l'espace public » en **adaptant** et en **intégrant** de nouveaux systèmes de déplacement permettant une **transformation** moderne de la ville. Néanmoins, aucune **réflexion** n'a encore abouti concernant la nécessité d'avoir des espaces publics plus inclusifs et d'une stratégie **intégrant** la mobilité des personnes et pas seulement pour la problématique du transport.
- Même si les études et les **réflexions** sur la réduction des risques et le niveau de maturité au sein de la Ville sont très élevées, pour les habitants et les acteurs locaux, il n'y a pas encore une claire compréhension **inclusive** et **adaptable** du « Risque environnemental lié au développement urbain actuel », ce qui rend difficile pour la Ville la conception d'une stratégie **intégrative** et **transformatrice**, qui dure longtemps, qui continue malgré les obstacles (persistante).
- Des progrès ont été réalisés au cours des 10 dernières années en ce qui concerne les « Mécanismes de prévention et de protection sociale », à la suite de **réflexions** sur les enseignements tirés des projets pilotes et des challenges posés par les migrations. Néanmoins, l'éventail des actions sociales **inclusives** et **adaptatives** doit être étendu et celles-ci **intégrées** aux stratégies et initiatives **transformatrices** à proposer dans la ville.
- Les mécanismes de « Communication, actions de sensibilisation et partage de connaissance sur les bonnes pratiques » ont été quelque peu affaiblis ces dernières années, notamment avec la mise en veille du DICRIM (Dossier d'information communale sur les risques majeurs) et l'absence d'un site Internet à jour. Toutefois, la Radio municipale de la Ville de Dakar qui continue (**persiste**) à émettre, arrive à toucher un certain public. Mais cette initiative ne suffit pas à être suffisamment **inclusive** et à combler le déficit de partage d'information des programmes et projets menés par la Ville. Des mécanismes **réflexifs** et adaptés de communication doivent, par conséquent, être intégrés à toute stratégie et/ou initiative **transformatrice** de la ville.

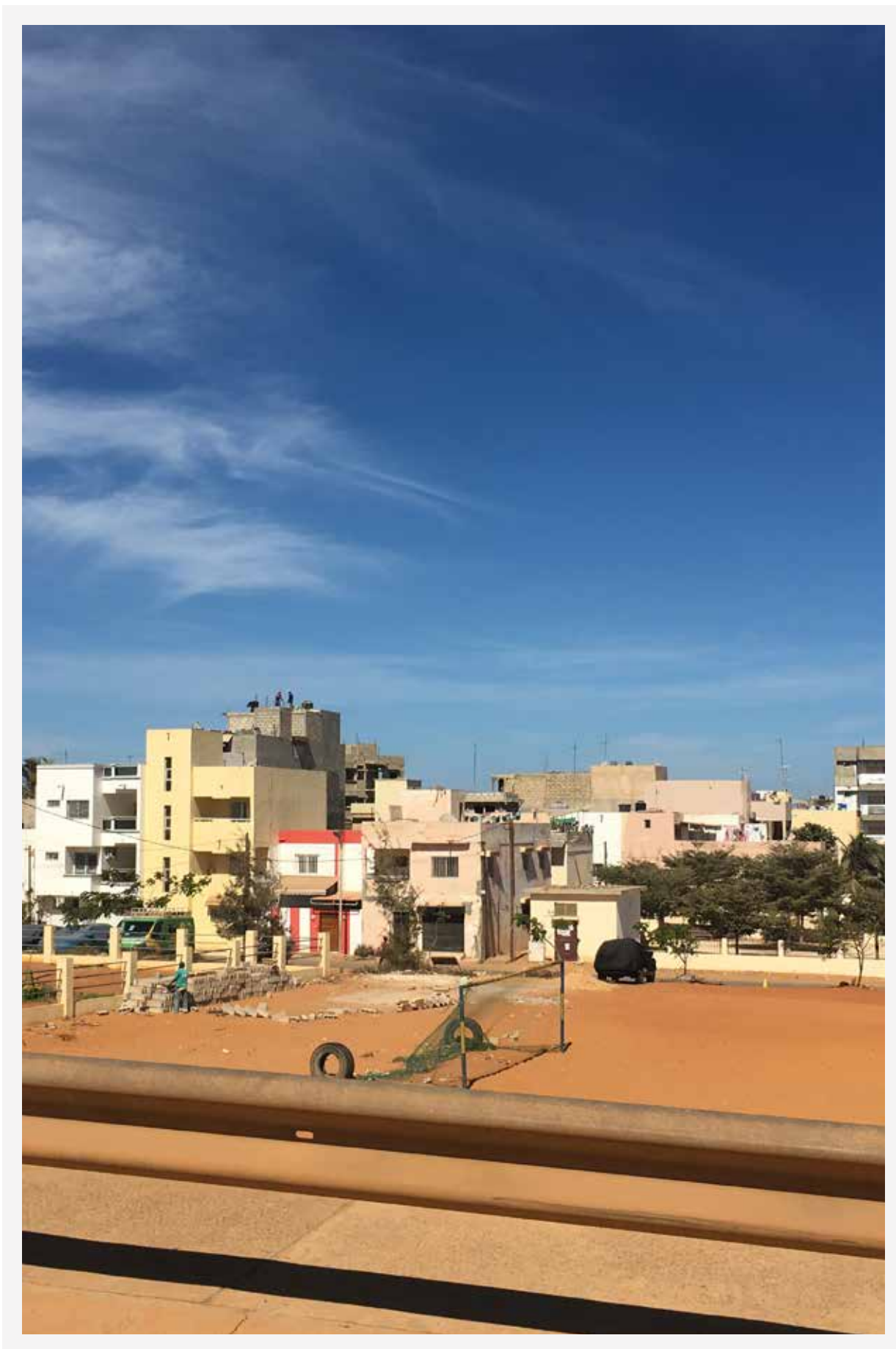


Image 19 : Dakar, Sénégal. Source: CRPP (2019).

## 2.3. Relations des sujets prioritaires<sup>23</sup> aux capacités existantes, au cadre juridique et aux initiatives en cours



### Sujet prioritaire I : Gestion et utilisation de l'espace public

#### Relation avec les chocs, stress et challenges

Comme déjà expliqué, la ville de Dakar est fortement exposée aux risques naturels et environnementales comme les inondations et l'érosion côtière. D'autres risques – biologiques, anthropiques ou complexes – inclus les incendies (par exemple des marchés), les maladies infectieuses (tuberculoses, paludismes, etc.), les crises du cycle de l'eau ou les défaillances des infrastructures.

En combinant ces risques avec une aggravation de la mauvaise gestion du métabolisme urbain actuel et de la fragilité des infrastructures, des migrations successives et le chômage en hausse, la vulnérabilité qui existe déjà dans les quartiers précaires ou mal desservis serait vraisemblablement accrue. Les espaces construits et ouverts / publics déjà dégradés pourraient être encore plus affaiblis, renforçant encore la congestion et la mobilité inadéquate ainsi que l'utilisation anarchique des rues. La dégradation des écosystèmes serait intensifiée.

#### Chocs et stressés priorités, et challenges identifiés :

Inondations, Érosion côtière, Crises du cycle de l'eau ; Mauvaise gestion du métabolisme urbain, Croissance économique mal maîtrisée et chômage, Urbanisation rapide et non-règlementée, Dégradation des écosystèmes, Fragilité des infrastructures, Occupation anarchique des espaces publics, Mobilité inadéquate, Manque de communication et de sensibilisation ; Inégalités socio-économiques, Absence de politiques et de cohésion institutionnelle (**voir l'Appendice 2. Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress prioritaires dans le contexte de Dakar**).

#### Capacités existantes et principaux documents (juridiques et stratégiques) et leur relation avec le sujet prioritaire, pour que la ville soit plus résiliente et durable.

- Le PDU de Dakar et environs – horizon 2035<sup>24</sup> a identifié la congestion urbaine comme une tendance négative que de nouvelles initiatives et projets tentent de surmonter ;
- Le CETUD a développé un projet de restructuration du réseau de transports publics et de restructuration de la mobilité dans la ville (à travers notamment le projet de BRT (Bus Rapid Transit)<sup>25</sup>
- Relatif aux Cadres d'Action de Hyogo et de Sendai, le Sénégal a mis en place une Plateforme nationale pour la Prévention et la Réduction des Risques au Sénégal contenant des mesures à entreprendre pour le transport de matières dangereuses.<sup>26</sup>
- La Loi no 76-66 du 02 juillet 1976 portant Code du domaine de l'État<sup>27</sup> et la Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme<sup>28</sup> doivent connaître une application plus effective. Les espaces publics à Dakar doivent être des espaces sûrs pour tout le monde, et spécialement pour les femmes et les filles.

<sup>23</sup> Issus de l'analyse du « Scénario actuel »

<sup>24</sup> Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) – Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie. (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs. Horizon 2035. Chapitre 6.

<sup>25</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (nd.). Site internet. Restructuration du Réseau de Transport.

<sup>26</sup> Gouvernement du Sénégal – Journal Officiel. (2008). Site internet. Décret n° 2008-21 du 4 mars 2008 portant création d'une plateforme nationale pour la Prévention et la Réduction des risques majeurs de catastrophes.

<sup>27</sup> Gouvernement du Sénégal. (1976). Loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du domaine de l'État.

<sup>28</sup> Gouvernement du Sénégal – Journal Officiel. (2008). Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme. Disponible sur : <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen92582.pdf>

Capacités existantes et principaux documents (juridiques et stratégiques) et leur relation avec le sujet prioritaire, pour que la ville soit plus résiliente et durable.

- Le processus de décentralisation qui permet aux communes d'entreprendre des projets d'urbanisation de manière relativement autonome au sein de la ville de Dakar, sans coordination avec les autres communes, risque d'entraîner une perte d'identité commune pour les espaces publics et les rues de la ville, et un environnement urbain désordonné si les codes existants de construction et d'aménagement ne sont pas respectés. Tous les projets devraient nécessairement prendre en considération des mesures environnementales et d'adaptation au changement climatique.
  - Le programme de pavage entamé par la Ville de Dakar en 2012 avait, au départ, un objectif d'embellissement et de réduction de l'ensablement, mais dont la finalité ultime consistait à améliorer la mobilité des piétons et d'améliorer le confort de leurs déplacements.
  - Le programme Promovilles, mis en place par le gouvernement national en 2016, a pour principaux objectifs d'améliorer la mobilité urbaine en réduisant les coûts et les temps de déplacement, de renforcer la sécurité urbaine par l'éclairage public et d'améliorer le cadre de vie des populations urbaines.
  - La tradition sénégalaise d'utilisation de l'espace public pour des actions diverses, comme par exemple autour de l'arbre à palabres, devraient être mieux encadrées dans les schémas d'aménagement, pour permettre une utilisation plus fonctionnelle et fluide de l'espace, respectant les besoins et la sécurité de tous (piétons, commerces, espaces de stationnement, etc.).
-



## Sujet prioritaire II : Risque environnemental lié au développement urbain actuel

### Relation avec les chocs, stress et challenges

À Dakar, la mauvaise gestion chronique des systèmes d'évacuation (déchets solides, eau usées et assainissements, eaux pluviales, déchets solides et liquides dangereux, rejets dans l'atmosphères) est la responsabilité aussi bien des habitants que des industriels, des administrations gouvernementales et des opérateurs de réseaux. L'association de la mauvaise gestion du métabolisme urbain avec la fragilité des infrastructures, les migrations et une urbanisation rapide et non-règlementée, a pour conséquences une hausse importante de l'exposition aux risques industriels et la dégradation rapide et continue des écosystèmes. De nombreux risques pour la santé découlent de l'émission de polluants gazeux (asthmes, allergies, etc.) ou du déversement de déchets liquides et solides dans la rue ou la nature, y compris le développement potentiel de vecteurs de maladies ou de nuisibles (mouches, moustiques, rats, etc.). Ces déversements ont, entre autres, des impacts négatifs sur les milieux aqueux dont provient l'eau potable et où sont pêchés les poissons, peuvent causer l'effondrement des piles de déchets ou des incendies dans les décharges, et provoquent la contamination de terres agricoles et la dégradation des nappes. Les impacts de futures inondations et du changement climatique ne feront qu'exacerber ces vulnérabilités. Les inégalités socio-économiques, l'absence de politiques et de cohésion institutionnelle et le manque de sensibilisation et de connaissances des bonnes pratiques des habitants et de certains acteurs économiques de la ville sont quelques-unes des raisons qui aggravent ces vulnérabilités, mais celles-ci sont également une conséquence d'habitudes éloignées des normes de santé, de bien-être et de gestion de l'environnement. Des campagnes citoyennes pourraient renverser ce cercle vicieux et débiter une nouvelle ère pour un Dakar plus propre et plus vert.

L'exposition de Dakar aux accidents industriels, aux incendies (par exemple des marchés), aux crises du cycle de l'eau et aux inondations pourrait entraîner de nombreux dysfonctionnements urbains et des dommages environnementaux. L'une des conséquences potentielles d'un choc soudain à Dakar pourrait être la détérioration des services écosystémiques et de l'environnement (air, eau et / ou sol). L'intégration de pratiques nouvelles et plus adaptées, ainsi que la promotion d'activités économiques circulaires efficaces pourraient permettre la réutilisation de certains matériaux, la réduction des déchets et une diminution de la dépendance à l'égard de nouvelles ressources, comme l'extraction de sable qui contribue à l'érosion côtière.

### Chocs et stressés priorités, et challenges identifiés

Inondations, Érosion côtière, Crises du cycle de l'eau, Accidents industriels ; Dégradation des écosystèmes, Exposition aux risques industriels, Mauvaise gestion du métabolisme urbain, Fragilité des infrastructures, Croissance économique mal maîtrisée et chômage, Urbanisation rapide et non règlementée, Mobilité inadéquate, Manque de communication et de sensibilisation ; Inégalités socio-économiques, Migration, Absence de politiques et de cohésion institutionnelle, Changement climatique (**voir l'Appendice 2. Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress priorités dans le contexte de Dakar**).

## Capacités existantes et principaux documents (juridiques et stratégiques) et leur relation avec le sujet prioritaire, pour la ville soit plus résiliente et durable

- Le Code de l'environnement<sup>29</sup> est un document majeur, mais il souffre d'un déficit d'appropriation par les différents acteurs et donc de mise en application de ses directives.
- Le Plan Climat Énergie Territorial (2017)<sup>30</sup> vise à mobiliser une masse critique de citoyens autour des défis climatiques et énergétiques et d'élaborer un plan d'actions d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique en phase avec la Contribution Nationale Déterminée.
- En référence aux Cadres d'Action de Hyogo et de Sendai, le Sénégal a adopté un certain nombre de mesures en matière de réduction des risques industriels et technologiques. Ainsi, la loi no 64-53 du 10 juillet 1964 portant organisation générale de la défense civile constitue le texte de base en matière de RRC. Ce texte met l'accent sur le caractère permanent de la protection et affirme le caractère très étendu de la protection des personnes.
- La Croix-Rouge sénégalaise a réalisé une étude sur la réduction des risques de catastrophes (RRC) dans le contexte spécifique dakarois ; étude qui contient des recommandations spécifiques dans le domaine de l'environnement qui devraient être mieux examinées.<sup>31</sup>
- Mais, même si la prise de conscience et les actions de certains acteurs clés commencent peu à peu à faire de l'effet, la prise de conscience des citoyens reste loin des standards habituels ; cette situation est peut-être due au fait de l'acceptation d'une certaine « normalité », chez les Dakarois, de la cohabitation avec les risques industriels. Ce manque d'exigence vis-à-vis du respect des normes, de la part du gouvernement local et national et des populations, constitue une entrave au développement d'une ville plus résiliente.
- Le Port autonome de Dakar a adopté une Charte dans le domaine de l'environnement et a engagé un processus de délocalisation des industries polluantes qui devraient libérer du foncier pour des projets d'aménagement urbain. Il s'agit là d'une fenêtre d'opportunité qui permettra peut-être de proposer une nouvelle façon d'aménager l'espace, respectueuse de l'environnement, intégrant des éco-projets, des espaces de loisirs et multifonctionnels à l'intérieur d'un tissu urbain dense.

<sup>29</sup> Gouvernement du Sénégal. (2001). Loi 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement (Partie législative).

<sup>30</sup> Climate Chance. (n.d). Site internet. Plan Climat Territorial Intégré de Dakar.

<sup>31</sup> Croix-Rouge sénégalaise – Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. (2015). La législation relative à la réduction des risques de catastrophe dans le contexte urbain de Dakar (LRRRC/Dakar).





### Sujet prioritaire III : Mécanismes de prévention et de protection sociale

#### Relation avec les chocs, stress et challenges

Renforcer la résilience avec des mécanismes ou une protection sociale étendus est l'un des besoins les plus importants de Dakar. Cette orientation avait déjà été identifiée par la Stratégie de résilience adoptée par la Ville en 2017. En plus des impacts du changement climatique, la ville de Dakar est exposée à des risques – naturelles, biologiques mais aussi d'origine humaine – élevés, notamment les accidents industriels, le paludisme, la tuberculose, les inondations, etc., qui pourraient entraîner des catastrophes de grande ampleur sur les populations, et particulièrement les groupes en situation de vulnérabilité ou de précarité telle que les travailleurs du secteur informel. Un degré plus élevé de préparation aux catastrophes serait pertinent pour renforcer la résilience en évitant la superposition potentielle des crises conjoncturelles à des conditions de vie déjà difficiles. Les actions d'atténuation liées au cadre de vie, à l'accès à l'emploi des jeunes et à l'accès à des services de santé de qualité, ainsi que des actions de sensibilisation, pourraient améliorer la vie des habitants de Dakar.

Des niveaux de vulnérabilité plus élevés existent pour les personnes à mobilité réduite, les jeunes, les femmes et les enfants, renforçant les cycles de pauvreté, d'inégalité et de précarité. Des données sociales plus spécifiques à la ville de Dakar peuvent soutenir des efforts de planification du développement plus inclusives et des activités d'atténuation des catastrophes plus efficaces. Une approche sexospécifique est essentielle aussi à Dakar pour réduire les inégalités de genre, car les hommes peuvent avoir accès à davantage d'opportunités grâce à leur insertion dans des réseaux politiques et économiques traditionnellement masculins.

#### Chocs et stressés priorités, et challenges identifiés

Inondations, Accidents industriels ; Croissance économique mal maîtrisée et chômage, Urbanisation rapide et non-règlementée, Occupation anarchique des espaces publics, Exposition aux risques industriels, Manque de communication et de sensibilisation ; Inégalités socio-économiques, Absence de politiques et de cohésion institutionnelle, Migration, Changement climatique (**voir l'Appendice 2. Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress prioritaires dans le contexte de Dakar**).

Capacités existantes et principaux documents (juridiques et stratégiques) et leur relation avec le sujet prioritaire, pour que la ville soit plus résiliente et durable.

- À travers la Stratégie nationale de protection sociale 2015-2035, le Sénégal cherche à faire de la protection sociale un levier important de réduction de la pauvreté et des inégalités et un facteur de croissance inclusive valorisant le capital humain.<sup>32</sup>
- La proportion d'emplois informels est très élevée à Dakar. En effet, les unités formelles sont estimées à environ seulement 5% à Dakar.<sup>33</sup> Les travailleurs du secteur informel sont dépourvus de toute forme de protection sociale.
- De son côté, la Ville de Dakar a mis en place, depuis 2009, un levier permettant de supporter le coût des soins et des prestations afin de permettre aux personnes démunies de la capitale d'avoir accès aux soins dans des hôpitaux conventionnés. L'administration municipale signe ainsi des conventions de partenariat avec des établissements hospitaliers permettant une prise en charge, pouvant atteindre 350 000 CFA (580 USD), des personnes démunies.

<sup>32</sup> Gouvernement du Sénégal – Délégation Générale à la Protection Sociale et à la Solidarité Nationale (DGPSN). (2016). Stratégie Nationale de Protection Sociale SNPS- 2015-2035. Version définitive.

<sup>33</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2017) Rapport global du Recensement général des Entreprises.



## Sujet prioritaire IV : Communication, actions de sensibilisation et partage de connaissance sur les bonnes pratiques

### Relation avec les chocs, stress et challenges

La ville de Dakar et sa région sont fortement exposées aux risques multiples mais souffrent d'un manque de communication, de sensibilisation et de connaissance. Les risques d'inondation sont bien connus des institutions et de la population de par leurs récurrences, et ceux en rapport avec l'érosion commencent à être connus en relation avec le changement climatique, alors qu'elle est plus aggravée par la surexploitation des ressources du littoral par l'homme, qui par son manque de sensibilisation dans la gestion de l'environnement et la biodiversité, génèrent une dégradation de plus en plus rapide des écosystèmes. Les risques industriels, cependant, font partie des risques mal connus et sous évalués. Leurs impacts potentiels pourraient nuire à l'ensemble du territoire dakarais, et surtout dans les zones mixtes résidentielles industrielles, et celles où l'urbanisation est rapide et non-règlementée. L'occupation anarchique des espaces publics et la fragilité des infrastructures avec l'auto-construction et le développement de l'habitat irrégulier, souvent sur des parcelles soumis à ces risques multiples, augmentent la vulnérabilité des habitants, déjà affaiblis par les inégalités socio-économiques, la croissance économique mal maîtrisée et le chômage qui en découle. Les obstacles à la participation du public dakarais à la prise de décisions concernant la planification du développement et les projets sociaux et économiques peuvent encore aggraver les vulnérabilités sociales énumérées ci-dessus.

À ces vulnérabilités s'ajoutent les crises du cycle de l'eau qui pourraient potentiellement devenir catastrophiques si les mauvaises pratiques concernant l'évacuation des déchets et des eaux usées et d'assainissements – déversées dans la rue, dans la nature, ou dans le réseau de drainage des eaux pluviales – continuent d'accroître le développement de bactéries et de moustiques, vecteurs de maladies, ou la contamination des terres agricoles et des milieux aqueux (ressources hydriques pour l'eau potable, ressources aquatiques alimentaires et commerciales).

### Chocs et stressés priorisés, et challenges identifiés

Inondations, Érosion côtière, Crises du cycle de l'eau, Accidents industriels ; Mauvaise gestion du métabolisme urbain, Fragilité des infrastructures, Urbanisation rapide et non-règlementée, Croissance économique mal maîtrisée et chômage, Dégradation des écosystèmes, Exposition aux risques industriels, Fragilité des infrastructures, Occupation anarchique des espaces publics, Exposition aux risques industriels, Manque de communication et de sensibilisation ; Inégalités socio-économiques, Absence de politiques et de cohésion institutionnelle, Changement climatique (**voir l'Appendice 2. Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress prioritaires dans le contexte de Dakar**).

Capacités existantes et principaux documents (juridiques et stratégiques) et leur relation avec le sujet prioritaire, pour que la ville soit plus résiliente et durable.

- Comme précédemment indiqué, le Plan Climat Énergie Territorial (2017)<sup>34</sup> vise à mobiliser une masse critique de citoyens autour des défis climatiques et énergétiques et d'élaborer un plan d'actions d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique en phase avec la Contribution Nationale Déterminée.
- Dans le cadre de la décentralisation, la Ville de Dakar a cherché à renforcer l'implication, ainsi que la participation de la population à la gestion de la ville. Pour établir les bases de cette nouvelle relation, les autorités municipales se sont réunies, à la fin de l'année 2002, avec des représentants du monde associatif de la ville. Après plusieurs journées de travail, le Pacte pour le civisme et la citoyenneté a été adopté. Le point principal de cet accord signalait la nécessité de construire dans la transparence un projet de ville partagé et accepté par tous les citoyens et les différents acteurs avec comme objectif final la réalisation d'un développement urbain harmonieux, stable, durable et respectueux de l'environnement.

<sup>34</sup> Climate Chance. (n.d). Site internet. Plan Climat Territorial Intégré de Dakar.

- Le Conseil municipal de la ville s'est aussi efforcé de mettre en place un cadre de concertation pour impulser le dialogue avec les citoyens. Cette option vise à corriger le déficit d'information des citoyens qui ne connaissent pas suffisamment les programmes et projets de la ville ; cette situation génère un manque d'implication effective des populations. Ainsi, ce cadre de concertation est composé d'un Conseil Consultatif à l'échelle de la Ville et des Communes d'arrondissement, de comités consultatifs dans les communes et de conseils de Quartiers dans les 400 quartiers du département.

## 2.4. Le coût de l'inaction

Selon le dernier rapport mondial de la Fédération internationale de la Croix Rouge et du Croissant Rouge (FICR),<sup>35</sup> le coût de l'inaction est souvent plus élevé que les investissements nécessaires, une fois la situation évaluée. Il est très difficile d'effectuer une analyse coûts-bénéfices générale suffisamment précise pour cette situation. Toutefois, il est possible de l'estimer de manière illustrative :

- Il est généralement accepté que le changement climatique affecte plus significativement les populations les plus démunies (**voir l'annexe V. Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21ème siècle**). Celles-ci sont aussi plus exposées aux turbulences de l'économie. Dakar compte approximativement 26% de ménages pauvres.<sup>36</sup> Comparée au reste du pays, Dakar est la région la moins pauvre. Toutefois, en valeur absolue, le nombre de personnes pauvres y est plus élevé. Et cette pauvreté est essentiellement concentrée dans les zones péri-urbaines où les effets des changements climatiques sont les plus visibles.
- À Dakar, un modèle de développement plus inclusif pourrait contribuer à réduire les inégalités. Mais les tendances actuelles, malgré des efforts constatés au début des années 90, plaident plutôt pour une stabilisation voire un renforcement des inégalités dans les années à venir selon l'analyse qu'on peut faire de la courbe de Gini demeurée stable à environ 40% depuis plusieurs années.<sup>37</sup> Cette situation risque de maintenir le rythme de l'exode rural à un niveau soutenu.
- Les zones foncières qui vont être gagnées grâce à la délocalisation des installations industrielles portuaires sont une opportunité à ne pas manquer pour les habitants et la ville.
- Dans le domaine de la mobilité urbaine et de l'évacuation des eaux pluviales, l'inaction équivaldrait à laisser la ville de Dakar et ses quartiers avec des populations exposées à l'impossibilité de se déplacer, aux interruptions de circulations et aux inondations, dès la saison pluvieuse, limitant fortement leur accès aux infrastructures sociales de base mais aussi à leurs activités professionnelles. Ainsi, le statu quo ne permet pas d'intégrer l'esprit et les principes d'amélioration de la mobilité à Dakar inscrit dans le plan de déplacements urbains de Dakar 2008-2025, élaboré par le CETUD.
- Certaines tendances peuvent avoir un impact soit positif (comme les 70% de Dakarais qui se rendent au travail à pied) ou négatif (comme les effets de l'érosion côtière) sur le développement futur de la ville. Une connaissance précoce de ces tendances permet de s'orienter vers celles qui mèneront la ville vers un scénario plus résilient, et minimiser celles qui mènent dès lors à un futur incertain.
- Les parties prenantes ayant un niveau d'influence et des ressources élevés sont les agents principaux du changement. Il a été démontré que lorsque ces acteurs utilisent leur influence de manière inclusive et intelligente, l'impact positif de leurs actions est décuplé et affecte, non seulement le problème ciblé, mais aussi d'autres en produisant un effet de cascades positif.

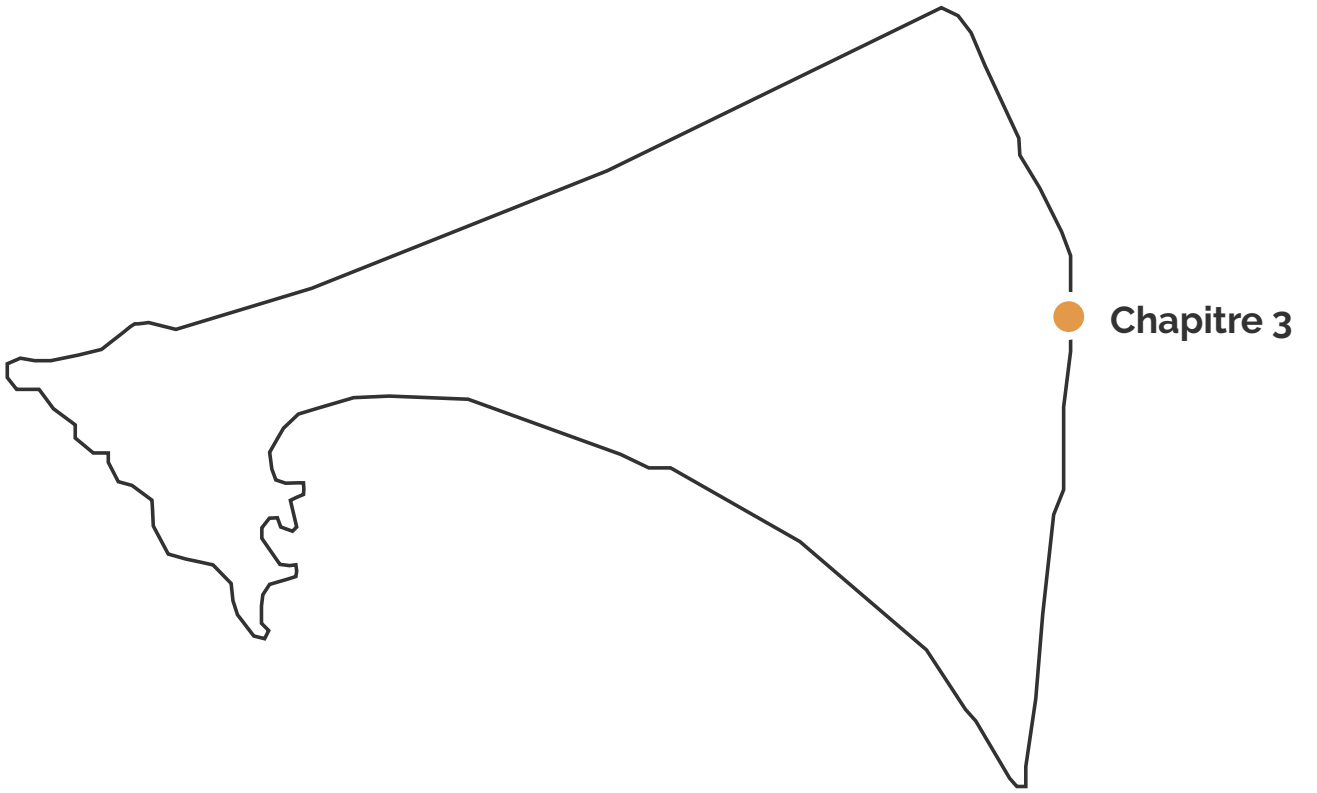
<sup>35</sup> International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (IFRC). (2019). The cost of doing nothing – The humanitarian price of Climate Change and how it can be avoided.

<sup>36</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale régionale. Région de Dakar. 2012.

<sup>37</sup> Perspective monde – Université de Sherbrooke. (n.d.), Site internet. Inégalités des revenus (GINI), Sénégal.

L'estimation des « coûts de l'inaction » est un exercice important car elle permet aux décideurs politiques de mieux comprendre la nature et la portée des enjeux urbains, et les aide par conséquent à décider quand (et comment) intervenir. La mesure du coût de l'inaction est une tâche complexe – notamment en raison des incertitudes environnementales et économiques dont il faut tenir compte. Malgré les difficultés méthodologiques, on sait clairement que les coûts de l'inaction des pouvoirs publics dans certains domaines, notamment de l'environnement urbain, peuvent être considérables.

Dans le cas de la ville de Dakar, les données locales disponibles ne permettent pas de faire une estimation précise des coûts de l'inaction. Toutefois, on peut relever la forte volonté des acteurs locaux d'impulser un changement et une orientation vers des initiatives qui favorisent la résilience et la durabilité. Si la ville ne réussit pas à capitaliser sur ce mouvement positif, le coût de cette inaction sera très préjudiciable à la qualité de vie des habitants de Dakar et de la ville elle-même. L'inaction aura ainsi un impact négatif sur l'économie, l'environnement, l'écologie et la gouvernance urbaine tout en sapant les efforts déjà entrepris pour rendre la ville plus résiliente.



# **Chapitre 3**

## Scénario Résilient et Durable : Actions Pour la Résilience



# Chapitre 3

## Scénario Résilient et Durable : Actions Pour la Résilience

### 3.1 Définition et structure des actions pour la résilience : actions de gouvernance, actions stratégiques, actions intégratives.

Tel que mentionné dans les chapitres précédents, le processus qui a mené à l'élaboration des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) était multiforme et intégré. Bien qu'il soit parfois présenté chronologiquement ou linéairement, à travers le rapport lui-même et également dans les annexes afférentes, il convient de noter que la nature du processus de collecte d'informations et la complexité du processus analytique signifient que, dans la pratique, les efforts d'analyse ont été menés de manière transversale.

Outre la collecte des données et les rencontres bilatérales pendant un an et demi, deux ateliers de validation ont été organisés (**voir Annexe I. Processus de mise en œuvre du CRPP à Dakar**), afin de définir des perspectives et orientations vers la résilience et définir les attentes de développement à court, moyen et long terme, en considérant :

- les stress, chocs, challenges et enjeux de développement de la Ville et leurs interrelations ;
- les objectifs généraux et spécifiques de développement et de résilience ;
- les capacités existantes, le cadre de décentralisation et les obstacles identifiés.

Ces processus ont permis d'établir la nécessité de trois types d'actions : actions de gouvernance, actions stratégiques et actions intégratives.

#### Actions de gouvernance

Les actions relatives à la gouvernance constituent l'impulsion nécessaire pour que les actions stratégiques puissent se matérialiser, puisqu'elles intègrent, en plus de l'analyse des données, une lecture qualitative du cadre d'action et des défis rencontrés par la Ville de Dakar par rapport aux ressources existantes, au cadre juridique et d'exercice des compétences des acteurs identifiés tout au long du processus. Les principales actions de gouvernance font référence à la nécessité d'une plus grande coordination entre les parties, d'une meilleure maîtrise du cadre juridique et des compétences, d'une meilleure gestion de l'information, y compris la connaissance des meilleures pratiques qui pourraient être reproduites à l'échelle de la ville, et d'une amélioration de la communication générale accompagnée par la mise en place d'actions de sensibilisation aux bonnes pratiques pour l'ensemble de la population et les acteurs locaux.

#### Actions stratégiques

Les actions stratégiques sont orientées vers des problèmes critiques spécifiques (à la fois spatiaux, physiques, fonctionnels ou organisationnels) trouvés dans l'analyse, à travers lesquels le plus grand impact sur les personnes, les actifs et les processus urbains est recherché, réduisant les stress et minimisant les conséquences des chocs identifiés, tout en tenant compte des principaux aspects qui préoccupent les autorités municipales.



## Actions intégratives

En plus des actions de gouvernance et stratégiques présentées, il existe un autre type d'action proposé. Il s'agit des actions qui ont la possibilité d'intégrer les autres avec la responsabilité directe de garantir leur mise en œuvre, représentant ainsi des mécanismes permettant de renforcer la résilience.

Pour réaliser le scénario résilient et durable, il est essentiel d'intégrer dans chaque action, la relation avec les cinq piliers du Nouveau Programme pour les Villes<sup>38</sup> :

1. Urbanisme et aménagement ;
2. Législation et réglementation urbaines ;
3. Économie locale et finances municipales ;
4. Mise en œuvre locale ; et
5. Politiques urbaines nationales ;

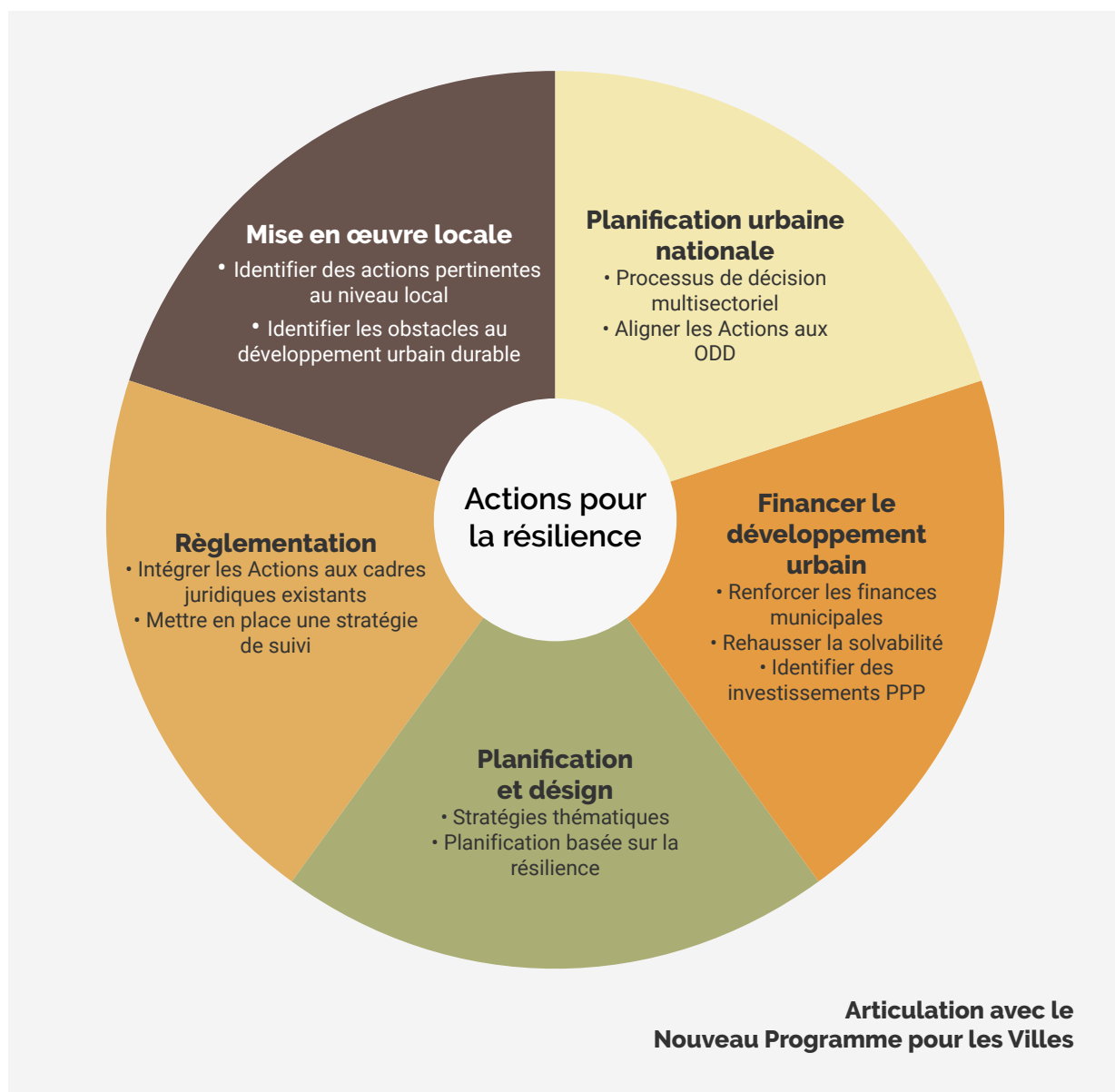


Figure 13 : Actions pour la résilience et alignement avec le Nouveau Programme pour les Villes. Source : CRPP (2018).

<sup>38</sup> Nations Unies. (2016). Nouveau Programme pour les Villes.

## 3.2. Définition et structure des actions pour la résilience par rapport aux domaines généraux d'opportunité : Actions de gouvernance

Comme cela a déjà été mentionné dans la contextualisation des stress, certaines forces ou conditions présentes dans la ville doivent être considérées comme des challenges. Correctement orientées ou encadrées, ces conditions peuvent servir de domaines d'opportunité pour renforcer la résilience de la ville. Dans le cas de la ville de Dakar, ces domaines d'opportunité sont :

- Coordination entre les parties prenantes et redevabilité des acteurs ;
- Mise en œuvre du cadre juridique et application de la loi ;
- Gestion de l'information (données générales et SIG) et reproduction et diffusion des meilleures pratiques (par exemple, Dakar en tant que leader de la résilience urbaine pour influencer une éventuelle politique nationale).
- Communication générale et actions de sensibilisation pour tous.



Figure 14 : Actions de gouvernance. Source : CRPP (2018).

### Coordination entre les parties prenantes et redevabilité des acteurs

Un des principaux enjeux relevés lors de l'étape de diagnostic est le défaut de coordination entre les parties prenantes. La plupart des participants aux ateliers de diagnostic ont mentionné cet état de fait. L'insuffisance structurelle de ressources renforce les impacts négatifs de ce déficit de coordination transversale. Dès lors, les possibilités de générer des économies d'échelle autant au niveau de la gouvernance que de la coordination avec le secteur privé, par exemple, sont fortement réduits.

Le partage d'informations et l'échange de connaissances et d'expériences entre les acteurs responsables de la gestion et de la performance du système urbain est fondamental pour une compréhension et une appropriation communes de l'identité, du contexte et des tendances de développement de la ville. La participation active de toutes les parties prenantes est nécessaire pour améliorer la résilience de la ville (**voir Appendice 4. Liste des parties prenantes**).

### Cadre juridique et application de la loi

En rapport avec les actions générales précédentes, un des défis pour l'administration municipale est la mise en place d'un cadre régulateur. En effet, dans plusieurs éléments urbains analysés (comme la mobilité ou l'environnement), l'absence d'une instance de régulation favorise la dispersion des initiatives.

Le Sénégal dispose d'une législation assez progressiste et très à jour (**voir Appendice 5. Liste des politiques, plans et initiatives**) sur certains domaines examinés (comme la gestion des risques ou l'environnement). Lors de l'examen de ces questions dans les divers ateliers qui ont eu lieu tout au long de la mise en œuvre du CRPP, les participants ont généralement convenu que le principal problème n'est pas une absence de législation mais un manque de mise en œuvre effective de la législation existante.

A cet égard, même si l'Acte III de la décentralisation a contribué à émietter les différentes compétences, ce dispositif ouvre des possibilités de mutualisation des ressources qui ont été trop peu exploitées à ce jour. Les objectifs qui soutenaient ce processus de renforcement de la décentralisation étaient d'améliorer les capacités pour la promotion du développement territorial et la mise en valeur des potentialités des territoires.

Toutefois, les contraintes relevées sont liées aux faiblesses des gouvernements locaux, la pluralité des acteurs avec des intérêts différents, le manque de capacités pour faire front aux interventions et l'inefficacité des mécanismes de financements avec des moyens insuffisants.



### Gestion de l'information (données générales et SIG) et reproduction et diffusion des meilleures pratiques

Au cours du processus de collecte de données de la mise en œuvre du CRPP, il y avait un certain nombre de sujets pour lesquels aucune information n'a été identifiée. L'une des raisons de ce manque d'information est l'insuffisance des systèmes de gestion des données. Il n'y a pas de gestion adéquate des données ou des informations dans la Ville. Pourtant, les acteurs perçoivent bien l'importance de disposer de données fiables et mises à jour. Les informations sont collectées lorsqu'elles sont nécessaires pour un sujet particulier (par exemple, formulation de projet, présentation de haut niveau ou réunions internationales), mais cette démarche n'est systématique et intégrée.

La Ville de Dakar dispose d'un service des Archives avec des professionnels aguerris, mais une collecte systématique et un dispositif sécurisé des informations institutionnelles sont encore déficients. Chaque service conserve ses propres documents (souvent sans répondre aux exigences spécifiques des procédures matière d'archivage ou de catalogage). Sans une organisation centralisée ou partagée des informations et des données, les différents services ont également des difficultés à obtenir des informations dans d'autres domaines qui pourraient aider à améliorer la performance de l'institution et créer des synergies.

La Ville de Dakar a une longue tradition administrative et managériale. En particulier ces dernières années, un certain nombre d'actions ont été mises en œuvre (certaines dirigées par la municipalité, d'autres pilotées par les partenaires de l'institution) avec des degrés de réussite plus ou moins élevés. Mais il y a un déficit de capitalisation formelle des initiatives qui ont réussi ou qui doivent être améliorées. Ces connaissances restent en général dans la mémoire des différents employés / techniciens qui ont participé à ces initiatives. Par conséquent, les nouveaux projets s'appuient peu sur les enseignements formels des précédentes initiatives.

De ce point de vue, pour une approche plus formelle, l'Observatoire de la Résilience urbaine de la ville de Dakar pourrait devenir une action intégratrice de ces actions de gouvernance (**voir Annexe VII. Termes de Référence ORUD**).



### Communication générale et actions de sensibilisation pour tous

En cohérence avec les actions précédemment identifiées, l'administration locale a également pour défi majeur sa communication, non seulement de ses activités quotidiennes mais aussi de ses résultats, décisions, projets, ou lors de situations de crise. La mise en place d'une plateforme de communication directe entre la Ville de Dakar et sa communauté, identifiée comme manquante à l'heure actuelle, permettrait à l'administration de communiquer directement sur ses actions et engagements diverses, faire connaître ses positions, ou informer sur les mesures à prendre et comportements à adopter en cas d'urgence.

En plus de la communication, dans plusieurs domaines examinés (comme les infrastructures de base, l'écologie ou encore la gestion des risques), le manque de sensibilisation aux bonnes pratiques a été identifiée comme favorisant les comportements inciviques, inadéquates et parfois anarchiques au sein de la population.

Ainsi, la communication en provenance de l'administration locale via une plateforme identifiée est un outil qui peut renforcer l'engagement, l'appartenance ou la cohésion sociale, qui permet une plus grande transparence et de rendre compte de manière officielle aux citoyens, mais qui surtout peut servir d'outil de sensibilisation (information sur les bonnes pratiques à adopter, sur les campagnes de sensibilisation citoyenne en cours dans les quartiers, etc.) et se transformer en système d'information rapide pour tous lors de situation de crise.

### 3.3. Définition et structure des actions pour la résilience par rapport aux domaines critiques : Actions stratégiques.

Sur la base du contexte, des stress et des chocs identifiés, ainsi que de l'articulation avec les challenges, quatre sujets prioritaires ont été définis dans le scénario actuel, et explorés plus en détails dans le scénario de tendance. Ces sujets prioritaires permettent d'encadrer les propositions de recommandations d'actions pour la résilience et la durabilité :

- Gestion et utilisation de l'espace public ;
- Risque environnemental lié au développement urbain actuel ;
- Mécanismes de prévention et de protection sociale ;
- Communication, actions de sensibilisation et partage de connaissance sur les bonnes pratiques.

Les propositions liées aux actions stratégiques sont orientées vers des problèmes critiques spécifiques (à la fois spatiaux, physiques, fonctionnels ou organisationnels) trouvés dans l'analyse, à travers lesquels le plus grand impact sur les personnes, les actifs et les processus urbains est analysé.

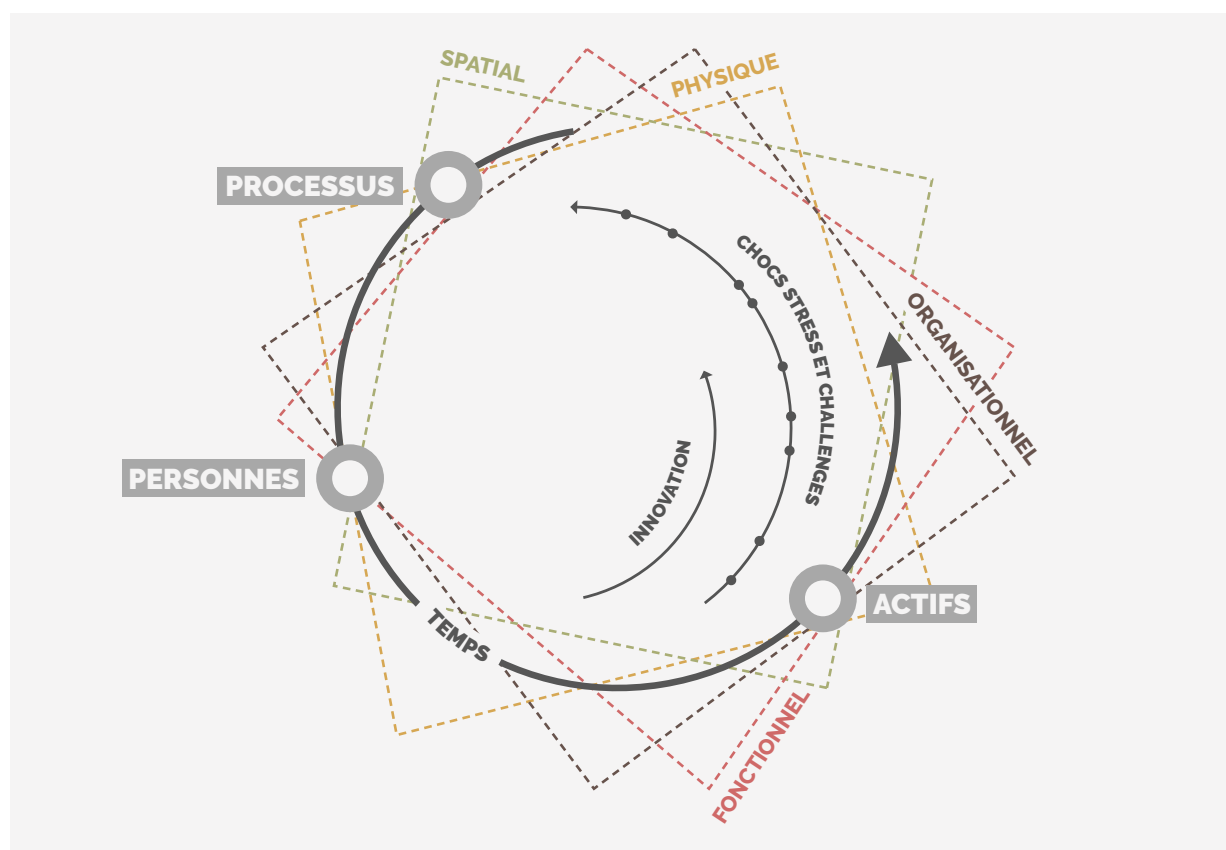


Figure 14 : Dimensions du système d'analyse. Source : CRPP (2018).

Les actions stratégiques sont basées sur une compréhension détaillée de la situation actuelle de la ville (scénario actuel) et d'une situation future prévue (scénario de tendance). Cependant, les propositions ne découlent pas directement de cette compréhension détaillée, mais impliquent une stratégie intentionnelle. L'intention principale, en établissant des actions stratégiques qui représentent les thèmes qui doivent être soutenus lors de la proposition d'actions, est de corriger les dysfonctionnements actuels et / ou anticipés au sein du système urbain. Ces actions stratégiques ont été élaborées à partir d'un point de vue extérieur ; ce qui apporte une certaine objectivité. Leur élaboration est aussi issue d'un processus de concertation avec la Ville de Dakar et celle de Barcelone

Au sein de ces domaines critiques, deux actions stratégiques, intégrant toutes deux des mesures sociales complémentaires sont identifiées :

- Création d'un réseau d'espaces publics accessibles à pied « Dakar à pied ».
- Agir sur les enjeux du littoral, avec pour point de départ la réconciliation de Dakar et son port, à travers la promotion d'une industrie verte et l'accessibilité des berges, « Dakar et son littoral : focus sur le port ».



Figure 16 : Actions stratégiques. Source : CRPP (2018).

### **Création d'un réseau d'espaces publics accessibles à pied « Dakar à pied »**

Selon les résultats d'une étude du CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar), 70% des déplacements dans la région de Dakar s'effectuent à pied.<sup>39</sup> Toutefois, il est admis que les piétons dakarois ne disposent pas d'un réseau satisfaisant pour effectuer leurs déplacements. Ils sont souvent contraints à emprunter la chaussée réservée aux modes motorisés s'exposant ainsi à des risques élevés d'accidents. Même s'il s'agit de données régionales, on peut considérer que la situation dans la ville de Dakar ne devrait être que légèrement différente.

Le projet « Dakar à pied » place le piéton au cœur de et renouvelle la façon de vivre la ville à pied. Il vise à améliorer les déplacements à pied, la qualité des espaces publics, mais aussi l'accessibilité des services publics et des points d'intérêts. La Lettre de politique des déplacements urbains 2015-2020 recommande la « construction d'un réseau intégré de transport collectif efficient, prioritaire sur l'automobile, combinant secteurs moderne et artisanal et favorisant les modes actifs (marche, usage de la bicyclette...) ».<sup>40</sup>

<sup>39</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (n.d). Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération dakaroise horizon 2025 et la Lettre de politique des déplacements urbains 2015-2020, deux tentatives d'articulation des politiques et stratégies de mobilité et d'urbanisme.

<sup>40</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (n.d). *ibid.*

À travers le projet proposé « Dakar à pied », nous partageons cette vision et souhaitons l'articuler autour des points suivants :

- Repenser l'espace public pour favoriser le déplacement piétonnier, quelle que soit l'infrastructure considérée : chaussée, trottoir, intersection, etc.
- Assurer la continuité des déplacements, en intégrant/créant des segments de rues, des places publiques, des rues piétonnes, des voies piétonnes, des voies cyclables, etc.
- Rendre accessibles des points d'intérêt, mais aussi des services publics tout au long des linéaires : éléments patrimoniaux, pôles culturels, marchés, centre d'affaires, etc.
- Privilégier des dispositifs d'intervention qui sollicitent une haute intensité de main d'œuvre ;
- Revenir à la tradition de "l'arbre à palabres" en implantant des espaces publics à utilisation multiples, pouvant autant servir pour les conseils de quartier et les associations de femmes, que fournir des espaces d'activités économiques ou de lieux d'information publique ;
- Contribuer à verdier l'espace urbain et augmenter la biodiversité.

Le projet « Dakar à pied » repense l'espace public au profit du piéton et s'appuie sur cinq orientations :

### 1. Urbanité

- Améliorer la qualité de vie des dakarois et des visiteurs
- Relier les lieux utilisés quotidiennement par les citoyens dakarois
- Concilier la mobilité et l'efficacité pratique des déplacements
- Léguer un héritage à la fois matériel et immatériel
- Baliser le tracé grâce à différents repères qui s'intègrent discrètement au mobilier urbain
- Réduire l'impact des interventions des différents prestataires de services publics : coordonner les différents travaux d'infrastructure sur le tracé (téléphone, voirie, eau, électricité, etc.)
- Déployer le long de la trame piétonnière un dispositif d'éclairage public solaire pour réduire la criminalité urbaine

### 2. Identité

- Donner une nouvelle identité à la ville de Dakar pour en faire une ville piétonne reconnue au niveau international
- Faciliter l'accès aux éléments distinctifs de Dakar et aux sites culturels
- Favoriser la découverte des centres d'intérêt de Dakar
- Encourager le développement de la pratique sportive (miser sur le potentiel des randonnées pédestres en vogue à Dakar)
- Améliorer l'intercommunalité identitaire de la ville (projet de pavage uniforme)
- Inscrire la ville de Dakar dans les mouvements d'aménagement moderne

### 3. Mobilité active

- Redonner la place aux piétons et promouvoir un meilleur partage des emprises publiques
- Encourager la mobilité active (randonnée pédestre) et augmenter/maintenir la part modale de la marche
- Assurer la continuité et la fluidité des déplacements à pied
- Accroître le confort et la sécurité des déplacements à pied
- Promouvoir de saines habitudes de vie auprès des citoyens dakarois

#### 4. Environnement

- Construire une ville résiliente aux changements climatiques
- Réduire les îlots de chaleur urbains (ICU) à Dakar
- Renforcer/Diversifier la canopée et la biodiversité le long des linéaires
- Réduire l'utilisation de la voiture personnelle
- Améliorer la qualité de l'air / Réduire la pollution atmosphérique
- Contribuer à la propreté de la ville de Dakar

#### 5. Inclusion sociale et nouvelles opportunités économiques

- Mobiliser la communauté et les associations de randonnée pédestre dans le processus de concertation et d'exécution
- Impliquer les jeunes défavorisés dans les travaux et leur offrir des formations (exemple du projet de pavage)
- Favoriser la pratique sportive sécuritaire pour tous : femmes, personnes âgées, etc.
- Rendre les linéaires accessibles aux personnes handicapées
- Favoriser l'implantation d'une économie diverse et verte le long de la trame : ateliers, cantines bio, projets d'agriculture urbaine, magasins, etc. tenus par des groupements féminins.



#### Agir sur les enjeux du littoral, avec pour point de départ la réconciliation de Dakar et son port à travers la promotion d'une industrie verte et l'accessibilité des berges, « Dakar et son littoral : focus sur le port ».

« La tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau. [...] Les maires de ces grandes villes-là [Toronto, Chicago, Bordeaux, Milwaukee] ont libéré le bord de l'eau, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. » –

**Régis Labeaume, maire de Québec, séance du conseil municipal du 18 novembre 2013**

Les impacts liés à l'élévation du niveau de la mer sur les écosystèmes côtiers entraînent des perturbations sur les processus hydrodynamiques, la nature des plages, falaises, certains habitats côtiers et les infrastructures côtières. Actuellement, les zones côtières font face à des perturbations naturelles et anthropiques intensifiées, y compris l'élévation du niveau de la mer, l'érosion côtière, la surexploitation des ressources entre autres. Au Sénégal, ces changements sont principalement associés aux vagues, aux marées, aux vents, aux processus géomorphologiques d'érosion et d'accrétion ainsi qu'aux activités humaines.

Les études sur la dynamique du littoral sénégalais estiment les taux d'érosion entre - 1 et - 2,5 m/an avec de fortes variations spatio-temporelles qui permettent d'identifier certains secteurs de très vulnérables à l'érosion côtière comme la zone de Dakar, la baie de Hann, l'île de Gorée, etc.<sup>41</sup> Ces processus d'érosion affectent les activités humaines, les ressources naturelles et les infrastructures le long du littoral dakarois.

L'intervention proposée ne pourra concerner toute la côte de Dakar. Toutefois l'espace maritime du port pourrait constituer une première étape d'analyse en tant qu'espace urbain stratégique.

Si la plupart des grandes villes littorales sont historiquement liées à la relation ville-port-industrie, le siècle précédent a consacré une déconnexion progressive de la ville et de la mer et donc d'une coupure entre les espaces industrialo-

<sup>41</sup> Bakhom P. W., et collègues. (2018). Une presqu'île en érosion côtière ? Dakar, la capitale sénégalaise face à l'avancée de la mer dans le contexte du changement climatique.

portuaires et urbains. Cette rupture s'inscrit dans le mouvement plus général du zonage fonctionnel de l'organisation urbaine mais se retrouve souvent accentuée dans les villes d'héritage colonial français, comme Dakar, par les différences de domanialité. Le domaine public (maritime, portuaire) devient alors une enclave juridique dans l'espace urbain.

Mais la stratégie proposée pour Dakar vise une reconnexion qui concerne deux objectifs de nature différente : la reconversion des friches industrielles et portuaires vers des usages urbains, grâce à la délocalisation des industries, et la réintroduction de la ville dans le port et le port dans la ville. Dès lors, « l'urgence portuaire » (érosion côtière, industries polluantes, exigüité des zones de transit, etc.) doit devenir une opportunité pour, d'une part, maintenir les avantages comparatifs du port et réconcilier le port et les citoyens dakarois. Une autre stratégie complémentaire, et plus transversale, concerne les stratégies d'information publique et de sensibilisation citoyenne sur les risques industriels et les comportements à adopter, dans lequel le Port autonome de Dakar peut être un agent mobilisateur clé pour la ville.

Le projet « Dakar et son littoral : focus sur le port » agit sur les problématiques environnementales et repense le port selon ses deux dimensions (le "Port" en tant qu'acteur urbain et le "port" en tant qu'espace urbain au cœur de la ville), pour les citoyens et la ville en s'appuyant sur ces trois orientations :

### **Rôle urbain actif : Requalification/Recasement des friches industrielles**

Les grandes industries de Dakar sont situées dans la partie Nord-Ouest du port de Dakar, la zone industrielle de la SODIDA et dans certaines zones le long de la baie de Hann. Établi au cœur de la ville depuis sa fondation, le port de Dakar est un port urbain par excellence. Les ports et leur fonctionnement sont souvent méconnus de la population locale et cette démarche vise spécifiquement à combler ce manque.

Le Plan Climat Territorial Intégré (PCTI) de la Région de Dakar pose un diagnostic assez édifiant sur la situation du port qu'il propose de « désenclaver et sécuriser ». Le PCTI pense aussi qu'il est urgent de « déplacer les zones de stockage de matières dangereuses à l'extérieur de la zone urbanisée et industrielle ».

Dans une vision plus opérationnelle, le Plan directeur d'Urbanisme (PDU) Dakar et ses environs - Horizon 2035 propose un certain nombre de stratégies ou orientations de développement industriel dans la région de Dakar, et va même jusqu'à identifier les premiers sites à délocaliser, pour leur proximité avec des zones résidentielles. Toutefois la première stratégie concerne l'aménagement de zones industrielles et de sites de recasement.

Les sites candidats destinés à abriter les nouvelles zones industrielles seraient prévues à Diamniadio ou à Daga-Kholpa. D'après l'Agence d'aménagement et de promotion des sites industriels (APROSI), Sébikotane pourrait également être une zone candidate. Pour promouvoir le recasement, l'État devrait offrir aux entreprises un paquet de mesures incitatives. La construction d'usines standards ou de bâtiments industriels clé en main ou entièrement équipés avec une propriété foncière, au niveau de la zone industrielle constitue une option. Les mesures d'incitations financières telles que l'exemption ou la réduction des taxes, sur une période donnée constituent également une autre option pour promouvoir un recasement sans difficultés.

### **Environnement et bien-être : Accès fonctionnel et ludique aux berges**

Cette démarche pourrait identifier trois orientations majeures :

#### **a. La renaturation des berges**

Il pourrait s'agir d'expérimenter des processus d'aménagement de berges par des bandes végétalisées présentant un intérêt écologique et paysager. Par ailleurs, des travaux de réhabilitation de berges, laissant une grande place au vert pourraient être réalisés

#### **b. La revalorisation du patrimoine paysager**

La valorisation du patrimoine consiste en des opérations d'enlèvements d'ouvrages vétustes (en bois, béton ou métal) le long des berges, afin d'améliorer l'image du port et le cadre de vie.



### c. La lutte contre l'érosion des berges

Ici, les principaux travaux peuvent consister en une restauration / réparation des aménagements de berges existants en favorisant, dans la mesure du possible, une berge végétalisée. Il faut aussi définir des aménagements qui concilieraient à la fois protection contre l'érosion et intégration/ valorisation paysagère de la berge.

En outre, les nouvelles berges du port de Dakar comporteraient du mobilier urbain, des équipements sportifs, des jeux pour enfants, des buvettes et restaurants et permettraient la visite de bateaux amarrés.

Pour faire le lien entre les deux projets, le réseau piétonnier pourrait identifier un premier tronçon pilote qui, à titre symbolique, partirait de l'Hôtel de Ville de Dakar aux berges du port.

### Levier d'influence : Le Port comme acteur de référence pour les autres entreprises industrielles

En tant que partie prenante essentielle de la Ville de Dakar, et du Sénégal dans son ensemble, le Port autonome de Dakar est un acteur clef dans le renforcement de la résilience urbaine. Son défi majeur pour l'avenir est ainsi de pouvoir réaliser ses ambitions de croissance sans nuire à l'environnement, tout en étant en cohérence avec des aspects sociaux et économiques durables. En adoptant un rôle modèle pour les industries dakaroises et sénégalaises, et pour le secteur maritime mondial, le Port deviendrait alors une référence autour des points suivants :

#### Acteur clef urbain

Les autorités de Port feront partie du panel d'experts participant à l'ORUD pour contribuer à une plus grande synergie et efficacité dans la conception, la réalisation, le contrôle, le suivi et l'évaluation des politiques de développement urbain à Dakar.

Le Port sera aussi un des membres clefs des tables rondes de la Ville de Dakar pour discuter de manière transversale et intégrée des orientations de la Ville.

#### Environnement

Le Port pourrait aussi travailler sur une stratégie à long terme pour atténuer l'impact environnemental de ses opérations et ainsi contribuer au transport maritime durable. Trois objectifs primordiaux pourraient être considérés : un impact climatique limité (ex. contrôle strict des émissions et rejets), un impact environnemental local réduit (ex. baisse du trafic de marchandises et d'hydrocarbures, revalorisation du rail), et une consommation de ressources réduite (ex. énergie alternative). La mise en place de cette stratégie pourrait améliorer significativement la pollution de l'air, des sols, et des milieux marins et humides et soutenir la biodiversité.

#### Sensibilisation

En plus de communiquer de manière transparente sur ses engagements et ses avancées, les autorités du Port pourrait organiser avec le CEFOPPEM et le CIFAL des sessions de formation pour les professionnels sur le sujet des risques industriels et environnementaux, ainsi que des séances d'informations publiques et de sensibilisation citoyenne pour les populations intéressées par ces thématiques ainsi que les comportements à adopter en cas d'urgence.

De même, le Port contribuera à alimenter les contenus du DICRIM (Document d'information communale sur les risques majeurs). Ce document serait destiné aux habitants des communes voisines de la zone industrielle du Port et préciseraient les comportements appropriés à adopter en cas d'alerte.

### 3.4. Définition et structure des actions pour la résilience par rapport aux possibilités d'intégration : actions intégratives



#### Observatoire de la Résilience urbaine de Dakar

Pour que les actions de gouvernance et stratégiques soient mises en œuvre, il est nécessaire d'institutionnaliser le concept de résilience dans une perspective et un cadre d'action larges. Il est ainsi proposé un Observatoire de la résilience urbaine à Dakar, dont la fonction serait d'introduire cette vision d'un Dakar résilient, sensibiliser aux enjeux d'importance critique qui amélioreraient notamment la capacité de résilience de la ville face à des événements imprévus (climatiques et autres), et coordonner la réalisation de la feuille de route des actions proposées dans ce rapport (**voir Annexe VII. Termes de Référence ORUD**).

Dans le contexte politique actuel, caractérisé par un engagement fort de l'État à redéfinir les orientations de l'Acte III de la décentralisation et à promouvoir des territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable, il est nécessaire pour la métropole du Sénégal de s'appuyer sur des données probantes pour élaborer des politiques structurantes et renforcer sa capacité, ainsi que celle de ses habitants, à absorber des chocs endogènes et exogènes.

L'Observatoire de la Résilience urbaine de Dakar (ORUD) et de ses intercommunalités (Région de Dakar) est un outil de pilotage technique destiné plus spécifiquement aux élus, aux gestionnaires et aux techniciens en charge du développement urbain à Dakar. L'ORUD a ainsi pour ambition d'être un outil indispensable aussi bien pour les décideurs locaux que pour les services concernant toutes les questions relatives aux fonctions urbaines et à la capacité de réponse de la ville de Dakar et de ses habitants.

L'objectif général de l'Observatoire est de contribuer à une plus grande synergie et efficacité dans la conception, la réalisation, le contrôle, le suivi et l'évaluation des politiques de développement urbain à Dakar dans le but de renforcer les capacités de résilience de la ville et de ses habitants. Plus spécifiquement, l'ORUD se donne comme missions de :

1. collecter, systématiser et gérer l'information relative à la mise en œuvre des politiques, initiatives et stratégies de développement urbain menées à Dakar autant par l'échelon local, régional, national qu'international;
2. faire le partage et la diffusion de l'information recueillie grâce des indicateurs définis et touchant les différentes fonctions urbaines;
3. appuyer les processus de suivi et d'évaluation des projets;
4. favoriser la communication et la diffusion des informations issues des différentes parties prenantes pour une mise en place efficace des actions/projets pour la résilience;
5. formuler des avis à l'intention de la Ville de Dakar en vue de l'institutionnalisation de la résilience dans les politiques municipales;
6. constituer un cadre de réflexions pour la mise en place d'un mécanisme d'alerte précoce à la Ville de Dakar;
7. offrir un espace commun d'interaction et d'échange entre les différents acteurs impliqués dans les processus de développement à Dakar.

### 3.5. Action stratégique 1



#### Dakar à pied

La concrétisation finale de cette Action Stratégique sera un réseau d'espaces publics piétonniers intégrant et reliant tout Dakar. Ce réseau d'espaces sera principalement linéaire avec quelques nœuds (squares ou places) le long du réseau.

- Il doit être accessible et sécuritaire, en particulier pour les personnes en situation de vulnérabilité (comme les personnes à mobilité réduite, les femmes et les filles, entre autres).

- Il devrait également s'agir d'un réseau d'artères pour stimuler une économie diversifiée et dynamique, étayée dans les rues (qui sont les endroits où les Dakarais aiment séjourner), pour être utilisé comme un tissu de prestations de services. La proposition des zones mixtes sera située à proximité des rues, sans interférer dans la promenade, atteignant ainsi le double objectif d'utiliser les rues comme ont l'habitude de le faire les Dakarais, mais aussi de respecter les itinéraires et les autres promenades de manière ordonnée.
- Il doit être respectueux de l'environnement. Ces espaces, ainsi que leurs infrastructures associées (énergie / eau / gestion des déchets...) rempliront une série de caractéristiques et de critères pour être construits selon des normes de haute qualité, éco-conçus et durables (en tenant compte des matériaux locaux pour les chaussées, l'éclairage public, mobilier urbain, etc.).

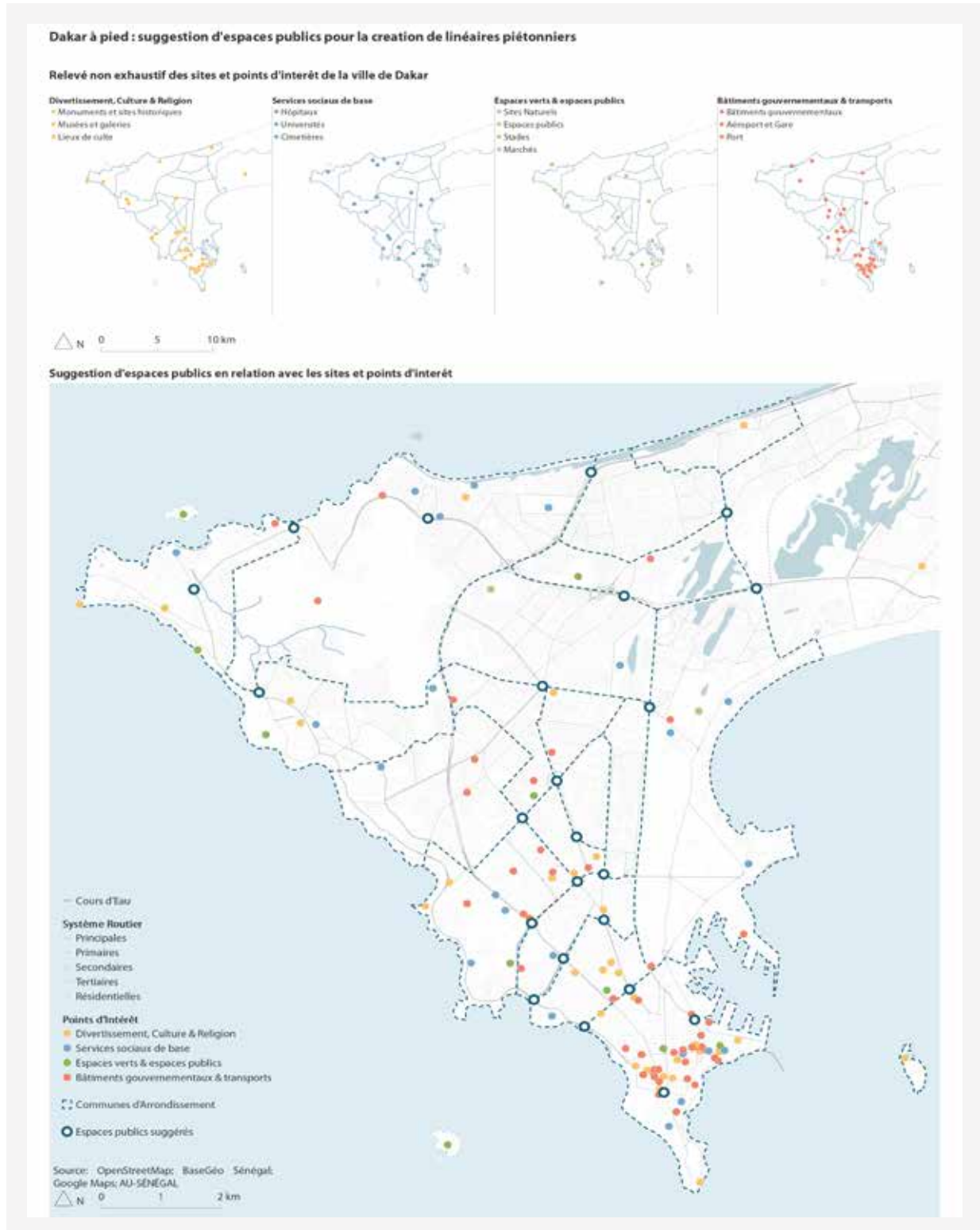


Figure 17 : Dakar à pied : suggestion d'espaces publics pour la création de linéaires piétonniers. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de Google Maps et du site internet "Au-Sénégal" (2020).

L'objet de cette recommandation d'action n'est pas de construire le projet lui-même, mais de proposer d'une part une ligne directrice ou « Manuel d'instructions et de bonnes pratiques pour construire des rues publiques et des espaces connexes », - en incluant une liste de contrôle avec la définition de critères techniques à accomplir par le réseau - et, d'autre part, la feuille de route du contexte de gouvernance nécessaire pour que ce réseau devienne réel, dans le cadre du scénario décentralisé et des contraintes déjà analysées.

## Liens avec les cadres d'action et agendas internationaux



### Objectifs de Développement durable (ODD)

Il existe un certain nombre de cadres et d'agendas internationaux axés sur l'espace public et les Infrastructures. Par exemple, la proposition s'appuie sur un certain nombre d'objectifs de développement durable, tels que l'ODD 11 (Villes et communautés durables), qui vise à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables, et en particulier :

- 11.2** Des systèmes de transport accessibles et durables pour tous,
- 11.3** Urbanisation inclusive et durable,
- 11.7** Accès universel à des espaces publics sûrs,
- 11.c** Des bâtiments durables et résilients en utilisant des matériaux locaux,

**ODD 3** (Bonne santé et bien-être) qui comprend :

- 3.9.1 Réduire le nombre de décès et de maladies dus à la pollution de l'air extérieur,
- 3.6.1 Réduire le nombre de tués sur les routes,

**ODD 9** (Infrastructure, industrialisation et innovation)

9.1 Développer des infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes, y compris des infrastructures régionales et transfrontalières, pour soutenir le développement économique et le bien-être humain, en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous, et l'ODD 10 (Réduction des inégalités).

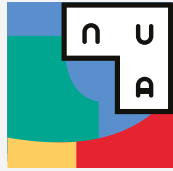
**L'ODD 15** (La vie terrestre) qui consiste à protéger, restaurer et promouvoir l'utilisation durable des écosystèmes terrestres, à gérer durablement les forêts, à lutter contre la désertification et à stopper et inverser la dégradation des terres et à stopper la perte de biodiversité et comprend 15.1.1 La forêt (espaces verts) en tant que pourcentage de la superficie totale des terres .



### Nouveau Programme pour les Villes

Le Nouveau Programme pour les Villes comporte également un certain nombre d'engagements clés concernant l'espace public, tels que le développement urbain durable pour l'inclusion sociale, un développement urbain et rural centré sur les personnes, qui protège la planète et est sensible à l'âge et au sexe et à la réalisation de tous les droits de l'homme et libertés fondamentales, facilitant le vivre ensemble, mettant fin à toutes les formes de la discrimination et la violence, et l'autonomisation de tous les individus et communautés tout en permettant leur pleine et significative participation, et en réduisant l'impact des catastrophes. Ceux qui travaillent dans l'espace public à Dakar devraient également envisager de promouvoir un accès équitable et abordable aux infrastructures physiques et sociales de base durables pour tous, sans discrimination, y compris la mobilité durable :

<sup>42</sup> Nations Unies. (2015). Objectifs du développement durable.



MET EN ŒUVRE LE  
NOUVEAU PROGRAMME  
POUR LES VILLES

### Nouveau Programme pour les Villes

1. Veiller à ce que ces services répondent aux droits et aux besoins des femmes, des enfants et des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées, des migrants, des peuples autochtones et des communautés locales, selon qu'il convient, et à ceux des autres personnes en situation de vulnérabilité.
2. Promouvoir des espaces publics sûrs, inclusifs, accessibles, verts et de qualité, y compris les rues, les trottoirs et les pistes cyclables, les places, les zones riveraines, les jardins et les parcs, qui sont des espaces multifonctionnels pour l'interaction et l'inclusion sociales, la santé humaine et le bien-être, les échanges économiques et l'expression et le dialogue culturels entre une grande diversité de personnes et de cultures, et qui sont conçus et gérés pour assurer le développement humain et construire des sociétés pacifiques, inclusives et participatives, ainsi que pour promouvoir le vivre ensemble, la connectivité et l'inclusion sociale.
3. Fournir des réseaux bien conçus de rues et autres espaces publics sûrs, accessibles, verts et de qualité, accessibles à tous et à l'abri de la criminalité et de la violence, compte tenu de l'échelle humaine et des mesures permettant une utilisation commerciale optimale de la rue, encourageant les marchés et le commerce locaux formels et informels, ainsi que les initiatives communautaires à but non lucratif, amenant les gens dans les espaces publics et promouvant la marche et le vélo dans le but d'améliorer la santé et le bien-être.
4. Promouvoir une augmentation significative des infrastructures accessibles, sûres, efficaces, abordables et durables pour les transports publics, ainsi que des options non motorisées telles que la marche et le vélo, en les privilégiant par rapport aux transports motorisés privés.
5. Réglementer le secteur informel et prévenir la criminalisation et la stigmatisation des activités artistiques et économiques réalisées par les jeunes et les travailleurs informels, en particulier dans les espaces publics.
6. Encourager l'esprit d'entreprise chez les jeunes et promouvoir les économies locales, le commerce équitable et les nouveaux modèles économiques.<sup>43</sup>



### Cadre de SENDAI

Le Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 est également essentiel pour examiner comment les espaces publics peuvent protéger la vie des citoyens en cas d'urgence. Le Cadre souligne l'intégration des évaluations des risques de catastrophe dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques d'utilisation des terres, y compris la planification urbaine, et l'utilisation de lignes directrices et d'outils de suivi éclairés par les changements démographiques et environnementaux anticipés, ainsi que le renforcement de l'utilisation et de la gestion durables des écosystèmes. Il vise aussi à mettre en œuvre des approches intégrées de gestion de l'environnement et des ressources naturelles intégrant la réduction des risques de catastrophe.<sup>44</sup>



### Accord de Paris (COP21)

L'Accord de Paris sur le climat COP21 stipule que les conséquences du changement climatique (inondations, incendies, instabilité des sols, etc.) affecteront toutes les infrastructures permanentes, notamment celles liées aux transports.

Plusieurs mesures d'adaptation ont déjà été identifiées pour prévenir les vulnérabilités des systèmes de transport et améliorer la résilience des infrastructures existantes et futures.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Nations Unies. (2016). Nouveau Programme pour les Villes.

<sup>44</sup> United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2015). Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030.

<sup>45</sup> Nations Unies. (2015). Accord de Paris.



### Agenda de coopération internationale de la Ville de Dakar et sa relation avec la Ville de Barcelone

Cette ligne d'action est liée à trois des quatre enjeux clés des orientations que la Ville de Dakar adopterait dans son agenda de coopération internationale avec la Ville de Barcelone (criminalité, emploi des jeunes, action climatique, migration). Le réseau des espaces publics aura l'ambition de réduire la criminalité et les incivilités à Dakar, grâce à un dispositif d'éclairage public et la conception d'espaces sûrs pour les filles et les femmes, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité de ces zones. En outre, ce projet offrira des opportunités d'emploi pour les jeunes, d'une part avec les besoins en matière de main d'œuvre pour la construction du réseau piétonnier et les infrastructures connexes. D'autre part, il offre une fenêtre d'opportunités grâce aux utilisations mixtes adjacentes aux rues qui vont se développer. Enfin, il soutiendra la stratégie de lutte contre les effets du changement climatique de Dakar, car les normes de construction seront basées sur des critères d'écoconception et de durabilité, ainsi que sur des systèmes de construction de haute qualité.



### Agenda de coopération internationale de la Ville de Barcelone et sa relation avec la Ville de Dakar

Barcelone met en œuvre sa stratégie de coopération internationale avec une approche urbaine et municipale claire. Sur le continent africain, elle concentre son attention sur des processus d'urbanisation accélérée et de faible qualité qui intensifient les impacts négatifs sur la population dans les situations les plus vulnérables. Par conséquent, le Plan Directeur de Coopération pour la Justice Globale de Barcelone (PDCJG) envisage de soutenir les politiques d'urbanisme en vue de la construction de villes durables et inclusives. Dakar est une ville prioritaire pour la coopération de la Mairie de Barcelone.<sup>46</sup>

En janvier 2020, Barcelone a déclaré l'urgence climatique comme un instrument pour l'application de mesures qui, ajoutées à celles incluses dans le Plan Climat 2018-2030, visent à réduire les effets du changement climatique au niveau local. La justice environnementale est également un objectif du PDCJG pour la coopération internationale de Barcelone.

Conscient du rôle des villes dans la gouvernance mondiale, le PDCJG de Barcelone consacre un objectif à la promotion de la gouvernance démocratique des villes. Plus précisément, il se concentre sur la contribution aux processus de renforcement institutionnel (8.1), aux processus de décentralisation et à la gouvernance à plusieurs niveaux nécessaire (8.2) pour assurer la cohérence des actions municipales, en recherchant une coordination et une collaboration maximales avec les autres administrations publiques. Dans le domaine de la justice environnementale, la coopération de la mairie de Barcelone vise à accroître et à améliorer les capacités des administrations locales à accroître la résilience des villes au changement climatique (2.1 et 2.2), ainsi qu'une connaissance approfondie du cadre de légalité et de compétence, coordination avec d'autres administrations et acteurs locaux, leadership, communication et diffusion.

En ce qui concerne l'action « Dakar à pied », Barcelone consacre également le droit à la ville dans son PDCJG, recherchant dans sa coopération la promotion du droit d'accès aux services publics de base (9.2) ainsi que des espaces urbains garantissant la sécurité publique et coexistence pacifique, solidaire et interculturelle (9.3).

<sup>46</sup> Ajuntament de Barcelona – Direcció de Justícia Global i Cooperació Internacional. (2018). Plan Director de Cooperación para la Justicia Global de Barcelona 2018-2021 (PDCJG).

## Liens avec les actions de gouvernance : feuille de route pour la mise en place des actions stratégiques

Pour que cette recommandation d'action devienne réalisable et réelle dans un avenir proche, la Ville de Dakar doit mettre en place un cadre de gouvernance afin de mobiliser les acteurs clés, de comprendre les contraintes, barrières et opportunités du cadre juridique et de l'exercice des différentes compétences. Ce préalable permettra de s'assurer que l'échange d'informations est précis et fluide et que les meilleures pratiques sont connues et analysées, ainsi que pour maîtriser le flux de travail du point de vue technique.

Une campagne de plaidoyer/sensibilisation devrait aussi faciliter l'exécution du cadre de travail, en gardant à l'esprit que le dernier défi pour la construction du réseau piétonnier concernera l'identification des opportunités de financement.



Figure 18 : Feuille de route pour les actions stratégiques. Source : CRPP (2020).



## Action 1 : Mise en place d'un comité de pilotage

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Calendrier proposé</b>         | Deuxième trimestre 2020   |
| <b>Parties prenantes invitées</b> | À identifier par la Ville de Dakar et le comité de pilotage   |
| <b>Sujets</b>                     | Recommandation stratégique d'Action pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) : « Dakar à pied » et acteurs impliqués |
| <b>Résultat attendu</b>           | Liste finale des parties prenantes constituant le comité de pilotage et création dudit comité                           |

La contribution des parties prenantes à l'élaboration et à la mise en œuvre d'actions résilientes et durables est cruciale pour la réalisation d'un changement significatif. L'inclusion de toutes les parties concernées peut faciliter le développement de modèles, structures et comportements nouveaux et positifs qui seront durables non seulement au niveau social, écologique et économique, mais aussi dans les sphères politique, fonctionnelle et organisationnelle.

Un Comité de pilotage devrait être constitué afin de discuter de la construction finale d'un réseau d'espaces piétonniers à Dakar. Les principaux intervenants à inviter au comité pourraient être les ministères centraux concernés (arrimage aux politiques nationales), les communes de la ville de Dakar concernées (mise en cohérence du design du traité, activités de sensibilisation, minimisation des impacts locaux, analyse de faisabilité, etc.), le secteur privé (identification des opportunités économiques et des possibilités de financement, etc.), les ONG (contribution à l'analyse de faisabilité, activités de sensibilisation, etc.), les universités et centres de recherche (analyse des différentes formes d'appropriations, études de milieu, etc.), etc.

Le cas pratique du Comité des partenaires pour la résilience à Barcelone montre comment favoriser la résilience dans une ville en incluant un large éventail de parties prenantes et la nécessité de s'adresser aux parties prenantes avec des mandats divers.

### Rôle de la Ville de Dakar

La Ville de Dakar aura comme principal rôle de coordonner l'ensemble du processus. Il sera notamment important pour la Ville :

- de s'assurer de la sauvegarde d'une identité unique du réseau dans l'ensemble du territoire des 19 communes ;
- de faciliter la mobilisation des différents partenaires ;
- d'anticiper les risques liés à l'exécution et au déroulement du projet ;
- de maintenir une communication continue pour s'assurer de la bonne appropriation du projet par les différents acteurs et les citoyens dakarois.

### Rôle de l'ORUD

L'Observatoire de la résilience urbaine inscrira son rôle dans le cadre du mandat qui lui a été assigné dans ses termes de références (**voir Annexe VII. Termes de Référence ORUD**). Plus spécifiquement, il pourrait constituer le lieu de validation des décisions prises relatives au tracé, aux matériaux, aux fonctionnalités, aux usages exclusifs ou occasionnels, etc. De même, l'ORUD pourrait suivre sur le long terme l'évolution du projet, son appropriation, ses usages inattendus (positifs ou négatifs) et explorer des pistes d'amélioration du concept.

L'Observatoire doit aussi s'appuyer sur son pouvoir d'influence pour favoriser l'institutionnalisation de ce type de projet urbain dans les politiques nationales. Il aurait aussi un rôle central dans la mise en place de mécanismes de mutualisation des ressources dans un contexte d'intercommunalité.





## Action 2 : Cadre juridique, cartographie des compétences et appropriation des initiatives

|   |   |
|---|---|
| <b>Calendrier proposé<br/>Atelier 1</b> | <b>Troisième trimestre 2020</b>   |
| <b>Parties prenantes invitées</b>       | Nombre et références à déduire de l'action 1.   |
| <b>Sujets</b>                           | Cadre juridique et cartographie des compétences du projet « Dakar à pied »  |
| <b>Résultat attendu</b>                 | Liste des obstacles, lacunes ou chevauchements potentiels du cadre juridique et de la carte des compétences qui pourraient affecter négativement et / ou ralentir le déroulement de l'action. |

|   |   |
|---|---|
| <b>Calendrier proposé<br/>Atelier 2</b> | <b>Troisième trimestre 2020</b>   |
| <b>Parties prenantes invitées</b>       | Nombre et références à déduire de l'action 1 et de l'action 2-atelier 1.            |
| <b>Sujets</b>                           | Cadre juridique et cartographie des compétences du projet « Dakar à pied »          |
| <b>Résultat attendu</b>                 | Feuille de route pour surmonter les obstacles détectés lors de la première réunion. |

Du fait que la décentralisation génère une cartographie évolutive des compétences parfois complexe. Il est important de connaître en profondeur et avec précision les barrières et aussi les possibilités permises par le cadre de décentralisation. Pour bien les identifier, deux réunions avec les parties prenantes concernées sont nécessaires pour revoir soigneusement les contraintes, les barrières, les lacunes des chevauchements potentiels qui pourraient affecter négativement ou ralentir le processus de l'action, ainsi que pour concevoir une stratégie pour surmonter ces obstacles potentiels.

### Liens vers les politiques, plans et initiatives (PPI)

Les politiques, plans et/ou initiatives suivants ont été sélectionnés pour éclairer les activités liées au développement de l'espace public. Une liste est fournie ci-dessous.

|   |
|---|
| Plan Sénégal Émergent   |
| Plan Sénégal Émergent - Plan d'Actions Prioritaires 2014-2018   |
| Plan de Développement de la Ville de Dakar  |
| Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035  |
| Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme  |
| Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales (Acte III de la Décentralisation) |
| Loi n° 96-06 du 22 mars 1996 portant Code des Collectivités locales (remplacé par la Loi n° 2013.10)                |
| Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme  |

|   |
|---|
| Lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) 2015-2020                                     |
| Corps des Volontaires Municipaux  |
| Stratégie globale d'amélioration des recettes de la Ville de Dakar                                |
| Fonds de Développement et de Solidarité Municipal (FODEM)   |
| Politique Nationale de Gestion des Zones Humides  |
| Plan Climat Energie Territorial (PCET)  |
| Projet de Gestion des Risques et Catastrophes et d'Adaptation au Changement climatique GRC-ACC    |
| Programme Energies Durables (PED)   |
| Projet sectoriel Eau et Assainissement (PSEA)   |
| Plan directeur d'assainissement des eaux usées, eaux pluviales de Dakar                           |
| Projet d'assainissement de la ville de Dakar  |
| Lettre de politique sectorielle de l'hydraulique et de l'assainissement en milieu urbain et rural |
| Projet Eau potable et Assainissement en milieu urbain   |
| Programme de gestion des déchets solides urbains de la Région de Dakar                            |
| Programme national de gestion des déchets   |
| Plan de Déplacements urbains de l'agglomération dakaroise (2010-2025)                             |
| Projet de Bus Rapid Transit (BRT)   |
| Programme d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR)                                  |
| Programme Quartiers sûrs  |
| Fonds d'Appui aux initiatives privées culturelles de la Ville de Dakar                            |
| Programme Promotion des Entreprises Culturelles et Créatives (PECCS)                              |
| Programme d'éclairage public de la Ville de Dakar   |
| Plan national de développement sanitaire (PNDS)   |
| Gouvernance métropolitaine de la transition énergétique (MGET)                                    |

**Tableau 4 :** Liste Politiques, Plans et Initiatives pertinentes. Source : CRPP (2020).



## Action 3 : Échange d'informations, d'expériences et de bonnes pratiques

|   |  |
|---|--|
| <b>Calendrier proposé</b><br><b>Atelier</b> | <b>Troisième trimestre 2020 – à Barcelone</b>  |
| <b>Parties prenantes invitées</b>           | Liste à convenir entre la Ville de Dakar et le Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone, parmi les participants aux deux premiers ateliers |
| <b>Sujets</b>                               | L'utilisation de l'espace public pour le projet « Dakar à pied »   |
| <b>Résultat attendu</b>                     | Échange d'expériences entre les deux villes  |

Il est proposé d'organiser un atelier pour partager des expériences et des connaissances sur l'utilisation de l'espace public dans différentes cultures. L'atelier aura lieu à Barcelone et sera dirigé par le Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone.

Les Termes de Référence de cet atelier seront convenus entre les Villes de Barcelone et de Dakar. Les sujets suivants pourraient être discutés :

### 1. Urbanité

Comment l'espace public et sa conception peuvent aider à réviser et à améliorer les comportements civiques et l'urbanité en général.

### 2. Identité

Comment l'identité d'une culture (actuelle et souhaitée) se manifeste à travers l'espace public et son utilisation.

### 3. Mobilité active

La mobilité active générant une plus grande perméabilité et sécurité du tissu urbain et améliorant la santé des citoyens en général

### 4. Environnement

Le choix judicieux de la végétation et du mobilier urbain, ainsi que son entretien, sont essentiels au développement d'un système piétonnier de qualité et respectueux de l'environnement.

### 5. Inclusion sociale et nouvelles opportunités économiques

L'espace public pouvant favoriser le mélange des usages et des possibilités économiques du tissu construit et / ou couvert au niveau de la rue.



## Action 4 : Travaux techniques, critères et indicateurs

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Calendrier proposé Atelier 1</b> | <b>Quatrième Trimestre 2020</b>   |
| <b>Parties prenantes invitées</b>   | Liste à convenir entre la Ville de Dakar et les communes  |
| <b>Sujets</b>                       | Programmation des travaux techniques et conception d'indicateurs pour les actions   |
| <b>Résultat attendu</b>             | Analyse des Aspects Environnementaux et Indicateurs Clés de Performance (KPI) proposés par le CRPP pour le projet « Dakar à pied », ainsi que les lignes directrices de Barcelone, en guise d'exemple, pour la construction des espaces publics |

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <b>Calendrier proposé Atelier 2</b> | <b>Quatrième Trimestre 2020</b>  |
| <b>Parties prenantes invitées</b>   | Liste à convenir entre la Ville de Dakar et les communes   |
| <b>Sujets</b>                       | Programmation des travaux techniques et conception d'indicateurs pour les actions  |
| <b>Résultat attendu</b>             | Liste des principaux indicateurs à prendre en considération dans la conception, la construction et la mise en œuvre du projet « Dakar à pied » |

Une méthodologie qui identifie les impacts environnementaux, économiques et sociaux de la façon dont l'espace public projeté et construit peut affecter l'espace doit être suivie, afin de concevoir les mesures appropriées qui minimiseront les impacts négatifs sur l'environnement et maximiseront les impacts positifs.

### Identification des aspects environnementaux

Les aspects environnementaux les plus courants associés à l'espace public, et dans lesquels il est possible d'intervenir sont :

- **Énergie** : des efforts seront déployés pour minimiser l'empreinte écologique produite par la production, la consommation et l'élimination des différentes formes d'énergie utilisées pour les usages énergétiques de l'espace, ainsi que les processus qui y sont associés, tels que l'obtention et la transformation de combustibles et la génération d'émissions des différentes formes de production d'énergie.
- **Eau** : L'auto-provisionnement sera envisagé à travers l'utilisation des ressources avoisinantes à travers des stratégies d'accumulation, de récupération, de classification et de réutilisation de l'eau, basées sur la consommation et la gestion efficace des mécanismes utilisés.
- **Matériaux** : L'utilisation de composants qui impliquent le coût écologique le plus bas possible sera considérée, c'est-à-dire l'empreinte écologique de leur extraction, production, transformation, consommation et déchets, en appliquant des critères de proximité, de réutilisation, de toxicité, de potentiel de renouvellement et de recyclabilité. En somme, intégrer des processus de déconstruction qui permettent la réutilisation des ressources utilisées au cycle de construction.

- Déchets : Tout sera mis en œuvre pour réduire l'empreinte écologique produite par la génération, le traitement et la gestion des déchets de construction et l'utilisation de l'espace public.

#### Autres aspects complémentaires :

- Qualité de l'air : des aspects tels que l'efficacité énergétique, la durabilité de la construction, le bien-être et la santé des utilisateurs de l'espace public seront pris en compte, conditionnés par les installations existantes, le bon fonctionnement et l'entretien.
- Pollution lumineuse et acoustique : Ces paramètres seront ajustés pour obtenir un plus grand confort pour l'utilisateur et un plus grand respect de l'environnement.
- Occupation du sol : il agira correctement en relation avec les implications environnementales des rues et des travaux connexes développés dans l'environnement, soit dans le but de générer de l'espace public soit avec la génération de zones de croissance économique et de protection sociale.
- Mobilité et transports : les réseaux de mobilité et les nouveaux services seront interconnectés avec le réseau des espaces publics (par exemple les arrêts de bus) donnant la priorité à l'espace piéton.

#### Identification des aspects socio-économiques

Le réseau doit aussi avoir comme objectif de générer des retombées économiques significatives pour les quartiers et communautés impactées. Les interventions proposées pourront engendrer, non seulement une augmentation de la valeur foncière des propriétés et des commerces, mais également un accroissement de l'offre commerciale et touristique dans les quartiers desservis par le réseau piétonnier. La plus-value économique ainsi identifiée permettra d'attirer des partenaires privés, En reliant différents pôles commerciaux et centres d'affaires, il sera possible de donner une nouvelle vitalité économique aux quartiers

Une liste d'indicateurs clés de performance environnementale pour construire des espaces publics est fournie par le CRPP pour être analysée et adaptée à travers les ateliers de cette action 4 (voir l'annexe VIII. Indicateurs clés de performance environnementale pour construire des espaces publics).<sup>47</sup>



#### Action 5 : Campagne de communication / sensibilisation

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Calendrier proposé</b> | <b>Premier trimestre 2021</b>                    |
| <b>Responsable</b>        | Service du Dialogue citoyen de la Ville de Dakar |
| <b>Résultat attendu</b>   | Campagne de sensibilisation « Dakar à pied »     |

Des mesures sont nécessaires pour remédier au manque de communication sur les avantages essentiels de la marche, une tendance qui a poussé les autorités locales, dans les villes occidentales, à contraindre l'utilisation des voitures. S'appuyant sur le slogan « Dakar à pied », les efforts de sensibilisation du public pourraient viser à engager les citoyens et à les convaincre du bien qui accompagne l'utilisation des modes de transports actifs et de la marche par rapport à l'utilisation de la voiture. Une telle campagne, envisagée comme une action à court terme menée par la Ville de Dakar en partenariat avec une partie prenante intéressée, pourrait également engager d'autres villes sénégalaises et devenir un moyen national de comprendre l'utilisation des artères des villes sénégalaises. Le volet éducation de cette action pourrait être une formation dans les écoles de la ville dans le cadre de sessions d'apprentissage périscolaires proposées aux élèves. Les activités liées à l'éducation sont une action à plus long terme qui nécessite plus de coordination et d'engagement stratégique avec le système éducatif.

<sup>47</sup> Liste adaptée de Celaya A. (2013). Eco-design methodology following ISO 14006. Scientific communication.



## Action 6 : Lignes directrices techniques pour la construction d'espaces publics à Dakar

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <b>Calendrier proposé</b>           | Deuxième trimestre 2021  |
| <b>Parties prenantes impliquées</b> | Ville de Dakar et Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone                 |
| <b>Résultat attendu</b>             | Lignes directrices techniques finales et Termes de Référence (TdR) du réseau piétonnier dans le cadre du projet « Dakar à pied » |

Le résultat final de cette dernière action sera la conception et le développement de Termes de Référence pour la production finale d'un « Manuel d'instructions et de bonnes pratiques pour la construction de rues publiques et d'espaces connexes », - en incluant une liste de contrôle avec la définition de critères techniques à accomplir par le réseau -, suivant l'exemple de directives et protocoles similaires, comme ceux utilisés à Barcelone (Instructions du maire relatives aux éléments du design urbain)<sup>48</sup> pour construire des rues et des espaces ouverts.

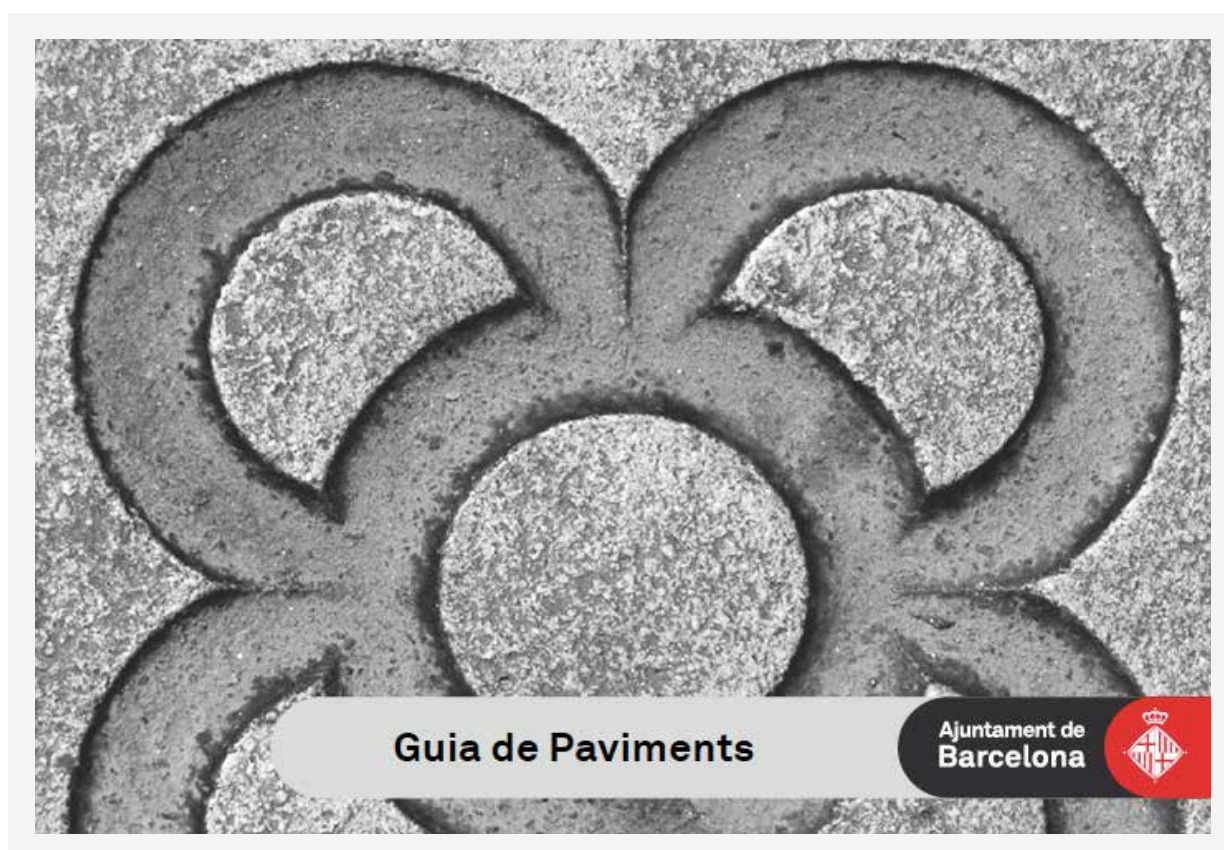


Figure 19 : Exemple de Manuel de directives pour le design de chaussées. Source : Conseil municipal de Barcelone (2019).

Il est recommandé que ces lignes directrices incluent des petits édifices ou structures fixes, comme des édicules ou des kiosques qui pourraient s'ouvrir et se fermer, pour recevoir des activités mixtes, professionnelles et/ou commerciales, qui pourraient être situés dans des espaces ouverts et publics.

<sup>48</sup> Ajuntament de Barcelona. (2011). Instrucció d'Alcaldia relativa als Elements Urbans de la ciutat de Barcelona.



Figure 20 : Exemple de kiosque solaire en Éthiopie.<sup>48</sup> Source : Inhabitat.

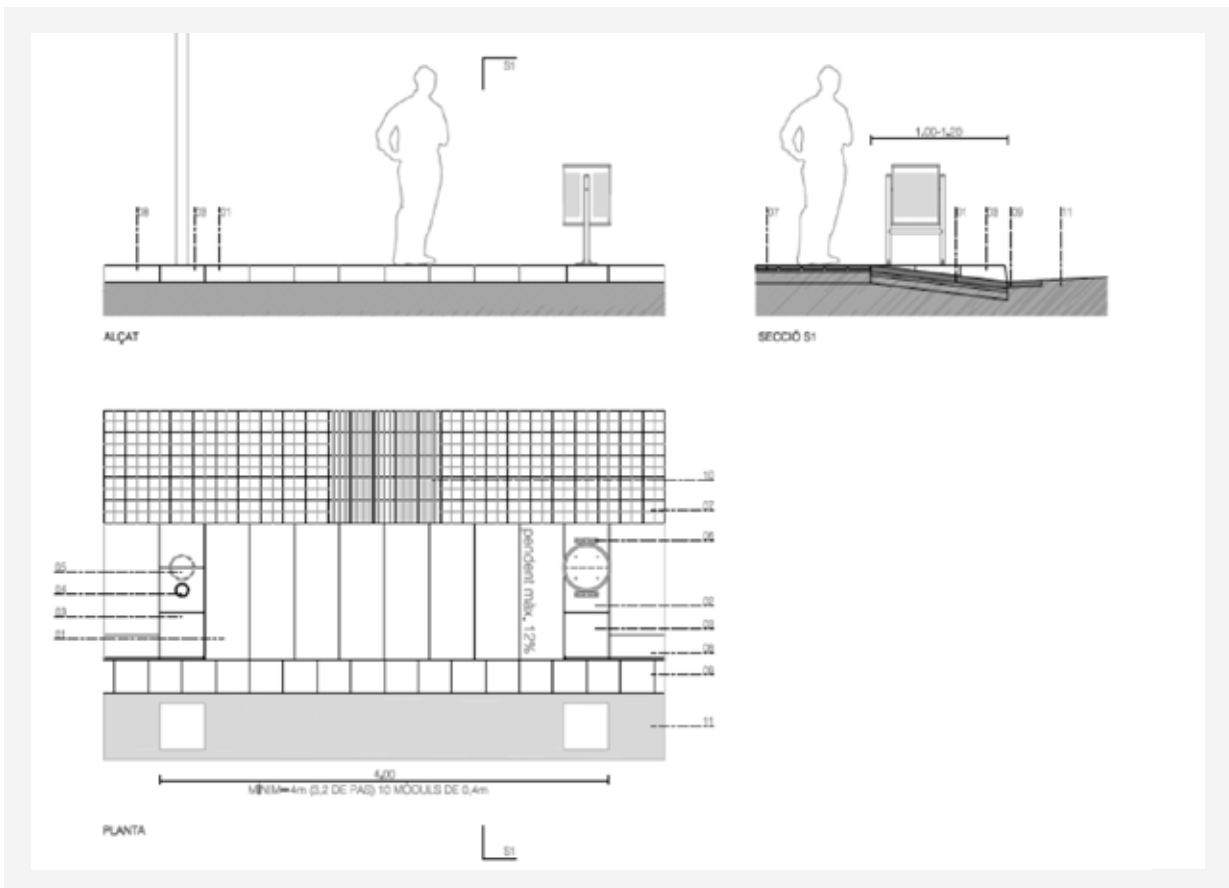


Figure 21 : Exemple de fichiers concernant la conception de carrefours de passage. Source : Conseil municipal de Barcelone (2019).

<sup>48</sup> Un cabinet d'architectes allemand, Graft, a eu l'idée, dans le cadre d'une démarche durable et solidaire, de créer des mini-magasins énergétiquement indépendants. Les architectes de Graft, en collaboration avec HTW Berlin, Reiner Lemoine Institut et Stefan Fittkau Metallbau, ont ainsi créé ce module en kit très léger et facilement démontable. Source : Inhabitat. (2012). World's First Solar Kiosk Now Open For Business.

|  |  |
|--|--|
| <b>Liens avec les autres actions stratégiques</b>                    | Les espaces que le Port redonne à la ville et les projets qui y sont proposés doivent être connectés à ce réseau d'espaces piétonniers et doivent suivre des critères similaires.  |
| <b>Principaux obstacles à la réalisation de cette recommandation</b> | <p>La lenteur probable de développement d'un espace public plus durable à Dakar résulte souvent de l'absence de connaissances sur les avantages et impacts possibles, ainsi que des contraintes financières ou de la présence d'intérêts conflictuels. En outre, des mesures pour assurer la pérennité du comité de pilotage et l'engagement de ses membres dans la durée seront nécessaires. Une structure ORUD solide devrait aussi être construite pour soutenir et encadrer le processus.</p> <p>Il faut aussi pouvoir lever les obstacles institutionnels principalement liés aux compétences territoriales en impliquant les communes concernées dès la phase de conception. Si le projet ne démontre pas son arrimage dans les politiques nationales, les autorités centrales peuvent soulever des objections. À cet égard, le représentant de l'État au niveau local, c'est-à-dire le Préfet, doit aussi être impliqué et associé au processus.</p>  |
| <b>Liens avec les mécanismes de financements potentiels</b>          | <p><b>Les banques multilatérales de développement</b></p> <p>En termes absolus, la <b>Banque mondiale</b> (BM) est l'institution financière qui dépense le plus dans le financement climatique. Les principales priorités ciblées par la BM sont la transition vers une énergie renouvelable dans le transport, le développement urbain, l'eau et la rationalisation des ressources énergétiques.</p> <p>De son côté, la <b>Banque européenne de reconstruction et de développement</b> (BERD) a communiqué sa stratégie « Transition à l'Économie Verte » (TEV) à la fin 2015. L'approche du TEV a pour objectif durant la phase de transition d'augmenter le niveau du financement dans des ressources durables à quatre milliards par an.</p> <p>La <b>Banque africaine de développement</b> (BAD) s'est montrée active ces dernières années pour financer des projets de changement climatique. En 2009, le Groupe de la Banque a élaboré sa Stratégie de gestion du risque climatique et d'adaptation aux changements (CRMA). La stratégie CRMA préconise l'accroissement de l'appui destiné au renforcement des capacités des pays africains à s'attaquer aux risques associés au changement climatique.</p> <hr/> <p><b>Fonds verts spéciaux</b></p> <p>Le <b>Fonds Vert Climat</b> (FVC) est certainement l'instrument le plus accessible. Il dispose d'une modalité d'accès direct via des intermédiaires ou des entités de mise en œuvre nationaux, régionaux (Ministères, ONG, banques nationales de développement etc.) et indirect via des entités régionales et internationales accréditées (banques multilatérales et régionales et agences onusiennes, institutions financières internationales). Le Centre de Suivi Écologique (CSE) a été accrédité comme entité nationale de mise œuvre pour l'accès direct au fonds Vert et appuie les porteurs de projets/programmes répondant aux critères d'éligibilité. Il faut noter que le CSE a envoyé une représentante lors de l'atelier dédié aux Actions pour la résilience à Dakar.</p> <p><b>Global Green Growth Initiative</b> aide ses gouvernements membres à respecter les engagements exprimés dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat et leurs objectifs de développement durable. Dans son mandat de soutien au gouvernement du Sénégal dans le cadre du programme de coopération quinquennal, GGGI Sénégal met en œuvre le programme de développement des villes secondaires vertes pour soutenir la promotion d'un nouveau modèle de villes durables, résilientes, inclusives et prospères. Ses représentants étaient aussi présents lors de l'atelier consacré aux Actions pour la résilience à Dakar.</p> |



### 3.6. Action stratégique 2

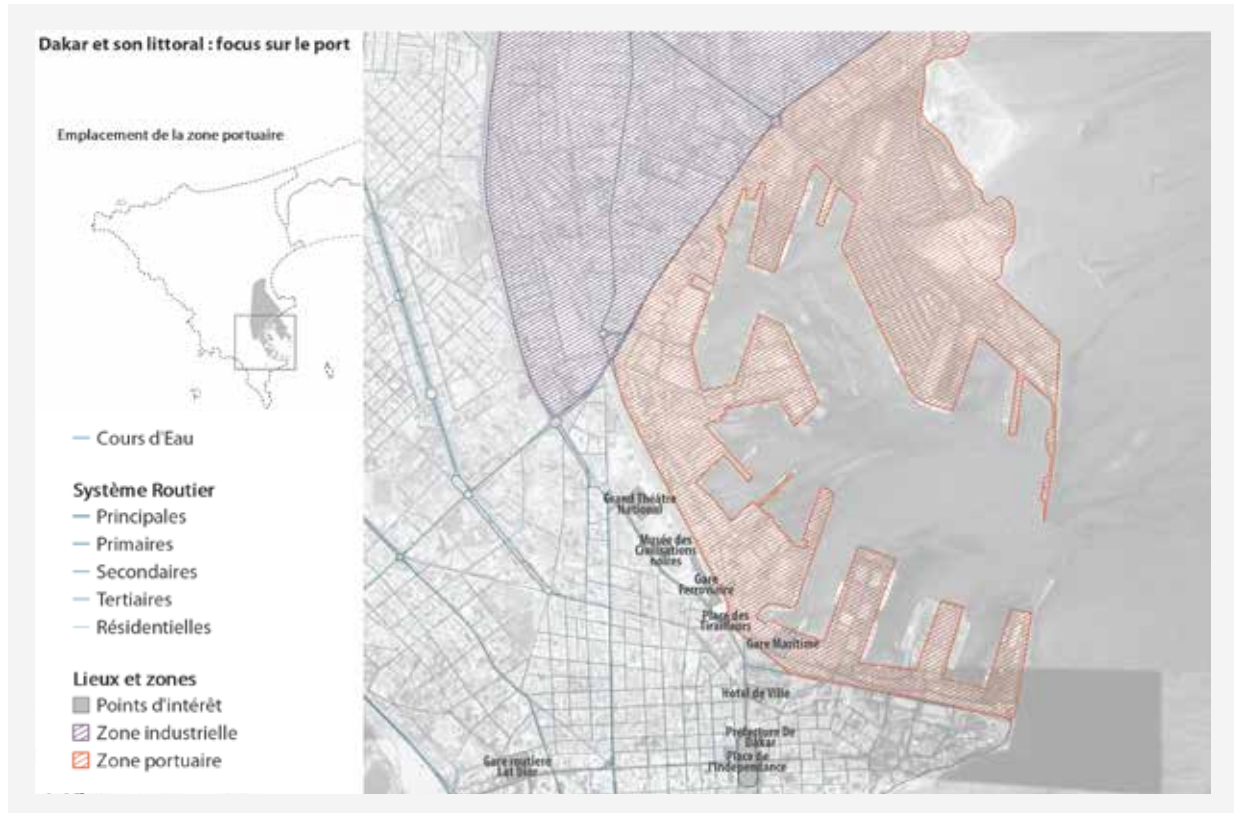


#### Dakar et son littoral : focus sur le port

Les impacts liés aux changements climatiques, aux perturbations naturelles et anthropiques sur les écosystèmes côtiers affectent les activités humaines, les ressources naturelles et les infrastructures le long du littoral dakarois. Des études sur la dynamique du littoral sénégalais permettent d'identifier certains secteurs de très vulnérables à l'érosion côtière comme la zone de Dakar, la baie de Hann, l'île de Gorée, etc.<sup>49</sup>

L'intervention proposée ne pourra concerner toute la côte de Dakar. Toutefois l'espace maritime du port pourrait constituer une première étape d'analyse en tant qu'espace urbain.

Les espaces que le Port proposera à la ville une fois le projet de relocalisation réalisé sont déjà une Action pour la Résilience en soi. Le projet doit réorienter toute la logique de planification territoriale et urbaine de la ville aussi bien dans son tissu urbain que dans sa relation avec l'eau qui est ainsi considérée comme l'épine dorsale du développement de la ville. Ce principe doit également être pris en considération lors de la définition des futurs plans ou projets touchant le littoral.



**Figure 22** : Dakar et son littoral : focus sur le port – situation actuelle de la zone portuaire. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de Google Maps et du site internet "Au-Sénégal" (2020).

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; Google Maps; AU-SÉNÉGAL  
 △ N 0 0.25 0.5 km

<sup>49</sup> Bakhom P. W., et collègues. (2018). Une presqu'île en érosion côtière ? Dakar, la capitale sénégalaise face à l'avancée de la mer dans le contexte du changement climatique.

Mais cette action stratégique doit aussi affecter et est affectée, dans une deuxième étape, par l'action du Port de Dakar (en tant qu'acteur clé). Il est ainsi proposé d'identifier le Port comme référence pour les autres acteurs industriels de la ville qui pourrait accompagner le processus en cours de délocalisation des industries vers le Port de Ndayane.

Le Port autonome de Dakar est une entreprise publique basée à Dakar. Grâce à sa position stratégique en tant que port abrité, il est désormais le troisième port de la sous-région après le Port autonome d'Abidjan et le Port de Lagos et le neuvième du continent. La principale réalisation finale de cette action stratégique sera la signature d'un protocole environnemental et d'un audit à la suite d'une série de travaux et d'une série d'ateliers animés par le Port de Dakar pour que les autres acteurs industriels de la ville échangent expériences, bonnes pratiques et travaillent ensemble vers un nouveau modèle industriel pour la ville. Cette action fonctionnera parallèlement à une campagne citoyenne de sensibilisation au nettoyage des berges et à l'élimination des déchets.

La stratégie fonctionnera comme suit :

- Le Port autonome de Dakar sera invité à animer trois ateliers destinés à d'autres acteurs industriels et citoyens. Ces ateliers pourraient se concentrer sur les thématiques suivantes : 1 - Études de cas d'autres villes qui ont réussi leur transformation industrielle (par exemple Malmö, Bilbao, Barcelone.) ; 2 - Compilation des meilleures pratiques industrielles urbaines innovantes en matière d'environnement ; 3 – Déclarations et protocoles / audits environnementales avec communications et disséminations aux différents acteurs industriels de la ville.
- La Ville et le Port autonome de Dakar seront invités à un atelier à Barcelone, pour connaître et étudier la relation de la Ville de Barcelone avec son littoral, et échanger des expériences et des enseignements à appliquer à Dakar et au Port, dans le but final de l'analyse du protocole environnemental et audit réalisé par le Port de Barcelone<sup>50</sup> comme référence à suivre à Dakar.
- Une campagne urbaine environnementale et de nettoyage du littoral est proposée, en parallèle des actions du Port, pour réduire les déchets et la pollution non seulement auprès des acteurs industriels mais aussi des citoyens.
- Un document final de planification proposant des recommandations sera préparé pour le réaménagement des espaces fonciers libérés dans le port, qui seront redonnés aux citoyens. La collaboration du Port de Dakar et de la Ville de Dakar autour de la création de ce document permettra d'aboutir à un schéma directeur d'aménagement cohérent pour le redéveloppement de la zone.



**Image 20** : Plage de la Baie de Hann à Dakar. Source : CRPP (2020).

<sup>50</sup> Port de Barcelona. (2018). Rumbo a la sostenibilidad. Declaración Ambiental. Reglamento Europeo EMAS.

L'objet de cette recommandation d'action pour la résilience est de proposer une feuille de route pour guider la compréhension, l'échange des meilleures pratiques et le développement du littoral portuaire pour tendre vers un scénario résilient et durable.

## Liens avec les cadres d'action et agendas internationaux



### Objectifs de Développement durable (ODD)

Il existe un certain nombre de cadres d'action et d'agendas internationaux qui englobent la réhabilitation des littoraux et des infrastructures connexes. Par exemple, la proposition présentée s'appuie sur plusieurs objectifs de développement durable, tels que l'ODD11 (Villes et communautés durables) qui vise à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables, et en particulier :

**11.3** Améliorer l'urbanisation inclusive et durable et la capacité de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays ;

**11.4** Redoubler d'efforts pour protéger et sauvegarder le patrimoine culturel et naturel du monde ;

**11.6** Réduire l'impact environnemental négatif des villes ;

**11.7** Fournir un accès universel à des espaces sûrs, inclusifs et accessibles, verts et publics.

**L'ODD3** (Santé et bien-être), ainsi que l'ODD6 (Eau potable et assainissement) qui vise à assurer la disponibilité et la gestion durable de l'eau et de l'assainissement pour tous, et notamment :

**6.3** Améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution, en éliminant les déversements dangereux et en minimisant les rejets de produits chimiques et de matériaux dangereux ;

**6.6** Protéger et restaurer les écosystèmes liés à l'eau, y compris les montagnes, les forêts, les zones humides, les rivières, les aquifères et les lacs ;

**ODD15** (Vie terrestre) pour protéger, restaurer et promouvoir l'utilisation durable des écosystèmes terrestres, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, et stopper et inverser la dégradation des terres et stopper la perte de biodiversité, en particulier :

**15.1** Assurer la conservation, la restauration et l'utilisation durable des écosystèmes terrestres et intérieurs d'eau douce et de leurs services ;

**15.5** Réduire la dégradation des habitats naturels, stopper la perte de biodiversité et protéger et empêcher l'extinction des espèces menacées ;

**15.9** Intégrer les valeurs des écosystèmes et de la biodiversité dans la planification nationale et locale, les processus de développement, les stratégies et les comptes de réduction de la pauvreté.

**ODD14** (Vie sous-marine) pour conserver et utiliser durablement les océans, les mers et les ressources marines pour le développement durable, et :

**14.1** Prévenir et réduire de manière significative la pollution marine de toutes sortes, en particulier due aux activités terrestres, y compris les débris marins et la pollution par les nutriments ;

**14.2** Gérer et protéger durablement les écosystèmes marins et côtiers pour éviter des impacts négatifs importants, notamment en renforçant leur résilience, et prendre des mesures pour leur restauration afin de créer des océans sains et productifs.<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Nations Unies. (2015). Objectifs du développement durable.



## Nouveau Programme pour les Villes

Le Nouveau Programme pour les Villes comporte également un certain nombre d'engagements clés concernant la protection du secteur riverain tels que le développement urbain durable pour l'inclusion sociale, le développement urbain et rural centré sur les personnes et protégeant la planète. En ce sens, le Nouveau Programme pour les Villes accorde une attention particulière aux deltas urbains, aux zones côtières et aux autres zones écologiquement sensibles, soulignant leur importance en tant que fournisseurs d'écosystèmes de ressources importantes pour le transport, la sécurité alimentaire, la prospérité économique, les services écosystémiques et la résilience. Les acteurs de l'urbanisme à Dakar devraient envisager des moyens de faciliter la gestion durable des ressources naturelles de manière à protéger et à améliorer l'écosystème urbain et les services environnementaux, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à promouvoir la réduction et la gestion des risques de catastrophe, notamment à travers les actions suivantes :

1. Considérer la culture comme une composante prioritaire des plans et stratégies urbains dans l'adoption d'instruments de planification, y compris des politiques de gestion côtière et des politiques de développement stratégique qui protègent une gamme diversifiée de patrimoine culturel et de paysages tangibles et intangibles, et les protégeront des impacts perturbateurs potentiels du développement urbain ;
2. Réduire la pollution marine grâce à une meilleure gestion des déchets et des eaux usées dans les zones côtières.<sup>52</sup>



## Cadre de SENDAI

Le Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 est également essentiel à prendre en compte, car les zones côtières peuvent être particulièrement vulnérables aux effets néfastes du changement climatique tels que, par exemple, l'élévation du niveau de la mer et d'autres dangers naturels et d'origine humaine. La planification urbaine est essentielle au renforcement de la résilience, et la proposition d'action est conforme à ce cadre d'une manière qui suggère également de réduire considérablement les dommages potentiels aux infrastructures critiques et la perturbation des services en déplaçant les installations critiques et dangereuses hors de la zone portuaire de Dakar. Le Cadre de Sendai favorise également la coopération transfrontalière pour permettre l'élaboration de politiques et la planification de la mise en œuvre d'approches écosystémiques en ce qui concerne les ressources partagées, telles que les zones côtières, pour renforcer la résilience et réduire les risques de catastrophe.<sup>53</sup>



## Accord de Paris (COP21)

L'Accord de Paris sur le climat COP21 se concentre sur la lutte contre le changement climatique et l'accélération et l'intensification des actions et investissements nécessaires à un avenir durable à faible émission de carbone. En plus de renforcer la réponse mondiale à la menace du changement climatique en maintenant une augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2 degrés Celsius au-dessus des niveaux préindustriels, il se concentre également sur la capacité de faire face à l'impact du changement climatique et de soutenir les pays dans leurs efforts. La proposition est liée à ce cadre de manière à promouvoir une approche écosystémique pour faciliter la restauration des zones côtières contribuant à la réduction des risques potentiels de survenance des risques naturels, de même que la prise en compte de tous les aspects sociaux et économiques durables pour la transition vers des industries durables, ainsi que la prévention des catastrophes, la réduction des risques et le renforcement de la sensibilisation du public.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> Nations Unies. (2016). Nouveau Programme pour les Villes.

<sup>53</sup> United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2015). Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030.

<sup>54</sup> Nations Unies. (2015). Accord de Paris.



### Agenda de coopération internationale de la Ville de Dakar et sa relation avec la Ville de Barcelone

Cette ligne d'action est liée à deux des quatre enjeux clés des orientations que la Ville de Dakar adopterait dans son agenda de coopération internationale avec la Ville de Barcelone (criminalité, emploi des jeunes, action pour le climat, migration). L'ouverture de Dakar sur le port et le littoral apportera des bénéfices environnementaux à la ville dans sa lutte contre le changement climatique, en plus de tous les effets positifs sur le bien-être et la santé attendus. L'emploi des jeunes reposera sur une nouvelle façon de comprendre la relation avec l'environnement et s'accompagnera de nouveaux processus éducatifs et de formation afin d'obtenir un meilleur emploi par le développement de nouveaux curriculums liés aux besoins environnementaux et au changement climatique.



### Agenda de coopération internationale de Barcelone dans sa relation avec la Ville de Dakar

Barcelone met en œuvre sa stratégie de coopération internationale avec une approche urbaine et municipale claire. Sur le continent africain, elle concentre son attention sur des processus d'urbanisation accélérée et de faible qualité qui intensifient les impacts négatifs sur la population dans les situations les plus vulnérables. Par conséquent, le Plan Directeur de Coopération pour la Justice Globale de Barcelone (PDCJG) envisage de soutenir les politiques d'urbanisme en vue de la construction de villes durables et inclusives. Dakar est une ville prioritaire pour la coopération de la Mairie de Barcelone.<sup>55</sup>

En janvier 2020, Barcelone a déclaré l'urgence climatique comme un instrument adapté pour l'application de mesures qui, ajoutées à celles incluses dans le Plan Climat 2018-2030, visent à réduire les effets du changement climatique au niveau local. La justice environnementale est également un objectif du PDCJG dans le cadre de son programme de coopération internationale de Barcelone.

Conscient du rôle des villes dans la gouvernance mondiale, le PDCJG de Barcelone consacre un objectif à la promotion de la gouvernance démocratique des villes. Plus précisément, il se concentre sur la contribution aux processus de renforcement institutionnel (8.1), aux processus de décentralisation et à la gouvernance à plusieurs niveaux (8.2) pour assurer la cohérence des actions municipales, en recherchant une coordination et une collaboration maximales avec les autres administrations publiques. Dans le domaine de la justice environnementale, la coopération de la mairie de Barcelone vise à accroître et à améliorer les capacités des administrations locales à accroître la résilience des villes au changement climatique (2.1 et 2.2), ainsi qu'une connaissance approfondie du cadre de légalité et de compétence en coordination avec d'autres administrations et acteurs locaux.

Concernant la recommandation « Dakar et son littoral : focus sur le port », dans le cadre de la prise en compte de la justice Environnementale comme l'un des objectifs de la justice globale, la Ville de Barcelone comprend et promeut la prise en charge nécessaire des impacts environnementaux générés par son action. Comme indiqué dans la Déclaration d'urgence climatique, la participation de tous les acteurs présents dans la ville est nécessaire, et il est primordial que les industries les plus polluantes soient les principaux protagonistes du changement de modèle. La Ville entend également impliquer le port de Barcelone et l'aéroport en termes d'engagements, d'accords et d'investissements des autorités compétentes dans ces infrastructures.

<sup>55</sup> Ajuntament de Barcelona – Direcció de Justícia Global i Cooperació Internacional. (2018). Plan Director de Cooperació para la Justícia Global de Barcelona 2018-2021 (PDCJG).

## Liens avec les actions de gouvernance : feuille de route pour la mise en place des actions stratégiques

Pour que cette recommandation d'action devienne réalisable et réelle dans un avenir proche, la Ville de Dakar doit mettre en place un cadre de gouvernance, en partenariat avec le Port autonome de Dakar, afin de mobiliser les acteurs clés, de comprendre les contraintes, barrières et opportunités du cadre juridique et de l'exercice des différentes compétences. Ce préalable permettra de s'assurer que l'échange d'informations est précis et fluide et que les meilleures pratiques sont connues et analysées, ainsi que pour maîtriser le flux de travail du point de vue technique.

Une campagne de plaidoyer/sensibilisation sur la nécessité de protéger l'environnement sur la côte et les plages de Dakar devrait permettre un meilleur engagement citoyen autour du slogan « Dakar et son littoral ». Enfin, le schéma directeur d'aménagement pour la future planification de la zone portuaire est une fenêtre d'opportunité stratégique pour un Dakar plus résilient et durable.



### Action 1 : Mise en place du comité de pilotage

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <b>Calendrier proposé</b>         | <b>Deuxième trimestre 2020</b>   |
| <b>Parties prenantes invitées</b> | À identifier par la Ville de Dakar et le comité de pilotage  |
| <b>Sujets</b>                     | Recommandation Stratégique d'Action pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) : « Dakar et son littoral : focus sur le Port » et acteurs impliqués |
| <b>Résultat attendu</b>           | Liste finale des parties prenantes constituant le comité de pilotage et création dudit comité  |

Comme déjà expliqué, la contribution des parties prenantes à l'élaboration et à la mise en œuvre d'actions résilientes et durables est cruciale pour la réalisation d'un changement significatif. L'inclusion des acteurs industriels dans la ville, ainsi que la présence des instances administratives impliquées dans le développement urbain est fondamentale dans les ateliers proposés.

Un Comité de pilotage devrait être constitué afin de répondre aux besoins identifiés de Dakar en matière d'environnement. Les principaux intervenants à inviter au conseil seraient le ministère de la Pêche et de l'Économie maritime et le ministère des Finances (accompagnement et validation du processus), la commune du Plateau (apports de ressources techniques, validation du cadre d'intervention, etc.), le secteur privé et les acteurs industriels (notamment le Conseil sénégalais des Chargeurs), la Ville de Dakar, les ONG (renforcement du processus participatif), les universités et centres de recherche (études de planification et de faisabilité) et toute autre structure pertinente.

### Liens vers les politiques, plans et initiatives (PPI)

Les politiques, plans et/ou initiatives suivants ont été sélectionnés pour éclairer les activités liées au développement de l'action stratégique. Une liste est fournie ci-dessous. Ce recensement limité suggère que le cadre juridique en matière d'environnement et d'encadrement des activités industrielles pourrait être renforcé.

|   |
|---|
| Plan Sénégal Émergent   |
| Plan Sénégal Émergent - Plan d'Actions Prioritaires 2014-2018   |
| Plan de Développement de la Ville de Dakar  |
| Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035  |
| Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme  |
| Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales (Acte III de la Décentralisation) |
| Loi n° 96-06 du 22 mars 1996 portant Code des Collectivités locales (remplacé par la Loi n° 2013.10)                |
| Programme national de réduction des risques de catastrophe  |
| Projet d'Appui au programme national de prévention, de réduction et de gestion des catastrophes naturelles          |
| Schéma directeur d'aménagement et de développement territorial de la zone Dakar-Thiès-Mbour                         |
| Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme  |
| Programme de gestion des déchets solides urbains de la Région de Dakar  |
| Lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) 2015-2020   |
| Corps des Volontaires Municipaux  |
| Stratégie globale d'amélioration des recettes de la Ville de Dakar  |
| Fonds de Développement et de Solidarité Municipal (FODEM)   |
| Politique Nationale de Gestion des Zones Humides  |
| Plan Climat Energie Territorial (PCET)  |
| Projet de Gestion des Risques et Catastrophes et d'Adaptation au Changement climatique GRC-ACC                      |
| Gouvernance métropolitaine de la transition énergétique (MGET)  |
| Projet pilote d'amélioration de l'intégration des stratégies d'adaptation au changement climatique au Sénégal       |

**Tableau 5 :** Liste Politiques, Plans et Initiatives pertinentes. Source : CRPP (2020).

## Rôle de la Ville de Dakar et de l'ORUD

Pour cette recommandation d'action, la Ville de Dakar doit jouer un rôle majeur en conformité avec l'accord de partenariat déjà convenu avec le Port. Pour ce qui concerne l'ORUD, il devra veiller, dans le cadre de son mandat, à mettre en place et suivre des indicateurs d'amélioration du cadre de vie, de suivi des engagements des différentes parties et de partage de ses observations aux autres acteurs du secteur privé et au grand public. L'ORUD pourrait aussi engager des universités et centres de recherche à mener des études sur l'évolution du littoral.



Figure 23 / 24 : Page de couverture et exemples de contenus de la Déclaration environnementale du Port de Barcelone.<sup>56</sup>  
Source : Port de Barcelone (2018).



## Action 2 : Échange d'informations, d'expériences et de bonnes pratiques

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Calendrier proposé Atelier 1 | Troisième trimestre 2020   |
| Parties prenantes invitées   | Nombre et références à déduire de l'action 1   |
| Sujets                       | Études de cas d'autres villes qui ont réussi leur transformation industrielle (par exemple Malmö, Bilbao, Barcelone) |
| Résultat attendu             | Leçons apprises et connaissances des meilleures pratiques  |

<sup>56</sup> Port de Barcelona. (2018). Rumbo a la sostenibilidad. Declaración Ambiental. Reglamento Europeo EMAS.



|   |   |
|---|---|
| <b>Calendrier proposé<br/>Atelier 2</b> | <b>Troisième trimestre 2020</b>   |
| <b>Parties prenantes invitées</b>       | Nombre et références à déduire de l'action 1 et de l'action 2-atelier 1                           |
| <b>Sujets</b>                           | Compilation des meilleures pratiques industrielles urbaines innovantes en matière d'environnement |
| <b>Résultat attendu</b>                 | Leçons apprises et connaissances des meilleures pratiques   |

|   |  |
|---|--|
| <b>Calendrier proposé<br/>Atelier 3</b> | <b>Troisième trimestre 2020</b>  |
| <b>Parties prenantes invitées</b>       | Principalement Port autonome de Dakar  |
| <b>Sujets</b>                           | Déclarations environnementales communication et diffusion vis-à-vis des différents acteurs industriels de la ville |
| <b>Résultat attendu</b>                 | Suivi par le Port et les autres acteurs industriels des directives et déclarations environnementales               |

|   |   |
|---|---|
| <b>Calendrier proposé<br/>Atelier 4</b> | <b>Troisième trimestre 2020 – à Barcelone</b>   |
| <b>Parties prenantes invitées</b>       | Liste à convenir entre la Ville de Dakar et le Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone |
| <b>Sujets</b>                           | La relation de la ville de Barcelone avec son littoral  |
| <b>Résultat attendu</b>                 | Suivi par le Port et les autres acteurs industriels des directives et déclarations environnementales  |

Il est proposé d'organiser plusieurs ateliers pour échanger des expériences et des connaissances sur la relation entre les milieux urbains et le littoral, ainsi que les impacts négatifs environnementaux à inverser par les villes et les acteurs industriels impliqués.

L'un de ces ateliers aura lieu à Barcelone et sera dirigé par le Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone. Les Termes de Référence de cet atelier seront convenus entre la mairie de Barcelone et la Ville de Dakar. Les sujets suivants pourraient être discutés :

- Le rôle actif des acteurs pour la transformation des villes côtières ;
- Comment le développement, la vie, le bien-être et la santé de la ville ont changé lorsqu'elles s'ouvrent sur la mer
- Comment le patrimoine naturel et industriel construit dans la ville a été réévalué en raison des changements d'usages



## Action 3 : Campagne de communication / sensibilisation

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Calendrier proposé</b> | <b>Quatrième trimestre 2020</b>                  |
| <b>Responsable</b>        | Service du Dialogue citoyen de la Ville de Dakar |
| <b>Résultats attendus</b> | Campagne citoyenne « Dakar et son littoral »     |

Des actions sont nécessaires pour faire face aux impacts environnementaux dont souffre la côte de Dakar. S'appuyant sur le slogan « Dakar et son littoral » les efforts de sensibilisation du public pourraient viser à engager les citoyens sur la nécessité de protéger l'environnement sur la côte et les plages de Dakar. Une telle campagne, envisagée comme une action à court terme menée par la Ville de Dakar en partenariat avec le Port, pourrait inciter les citoyens à sortir, tous les deux samedis, par exemple, pour des séances de ramassage des déchets le long de la côte. Ces activités pourraient être intégrées aux campagnes nationales de sensibilisation et de ramassage des déchets déjà existantes.

### Liens vers d'autres actions stratégiques

Le réseau d'espaces piétonniers et les projets connexes proposés devraient être reliés à tous les espaces publics et autres lieux fonctionnels issus de la libération des emprises industrielles du port.

### Principaux obstacles à la réalisation de cette recommandation

La lenteur probable de développement d'une compréhension et d'une utilisation plus durables du littoral à Dakar résulte souvent de l'absence de connaissances sur les avantages et impacts possibles, ainsi que des contraintes financières ou de la présence d'intérêts conflictuels. En outre, la double tutelle qui régit l'administration du Port (ministère des Finances et ministère de l'Économie maritime et de la Pêche) induit un processus dédoublé de négociations qui peut ralentir la négociation des accords. De même, le transfert de certaines activités portuaires vers Ndayane risque d'être un processus lent qui risque de démobiliser les principaux acteurs.

### Liens avec les mécanismes de financement potentiels

- Pour cette recommandation d'action stratégique, nous pensons que les partenariats public-privé offrent les meilleures perspectives. Un PPP implique un contrat entre une autorité publique et une entité du secteur privé, en vertu duquel la partie privée fournit un service ou un projet d'ordre public et assume des risques financiers, techniques et opérationnels significatifs dans le projet.
- La Ville et le Port peuvent collaborer avec les institutions financières privées afin de mobiliser des fonds privés pour cette initiative. En dehors des mécanismes PPP, cela peut également être fait grâce à des communications formelles, des sensibilisations afin de convaincre plus d'investisseurs sur les opportunités que présente l'action climatique.



## Action 4 : Recommandations pour le réaménagement des espaces fonciers libérés dans le Port

|                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| <b>Calendrier proposé</b>           | <b>Deuxième trimestre 2021</b>  |
| <b>Parties prenantes impliquées</b> | Port de Dakar et Ville de Dakar |
| <b>Résultat attendu</b>             | Schéma directeur d'aménagement  |

Le littoral (incluant les futures zones délocalisées du Port) est aujourd'hui la zone d'opportunité la plus ambitieuse de Dakar. Le projet concernant les espaces que le Port proposera à la ville une fois le projet de relocalisation réalisé, doit réorienter toute la logique de planification territoriale et urbaine de la ville aussi bien dans son tissu urbain que dans sa relation avec l'eau, qui est ainsi considérée comme l'épine dorsale du développement de la ville. Ce principe doit également être pris en considération lors de la définition des futurs plans ou projets touchant le littoral.

En tout état de cause, le quartier représente une opportunité importante dans la limite administrative de la ville. L'ampleur du projet nécessite une prise de conscience de son impact potentiel - tant positif que négatif - qu'une intervention de cette ampleur a, et aura, sur la dynamique de la ville. Dans son dimensionnement et son ambition, le projet est de nature stratégique pour la ville car la requalification de la zone dégagera de nouveaux espaces à des hauteurs protégées de l'élévation du niveau de la mer pouvant être ainsi aménagés, et permettra la création d'une promenade côtière, reconstruisant le lien entre la ville et son littoral.

Il est très important que les propositions touchant le littoral - structuration et planification urbaine, définition, gestion et exécution des programmes - contribuent à améliorer la résilience de la ville, et qu'elles le fassent de manière durable. Sinon, les impacts négatifs qui peuvent résulter d'une solution mal conçue peuvent être très difficiles (et dans certains cas impossibles) à corriger ou à améliorer à l'avenir. La planification de la zone côtière (ancienne zone portuaire) doit être coordonnée et répondre à la configuration des relations de la ville avec l'eau, afin de garantir que la répartition des différentes zones - aménageable, transformation et consolidation urbaine, et non aedificandi - soit correctement répartie.

Ces espaces que le port redonne à la ville, aux citoyens dakarois et touristes sont une fenêtre d'opportunité que les principaux acteurs doivent saisir pour améliorer la situation actuelle. Ce rapport, ainsi que les ateliers et les réflexions qui suivront, pourraient enrichir les orientations actuelles en vue d'aboutir à un schéma cohérent, intégré et durable de développement de la zone. Ce schéma est alimenté par des indicateurs / analyses appuyés sur des données probantes dans l'option de proposer une vision tournée vers un Dakar pour TOUS.

## 3.7. Conclusion

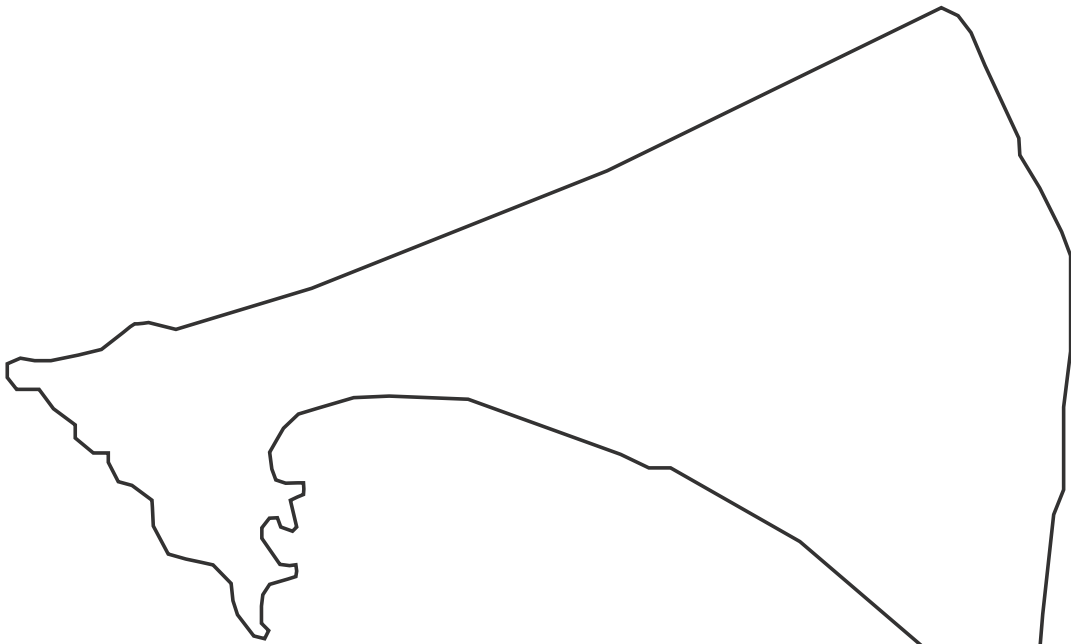
Comme cela a été mentionné dans les pages précédentes, la résilience urbaine est une caractéristique sous-jacente d'une ville qui vise à améliorer sa capacité à se remettre des événements externes (choc) et internes (stress) et à s'adapter aux conditions et changements (challenges) découlant de la nature même de la ville, de son contexte unique et avec toutes les parties prenantes qui l'accompagnent dans ses divers processus.

Le Sénégal dispose d'une législation et de politiques très avancées et adaptées aux enjeux contemporains (comme le Plan national d'adaptation). Dakar dispose d'équipes techniques qui ont une expertise éprouvée et des ressources techniques pour conduire et promouvoir des actions pour la résilience et la durabilité et coordonner les efforts pour appliquer les réglementations actuelles. La Ville peut et doit relever ce challenge en considération de sa longue histoire administrative et des fortes capacités institutionnelles d'intervention dont elle dispose.

Le CRPP a été une expérience pilote qui devrait servir la Ville de Dakar pour guider son cheminement vers un processus de prise de décision éclairé, la définition et la priorisation des actions. Il ne s'agissait ni d'une compétition, ni d'une comparaison avec d'autres villes bénéficiant du programme, mais plutôt d'une auto-évaluation des performances de la ville par rapport aux cadres établis au niveau international (Nouveau Programme pour les Villes, ODD, Sendai, Paris COP21...). De même, ce programme n'avait pas pour finalité de proposer des actions financières majeures ou des interventions non durables, mais constituait plutôt un exercice conjoint d'analyse et de réflexion, identifiant les aspects positifs et espaces d'opportunités existants pour réinventer la façon dont la ville comprend ses forces et ses faiblesses.

La Ville de Dakar n'est pas seule dans ce processus : elle doit partager sa vision de la résilience avec d'autres acteurs clés, dont les ministères centraux, les communes, les citoyens, le secteur privé, les ONG, les centres de recherche, etc. Elle a atteint l'objectif important de construire une culture de confiance constructive avec ces acteurs dans une perspective de responsabilité partagée. Dans cette dynamique, elle bénéficie du soutien inestimable du Département de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone, qui a une importante expérience de la résilience et pourrait apporter une assistance technique à certaines des recommandations d'actions proposées dans ce rapport pour assurer la résilience et la durabilité du futur Dakar.

Grâce aux Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) proposées dans ce rapport, la Ville de Dakar a l'opportunité de modifier son modèle urbain actuel dans une perspective de résilience, en s'appuyant sur les données actualisées des performances de la ville, avec ses faiblesses et ses forces.



Bibliographie et  
Références

# Bibliographie et Références



## Bibliographie et Références

---

- Adakar.** (2017). Site internet. Érosion côtière, élévation du niveau de la mer...: Les prédictions angoissantes de la Banque mondiale. Disponible sur : [www.news.adakar.com/h/86132.html](http://www.news.adakar.com/h/86132.html)
- Adakar.** (2019). Site internet. Fass Delorme : Un incendie fait 1 mort et 3 blessés graves. Disponible sur : [www.news.adakar.com/h/109142.html](http://www.news.adakar.com/h/109142.html)
- Agence de Développement Municipal (ADM).** (2011). Projet de Gestion des Eaux Pluviales (PROGEP). Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES). Disponible sur : [www.documents.worldbank.org/curated/en/684731468308063489/pdf/E29130v20FROSEN0stormwater0management.pdf](http://www.documents.worldbank.org/curated/en/684731468308063489/pdf/E29130v20FROSEN0stormwater0management.pdf)
- Agence Française de Développement (AFD).** (2016). Renforcer l'accès à l'eau potable dans la région de Dakar. Disponible sur : [www.afd.fr/fr/carte-des-projets/renforcer-lacces-leau-potable-dans-la-region-de-dakar](http://www.afd.fr/fr/carte-des-projets/renforcer-lacces-leau-potable-dans-la-region-de-dakar)
- Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) – République du Sénégal.** (2014). Mission de Collecte d'Informations pour l'Approvisionnement en Eau de la Région de Dakar. Rapport Final. Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf)
- Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) – Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie.** (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs. Horizon 2035.
- Rapport Final Résumé.** Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf)
- Rapport Final Volume I.** Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031\\_01.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf)
- Rapport Final Volume II.** Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250049.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250049.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (n.d.). Site internet. Site Web de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) du Sénégal. Disponible sur : [www.ansd.sn](http://www.ansd.sn)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2013). Deuxième Enquête de Suivi de la Pauvreté au Sénégal (ESPS-II 2011). Rapport Définitif. Disponible sur : [www.catalog.ihsn.org/index.php/catalog/4311/download/56396](http://www.catalog.ihsn.org/index.php/catalog/4311/download/56396)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2014). Recensement General de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage. Rapport Définitif. RGPHAE 2013. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2015). Enquête A l'écoute du Sénégal de 2014. Rapport L2S préliminaire. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20L2S%20consolide-preliminaire.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20L2S%20consolide-preliminaire.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2015). Situation économique et sociale régionale. Région de Dakar. 2012. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/chapitres/4-pauvrete-Dakar-2012.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/chapitres/4-pauvrete-Dakar-2012.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2015). Situation économique et sociale régionale. Région de Dakar. 2014. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Dakar\\_2014.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Dakar_2014.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2016). Projet à l'écoute du Sénégal 2014. Enquête mobile. Module 7 : conditions de vie des ménages. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Modulaire\\_conditions%20de%20vie%20des%20menages.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Modulaire_conditions%20de%20vie%20des%20menages.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2016) Rapport Projection de la Population du Sénégal 2013-2063. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20final%20Projection%20-BECPD\\_05%20FEVRIER\\_2016\\_ANSD\\_vf-last.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20final%20Projection%20-BECPD_05%20FEVRIER_2016_ANSD_vf-last.pdf)



- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2017) Enquête nationale sur l'Emploi au Sénégal. Première trimestre 2017. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport%20ENES%202017%20TRIM%201.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport%20ENES%202017%20TRIM%201.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2017) Rapport global du Recensement général des Entreprises. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport%20ENES%202017%20TRIM%201.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport%20ENES%202017%20TRIM%201.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2018) Situation économique et sociale du Sénégal en 2015. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES-2015.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-2015.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2019). Situation économique et sociale du Sénégal en 2016. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES\\_2016\\_fin.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES_2016_fin.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'Enfance (UNICEF).** (2016). Enquête par Grappes à Indicateur Multiple (MICS Urbaine Dakar), 2015-2016, Résultats clés. Disponible sur : [www.mics-surveys-prod.s3.amazonaws.com/MICS5/West%20and%20Central%20Africa/Senegal%20%28Dakar%20City%29/2015-2016/Key%20findings/Senegal%20%28Dakar%29%202015-16%20MICS%20KFR\\_French.pdf](http://www.mics-surveys-prod.s3.amazonaws.com/MICS5/West%20and%20Central%20Africa/Senegal%20%28Dakar%20City%29/2015-2016/Key%20findings/Senegal%20%28Dakar%29%202015-16%20MICS%20KFR_French.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF).** (2016). Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/RAPPORT%20MICS%20Urbaine%20Dakar%202015-2016\\_FINAL%20novembre\\_version%20finale%20.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/RAPPORT%20MICS%20Urbaine%20Dakar%202015-2016_FINAL%20novembre_version%20finale%20.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)** (Ex. Direction de la Prévision et de la Statistique) – Réseau Migrations et Urbanisations en Afrique de l'Ouest (1995). Enquête sur les Migrations et l'Urbanisation au Sénégal (EMUS) 1993. Rapport National. Disponible sur : [www.anads.ansd.sn/index.php/catalog/38/download/719](http://www.anads.ansd.sn/index.php/catalog/38/download/719)
- Ajuntament de Barcelona.** (2011). Instrucció d'Alcaldia relativa als Elements Urbans de la ciutat de Barcelona. Disponible sur : [www.ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/InstruccioElementsUrbans.pdf](http://www.ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/InstruccioElementsUrbans.pdf)
- Ajuntament de Barcelona – Direcció de Justícia Global i Cooperació Internacional.** (2018). Plan Director de Cooperación para la Justicia Global de Barcelona 2018-2021 (PDCJG). Disponible sur : [www.ajuntament.barcelona.cat/relacionsinternacionalsicooperacio/sites/default/files/plan\\_director\\_cooperacion\\_2018-2021\\_cast\\_v.web\\_1.pdf](http://www.ajuntament.barcelona.cat/relacionsinternacionalsicooperacio/sites/default/files/plan_director_cooperacion_2018-2021_cast_v.web_1.pdf)
- AllAfrica.** (2011). Site internet. Sénégal : 300.000 Dakarois menacés par un collecteur vétuste. Disponible sur : [www.fr.allafrica.com/stories/201108260551.html](http://www.fr.allafrica.com/stories/201108260551.html)
- Banque Mondiale.** (2012). Étude économique et spatiale de la vulnérabilité et de l'adaptation des zones côtières au changement climatique au Sénégal. Phase 3 – Analyse spatiale de la vulnérabilité aux changements climatiques de la zone côtière du Sénégal. Disponible sur : [www.georisques.gouv.sn/sn-risk-gn2\\_10/srv/en/ressources.get?uuid=cd281f28-5a94-40fa-9198-e93638a205a5&fname=Phase3\\_Atlas.pdf&access=private](http://www.georisques.gouv.sn/sn-risk-gn2_10/srv/en/ressources.get?uuid=cd281f28-5a94-40fa-9198-e93638a205a5&fname=Phase3_Atlas.pdf&access=private)
- Banque Mondiale.** (2018). Site internet. Les données ouvertes de la Banque mondiale. Croissance de la population (% annuel) - Sénégal. Disponible sur : [www.donnees.banquemondiale.org/indicateur/SP.POP.GROW?locations=SN](http://www.donnees.banquemondiale.org/indicateur/SP.POP.GROW?locations=SN)
- Banque Mondiale – PPIAF – Agence Française de Développement – Ville de Dakar.** (2009). Évaluation de la gestion des finances publiques. Rapport PEFA sur les performances. Disponible sur : [www.pefa.org/sites/default/files/assessments/reports/SN-Dakar-Jan09-PFMpr-SN-Public.pdf](http://www.pefa.org/sites/default/files/assessments/reports/SN-Dakar-Jan09-PFMpr-SN-Public.pdf)

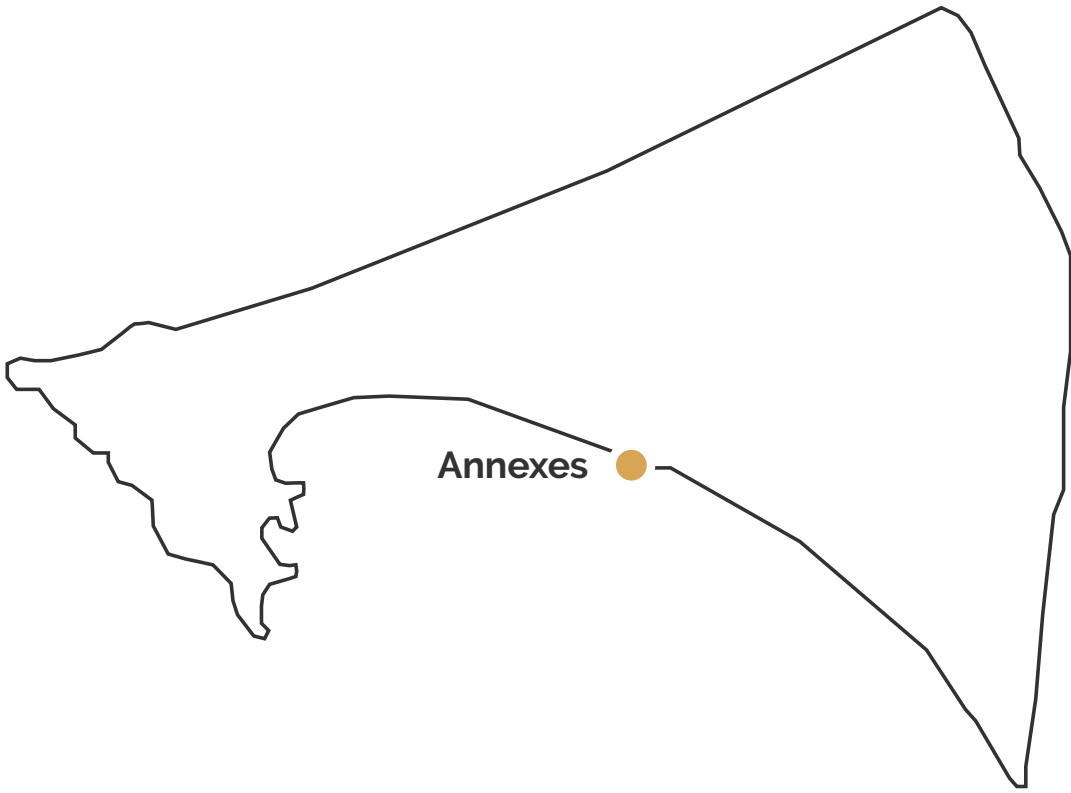
- Banque Mondiale – PPIAF – Ville de Dakar.** (2015). Stratégie Globale d'Amélioration des Recettes de la Ville de Dakar. Synthèse de la démarche septembre 2013 – juillet 2014. Disponible sur : [www.documents.worldbank.org/curated/en/776561468334182519/pdf/ACS13425-REVISED-WP-PUBLIC-Box393225B-Dakar-Strategy-for-Revenue-Improvement.pdf](http://www.documents.worldbank.org/curated/en/776561468334182519/pdf/ACS13425-REVISED-WP-PUBLIC-Box393225B-Dakar-Strategy-for-Revenue-Improvement.pdf)
- Banque Mondiale – République du Sénégal.** (2013). Economic and Spatial Study of the Vulnerability and Adaptation to Climate Change of Coastal Areas in Senegal. Synthesis Report. Disponible sur : [www.documents.worldbank.org/curated/en/537811468305337766/pdf/837830WP0P12030Box0382112B00PUBLIC0.pdf](http://www.documents.worldbank.org/curated/en/537811468305337766/pdf/837830WP0P12030Box0382112B00PUBLIC0.pdf)
- Banque Mondiale – République du Sénégal.** (2015). Revue de l'Urbanisation. Villes Émergentes pour un Sénégal Émergent. Disponible sur : [www.documents.banquemondiale.org/curated/fr/900681468197983382/Revue-de-l-urbanisation-villes-émergentes-pour-un-Sénégal-émergent](http://www.documents.banquemondiale.org/curated/fr/900681468197983382/Revue-de-l-urbanisation-villes-émergentes-pour-un-Sénégal-émergent)
- Bakhoun P. W., et collègues.** (2018). Une presqu'île en érosion côtière ? Dakar, la capitale sénégalaise face à l'avancée de la mer dans le contexte du changement climatique. Disponible sur : [www.researchgate.net/profile/Papa\\_Bakhoun/publication/324877729\\_A\\_peninsula\\_in\\_coastal\\_erosion\\_Dakar\\_the\\_Senegalese\\_capital\\_city\\_facing\\_the\\_sea\\_level\\_rise\\_in\\_the\\_context\\_of\\_climate\\_change/links/5ca377c6458515f7851e9559/A-peninsula-in-coastal-erosion-Dakar-the-Senegalese-capital-city-facing-the-sea-level-rise-in-the-context-of-climate-change.pdf](http://www.researchgate.net/profile/Papa_Bakhoun/publication/324877729_A_peninsula_in_coastal_erosion_Dakar_the_Senegalese_capital_city_facing_the_sea_level_rise_in_the_context_of_climate_change/links/5ca377c6458515f7851e9559/A-peninsula-in-coastal-erosion-Dakar-the-Senegalese-capital-city-facing-the-sea-level-rise-in-the-context-of-climate-change.pdf)
- Celaya A.** (2013). Eco-design methodology following ISO 14006. Scientific communication. Ed. Green Cities. ISBN-13: 978-84-695-8430-9
- Climate Chance.** (n.d). Site internet. Plan Climat Territorial Intégré de Dakar. Disponible sur : [www.climate-chance.org/bonne-pratique/pcet-dakar](http://www.climate-chance.org/bonne-pratique/pcet-dakar)
- Commission Européenne.** (n.d.). Eco-management and Audit Scheme (EMAS ou SMEA en français, Système de Management Environnemental et d'Audit). Disponible sur : [www.ec.europa.eu/environment/emas](http://www.ec.europa.eu/environment/emas)
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).** (nd.). Site internet. Restructuration du Réseau de Transport. Disponible sur : [www.cetud.sn/index.php/projets/restructuration-reseau-tc](http://www.cetud.sn/index.php/projets/restructuration-reseau-tc)
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).** (2015). Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Rapport provisoire.
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).** (2017). Préparation d'une expérience pilote d'un système de bus rapides sur voie réservée à Dakar (BRT). Étude d'Impact Environnemental et Social. Rapport Final. Disponible sur : [www.cetud.sn/images/docs/docs\\_brt/EIES\\_Projet\\_BRT\\_Dakar\\_Janv\\_2017.pdf](http://www.cetud.sn/images/docs/docs_brt/EIES_Projet_BRT_Dakar_Janv_2017.pdf)
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).** (n.d). Le Plan de déplacements urbains de l'agglomération Dakaroise horizon 2025 et la Lettre de politique des déplacements urbains 2015-2020, deux tentatives d'articulation des politiques et stratégies de mobilité et d'urbanisme. Disponible sur : [www.brtdakar.sn/pdf/intermodalite/Abdoulaye\\_SY\\_planification\\_multimodale.pdf](http://www.brtdakar.sn/pdf/intermodalite/Abdoulaye_SY_planification_multimodale.pdf)
- Conseil Régional de Dakar.** (2013). Vulnérabilités de la Région de Dakar au Changement Climatique : PCTI – Dakar. Plan Climat Territorial Intégré de la Région de Dakar Disponible sur : [www.researchgate.net/publication/280638751\\_Vulnerabilites\\_de\\_la\\_region\\_de\\_Dakar\\_au\\_changement\\_climatique\\_PCTI\\_-\\_Dakar](http://www.researchgate.net/publication/280638751_Vulnerabilites_de_la_region_de_Dakar_au_changement_climatique_PCTI_-_Dakar)
- Croix-Rouge sénégalaise – Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.** (2015). La législation relative à la réduction des risques de catastrophe dans le contexte urbain de Dakar (LRRRC/Dakar). Disponible sur : [www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/legislation\\_drr\\_dakar.pdf](http://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/legislation_drr_dakar.pdf)

- Dakaractu.** (2016). Site internet. PROGEP : La Directrice des Opérations de la Banque Mondiale satisfaite des réalisations. Disponible sur : [www.dakaractu.com/PROGEP-La-Directrice-des-Operations-de-la-Banque-Mondiale-satisfaite-des-realisations\\_a105632.html](http://www.dakaractu.com/PROGEP-La-Directrice-des-Operations-de-la-Banque-Mondiale-satisfaite-des-realisations_a105632.html)
- Direction de la Protection Civile du Sénégal (DPC).** (2016). Site internet. Géo-portail sur la Gestion des Risques au Sénégal. Disponible sur : [www-georisques.sec.gouv.sn/site](http://www-georisques.sec.gouv.sn/site)
- Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture.** (n.d). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035. Disponible sur : [www.pdudakar.gouv.sn](http://www.pdudakar.gouv.sn)
- Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture.** (n.d). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035. Restructuration des zones industrielles. Disponible sur : [www.pdudakar.gouv.sn/Restructuration-des-zones-industrielles.html](http://www.pdudakar.gouv.sn/Restructuration-des-zones-industrielles.html)
- Disaster Recovery Framework** (2014). Sénégal : Inondations Urbaines. Disponible sur : [www.gfdrr.org/sites/gfdrr/files/Senegal\\_French\\_Sept%202014.pdf](http://www.gfdrr.org/sites/gfdrr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf)
- Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.** (2015). La législation relative à la réduction des risques de catastrophe dans le contexte urbain de Dakar (LRRC/Dakar). Disponible sur : [www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/legislation\\_drr\\_dakar.pdf](http://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/legislation_drr_dakar.pdf)
- Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.** (2013). Systèmes communautaires d'alerte précoce : principes directeurs. Disponible sur : [www.preparecenter.org/sites/default/files/cews\\_guiding\\_principles\\_fr.pdf](http://www.preparecenter.org/sites/default/files/cews_guiding_principles_fr.pdf)
- Gouvernement du Sénégal.** (1976). Loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du domaine de l'État. Disponible sur : [www.au-senegal.com/IMG/pdf/domaine20de223e0.pdf](http://www.au-senegal.com/IMG/pdf/domaine20de223e0.pdf)
- Gouvernement du Sénégal.** (2001). Loi 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement (Partie législative). Disponible sur : [www.sec.gouv.sn/sites/default/files/loisetdecrets/Loi%20n%202001-01%20du%2012%20avril%202001%20portant%20code%20de%20l%27environnement.pdf](http://www.sec.gouv.sn/sites/default/files/loisetdecrets/Loi%20n%202001-01%20du%2012%20avril%202001%20portant%20code%20de%20l%27environnement.pdf)
- Gouvernement du Sénégal – Délégation Générale a la Protection Sociale et à la Solidarité Nationale (DGPSN).** (2016). Stratégie Nationale de Protection Sociale SNPS- 2015-2035. Version définitive. Disponibles sur : [www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen176991.pdf](http://www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen176991.pdf)
- Gouvernement du Sénégal – Journal Officiel.** (2008). Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme. Disponible sur : [www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen92582.pdf](http://www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen92582.pdf)
- Gouvernement du Sénégal – Journal Officiel.** (2008). Site internet. Décret n° 2008-211 du 4 mars 2008 portant création d'une plateforme nationale pour la Prévention et la Réduction des risques majeurs de catastrophes. Disponible sur : [www.jo.gouv.sn/spip.php?article6784](http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article6784)
- Index Mundi** (2019). Site internet. Senegal Demographics Profile 2019. Disponible sur : [www.indexmundi.com/senegal/demographics\\_profile.html](http://www.indexmundi.com/senegal/demographics_profile.html)
- Infoclimat.** (n.d.). Site internet. Station météorologique de Dakar/Yoff, Valeurs climatologique et Occurrences de phénomènes. Disponible sur : [www.infoclimat.fr/climatologie/normales-records/1981-2010/dakar-yoff/valeurs/61641.html](http://www.infoclimat.fr/climatologie/normales-records/1981-2010/dakar-yoff/valeurs/61641.html)
- Inhabitat.** (2012). Site internet. World's First Solar Kiosk Now Open For Business. Disponible sur : [www.inhabitat.com/worlds-first-solar-kiosk-now-open-for-business-in-ethiopia](http://www.inhabitat.com/worlds-first-solar-kiosk-now-open-for-business-in-ethiopia)
- Innovation, Environnement, Développement - Afrique** (En ligne). (2017). Approche territoriale des changements climatiques au Sénégal : cas du plan climat territorial intégré (PCTI) de la région de Dakar. Disponible sur : [www.iedafrique.org/IMG/pdf/rapport\\_etude\\_de\\_cas\\_pcti\\_dakar\\_-\\_mai\\_2017.pdf](http://www.iedafrique.org/IMG/pdf/rapport_etude_de_cas_pcti_dakar_-_mai_2017.pdf)

- Innovation, Environnement, Développement - Afrique** (En ligne). (n.d.). Modéliser les futures inondations et les ressources en eau en Afrique de l'Ouest. Disponible sur : [www.iedafrique.org/Modeliser-les-futures-inondations-et-les-ressources-en-eau-en-Afrique-de-l.html](http://www.iedafrique.org/Modeliser-les-futures-inondations-et-les-ressources-en-eau-en-Afrique-de-l.html)
- International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (IFRC)**. (2019). The cost of doing nothing – The humanitarian price of Climate Change and how it can be avoided. Disponible sur : [www.resourcecentre.savethechildren.net/node/15922/pdf/2019-ifrc-codn-en.pdf](http://www.resourcecentre.savethechildren.net/node/15922/pdf/2019-ifrc-codn-en.pdf)
- Journal du Net** (n.d.). Site internet. Salaire moyen au Sénégal (d'après la Banque Mondiale). Disponible sur : [www.journaldunet.com/business/salaire/senegal/pays-sen](http://www.journaldunet.com/business/salaire/senegal/pays-sen)
- La Rédaction**. (2015). Site internet. L'Érosion côtière et l'avenir du Sénégal. Disponible sur : [www.reussirbusiness.com/actualites/lerosion-cotiere-et-lavenir-du-senegal/](http://www.reussirbusiness.com/actualites/lerosion-cotiere-et-lavenir-du-senegal/)
- Le Point** (2018). Sénégal- Pénurie d'eau : le cri de colère des usagers. Disponible sur : [www.lepoint.fr/economie/senegal-penurie-d-eau-le-cri-de-colere-des-usagers-28-07-2018-2239806\\_28.php](http://www.lepoint.fr/economie/senegal-penurie-d-eau-le-cri-de-colere-des-usagers-28-07-2018-2239806_28.php)
- Lobelia by IsardSAT**. (2019). Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle.
- Ministère de l'Environnement et de la Protection de la nature**. (2006). Plan d'action national pour l'adaptation aux changements climatiques. Disponible sur : [www.preventionweb.net/files/21861\\_13379pana1.pdf](http://www.preventionweb.net/files/21861_13379pana1.pdf)
- Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGLDAT)** – Ville de Dakar – Cabinet Expert du Développement (2018). Plan de développement de la Ville de Dakar 2018-2022. Document non publié.
- Ministère de la Santé et de l'Action Sociale. - Direction Générale de la Santé. - Direction de la Lutte contre la Maladie**. (2017). Programme National de Lutte contre le Paludisme. Bulletin épidémiologique du Paludisme au Sénégal. Disponible sur : [www.fr.africacheck.org/wp-content/uploads/2018/04/Senegal-paludisme-bulletin-annuel-2017-PNLP.pdf](http://www.fr.africacheck.org/wp-content/uploads/2018/04/Senegal-paludisme-bulletin-annuel-2017-PNLP.pdf)
- Ministère de la Santé et de l'Action Sociale** (2017). Programme de Lutte contre la Tuberculose (PNT) Disponible sur : [www.sante.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-de-lutte-contre-la-tuberculose-pnt](http://www.sante.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-de-lutte-contre-la-tuberculose-pnt)
- Ministère de l'Intérieur**. (n.d.). Plan national de contingence. Disponible sur : [www.servicepublic.gouv.sn/assets/textes/plan\\_de\\_contingence.pdf](http://www.servicepublic.gouv.sn/assets/textes/plan_de_contingence.pdf)
- Ministère de l'Intérieur**. (n.d.). Programme national de réduction des risques de catastrophe. Disponible sur : <https://interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe>
- Mjangale**. (n.d.). Site internet. La tuberculose au Sénégal : Dakar l'épicentre de l'infection. Disponible sur : [www.mjangale.com/formationweb/goethe2017/tuberculose/](http://www.mjangale.com/formationweb/goethe2017/tuberculose/)
- Nations Unies**. (2015). Objectifs du développement durable. Disponible sur : [www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable](http://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable)
- Nations Unies**. (2015). Accord de Paris. Disponible sur : [www.unfccc.int/files/essential\\_background/convention/application/pdf/french\\_paris\\_agreement.pdf](http://www.unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/french_paris_agreement.pdf)
- Nations Unies**. (2016). Nouveau Programme pour les Villes. Disponible sur : [www.habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf](http://www.habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf)
- Ndong J.B.** (1995). L'évolution de la pluviométrie au Sénégal et les incidences de la sécheresse récente sur l'environnement. Disponible sur : [www.persee.fr/doc/geoca\\_0035-113x\\_1995\\_num\\_70\\_3\\_4212](http://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1995_num_70_3_4212)

- Perspective monde – Université de Sherbrooke.** (n.d.), Site internet. Inégalités des revenus (GINI), Sénégal. Disponible sur : [www.perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays?langue=fr&codePays=SEN&codeStat=PMQUANDL.GINI.V1&codeTheme=2](http://www.perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays?langue=fr&codePays=SEN&codeStat=PMQUANDL.GINI.V1&codeTheme=2)
- Port de Barcelona.** (2018). Rumbo a la sostenibilidad. Declaración Ambiental. Reglamento Europeo EMAS. Disponible sur : [www.contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/fca8cfd6-1de9-43f5-9a14-28bc99a365cb/DA\\_2018\\_PORT\\_DE\\_BARCELONA\\_ESP.pdf](http://www.contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/fca8cfd6-1de9-43f5-9a14-28bc99a365cb/DA_2018_PORT_DE_BARCELONA_ESP.pdf)
- Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains** (ONU-Habitat). (2008). Sénégal : Profil Urbain de Dakar. Disponible sur : [www.oldweb.unhabitat.org/books/senegal-profil-urbain-de-dakar-french](http://www.oldweb.unhabitat.org/books/senegal-profil-urbain-de-dakar-french)
- Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains** (ONU-Habitat). (2018). City Resilience Profiling Tool – Guide. Disponible sur : [www.urbanresiliencehub.org/wp-content/uploads/2018/10/CRPT-Guide-Pages-Online.pdf](http://www.urbanresiliencehub.org/wp-content/uploads/2018/10/CRPT-Guide-Pages-Online.pdf)
- Réseau Migrations et Urbanisations en Afrique de l’Ouest.** (1997). Enquête migrations et urbanisation au Sénégal. EMUS 1993. Synthèse. Disponible sur : [www.ireda.ceped.org/inventaire/ressources/sen-1993-mig-o2\\_senegal\\_emus.pdf](http://www.ireda.ceped.org/inventaire/ressources/sen-1993-mig-o2_senegal_emus.pdf)
- Sagna P., Ndiaye O., Diop C., Niang AD., Sambou PC.** (2015). Are recent climate variations observed in Senegal in conformity with the descriptions given by the IPCC scenarios ?. Disponible sur : [www.lodel.irevues.inist.fr/pollutionatmospherique/index.php?id=5320&format=print](http://www.lodel.irevues.inist.fr/pollutionatmospherique/index.php?id=5320&format=print)
- Senepplus.** (2017). Site internet. La région de Dakar concentre 45% des cas de tuberculose. Disponible sur : [www.senepplus.com/sante/la-region-de-dakar-concentre-45-des-cas-de-tuberculose](http://www.senepplus.com/sante/la-region-de-dakar-concentre-45-des-cas-de-tuberculose)
- The Lancet** (2017). Climate change: the role of the Infectious disease community. Disponible sur : [www.thelancet.com/journals/laninf/article/PIIS1473-3099\(17\)30645-X/fulltext](http://www.thelancet.com/journals/laninf/article/PIIS1473-3099(17)30645-X/fulltext)
- The Observatory of Economic Complexity** (OEC). (2017). Site Internet. Profile du développement économique du Sénégal. Disponible sur : [www.oec.world/en/profile/country/sen](http://www.oec.world/en/profile/country/sen)
- Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides** (UCG). (n.d.). Plan Stratégique de la Gestion des Déchets Solides de la Région de Dakar. Synthèse 2016-2020. Disponible sur : [www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2018/08/Synthese\\_Plan\\_Strategique.pdf](http://www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2018/08/Synthese_Plan_Strategique.pdf)
- Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides** (UCG). (2019). Étude d’Impact Environnementale et Social de l’Opération de Résorption de la Décharge de Mbeubeuss. Disponible sur : [www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2019/10/20191021-EIES-Final-Mbeubeuss\\_bon.pdf](http://www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2019/10/20191021-EIES-Final-Mbeubeuss_bon.pdf)
- Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides** (UCG). (2019). Étude d’Impact Environnemental Et Social Du Nouveau Schéma de Gestion des Déchets Solides à Dakar : Centre de Tri et Transfert (CTT) de Mbao. Rapport Final. Disponible sur : [www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2019/12/Rapport-Final-EIES-mbao\\_octobre-2019.pdf](http://www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2019/12/Rapport-Final-EIES-mbao_octobre-2019.pdf)
- Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides** (UCG). (2019). Plan d’Action de Réinstallation du Projet d’Opération de Résorption de la Décharge de Mbeubeuss. Rapport provisoire. Disponible sur : [www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2019/11/Rapport-final-PAR-Mbeubeuss\\_VF.pdf](http://www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2019/11/Rapport-final-PAR-Mbeubeuss_VF.pdf)
- United Nations Office for Disaster Risk Reduction** (UNDRR). (2015). Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030. Disponible sur : [www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030](http://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030)
- United Nations Office for Disaster Risk Reduction** (UNDRR). (2017). Report of the open-ended intergovernmental expert working group on indicators and terminology relating to disaster risk reduction. Disponible sur : [www.undrr.org/publication/report-open-ended-intergovernmental-expert-working-group-indicators-and-terminology](http://www.undrr.org/publication/report-open-ended-intergovernmental-expert-working-group-indicators-and-terminology)

**Ville de Dakar – 100 Villes Resilientes.** (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar. Disponible sur :  
[www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Dakar\\_Resilience\\_Strategy\\_FRANCAIS.pdf](http://www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Dakar_Resilience_Strategy_FRANCAIS.pdf)







# Annexe I

**Processus de mise en œuvre  
du CRPP à Dakar**



## Liste des figures

**Figure 1** CRPP – Processus de mise en œuvre à Dakar. Source : CRPP (2019).

## Liste des images

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Image 1</b>  | Le représentant de la Ville de Dakar lors de la BRW 2018. Source : CRPP (2018).  |
| <b>Image 2</b>  | Rencontre bilatérale entre le représentant de la Ville de Dakar et l'équipe du CRPP lors de la BRW 2018. Source : CRPP (2018). |
| <b>Image 3</b>  | Participants à l'Atelier de présentation du CRPP. Source : CRPP (2019).  |
| <b>Image 4</b>  | Rencontre cordiale avec Madame le maire de Dakar. Source : CRPP (2019).  |
| <b>Image 5</b>  | Participants à l'Atelier de diagnostic. Source : CRPP (2019).  |
| <b>Image 6</b>  | Visite de terrain – Marché aux poissons. Juillet 2019. Source : CRPP (2019).   |
| <b>Image 7</b>  | Délégations du CRPP et de la Ville de Barcelone lors de l'Atelier des Actions pour la Résilience. Source : CRPP (2019).        |
| <b>Image 8</b>  | Le Point Focal du CRPP à Dakar entouré par les participants de l'Atelier des Actions pour la Résilience. Source : CRPP (2019). |
| <b>Image 9</b>  | Une partie des participants de l'Atelier des Actions pour la Résilience. Source : CRPP (2019).                                 |
| <b>Image 10</b> | Table ronde sur le thème de la Résilience lors du FUM10. Source : CRPP (2020).   |

## Liste des acronymes et abréviations

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>ANSD</b>                  | Agence Nationale des Statistiques et de la Démographie   |
| <b>BRW</b>                   | Semaine de la Résilience de Barcelone (en anglais Barcelona Resilience Week)   |
| <b>CEFOPPEM</b>              | Centre de Formation Professionnelle et de Perfectionnement des Employés Municipaux   |
| <b>CGLU</b>                  | Cités et Gouvernements Locaux Unis   |
| <b>CIFAL</b>                 | Centre International de Formation des Autorités et Leaders   |
| <b>CRPP</b>                  | Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine<br>(en anglais City Resilience Profiling Programme)                               |
| <b>CRPT</b>                  | Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool)   |
| <b>FDV</b>                   | Fondation Droit à la Ville   |
| <b>FUM</b>                   | Forum Urbain Mondial   |
| <b>IAGU</b>                  | Institut Africain de Gestion Urbaine   |
| <b>MCSR</b>                  | Rendre les villes durables et résilientes (en anglais Making Cities Sustainable and Resilient)                                       |
| <b>ODD</b>                   | Objectifs du Développement Durable   |
| <b>ONG</b>                   | Organisation Non Gouvernementale   |
| <b>ONU - Habitat</b>         | Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains  |
| <b>PCET</b>                  | Plan Climat-Énergie Territorial  |
| <b>RAR - D</b>               | Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité  |
| <b>SIG</b>                   | Système d'Information Géographique   |
| <b>SSC</b>                   | Chocs, Stress et Challenges (en anglais Shocks, Stresses and Challenges)   |
| <b>UNDRR<br/>(ex-UNISDR)</b> | Bureau des Nations Unies pour la Réduction des Risques de Catastrophe (en anglais United Nations Office for Disaster Risk Reduction) |
| <b>UNITAR</b>                | Institut des Nations Unies pour la Formation et la Recherche (en anglais United Nations Institute for Training and Research)         |

# Annexe I

## Processus de mise en œuvre du CRPP à Dakar

### Description détaillée du processus

L'intérêt de la Ville de Dakar à mettre en œuvre la méthodologie du Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme ou CRPP) et, donc, à améliorer la résilience urbaine dans la ville, a débuté en mai 2018. Cet intérêt a été reconfirmé lors de la Semaine de la Résilience de Barcelone en novembre 2018 avec la participation d'un représentant de la Ville de Dakar. En janvier 2019, la première mission technique à Dakar permis de présenter le cadre d'action et la méthodologie du CRPP aux autorités dirigeantes ainsi qu'aux techniciens de la Ville et à certaines parties prenantes essentielles pouvant être impliquées pour la mise en place du projet. C'est en février 2019 que l'engagement de la Ville devient officiel avec la signature de la Lettre d'Entente. Cependant, il faut attendre le mois de juin 2019, pour l'approbation officielle de cette Lettre entre ONU-Habitat et la Ville de Dakar. Entre juillet et décembre 2019, deux ateliers ont été organisés à Dakar, pour approfondir le diagnostic, définir les domaines prioritaires et assurer la co-création des actions. Enfin, en février 2020, des représentants de la Ville de Dakar ont eu l'opportunité de présenter la première ébauche du Rapport de Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité lors du dixième Forum Urbain Mondial (FUM10) organisé par ONU-Habitat à Abu Dhabi.

Pour mettre en place le programme à Dakar, un Point Focal basé dans la ville, a été recruté. Celui-ci a pu accéder à un programme de formation sur la résilience urbaine et sur l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool ou CRPT), avec un accent particulier mis sur la collecte et l'analyse des données. Il a été convenu que la collecte des données serait prise en charge par le Point Focal, en coordination directe avec l'équipe technique du CRPP et, par la suite, avec les différents Services de la Ville. Cette façon de travailler a permis une coordination constante et un processus fluide d'échange d'informations. Cela a aussi permis la participation du Point Focal à différents événements et activités de l'administration locale en rapport avec la résilience et la durabilité.

Le CRPP a été mis en œuvre à Dakar selon une méthodologie spécifique envisagée pour le programme, qui s'adapte aux conditions de la ville, et qui apprend également des leçons tirées de chacune des étapes et processus mis en œuvre précédemment. Un aspect important à souligner a été la volonté de participer et de coopérer de manière active des différents secteurs organisationnels de la Ville à travers des réunions techniques et l'échange d'informations, de sorte qu'en collaboration avec l'équipe du CRPP, des résultats ont été obtenus.

Dans un **premier temps**, le contexte de la ville a été généré pour donner un aperçu de la ville, puis a commencé la création du Profil de Résilience de la ville, à travers l'évaluation des chocs, des acteurs clés pertinents et au regard de la performance de différents éléments. Subséquemment, un atelier présentant la méthodologie du programme et ses résultats provisoires s'est tenu en **janvier 2019**. Cet atelier, tenu au Centre de Formation Professionnelle et de Perfectionnement des Employés Municipaux (CEFOPPEM) de la Ville de Dakar, a réuni une partie des autorités dirigeantes et des techniciens de la Ville de Dakar, ainsi que des représentants des parties prenantes concernés par la résilience, comme l'Institut Africain de Gestion Urbaine (IAGU) et la Fondation Droit à la Ville (FDV).

Dans un **deuxième temps**, le Profil de la Ville et l'Identification des chocs, des stress et des challenges ont été achevés. Une analyse préliminaire faite pour l'identification des chocs, des stress et des challenges (en anglais Shocks, Stresses and Challenges ou SSC) a été présentée à la Ville et validée lors de l'atelier de diagnostic qui a eu lieu en **juillet 2019**. Pour identifier ces SSC, le croisement des informations a été effectués entre les analyses contenues dans la Stratégie de Résilience Urbaine de la Ville de Dakar adopté en 2017, les éléments identifiés par la Direction de la Protection Civile, ainsi que nos propres analyses générées par l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT).

L'un des principaux défis de la collecte de données a été la ventilation des données au niveau local. L'Agence Nationale des Statistiques et de la Démographie (ANSD) publie de nombreuses études ou monographies qui incluent des données au niveau national, régional ou à l'échelle de Dakar urbain, qui correspond à la zone urbanisée de la région de Dakar.

Au niveau local, c'est-à-dire le niveau de la Ville de Dakar, les données étaient beaucoup plus difficiles à obtenir. Les données ventilées par sexe ont également été difficile à trouver, l'ANSD ayant tendance à privilégier l'échelle du ménage dans ces analyses. De même, certains indicateurs, bien que nécessaires pour l'analyse, n'étaient pas pertinents pour le contexte sénégalais ou n'étaient pas disponibles, et les institutions locales disposaient d'autres indicateurs connexes qui semblaient plus pertinents pour leur contexte. Ainsi, il a souvent été nécessaire de travailler sur des indicateurs alternatifs pour permettre une analyse cohérente de la Ville.

L'analyse préliminaire effectuée a permis d'identifier un ensemble de questions sur lesquelles la Ville de Dakar et ONU-Habitat devraient accorder une attention particulière. Il s'agit notamment de l'utilisation de l'espace public, de certains aspects sociologiques et de la dégradation de l'environnement due aux activités humaines.

En **novembre 2019**, trois séances de travail et discussions ont été programmées avec des groupes cibles légèrement différents. Ensuite, l'atelier « Actions pour la Résilience » a eu lieu en tant que principale session de travail et de présentation organisée par l'équipe du CRPP avec une partie des autorités dirigeantes et des techniciens de la Ville de Dakar (urbanisme, développement durable, mobilité, risques, affaires sociales, etc), les parties prenantes concernées par la résilience, ainsi que des représentants de la Direction des Relations Internationales de la Ville de Dakar et de la Direction de la Justice globale et de la Coopération internationale de la Ville de Barcelone. Ces derniers ont expliqué leur objectif de renforcer les relations avec la Ville de Dakar pour une collaboration mutuelle.

Au cours de cette mission, une visite de terrain a également été organisée, ainsi que différentes réunions clés avec les parties prenantes connexes pour permettre à l'équipe du CRPP de mieux comprendre le contexte et de faire une analyse permettant les recommandations pour la ville. Le diagnostic fut ainsi validé et les principales lignes d'action pour la résilience ont été identifiées.

Au cours de la période de mise en œuvre, et grâce à l'appui et à la prédisposition des autorités municipales, différentes instances nationales ont eu la possibilité de participer aux différents ateliers et sessions thématiques organisées. Ces opportunités ont permis d'obtenir des informations plus nombreuses et de meilleure qualité pour la ville, en plus de permettre la création d'espaces de consultations techniques avec des spécialistes, et de connaître différentes approches pour la résolution de problèmes locaux.

Sur la base des résultats obtenus, la version finale des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) a été développée. Elle inclut les recommandations structurées et hiérarchisées à partir de leurs possibilités réelles de mise en œuvre, leurs liens avec les cinq piliers du Nouveau Programme pour les Villes, ainsi que leurs ancrages dans le territoire dakarais.

## Étapes clés et événements importants

Avant de présenter les étapes clés, il convient de noter que le CRPP a travaillé en étroite collaboration avec la Ville de Dakar au cours des dernières années pour construire le Profil de résilience de la Ville et recommander des actions pour améliorer sa résilience. Dans chacune des étapes présentées, aucun nom de personnes n'est mentionné, seulement des institutions. Nous remercions chacun et chacune des participants et collaborateurs du Programme pour leur engagement à nous permettre de travailler à Dakar en tant que ville pilote. La Municipalité a ouvertement accepté la mise en œuvre du CRPP dans la ville pour son approche transversale et innovante. Les instances dirigeantes contactées ont toujours manifesté leur intérêt pour le programme et montré leur volonté d'adopter cette méthodologie car les résultats et le matériel produit sont facilement consultables et elle peut être de nouveau répéter à l'avenir.

Figure 1 : CRPP – Processus de mise en œuvre à Dakar. Source : CRPP (2020).



- Évènements importants
- Etapes clefs de la mise œuvre
- Participation de la Ville de Dakar à des évènements

## Avril 2018

### Formation technique du Point Focal

La première étape du programme s'est achevée en avril 2018 avec la formation technique du Point Focal. Pour ce faire, une mission de formation a été organisée dans les bureaux du CRPP à Barcelone.

Lors de cette semaine de formation, le Point Focal a été formé à la Méthodologie et à l'outil du CRPP, le projetant ainsi vers une analyse urbaine qui prend en considération la résilience. Le cas concret de la ville de Barcelone a été étudié comme référence. Enfin, le plan de travail a été défini et le mode d'intervention adapté à la réalité de la ville de Dakar et à son administration locale. Au cours des mois suivants, de plus amples informations ont été échangées et d'autres sessions de formation organisées à distance pour le Point Focal.

## Mai 2018

### Liens Interinstitutionnels

Les premiers contacts ont été pris avec la Ville de Dakar en mai 2018. Par la suite, les représentants de l'administration locale ont été rapidement disponibles pour rencontrer le Point Focal du CRPP à Dakar. Lors de cette première rencontre, des points de convergence ont été trouvés entre le CRPP et les autres programmes mis en œuvre par la Ville, notamment le PCET (Plan Climat Énergie Territorial).

Parallèlement à cette approche, le Point Focal a également réalisé une évaluation synthétique des opportunités d'engagement avec le niveau considéré comme sous-local (communes d'arrondissement de Dakar). Les éléments d'analyse suivants ont été pris en compte afin de faciliter la prise de décision : la gestion des compétences transférées, la disponibilité des données, la disponibilité des ressources techniques au niveau de la commune d'arrondissement et, enfin, la pertinence de l'échelle de comparaison (entre Dakar et les autres villes pilotes du programme). Compte tenu des résultats de cette évaluation et des délais de mise en œuvre du programme CRPP au Sénégal, il a été décidé de prendre en compte l'échelle de la ville de Dakar, dans son ensemble, pour la mise en œuvre du programme CRPP et d'initier les démarches officielles pour un engagement formel avec la Ville de Dakar.



## Novembre 2018

### Présentation des progrès de Dakar lors de la Semaine de la Résilience de Barcelone

En novembre 2018, un représentant de la Ville de Dakar a eu l'opportunité de participer à la Semaine de la Résilience de Barcelone (en anglais Barcelona Resilience Week ou BRW) en tant qu'invité du CRPP. En plus d'une présentation des progrès de Dakar, des dialogues et des événements lui ont été proposés avec des délégations d'autres villes, afin de faciliter l'échange d'expériences.

Le représentant de la Ville de Dakar a ainsi participé à différents événements, incluant une session animée par CGLU (Cités et Gouvernements Locaux Unis). L'engagement de la Ville de Dakar de continuer à soutenir le programme et à achever le processus a été confirmé lors de cet événement.

Par la suite, un atelier a été mené avec la participation du Point Focal, de l'équipe technique du programme et du représentant de la Ville de Dakar.

Sur la base des avancées réalisées dans le processus de collecte de données et d'information, les progrès en ce qui concerne la performance de certains éléments urbains ont été présentés sur le plan quantitatif, tout en identifiant les défis et les enseignements tirés. Cela a aussi permis de consolider la compréhension des risques de la ville en présentant les chocs prioritaires et de générer des informations essentielles pour la formulation des Actions pour la Résilience.



**Image 1** : Le représentant de la Ville de Dakar lors de la BRW 2018. Source : CRPP (2018).



**Image 2** : Rencontre bilatérale entre le représentant de la Ville de Dakar et l'équipe du CRPP lors de la BRW 2018. Source : CRPP (2018).

## Janvier 2019

### Première mission technique à Dakar. Lancement du Programme

La première mission avait pour but de lancer le Programme de manière technique à Dakar. Des rencontres bilatérales avec les différents Services travaillant déjà sur des thématiques de résilience au sein de l'administration locale ont été organisées, ainsi qu'avec d'autres parties prenantes identifiées comme essentielles pour la résilience de Dakar et le bon fonctionnement du programme. De plus, pour aller plus loin dans la compréhension du contexte de Dakar, des visites de terrains ont été organisées tout au long de la semaine.

La semaine fut clôturée par un atelier technique participatif regroupant une partie des autorités dirigeantes et des techniciens de la Ville de Dakar, et les parties prenantes concernées. Lors de cet atelier, le cadre du CRPP et son contexte, les concepts principaux et la méthodologie ont été présentés, ainsi que les étapes à venir pour la mise en place du projet.

À la suite de cet atelier, une rencontre cordiale fut organisée avec Mme Soham El Wardini, Madame le maire de Dakar.



**Image 3** : Participants à l'Atelier de présentation du CRPP. Source : CRPP (2019).



**Image 4** : Rencontre cordiale avec Madame le maire de Dakar. Source : CRPP (2019).

## Février 2019

### Signature officielle de la Lettre d'Entente par la Ville de Dakar

La Ville de Dakar a signé la Lettre d'Entente le 11 février 2019. Cependant, il faut attendre le mois de juin 2019, pour l'approbation officielle de cette Lettre entre ONU-Habitat et la Ville de Dakar. Toutefois, le processus de collecte des données avait commencé bien plus tôt, dès que l'administration locale avait montré sa volonté d'accueillir le programme en Mai 2018.

La Lettre d'Entente vise à promouvoir la résilience urbaine dans la Ville de Dakar, en la définissant comme la capacité du système urbain à résister et à se remettre rapidement de toute crise et menace potentielles et à maintenir la continuité de ses activités et services. À cette fin, le CRPP s'est engagé à fournir un soutien technique à travers un processus de transfert de connaissances et de technologies en rapport avec les informations et données collectées lors de la mise en place du programme ; tandis que l'administration locale s'est engagée à participer de manière active à la consolidation et validation des données qui permettront par la suite d'éclairer les futures recommandations du programme.

## Avril 2019

### Présentation des avancées de la Ville de Dakar à l'atelier final de MCSR à Incheon

En Avril 2019, un représentant de la Ville de Dakar a eu l'opportunité de participer à l'atelier final du projet « Rendre les villes durables et résilientes » (en anglais Making Cities Sustainable and Resilient ou MCSR) organisé par UNDRR à Incheon, en Corée du Sud, en tant qu'invité du CRPP. En plus d'une présentation des progrès de Dakar dans la mise en place du programme et ses résultats préliminaires, le représentant a pu expliquer comment le travail avec ONU-Habitat CRPP cherche à s'intégrer dans les projets en cours et à impliquer les parties prenantes. Enfin, des dialogues et des rencontres lui ont été proposés avec des délégations d'autres villes, afin de faciliter l'échange d'expériences sur les résultats, défis et enseignements tirés.

## Juillet 2019

### Deuxième mission technique à Dakar Présentation des Avancées de l'Analyse et du Diagnostic

La Ville de Dakar a signé un accord avec l'UNITAR en Janvier 2019 pour devenir un Centre International de Formation des Autorités et Leaders (CIFAL). Ce Centre est le seul en Afrique francophone et dispensera des formations sur plusieurs thèmes à toutes l'Afrique de l'Ouest. Ces thèmes sont : la résilience urbaine, l'urbanisme, la sécurité routière, la migration et la mobilité humaine, et enfin l'Agenda 2030 et les Objectifs du Développement Durable (ODD). La deuxième mission technique fut organisée de telle sorte que la délégation du CRPP puisse participer au lancement du nouveau centre CIFAL de Dakar.

Afin d'optimiser les processus d'échange et de transfert de connaissances lors de cette deuxième mission, différents types d'événements ont été organisés : réunions avec les services, ateliers, rencontres bilatérales et avec la société civile. Une visite de terrain a également été réalisée.

Une réunion eu également lieu avec une partie des autorités dirigeantes de la Ville de Dakar pour présenter les progrès et les défis de la mise en oeuvre du programme mais aussi pour échanger sur les attentes de l'administration locale et sur les critères à prendre en considération pour la suite du programme.

L'évènement principal de la mission a été la présentation des avancées du programme CRPP à Dakar, un événement auquel a assisté une partie des autorités dirigeantes ainsi que des représentants des différents Services. Le contexte, les concepts et la méthodologie du CRPP ont été rappelés, et l'état d'avancement de la mise en oeuvre de l'outil présentés, parmi d'autres sujets techniques.

Comprenant l'importance de connaître la ville non seulement à partir des données et / ou de l'étude, une visite de terrain a été organisée en présence des autorités. Au cours de la visite, des informations et des expériences ont été échangées aussi bien par les cadres municipaux que par les habitants du voisinage, et les principales faiblesses de la ville ont été visualisées sur place (pollution, mauvaise gestion du cycle de l'eau, problèmes de mobilité). Finalement le centre-ville historique a été visité.



**Image 5** : Participants à l'Atelier de diagnostic. Source : CRPP (2019).

Juillet 2019

Deuxième mission technique à Dakar Présentation  
des Avancées de l'Analyse et du Diagnostic



Image 6 : Visite de terrain – Marché aux poissons. Juillet 2019. Source : CRPP (2019).

Novembre 2019

### Troisième mission technique à Dakar Présentation préliminaire des Recommandations d'Action de Résilience

Lors de cette troisième mission, des réunions bilatérales, des ateliers et séances thématiques, et des visites ont été organisées pour échanger sur les progrès concernant le profil de résilience urbaine avec des représentants des différents Services de la Ville de Dakar. Ce processus a aussi permis de présenter les principales constatations et conclusions initiales liées aux chocs, aux stress et aux challenges. La base de données et la carte des acteurs, ainsi que les informations sur les performances du système urbain dans son ensemble ont également été validés. Le principal résultat a ensuite été la confirmation des vecteurs d'actions proposés (portée et possibilité).

L'événement principal qui a eu lieu a été l'Atelier des Actions pour la Résilience, avec la participation des principales Directions de la Ville de Dakar. L'événement a permis le partage des résultats du diagnostic, nommé Scénario Actuel, en ce qui concerne la résilience de la ville, ainsi que l'analyse menant à l'identification préliminaire des vecteurs sur lesquels les actions pour la résilience sont définies. Le Scénario Tendanciel et le Scénario Résilient et Durable ont également été décrits. La participation lors de la session finale des représentants de la Direction des Relations Internationales de la Ville de Dakar et de la Direction de la Justice Globale et de la Coopération Internationale de la Ville de Barcelone a été très bien accueillie, et vise à être le point de départ d'une relation fructueuse entre les deux administrations locales.

Avant cela, plusieurs séances de travail ont été programmées avec différents groupes cibles, pour une présentation finale du processus CRPP, qui comprenait des explications et une brève formation liée au processus et à la méthodologie CRPT, la plateforme visuelle avec les données de Dakar, l'analyse et le diagnostic, et la première révision des stress. Un processus final de validation des données et des informations (éléments urbains ; chocs, stress et challenges) a été mené avec les principales contreparties.

En définitive, la Ville de Dakar se prépare déjà depuis quelques temps à mettre en œuvre des initiatives qui contribueront à institutionnaliser l'approche de la résilience dans les politiques et stratégies internes. Les pistes évoquées lors de l'atelier de formation / présentation de janvier 2019 sur la possibilité de mise en place d'un Observatoire de la Résilience Urbaine ont pu être explorées plus longuement lors de cette troisième mission. Cet observatoire, qui regrouperait à la fois des services internes et des partenaires externes (ministères, ONG, universités, etc.), aurait pour mandat de surveiller des indicateurs de résilience spécifiques et de publier annuellement un rapport de situation au cours d'un événement majeur qui réunirait tous les acteurs concernés.



Image 7 : Délégations du CRPP et de la Ville de Barcelone lors de l'Atelier des Actions pour la Résilience. Source : CRPP (2019).

Novembre 2019

Troisième mission technique à Dakar Présentation préliminaire  
des Recommandations d'Action de Résilience



**Image 8** : Le Point Focal du CRPP à Dakar entouré par les participants de l'Atelier des Actions pour la Résilience.  
Source : CRPP (2019).



**Image 9** : Une partie des participants de l'Atelier des Actions pour la Résilience. Source : CRPP (2019).

## Février 2020

### Présentation des avancées de la Ville de Dakar lors du 10ème Forum Urbain Mondial à Abu Dhabi

En février 2020, un représentant de la Ville de Dakar a eu l'opportunité de participer au dixième Forum Urbain Mondial (FUM10). En plus d'une présentation des progrès de Dakar dans la mise en place du programme et ses résultats préliminaires avec la première ébauche du rapport de Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité, il a eu l'occasion de mettre en évidence les principaux défis et opportunités pour les villes de la région ouest-africaine pour renforcer la résilience. Enfin, des dialogues et des événements lui ont été proposés avec des délégations d'autres villes, afin de faciliter l'échange d'expériences.

La présentation du Rapport de la Ville de Dakar du point de vue de la ville, permet, lors d'événements internationaux, d'exposer les raisons de telles études vu par les co-créateurs et bénéficiaires, pour encourager le renforcement de la résilience dans d'autres centres urbains.



Image 10 : Table ronde sur le thème de la Résilience lors du FUM10. Source : CRPP (2020).

## Avril 2020

### Remise à la Ville de Dakar du Profil de Résilience de la Ville et des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D)

Le résultat de ce processus, en conformité avec la convention signée et les accords interinstitutionnels, a été concrétisé par la mise à disposition aux autorités de la Ville, en avril 2020, du Profil de Résilience de la Ville et des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D).

La procédure de restitution entre le CRPP et la Ville de Dakar inclut :

1. Les bases de données du CRPT sous forme de fichiers numériques, qui inclut les principales informations collectées et traitées, les principaux documents du cadre juridique analysés, et les bases de données spatiales (SIG) traitées.
2. La plateforme visuelle de la ville, avec accès au site internet contenant le profil de résilience de Dakar : analyse, diagnostic et grandes lignes d'action pour la résilience.
3. Le rapport final des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D) à Dakar, avec les annexes et appendices correspondants.

A travers les Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D), nous sommes convaincus d'avoir contribué à soutenir le développement d'un Agenda pour la Ville de Dakar basé sur les concepts de la résilience urbaine, qui de par sa nature transversale et intégrale permet un développement durable résilient.



| Date       | Ateliers   | Activités /Résultats   | Nombre de participants |
|------------|--|--|------------------------|
| 31.01.2019 | Atelier de présentation du programme   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Présentation du Programme</li> <li>● Formation sur la résilience urbaine</li> <li>● Présentation de l'Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPT)</li> </ul>  | 27                     |
| 23.07.2019 | Atelier diagnostic : Introduction  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rappel sur le Programme</li> <li>● Analyse des vulnérabilités (sociales, économiques, environnementales, spatiales)</li> <li>● Cartographie des risques industriels et naturels</li> <li>● Diagnostic préliminaire de la résilience et des vulnérabilités</li> </ul>                                    | 23                     |
| 24.07.2019 | Atelier diagnostic - Session thématique 1 : Congestion urbaine et contraintes à la mobilité    | Groupes de travail sectoriels organisés par thématique pour fournir des données manquantes, évaluer et valider certaines données ainsi que l'analyse qui en est faite, et les sources utilisées. Les principaux résultats liés à la congestion urbaine et les contraintes à la mobilité sont expliqués et discutés dans le contexte de Dakar.    | 9                      |
| 24.07.2019 | Atelier diagnostic - Session thématique 2 : Dégradation des écosystèmes et risques industriels | Groupes de travail sectoriels organisés par thématique pour fournir des données manquantes, évaluer et valider certaines données ainsi que l'analyse qui en est faite, et les sources utilisées. Les principaux résultats liés à la dégradation des écosystèmes et aux risques industriels sont expliqués et discutés dans le contexte de Dakar. | 6                      |
| 25.07.2019 | Atelier diagnostic - Session thématique 3 : Vulnérabilités sociales et économiques             | Groupes de travail sectoriels organisés par thématique pour fournir des données manquantes, évaluer et valider certaines données ainsi que l'analyse qui en est faite, et les sources utilisées. Les principaux résultats liés aux vulnérabilités sociales et économiques sont expliqués et discutés dans le contexte de Dakar.                  | 6                      |
| 26.07.2019 | Atelier diagnostic : Conclusion et prochaines étapes   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Restitutions des sessions thématiques (Contexte – Enjeux (institutionnels, juridiques et politiques) – Hypothèses d'actions</li> <li>● Exercice de priorisation. Évaluation de la capacité d'intervention de la Ville</li> </ul>  | 45                     |

| Date       | Ateliers   | Activités /Résultats   | Nombre de participants |
|------------|--|--|------------------------|
| 25.11.2019 | Atelier des Actions pour la Résilience - Session thématique 1 : Congestion urbaine et contraintes à la mobilité    | Groupes de travail sectoriels organisés par thématique pour discuter des éléments de diagnostic pertinents et des actions potentielles qui répondraient au domaine prioritaire identifié : Congestion urbaine et contraintes à la mobilité   | 13                     |
| 26.11.2019 | Atelier des Actions pour la Résilience - Session thématique 2 : Dégradation des écosystèmes et risques industriels | Groupes de travail sectoriels organisés par thématique pour discuter des éléments de diagnostic pertinents et des actions potentielles qui répondraient au domaine prioritaire identifié : Dégradation des écosystèmes et risques industriels.   | 9                      |
| 26.11.2019 | Atelier des Actions pour la Résilience - Session thématique 3 : Vulnérabilités sociales et économiques             | Groupes de travail sectoriels organisés par thématique pour discuter des éléments de diagnostic pertinents et des actions potentielles qui répondraient au domaine prioritaire identifié : Vulnérabilités sociales et économiques.   | 10                     |
| 27.11.2019 | Atelier des Actions pour la Résilience – Conclusions   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Partage des résultats du diagnostic de résilience urbaine de la ville de Dakar</li> <li>● Identification des actions de résilience par rapport aux trois domaines prioritaires identifiés</li> <li>● Identification des mécanismes de soutien : financement direct / soutien technique</li> </ul> | 52                     |

# Annexe II

# Caractérisation de la ville de Dakar



## Liste des figures

---

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Figure 1</b> | Emplacement de la ville de Dakar.<br>Source : CRPP basé sur les informations de Google maps (2020).  |
| <b>Figure 2</b> | Zone urbanisée par Période dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020). |
| <b>Figure 3</b> | Arrondissements et population de la ville de Dakar.<br>Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et de la BaseGéo Sénégal (2020).                 |
| <b>Figure 4</b> | Morphologie urbaine : l'habitat de type planifié – les Almadies.<br>Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).                                    |
| <b>Figure 5</b> | Morphologie urbaine : l'habitat de type villageois - Yoff.<br>Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).  |
| <b>Figure 6</b> | Morphologie urbaine : l'habitat spontané irrégulier – Grand Médine.<br>Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).                                 |
| <b>Figure 7</b> | Morphologie urbaine : l'habitat spontané régulier – Medina et Grand Dakar.<br>Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).                          |

## Liste des tableaux

---

|                  |   |
|------------------|---|
| <b>Tableau 1</b> | Données géographiques et socio-économiques clés de Dakar. Source : CRPT (2019). |
| <b>Tableau 2</b> | Données d'arrondissement et population. Source : CRPT (2019).                   |
| <b>Tableau 3</b> | Données climatiques. Source : CRPT (2019).                                      |
| <b>Tableau 4</b> | Quelques caractéristiques de l'environnement bâti. Source : CRPT (2019).        |
| <b>Tableau 5</b> | Données économiques. Source : CRPT (2019).                                      |
| <b>Tableau 6</b> | Challenges de la ville de Dakar. Source : CRPP (2019).                          |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>ANSD</b>           | Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie   |
| <b>CRPP</b>           | Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme) |
| <b>CRPT</b>           | Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool)          |
| <b>DSRP (I et II)</b> | Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté  |
| <b>PDU</b>            | Plan Directeur d'Urbanisme  |
| <b>UNICEF</b>         | Fonds des Nations Unies pour l'Enfance  |
| <b>USD</b>            | Dollar des États-Unis   |
| <b>XOF / FCFA</b>     | Franc CFA   |

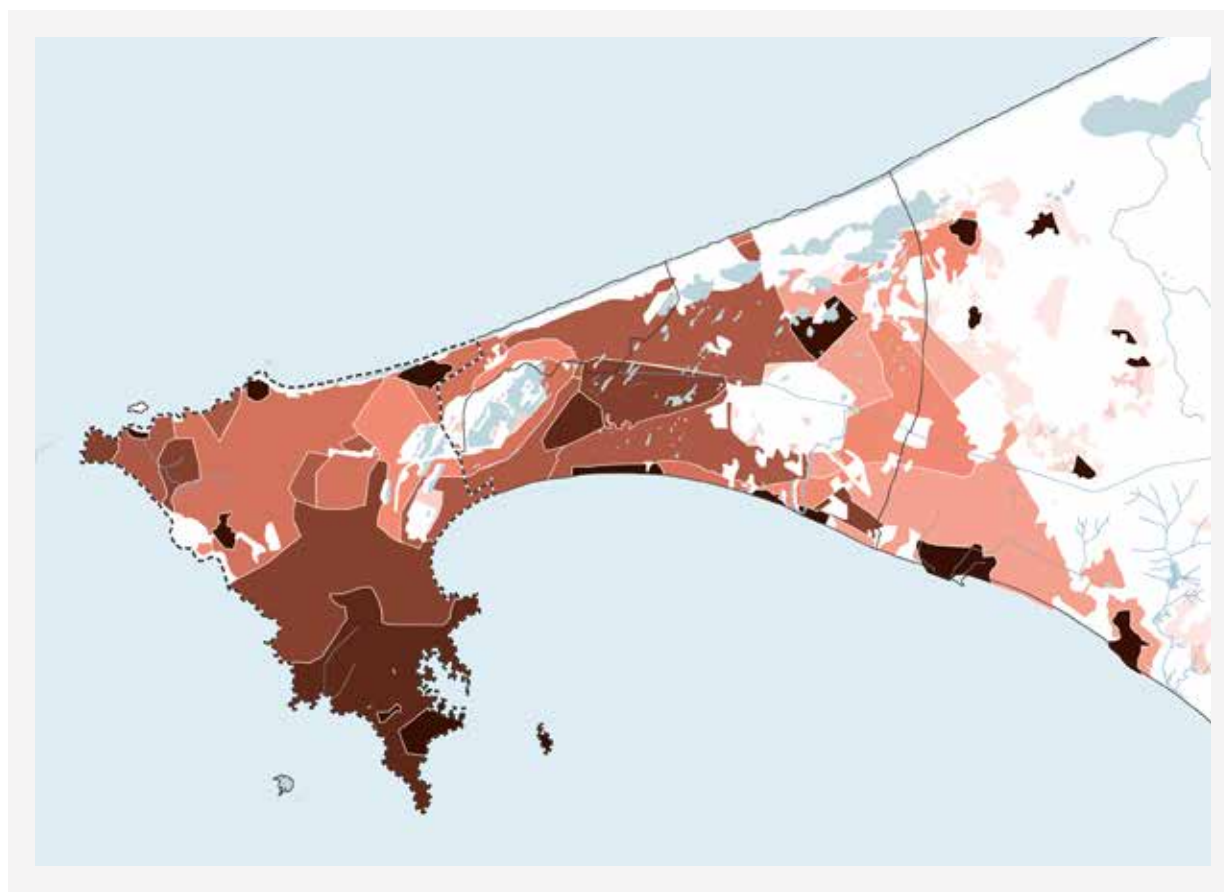
**Figure 1** : Emplacement de la ville de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de Google maps (2019).



# Annexe II

## Caractérisation de la ville de Dakar

La région de Dakar (comprenant les départements de Dakar, de Rufisque, de Pikine et Guédiawaye) couvre une superficie de 550 km<sup>2</sup> avec une population estimée en 2016 à 3 429 370 habitants, son taux d'urbanisation s'élevait en 2016 à 96%<sup>1</sup>. La même année, elle concentrait 23,2% de la population du pays sur 0,3% du territoire national, ce qui représente une densité de 6269 hbts/km<sup>2</sup>. Quant à la ville de Dakar (Département de Dakar), sa densité est estimée en 2014 à 14 952 hbts/km<sup>2</sup><sup>2</sup>. Cet accroissement démographique rapide de la population ne s'est malheureusement pas accompagné d'une croissance économique conséquente. La ville ne possède pas les possibilités de prise en charge des besoins en emplois et en logements. Cette croissance incontrôlée de la ville a donné naissance aux bidonvilles et à des taudis manquant de tous types d'infrastructures. Pratiquement tous les indicateurs (besoins en eau, en énergie, logements, mobilité urbaine, etc.) seront multipliés par deux, trois, voire quatre dans les décennies à venir, situant Dakar au cœur des problèmes de développement, d'environnement, de sécurité, de santé publique, etc. Elle est incontestablement le lieu où se concentre tous les potentiels mais aussi tous les risques.



### Zone Urbanisée par Période dans la région de Dakar

--- Périmètre de la ville de Dakar  
— Cours d'eau

### Zone Urbanisée par Période

|        |        |
|--------|--------|
| ■ 1923 | ■ 1985 |
| ■ 1953 | ■ 2001 |
| ■ 1967 | ■ 2003 |
| ■ 1976 | ■ 2008 |
| ■ 1980 | ■ 2013 |

**Figure 2** : Zone urbanisée par Période dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).

<sup>1</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2019). Situation économique et sociale du Sénégal en 2016.

<sup>2</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale régionale. Région de Dakar. 2014.



## Données clés géographiques et socio-économiques

|   |   |
|---|---|
| <b>Région:</b>  | Afrique   |
| <b>Pays:</b>  | Sénégal   |
| <b>Coordonnées:</b>   | 14° 43' 10" N, 17° 28' 21" O  |
| <b>Fuseau Horaire:</b>                                      | TUC   |
| <b>Superficie ville de Dakar:</b>                           | 83,7 km <sup>2</sup>  |
| <b>Superficie région de Dakar:</b>                          | 547 km <sup>2</sup>   |
| <b>Population:</b>  | 1 146 052 (ville), 3 732 284 (région)   |
| <b>Densité de population:</b>                               | 14 952 habitants / km <sup>2</sup> (Donnée locale)  |
| <b>Espérance de vie:</b>                                    | 67,4 <sup>3</sup> (Donnée nationale)  |
| <b>Âge de la population<sup>4</sup> (Donnée régionale):</b> | 0-4 ans: 4142, Homme = 2072, Femme = 2070<br>5-9 ans: 4037, Homme = 2028, Femme = 2009<br>10-14 ans: 3653, Homme = 1726, Femme = 1926<br>15-19 ans: 3393, Homme = 1508, Femme = 1885<br>20-24 ans: 3338, Homme = 1561, Femme = 1777<br>25-64 ans: 14 879, Homme = 7228, Femme = 7651<br>65+ ans: 1189, Homme = 570, Femme = 619 |
| <b>Groupes ethniques et/ou nationaux:</b>                   | Lébous, Wolofs, Sereer, Hal Pulhar, Diolas, Mandingues, Mandjack, Bassaris, Bédiks, Maures  |
| <b>Religions:</b>   | Islam (94%), Christianisme (5%) et Animisme (1%)  |
| <b>Langues:</b>   | Français, Arabe, Wolof, Sereer, Pulhar, Diola, Mandingue, Mandjack, Bassari, Bédik, Maure   |
| <b>Taux d'alphabétisation:</b>                              | 61.9% <sup>5</sup>  |
| <b>Taux de brut mortalité:</b>                              | 6.8 pour mille <sup>6</sup> (Donnée nationale)  |
| <b>Taux de mortalité infantile:</b>                         | 36 pour mille <sup>7</sup> (Donnée régionale)   |
| <b>Taux de migration :</b>                                  | +0,50 <sup>8</sup> % (Donnée régionale)   |

Tableau 2 : Données géographiques et socio-économiques clés de Dakar. Source : CRPT (2019).

<sup>3</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (n.d.). Site internet.

<sup>4</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). (2016) Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final.

<sup>5</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2014). Recensement General de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage. Rapport Définitif. RGPHAE 2013.

<sup>6</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (n.d.). Site internet.

<sup>7</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). (2016) Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final.

<sup>8</sup> Réseau Migrations et Urbanisations en Afrique de l'Ouest. (1993). Enquête migrations et urbanisation au Sénégal. EMUS 1993.

## Fonctions politiques et administratives

Depuis sa fondation en 1857, Dakar est marquée par ses importantes fonctions politiques et administratives centrales. Aujourd'hui, capitale politique du Sénégal, siège du pouvoir économique et du pouvoir d'État, Dakar regroupe toutes les grandes institutions législatives et exécutives de même que tous les sièges des organismes et grands établissements publics de production et de services. Ce pôle politico-administrative se trouve entre le sud du boulevard de la République et le Cap Manuel, il constitue la base de toute l'influence de la ville au niveau national. Dans ce lieu spatialement restreint se trouvent le Palais de la République (ex: Palais du Gouverneur Général de l'Afrique-Occidentale Française) ainsi que le siège du gouvernement, représentant le pouvoir exécutif ; l'Assemblée nationale évoquant le pouvoir législatif ; le Palais de la Justice et la Haute magistrature pour le pouvoir judiciaire ; le Conseil économique, social et environnemental; les plus grands hôpitaux du pays ainsi que le pouvoir militaire.

## Fonctions économiques

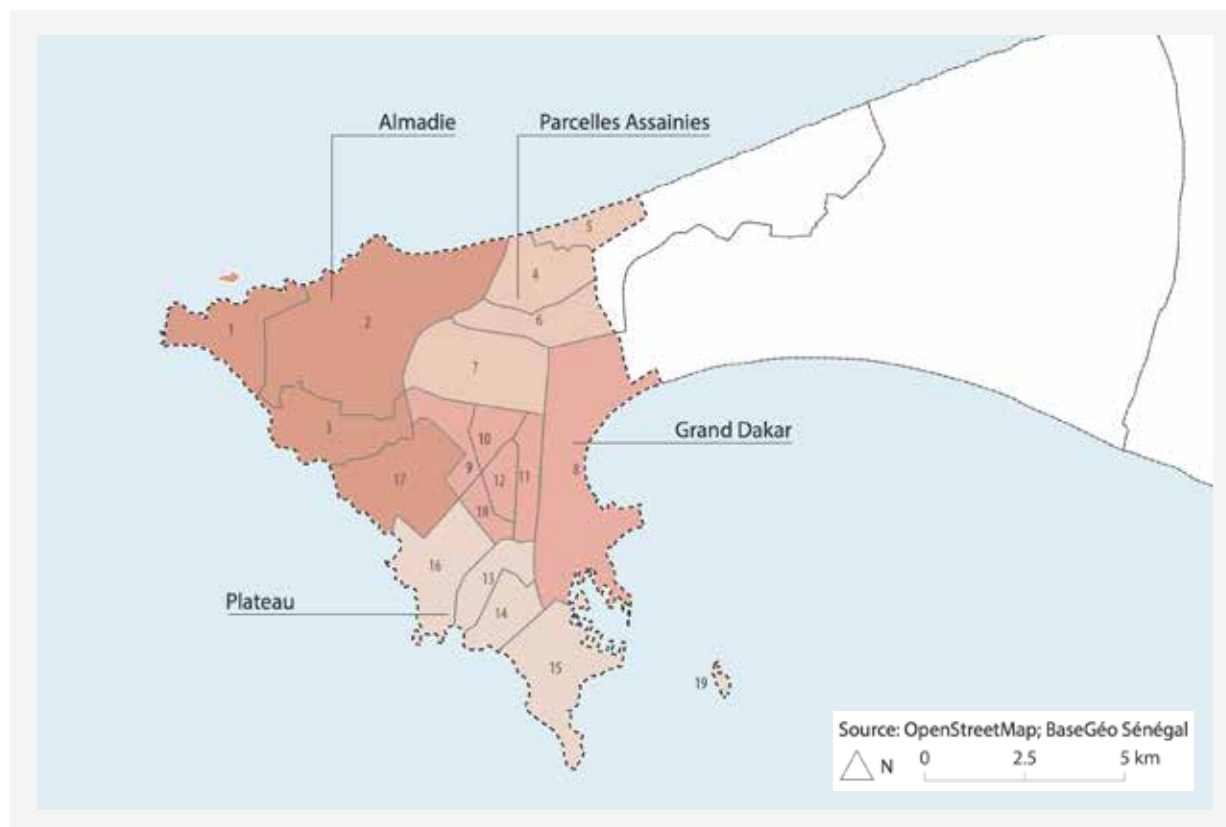
Bien que l'économie du pays repose en majorité sur l'agriculture, elle n'en reste pas moins sous la domination de Dakar pour deux raisons principales : d'abord, tous les produits de l'agriculture destinés à l'exportation sont acheminés à Dakar en vue de leur exportation ; ensuite, les quelques industries de transformation des produits primaires sont presque exclusivement implantées dans la capitale.

Ces fonctions économiques concernent aussi la concentration des équipements commerciaux tels que le port de Dakar et le marché Sandaga et celle des établissements financiers et bancaires. Le commerce reste le secteur le plus dynamique de l'économie urbaine. Il représente à lui seul près de 72% des microentreprises et 41,8% des emplois informels de la région. Cela s'explique en grande partie par le fait que c'est un des rares secteurs, avec l'artisanat, à offrir des opportunités d'insertion économique aux jeunes qui manquent de qualification.

## Dynamique démographique

Dakar est l'une des plus grandes villes d'Afrique, sa croissance démographique est importante et son nombre d'habitants s'élève rapidement. D'une population de 400 000 habitants dans les années 1970, l'exode rural l'a fait plus que quadrupler en 20 ans. Lors du recensement de 2002 la population des 19 communes d'arrondissement s'élevait à environ 955 897 personnes, pour 143 165 ménages et 77 960 concessions.

Au dernier recensement général de la population, de l'habitat, de l'agriculture et de l'élevage (RGPHAE) publié en septembre 2014, la région de Dakar comptait 3 139 325 habitants en 2013, soit près du quart de la population totale du Sénégal (23,2% - 13 508 715 habitants) sur une superficie représentant seulement 0,3% de la superficie totale du pays. Avec 3 139 325 personnes, la région se classe parmi les 50 premières villes les plus peuplées d'Afrique. Quant à la ville de Dakar, elle était estimée à environ 1 114 000 habitants par le dernier recensement.



#### Arrondissements du Département de Dakar

##### Arrondissements

- Almadies
- Grand Dakar
- Parcelles Assainies
- Plateau

#### Communes d'Arrondissement

- |                        |                                |
|------------------------|--------------------------------|
| 1. Ngor                | 12. Biscuiterie                |
| 2. Yoff                | 13. Gueule Tapée-Fass-Colobane |
| 3. Ouakam              | 14. Médina                     |
| 4. Parcelles Assainies | 15. Dakar-Plateau              |
| 5. Cambérène           | 16. Fann-Point E-Amitié        |
| 6. Patte d'Oie         | 17. Mermoz-Sacré-Coeur         |
| 7. Grand Yoff          | 18. Grand-Dakar                |
| 8. Hann-Bel-Air        | 19. Gorée                      |
| 9. Sicap-Liberté       |                                |

**Figure 3 :** Arrondissements et population de la ville de Dakar.

Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et de la BaseGéo Sénégal (2020).

|   | Arrondissement      | Commune d'arrondissement  | Population        | Superficie         |
|---|---------------------|---|-------------------|--------------------|
| 1 | Almadies            | Mermoz-Sacré-Coeur ; Ngor ; Ouakam ; Yoff   | 211,315 habitants | 30 km <sup>2</sup> |
| 2 | Dakar-Plateau       | Fann-Point E-Amitié ; Gorée ; Gueule Tapée-Fass-Colobane ; Médina ; Dakar-Plateau | 189,486 habitants | 15 km <sup>2</sup> |
| 3 | Grand Dakar         | Biscuiterie ; Dieuppeul-Derklé ; Grand Dakar ; Hann-Bel Air ; HLM ; Sicap-Liberté | 306,728 habitants | 19 km <sup>2</sup> |
| 4 | Parcelles Assainies | Cambérène ; Grand Yoff ; Parcelles Assainies ; Patte d'Oie                        | 438,527 habitants | 15 km <sup>2</sup> |

**Tableau 2 :** Données géographiques et socio-économiques clés de Dakar. Source : CRPT (2019).

## Climat

Le climat dominant à Dakar est un climat de steppe. Les pluies sont faibles à Dakar et ce toute l'année. Selon la classification de Köppen-Geiger, le climat est de type BSh (type désert doux). Dakar affiche 25,23°C de température en moyenne sur toute l'année. La moyenne des précipitations annuelles atteints 500,8 mm. La différence de précipitations entre le mois le plus sec et le mois le plus humide est de 170,2 mm. Une différence de 5,71 °C existe entre la température la plus basse et la plus élevée sur toute l'année. Le mois le plus chaud de l'année est celui d'Octobre avec une température moyenne de 28.08 °C. Avec une température moyenne de 22.37 °C, le mois de Février est le plus froid de l'année.

Dakar se situe sur un ancien volcan - aujourd'hui surmonté par le phare des Mamelles - qui aura donné, après une longue érosion, le promontoire rocheux de la presqu'île du Cap-Vert, l'île de Gorée au sud, les îles de la Madeleine à l'ouest et l'île de Ngor au nord.

L'état de l'environnement de la ville de Dakar est aujourd'hui caractérisé par une pollution des eaux marines (Baie de Hann en particulier), de l'air, due particulièrement aux dysfonctionnements dans les transports urbains, par la disparition progressive des espaces verts en ville, et l'amplification des risques industriels.

| Données clés climatiques                        |   |
|---|---|
| <b>Classification climatique Köppen-Geiger:</b> | BSh (désert doux)   |
| <b>Altitude:</b>                                | 0 à 104m, moyenne 27 m  |
| <b>Plus haute température enregistrée:</b>      | 44,6 degrés (05 septembre 2005)   |
| <b>Précipitations:</b>                          | Moyenne annuelle 500,8 mm<br>Moyenne mensuelle 41,7mm (minimum 4mm, maximum 181,9mm)<br>Précipitations extrêmes (20 août 2011): 93mm/12h, 18mm/6h |
| <b>Canicule:</b>                                | Période de juin à novembre pouvant aller jusqu'à 6 périodes de canicule de 3 à 6 jours chacune.   |
| <b>Nuits Tropicales (moyenne 2018) :</b>        | 90 (selon Lobelia report p.16)  |
| <b>Insolation solaire (globale):</b>            | Moyenne annuelle 22,2 Mj/m <sup>2</sup> ,<br>minimum (décembre) 17,8 Mj/m <sup>2</sup> , maximum (avril) 26,5 Mj/m <sup>2</sup> .                 |
| <b>Humidité moyenne annuelle:</b>               | 77,10%  |
| <b>Empreinte urbaine totale:</b>                | 21 171,8 ha   |
| <b>Empreinte écologique:</b>                    | 1gha (données nationales 2016; Sources : Global Footprint Network)  |

**Tableau 3 :** Données climatiques. Source : CRPT (2019).

## Événements historiques

L'histoire de la ville de Dakar est assez récente ; les bâtiments les plus anciens datent des années 1860. Les premiers habitants de Dakar sont des Mandingues. Ce sont eux qui découvrent le navigateur portugais Dinis Dias lorsqu'il débarque sur ces rivages en 1444. À la fin du XVe siècle des pêcheurs lébous fuyant le Tekroun, un royaume situé au nord-est du fleuve Sénégal, commencent à s'y établir.

Le nom de Dakar apparaît pour la première fois sur une carte en 1750 lorsque le botaniste français Michel Adanson effectue un croquis du Cap-Vert, autre appellation de la ville. Selon plusieurs sources, le nom de Dakar serait la version francisée de Ndakaaru, l'appellation locale, dont l'étymologie reste incertaine. Ndakaaru dérive de l'expression Wolof deuk raw signifiant « celui qui s'y installe sera en paix » ou encore de dëkk-raw, une association de dëkk (pays) et raw (s'échapper). Selon la même source, il pourrait aussi s'agir du terme Wolof dakhar, qui désigne le tamarinier un arbre très présent sur la côte à l'arrivée des Lébous au XVIe siècle.

La ville de Dakar est fondée le 25 mai 1857 par le Chef de division, commandant supérieur de Gorée et dépendances, Léopold Protet. Auparavant, la ville a toujours été administrée par un gouvernement de la République lébou depuis 1793. D'ailleurs quand Protet débarque à Dakar, il trouve sur place les Lébous avec qui il conclut des accords. La communauté lébou a fait face aux colons français avec courage et détermination pendant des années. Mais on considère généralement que son vrai fondateur fut Emile Pinet-Laprade qui proposa son premier plan cadastral en 1858. La construction du phare des Mamelles est lancée en 1859 suivie des travaux du port en 1860.

Le 17 juin 1887 Dakar devient une commune distincte. Elle ne dépend plus de Gorée et Jean Alexandre devient son premier maire le 9 décembre 1887. De gros travaux d'aménagement et d'assainissement sont entrepris. La population de Dakar atteint 8 737 habitants, alors que Gorée n'en compte que 2 100. En 1902, la ville devient la capitale de l'AOF (Afrique Occidentale Française). En 1921 la capitale compte 32 440 habitants dont 1661 Européens. On observe aussi, pendant cette période, une vague d'immigration libano-syrienne ; celle-ci a en réalité commencé dès 1890 à Saint Louis. Dans la capitale ces nouveaux arrivants s'intègrent le plus souvent dans des petits et moyens commerces.

Environnement bâti

## Environnement bâti

### Type d'habitat et régime foncier

L'habitat de type planifié correspond aux zones d'habitations où les normes urbanistiques ont été respectées. Cette zone regroupe les quartiers du Plateau, de Mermoz, du Point E, des Almadies, de Hann Maristes, etc. Ces quartiers sont le fruit des programmes de logement réalisés par les sociétés publiques, parapubliques et privées (SNHLM, SICAP, HAMO) et des coopératives d'habitat.



Figure 4 : Morphologie urbaine : l'habitat de type planifié – les Almadies.

Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020)

## L'habitat de type villageois

Ce type d'habitat concerne les villages traditionnels de pêcheurs de Hann, Ngor, Yoff, Ouakam Cambéréne, disséminés le long de la presqu'île, où les habitants ont toujours fait prévaloir un droit coutumier sur la terre. Le sol appartient à l'ensemble de la collectivité lébou qui redistribue aux familles des lots qu'elles revendiquent comme leur bien propre, comme leur « propriété ». L'occupation et la répartition des sols se sont fait de manière anarchique. Ce type d'habitat constitue 7,97% dans la ville de Dakar (données de 2004).



Figure 5 : Morphologie urbaine : l'habitat de type villageois - Yoff. Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020).

## L'habitat spontané irrégulier

Correspond aux quartiers de Grand Médine, une partie de Fass Delorme, etc. Ces quartiers sont la résultante de la migration rurale. L'occupation de cet espace s'est faite de façon anarchique, sans titre foncier ni rétribution financière d'où le nom qui leur est attribué de « quartiers flottants ». Les rues y sont très étroites, sablonneuses et difficiles d'accès pour les véhicules motorisés.



**Figure 6** : Morphologie urbaine : l'habitat spontané irrégulier – Grand Médine.  
Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020)

## L'habitat spontané régulier

L'habitat spontané régulier, se concentre dans les quartiers de la Médina, Gueule Tapée, Grand Dakar, Colobane et Parcelles Assainies. L'habitat dans ces quartiers est réalisé par auto-construction sur des lotissements approuvés. Ils bénéficient d'une bonne desserte en équipements et en infrastructures urbains.



**Figure 7** : Morphologie urbaine : l'habitat spontané régulier – Médina et Grand Dakar.  
Source : CRPP basé sur les données de Google Maps (2020)



### Données clés de l'environnement bâti

|  |  |
|--|--|
| <b>Occupation des sols:</b>                  | Administratif & Commercial (0,9%), Usage Mixtes (18.7%), Industriel & Logistiques (2.7%), Services & Infrastructure (3%), Loisir (0.3%), Nature (30.8%), Agriculture (35%), zone de développement prévu (2.4%) |
| <b>Types de régimes fonciers:</b>            | Régime de l'immatriculation et Régime du domaine national  |
| <b>Terrain vacant :</b>                      | 3.4%   |
| <b>Logements et modes de tenure:</b>         | Propriétés (37.9%); Copropriétés (3.9%); Locations (46%); Collocations (6.9%); Hébergement gratuit par un tiers (2.8%); Location-vente (0.1%); Autres (1%)   |
| <b>Typologies de logement:</b>               | Cases (1.2%); Baraques (2.3%); Maison basse (48.8%) ; Maisons à étages (41.7%); Immeubles à appartements (5.5%)  |
| <b>Types de construction et matériaux:</b>   | Ciment (87.9%); Ciment avec carreaux (10%); Ciment et marbre (0.2%); Ciment avec bois (0.2%); Bois (0.9%); Banco (0.1%); Banco et enduit ciment (0.0%); Paille/Tige (0.1%); Autres (0.4%)                      |
| <b>Principaux modes de transport public:</b> | Bus; Train; Navette maritime; Cars; « Cars rapides »   |

Tableau 4 : Quelques caractéristiques de l'environnement bâti. Source : CRPT (2019).

## Économie Nationale et Économie Urbaine

Le Sénégal possède la quatrième économie de la sous-région ouest africaine après le Nigéria, la Côte d'Ivoire et le Ghana. L'économie du Sénégal est tirée par l'exploitation minière, la construction, le tourisme, la pêche et l'agriculture, qui sont les principales sources d'emploi dans les zones rurales. Pour la première fois au cours des 12 dernières années, le Sénégal a atteint un taux de croissance de 6,5 % en 2015 et dépassé 6,6 % en 2016, en partie grâce à une performance agricole soutenue notamment par les pluies et à la productivité du secteur.

N'occupant que 0,28 % du territoire national, la région de Dakar regroupe sur 550 km<sup>2</sup>, 25 % de la population et concentre 80 % des activités économiques du pays. Le secteur tertiaire s'est développé en même temps que l'urbanisation, et c'est dans la capitale, tout particulièrement dans la commune de Dakar-Plateau que se trouvent les sièges sociaux des grosses sociétés et des grandes banques. Les télécommunications ont le vent en poupe et les entreprises qui offrent des services de transfert d'argent et de paiement électronique par la téléphonie pullulent en ville.

Le tourisme, notamment le tourisme d'affaires, prend de l'importance, stimulé par des événements de portée internationale tels que la Biennale d'Art contemporain, le Dak'Art. Présent dans tout le pays, le secteur informel est particulièrement actif à Dakar, notamment dans le commerce, les transports et la construction.

### Données économiques clés

|   |  |
|---|--|
| <b>Produit Intérieur Brut National:</b>           | 24,13 milliards USD (14,1 mille milliards XOF)   |
| <b>Produit Intérieur Brut Régional:</b>           | 10,46 milliards USD (6,1 mille milliards XOF)  |
| <b>Ratio d'Exportation Net National:</b>          | 3,59 milliards USD (2,2 mille milliards XOF)   |
| <b>Ratio d'Importation Net National:</b>          | 7,89 milliards USD (4,62 mille milliards XOF)  |
| <b>Revenu annuel brut par habitant / Sénégal:</b> | 1040 USD   |
| <b>Revenu médian:</b>                             | 242,57 USD/mois (142 806 XOF/mois) en zone urbaine.<br>Homme 137 225 XOF/mois, Femme 88 959 XOF/mois |
| <b>Taux de chômage :</b>                          | 14,3% (national), 12,5% (urbain)   |
| <b>Seuil national de pauvreté:</b>                | 46, 7%   |

Tableau 5 : Données économiques. Source : CRPT (2019).

## Les ménages dakarois

La taille moyenne des ménages à Dakar est de 7 personnes selon le rapport de l'Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples (MICS-Urbaine) 2015-2016<sup>9</sup>. Le même rapport révèle que 11% des ménages sont formés d'une seule personne et 9% de deux personnes.

Les ménages les plus fréquents sont ceux composés de plus de 10 personnes (24%). Près de sept ménages sur dix (69%) sont dirigés par un homme contre trois ménages sur dix (31%) par une femme.

## Revenu

Selon des chiffres de la Banque mondiale datant de 2016, le revenu mensuel moyen par habitant au Sénégal s'élève à 79 \$, soit 950\$ par habitant et par an<sup>10</sup>. Une enquête de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)<sup>11</sup> révèle que les dépenses moyennes des ménages sont plus importantes à Dakar qu'en milieu rural. Toutefois, le rapport révèle qu'un nombre important de ménages dakarois (22,5%) ont pour unique source de revenus la pension de retraite. Les salaires, pour 46% des ménages, arrivent en deuxième place après les "activités appartenant aux membres du ménage".

## Challenges principaux

Le document de la Stratégie de résilience de la Ville de Dakar<sup>12</sup> a identifié les éléments suivants comme étant les principaux défis de la ville :

| Défis de la ville de Dakar  |  |
|---|--|
| <b>Pression démographique et urbanisation rapide</b>                | Plus de 10% de la population du pays sur 0,04% du territoire national  |
| <b>Chômage élevé des jeunes</b>                                     | Taux de chômage des jeunes de 16,8% et 23% de sous-employés  |
| <b>Demande croissante d'énergie</b>                                 | 56,9% de la consommation totale nationale : 11,8 coupures d'électricité par mois   |
| <b>Faible capacité d'assainissement</b>                             | +400 000 dakarois ne sont pas connectés au réseau de collecte des déchets solides ; Entre 10 et 30% n'ont pas un traitement adéquat des déchets liquides |
| <b>Changements climatiques</b>                                      | Plus de 300 bâtiments et 60% des plages pourraient disparaître d'ici 2080 en raison de l'avancée de la mer   |
| <b>Faible engagement communautaire et mendicité</b>                 | Comportements irresponsables et inciviques des dakarois. Près de 30 000 talibés (enfants mendiants) dans les rues de Dakar                               |
| <b>Faible coordination entre autorités centrales et municipales</b> | Chevauchement de compétences entre le pouvoir central et la Ville dans des domaines clés de la résilience (assainissement, énergie, etc.)                |

**Tableau 6** : Défis de la ville de Dakar. Source : CRPP (2019).

<sup>9</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) – Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). (2016). Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final.

<sup>10</sup> Journal du Net (n.d.). Site internet. Salaire moyen au Sénégal (d'après la Banque Mondiale).

<sup>11</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2016). Projet à l'écoute du Sénégal 2014. Enquête mobile. Module 7 : conditions de vie des ménages.

<sup>12</sup> Ville de Dakar – 100 Villes Résilientes. (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar.



## Bibliographie et Références

- Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)** – Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie. (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs. Horizon 2035. Rapport Final Résumé. Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf)
- Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)** – Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie. (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs. Horizon 2035. Rapport Final Volume I. Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031\\_01.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf)
- Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)** – Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie. (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs. Horizon 2035. Rapport Final Volume II. Disponible sur : [www.open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250049.pdf](http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250049.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2014). Recensement General de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2014). Recensement General de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage. Rapport Définitif. RGPHAE 2013. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf)  
Chapitre III. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/RGPHAE-2013/ressources/doc/pdf/3.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/RGPHAE-2013/ressources/doc/pdf/3.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2015). Situation économique et sociale régionale. Région de Dakar. 2014. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Dakar\\_2014.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Dakar_2014.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2016). Projet à l'écoute du Sénégal 2014. Enquête mobile. Module 7 : conditions de vie des ménages. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Modulaire\\_conditions%20de%20vie%20des%20menages.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Modulaire_conditions%20de%20vie%20des%20menages.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2016) Rapport Projection de la Population du Sénégal 2013-2063. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20final%20Projection%20-BECPD\\_05%20FEVRIER\\_2016\\_ANSD\\_vf-last.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20final%20Projection%20-BECPD_05%20FEVRIER_2016_ANSD_vf-last.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2017) Enquête nationale sur l'Emploi au Sénégal. Première trimestre 2017. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport%20ENES%202017%20TRIM%201.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport%20ENES%202017%20TRIM%201.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2018) Situation économique et sociale du Sénégal en 2015. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES-2015.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-2015.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)**. (2019). Situation économique et sociale du Sénégal en 2016. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES\\_2016\\_fin.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES_2016_fin.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)** – Fonds des Nations Unies pour l'Enfance (UNICEF). (2016). Enquête par Grappes à Indicateur Multiple (MICS Urbaine Dakar), 2015-2016, Résultats clés. Disponible sur : [www.mics-surveys-prod.s3.amazonaws.com/MICS5/West%20and%20Central%20Africa/Senegal%20%28Dakar%20City%29/2015-2016/Key%20findings/Senegal%20%28Dakar%29%202015-16%20MICS%20KFR\\_French.pdf](http://www.mics-surveys-prod.s3.amazonaws.com/MICS5/West%20and%20Central%20Africa/Senegal%20%28Dakar%20City%29/2015-2016/Key%20findings/Senegal%20%28Dakar%29%202015-16%20MICS%20KFR_French.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)** – Fonds des Nations Unies pour l'Enfance (UNICEF). (2016). Situation des enfants et des femmes. Dakar urbain 2015-2016, Sénégal. MICS V Enquête par Grappes à Indicateurs Multiples 2015-2016, Rapport Final. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/RAPPORT%20MICS%20Urbaine%20Dakar%202015-2016\\_FINAL%20novembre\\_version%20finale%20.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/RAPPORT%20MICS%20Urbaine%20Dakar%202015-2016_FINAL%20novembre_version%20finale%20.pdf)
- Banque Mondiale**. (2018). Site internet. Les données ouvertes de la Banque mondiale. Croissance de la population (% annuel) - Sénégal. Disponible sur : [www.donnees.banquemondiale.org/indicateur/SP.POP.GROW?locations=SN](http://www.donnees.banquemondiale.org/indicateur/SP.POP.GROW?locations=SN)
- Index Mundi** (2019). Site internet. Senegal Demographics Profile 2019. Disponible sur : [www.indexmundi.com/senegal/demographics\\_profile.html](http://www.indexmundi.com/senegal/demographics_profile.html)

**Infoclimat.** (n.d.). Site internet. Station météorologique de Dakar/Yoff, Valeurs climatologique et Occurrences de phénomènes. Disponible sur : [www.infoclimat.fr/climatologie/normales-records/1981-2010/dakar-yoff/valeurs/61641.html](http://www.infoclimat.fr/climatologie/normales-records/1981-2010/dakar-yoff/valeurs/61641.html)

**Journal du Net** (n.d.). Site internet. Salaire moyen au Sénégal (d'après la Banque Mondiale).  
Disponible sur : [www.journaldunet.com/business/salaire/senegal/pays-sen](http://www.journaldunet.com/business/salaire/senegal/pays-sen)

**Lobelia by IsardSAT.** (2019). Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle.

**The Observatory of Economic Complexity** (OEC). (2017). Site Internet. Profile du développement économique du Sénégal. Disponible sur : [www.oec.world/en/profile/country/sen](http://www.oec.world/en/profile/country/sen)

**Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains** (ONU-Habitat). (2008). Sénégal : Profil Urbain de Dakar. Disponible sur : [www.oldweb.unhabitat.org/books/senegal-profil-urbain-de-dakar-french](http://www.oldweb.unhabitat.org/books/senegal-profil-urbain-de-dakar-french)

**Réseau Migrations et Urbanisations en Afrique de l'Ouest.** (1993). Enquête migrations et urbanisation au Sénégal. EMUS 1993. Disponible sur : [www.ireda.ceped.org/inventaire/ressources/sen-1993-mig-o2\\_senegal\\_emus.pdf](http://www.ireda.ceped.org/inventaire/ressources/sen-1993-mig-o2_senegal_emus.pdf)

**Ville de Dakar – 100 Villes Resilientes.** (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar. Disponible sur : [www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Dakar\\_Resilience\\_Strategy\\_FRANCAIS.pdf](http://www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Dakar_Resilience_Strategy_FRANCAIS.pdf)



# Annex III

# Performance des Éléments du Système Urbain





## Liste des figures

---

- Figure 1** Diagramme de l'Élément Environnement Bâti. Source : CRPP (2019).
- Figure 2** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes (Environnement Bâti). Source : CRPP (2019).
- Figure 3** Indicateurs d'appui (Environnement Bâti). Source : CRPP (2019).
- Figure 4** Zone urbanisée par Période dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).
- Figure 5** Structure urbaine de la zone d'étude. Source : PDU de Dakar et environs horizons 2035.
- Figure 6** Sites et zones industriels à restructurer dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).
- Figure 7** Carte des zones à risques multiples (inondations, érosions côtières, accidents industriels). Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).
- Figure 8** Diagramme de l'Élément Chaîne d'Approvisionnement & Logistique. Source : CRPP (2019).
- Figure 9** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Chaîne d'Approvisionnement & Logistique). Source : CRPP (2019).
- Figure 10** Indicateurs d'appui (Chaîne d'Approvisionnement & Logistique). Source : CRPP (2019).
- Figure 11** Zones de captage d'eau pour l'alimentation de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de la SONES (2020).
- Figure 12** Consommation finale par type d'énergie en 2010 au Sénégal. Source : Ministère des Infrastructures et de l'Énergie (2010).
- Figure 13** Consommation finale par secteur en 2010 au Sénégal. Source : Ministère des Infrastructures et de l'Énergie.
- Figure 14** Diagramme de l'Élément Infrastructure de Base. Source : CRPP (2019).
- Figure 15** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Infrastructure de Base). Source : CRPP (2019).
- Figure 16** Indicateurs d'appui (Infrastructure de Base). Source : CRPP (2019).
- Figure 17** Réseaux existants connectés aux stations d'épuration et projet de nouvelles stations. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de l'ONAS et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).
- Figure 18** Réseau de drainage des eaux de pluie dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).
- Figure 19** Localisation des dépôts d'ordures dans la région de Dakar. Source : Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides (UCG). (2016). Plan stratégique de la gestion des déchets solides de la région de Dakar.
- Figure 20** Projet du nouveau schéma de gestion des déchets solides dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de l'UCG (2020).

## Liste des figures

---

- Figure 21** Diagramme de l'Élément Mobilité. Source : CRPP (2019).
- Figure 22** Modes de déplacement des Dakarois. Source : CETUD 2015.
- Figure 23** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Mobilité). Source : CRPP (2019).
- Figure 24** Indicateurs d'appui (Mobilité). Source : CRPP (2019).
- Figure 25** Sites couverts par les transports publics AFTU Tata, DDD et par le futur BRT. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, du CETUD et de la Ville de Dakar (2020).
- Figure 26** Diagramme de l'Élément Services Publics Municipaux. Source : CRPP (2019).
- Figure 27** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes (Services Publics Municipaux). Source : CRPP (2019).
- Figure 28** Indicateurs d'appui (Services Publics Municipaux). Source : CRPP (2019).
- Figure 29** Relevé non exhaustif des sites et points d'intérêt de la ville de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de Google Maps et du site internet "Au-Sénégal" (2020).
- Figure 30** Diagramme de l'Élément Inclusion et Protection sociale. Source : CRPP (2019).
- Figure 31** Vulnérabilité sociale dans la région de Dakar. Source : ANSD (2002).
- Figure 32** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes (Inclusion et Protection sociale). Source : CRPP (2019).
- Figure 33** Indicateurs d'appui (Inclusion et Protection sociale). Source : CRPP (2019).
- Figure 34** Diagramme de l'Élément Économie. Source : CRPP (2019).
- Figure 35** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes (Économie). Source : CRPP (2019).
- Figure 36** Indicateurs d'appui (Économie). Source : CRPP (2019).
- Figure 37** Répartition des entreprises selon la branche d'activité (%). Source : ANSD (2017).
- Figure 38** Répartition des entreprises par forme d'exploitation selon le milieu. Source : ANSD (2017).
- Figure 39** Répartition des entreprises par branche d'activité selon la forme d'exploitation. Source : ANSD (2017).
- Figure 40** Répartition des personnes par type d'institution financière et milieu de résidence selon la possession d'un compte. Source : ANSD (2016).
- Figure 41** Diagramme de l'Élément Écologie. Source : CRPP (2019).
- Figure 42** Carte des enjeux environnementaux majeurs de la région de Dakar. Source : PDU Dakar et environs horizon 2035.
- Figure 43** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes (Écologie). Source : CRPP (2019).

## Liste des figures

---

- Figure 44** Indicateurs d'appui (Écologie). Source : CRPP (2019).
- Figure 45** Empreinte écologique Sénégal. Source : Global Footprint Network.
- Figure 46** Hectares globaux par personne. Source : Global Footprint Network.

## Liste des tableaux

---

|                  |   |
|------------------|---|
| <b>Tableau 1</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Environnement Bâti).<br>Source : CRPT (2019).  |
| <b>Figure 2</b>  | Types d'habitats dans la ville de Dakar. Source : Plan de développement de la Ville de Dakar-2018-2022.   |
| <b>Figure 3</b>  | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Chaîne d'Approvisionnement & Logistique). Source : CRPT (2019).  |
| <b>Figure 4</b>  | Répartition et évolution du nombre d'abonnés et de la consommation d'eau dans la ville de Dakar. Source : ANSD (2019).  |
| <b>Figure 5</b>  | Points de vente des produits alimentaires en Région de Dakar. Source : GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015).  |
| <b>Figure 6</b>  | Vulnérabilités du système alimentaire dakarois à partir de l'examen de huit produits de grande consommation. Source : GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015). |
| <b>Figure 7</b>  | Évolution des voyageurs et du trafic de marchandises. Source : PTB/TRANSRAIL SA.  |
| <b>Figure 8</b>  | Transport maritime au Port de Dakar. Source : Agence Nationale des Affaires Maritimes.  |
| <b>Figure 9</b>  | Évolution du trafic intérieur de marchandises à l'aéroport LSS de Dakar. Source : ANSD (2015).  |
| <b>Figure 10</b> | Évolution du trafic international de marchandises à l'aéroport LSS de Dakar.<br>Source : ANSD (2015).   |
| <b>Figure 11</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Infrastructure de Base).<br>Source : CRPT (2019).  |
| <b>Figure 12</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Mobilité urbaine). Source : CRPT (2019).   |
| <b>Figure 13</b> | Distribution des déplacements urbains par mode de transport principal. Source : CETUD 2015.   |
| <b>Figure 14</b> | Difficultés de déplacement à l'origine du renoncement à une activité à l'extérieur.<br>Source : Adapté de CETUD 2015.   |
| <b>Figure 15</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Services Publics Municipaux).<br>Source : CRPT (2019).   |
| <b>Figure 16</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Inclusion et Protection Sociale).<br>Source : CRPT (2019).   |
| <b>Figure 17</b> | Seuils de pauvreté pour 2011 en FCFA par mois. Source : ANSD et Banque Mondiale.  |
| <b>Figure 18</b> | Pauvreté et inégalités au Sénégal, 1994 – 2011. Source : ANSD (2016).   |
| <b>Figure 19</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Économie). Source : CRPT (2019).   |
| <b>Figure 20</b> | Proportion des personnes non utilisatrices de compte par milieu de résidence selon les principales causes. Source : ANSD (2016).                              |
| <b>Figure 21</b> | Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT (Écologie). Source : CRPT (2019).   |
| <b>Figure 22</b> | Synthèse des principales pressions et menaces sur les différents types d'écosystèmes du Sénégal. Source : République du Sénégal. (2015).                      |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                   |   |
|-------------------|---|
| <b>AFD</b>        | Agence Française de Développement   |
| <b>AGEROUTE</b>   | Agence des Travaux et de Gestion des Routes   |
| <b>AIMF</b>       | Association Internationale des Maires Francophones  |
| <b>ANSD</b>       | Agence nationale des Statistiques et de la Démographie  |
| <b>BAD</b>        | Banque Africaine de Développement   |
| <b>BCI</b>        | Budget consolidé d'Investissement   |
| <b>BRT</b>        | Bus Rapid Transit (Service Rapide par Bus)  |
| <b>BTP</b>        | Bâtiments-Travaux publics   |
| <b>CEL-VL</b>     | Contribution économique locale - Valeur locative  |
| <b>CEPEM</b>      | Couveuse d'Entreprise pour la Promotion de l'Emploi par la Micro-économie                           |
| <b>CETUD</b>      | Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar  |
| <b>CGQA</b>       | Centre de Gestion et de la Qualité de l'Air   |
| <b>CNRF</b>       | Commission nationale de Réforme foncière  |
| <b>CNDD</b>       | Commission nationale pour le Développement durable  |
| <b>CRPP</b>       | Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme) |
| <b>CRPT</b>       | Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool)          |
| <b>COUS</b>       | Centre des Opérations d'Urgence sanitaire   |
| <b>CSA</b>        | Commissariat à la Sécurité alimentaire  |
| <b>CSE</b>        | Centre de suivi écologique  |
| <b>CSS</b>        | Caisse de Sécurité sociale  |
| <b>CTT</b>        | Centre de Tri et de Transfert   |
| <b>DDD</b>        | Dakar Dem Dikk  |
| <b>DSRP</b>       | Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté   |
| <b>DSCOS</b>      | Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols                                |
| <b>DV</b>         | Données ventilées par sexe  |
| <b>FAO</b>        | Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture                                 |
| <b>FCFA / XOF</b> | Franc CFA   |
| <b>FDD</b>        | Fonds de Dotation de la Décentralisation  |
| <b>FDV</b>        | Fondation Droit à la Ville  |
| <b>FECL</b>       | Fonds d'Équipement aux Collectivités locales  |
| <b>FEWS</b>       | Système international d'alerte rapide de famines  |
| <b>FODEM</b>      | Fonds de Développement et de Solidarité municipal   |
| <b>JICA</b>       | Agence Japonaise de Coopération Internationale  |
| <b>LSS</b>        | aéroport Léopold Sédar Senghor  |
| <b>MEDD</b>       | Ministère de l'Environnement et du Développement durable  |
| <b>MEPC</b>       | Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération   |
| <b>MGDAT</b>      | Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire        |
| <b>MITTD</b>      | Transports terrestres et du Désenclavement  |
| <b>MRR</b>        | Mesures de Réduction des Risques  |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>MSAS</b>        | Ministère de la Santé et de l'Action Sociale  |
| <b>MULHP</b>       | Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique  |
| <b>OMS</b>         | Organisation mondiale de la Santé   |
| <b>ONAS</b>        | Office national de l'Assainissement au Sénégal  |
| <b>ODD</b>         | Objectifs du Développement durable  |
| <b>PAFSEP</b>      | Programme d'Appui aux Familles en Situation d'extrême Pauvreté  |
| <b>PAM</b>         | Programme alimentaire mondial   |
| <b>PAQUET</b>      | Programme d'Amélioration de la Qualité, de l'Éthique et de la Transparence du secteur de l'Éducation et de la Formation |
| <b>PDGI</b>        | Programme décennal de gestion des risques d'inondations   |
| <b>PDU</b>         | Plan directeur d'Urbanisme  |
| <b>Plan ORSEC</b>  | Plan national d'Organisation des Secours  |
| <b>PNAT</b>        | Plan national d'Aménagement du Territoire   |
| <b>PNDS</b>        | Plan national de Développement sanitaire  |
| <b>PROGEP</b>      | Projet de gestion des eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique   |
| <b>PROMOGED</b>    | Promotion de la Gestion intégrée et de l'Économie des Déchets solides au Sénégal  |
| <b>Promovilles</b> | Programme de modernisation des villes   |
| <b>PSE</b>         | Plan Sénégal Émergent   |
| <b>PSMBV</b>       | Programme de Structuration du Marché des Boues de Vidange   |
| <b>PTB</b>         | Petit Train de Banlieue   |
| <b>QS</b>          | Questions sexospécifiques   |
| <b>RGE</b>         | Recensement général des Entreprises   |
| <b>RQ</b>          | Question connexe (en anglais Related Question)  |
| <b>SDE</b>         | Sénégalaise des Eaux  |
| <b>SENELEC</b>     | Société nationale d'Électricité   |
| <b>SI</b>          | Indicateur d'appui (en anglais Supporting Indicator)  |
| <b>SONES</b>       | Société nationale des eaux du Sénégal   |
| <b>SNCFS</b>       | Société nationale des Chemins de Fer du Sénégal   |
| <b>TBA</b>         | Taux brut d'Admission   |
| <b>TER</b>         | Train Express régional  |
| <b>TOM</b>         | Taxe d'Ordures ménagères  |
| <b>UCG</b>         | Unité de Coordination de la Gestion des déchets solides   |
| <b>UICN</b>        | Union internationale de Conservation de la Nature   |
| <b>UNESCO</b>      | Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture   |
| <b>UTE</b>         | Usines de Traitement des Eaux   |
| <b>USAID</b>       | Agence des États-Unis pour le développement international   |
| <b>USD</b>         | Dollar des États-Unis   |
| <b>VDN</b>         | Voie de Dégagement Nord   |





# Annexe III

## Performance des Éléments du Système Urbain

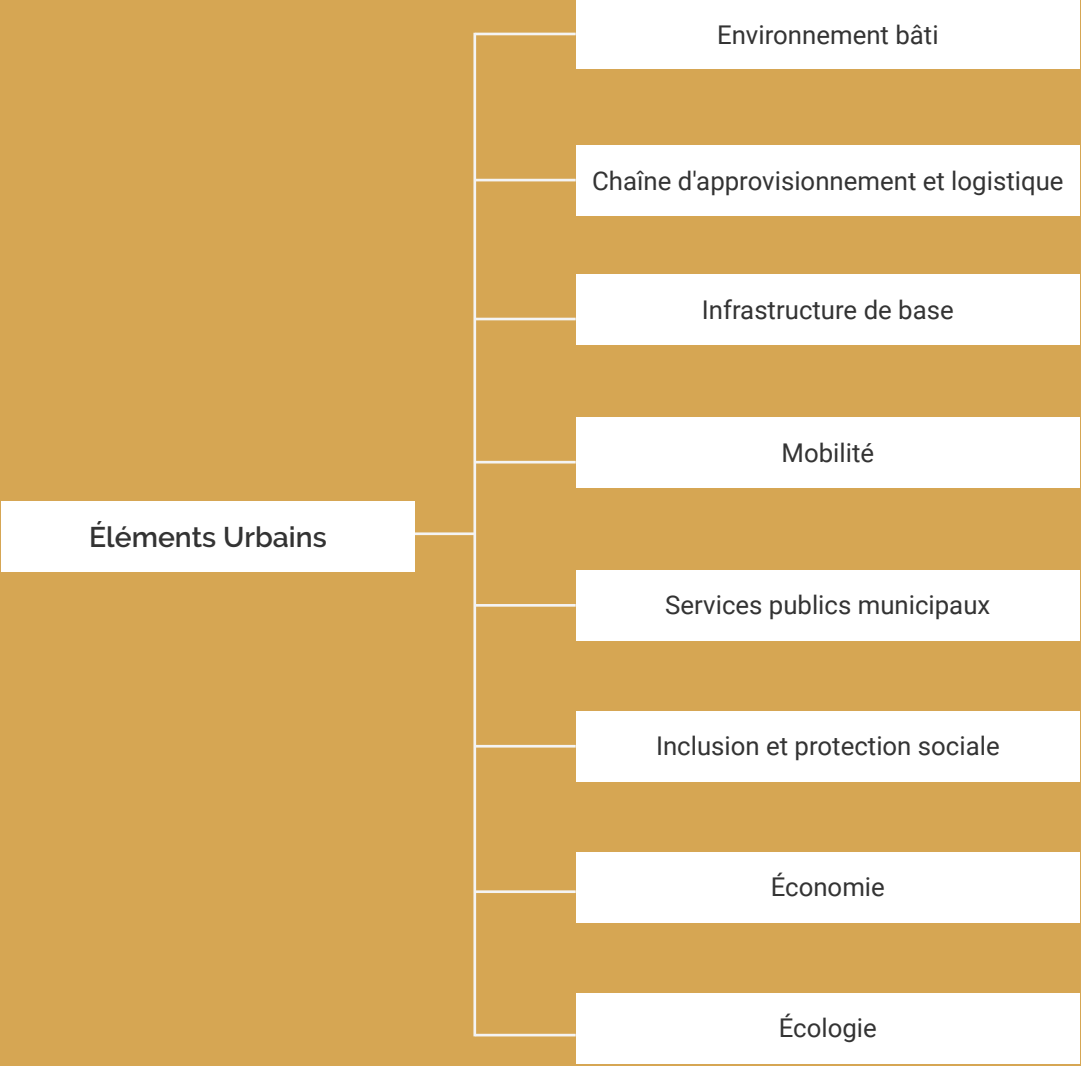
### Introduction

Cette section fournit une vue d'ensemble des données collectées, évaluées, analysées et liées aux principaux résultats pour chacun des huit éléments urbains combinés dans la performance du système urbain. Les informations clés, qui ne sont pas collectées à l'aide d'indicateurs et de questions connexes, mais qui fournissent des informations cruciales pour une meilleure compréhension de certaines dynamiques urbaines complexes, sont présentées comme un moyen de contextualiser les résultats par rapport aux données de chaque ville.

Les synthèses par Élément urbain fournissent une vue d'ensemble, et non une analyse exhaustive. Par conséquent, toutes les vulnérabilités ou capacités identifiées, ainsi que les complications liées à la collecte de données, ne sont pas reflétées dans cette section. Les principales constatations doivent donc être comprises comme des problèmes émergents issus de l'examen et de l'analyse exhaustives des données obtenues au cours du processus de mise en œuvre du CRPP.

Chaque synthèse des éléments urbains comprend huit sections :

|  |   |
|--|---|
| <b>Description de l'élément</b>                              | Brève explication de la portée et de l'approche de l'élément et de ses composantes.   |
| <b>Information sur le contexte</b>                           | Description narrative de cet élément dans la ville, comprenant des informations clés qui n'ont peut-être pas été collectées directement par le biais des SETs.  |
| <b>Évaluation de la collecte de données</b>                  | Évaluation finale des données collectées et principales conclusions suggérées par celle-ci. Le niveau de finalité est calculé en utilisant trois catégories : Complète, Alternative et Non disponible.<br><br><i>Complète</i> fait référence à des données suffisantes et adéquates pour générer la mesure comparative <i>Alternative</i> fait référence à des données insuffisantes pour générer la mesure comparative mais néanmoins bénéfiques pour l'analyse ; <i>Non disponible</i> fait référence à une donnée qui n'a pas pu être collectée. |
| <b>Mesure comparative</b>                                    | Une mesure quantitative des données collectées est présentée ici, avec pour référence une série d'étalons développés pour chaque indicateur.<br><br>Les mesures vont de « vert » (indiquant une performance positive ou une capacité potentielle) à « rouge » (indiquant une mauvaise performance ou une vulnérabilité potentielle). Les indicateurs informés et évalués par une lecture qualitative, comme dans certains cas de données alternatives, sont également inclus dans l'évaluation.   |
| <b>Exemples d'indicateurs</b>                                | Indicateurs d'appui sélectionnés représentant les principales tendances détectées lors de la révision de l'élément.   |
| <b>Questions transversales</b>                               | Pour chaque élément urbain, un résumé est fourni illustrant la mesure dans laquelle les indicateurs d'appui et les questions connexes s'alignent sur les questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.   |
| <b>Résumé analytique des composantes de l'élément urbain</b> | Une explication narrative des performances de chaque composante est présentée, résumant les performances de la ville.   |
| <b>Principales constatations</b>                             | Résumés analytiques des principales conclusions tirées des données disponibles. Ces résultats peuvent être liés à la collecte de données, à la performance diagnostiquée sur cette base, à des facteurs de contexte ou à une combinaison des deux.  |



## Environnement Bâti

L'élément Environnement bâti analyse les informations de la ville concernant l'évolution de sa forme et de sa composition. En l'occurrence, il examine les éléments physiques qui la caractérisent, ainsi que d'autres aspects tels que le régime foncier, le logement et les autres types de bâtiments (patrimoine bâti) qui configurent l'empreinte urbaine.

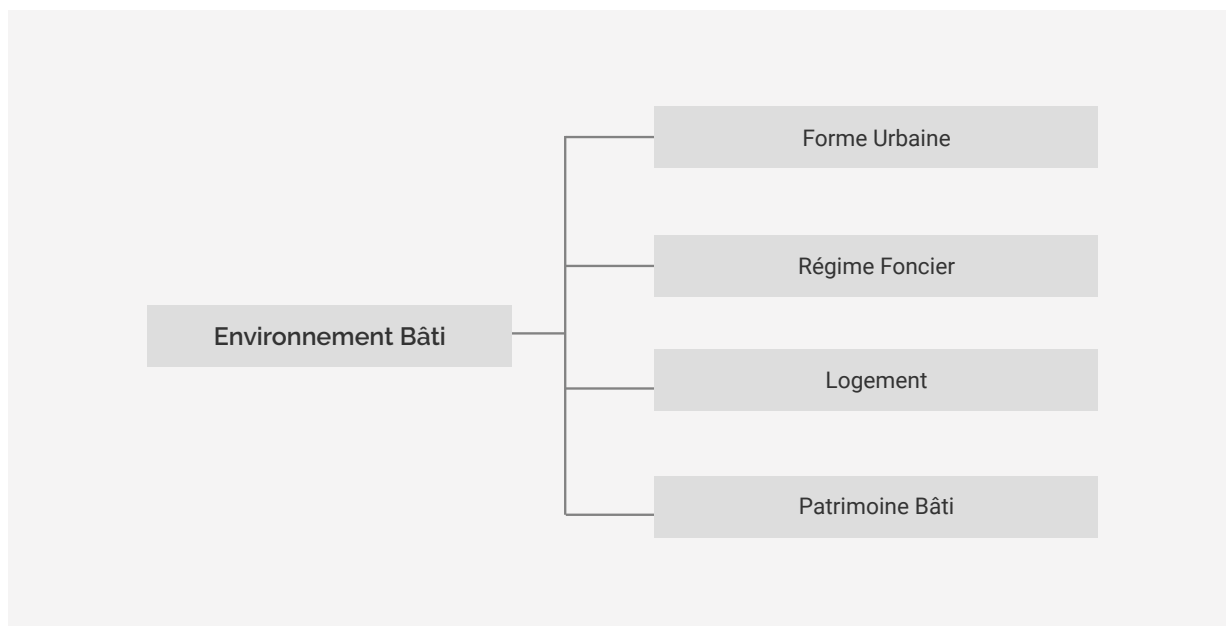


Figure 1: Diagramme de l'Élément Environnement Bâti. Source : CRPP (2019).

### Information sur le contexte

Le premier plan d'urbanisme de la ville de Dakar avait été élaboré en 1862 par Emile Pinet Laprade, Gouverneur français du Sénégal. La même année, la construction du port en eau profonde a commencé. Il sera mis en service en 1866. Le second plan d'urbanisme élaboré en 1901 a étendu les limites de la ville, pour faire face à la croissance démographique. La Médina fut créée à la suite d'une épidémie de peste, dans le but de séparer le quartier habité par la population indigène de la zone du colon français.

Pour prendre en compte la croissance démographique, le plan d'urbanisme a été révisé en 1946, 1953, et 1967. Le plan d'urbanisme de 1967, réalisé par Michel Ecochard avait été élaboré pour une population de 500 000 habitants; soit plus de cinq fois la population de 1945.

## Évaluation de la collecte de données

Les données recueillies pour l'Élément Environnement bâti présentent des différences importantes. La collecte de données s'est achevée avec 50% de taux de complétion et 11% de données alternatives, alors que 39% des données n'étaient pas disponibles. L'existence de documents publics et d'autres études nous a permis de connaître et d'interpréter l'environnement bâti sur la base de données probantes. Dans certains cas, lorsque les données ne sont pas disponibles, des données alternatives et une analyse qualitative ont été utilisées pour compléter les informations nécessaires.

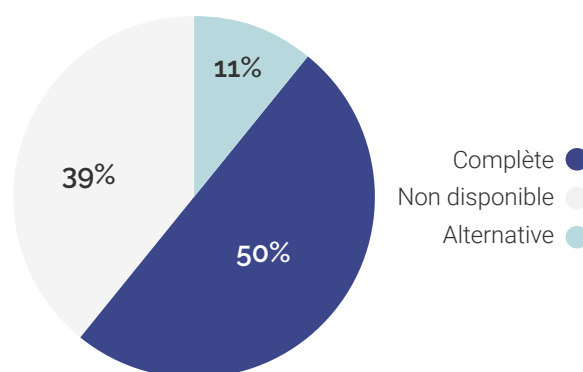
La plupart des données proviennent du Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) "Dakar et environs - Horizons 2035" et du Plan de développement de la Ville de Dakar 2018-2022. En dehors de cela, les publications de l'ANSD (Agence nationale de la Statistique et de la Démographie) étaient la principale source de toutes les autres informations.

Il est nécessaire d'approfondir et d'élargir l'analyse à partir de bases de données pouvant être géo référencées, afin de générer des politiques publiques adéquates, ainsi qu'un suivi ultérieur de l'évaluation d'impact sur le terrain. Enfin, il faut noter que de nombreuses données et chiffres présentés dans ce rapport concernent le niveau régional.

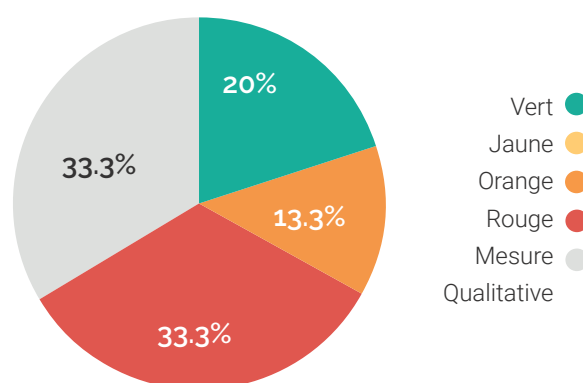
## Mesure comparative

Sur la base des données mesurables disponibles, et en s'appuyant fortement sur une évaluation « qualitative » avec un pourcentage de 33,3%, il a été conclu que la façon dont Dakar interagit avec son environnement bâti présente des vulnérabilités considérables, comme le démontre les 46,6% d'indicateur d'appui en rouge et en orange (33,3% et 13,3% respectivement). La principale préoccupation réside dans le pourcentage élevé de l'empreinte urbaine en zones dangereuses, qui inclut les logements, les installations essentielles et les bâtiments clés. D'autres points préoccupants concernent la viabilité des logements et la proximité entre les zones résidentielles et les industries, parfois entremêlées.

Les données sur l'accès à la propriété et sur l'administration foncière donnent de bons résultats avec 20% en vert, mais de nombreuses responsabilités dans ce domaine sont dévolues au niveau national et non local. Enfin, les questions sur le logement et le patrimoine bâti ont été évaluées sur la base d'informations qualitatives et / ou partielles, qui nécessiteraient un complément de données.



**Figure 2 :** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes (Environnement Bâti). Source : CRPP (2019).



**Figure 3 :** Indicateurs d'appui (Environnement Bâti). Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |  |  |                           |                          |
|--------------------------|--|--|---------------------------|--------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui  | Données  | Référence                 | Questions transversales  |
| 1.1.1.2                  | Pourcentage de l'empreinte urbaine située en zones dangereuses                                     | Environ 90%  | <b>Rouge</b>              | Indirect<br>Hard<br>AC-3 |
| 1.2.1.1.1                | Les cadres juridiques et politiques municipaux reconnaissent-ils le continuum des droits fonciers? | Oui  | <b>Mesure Qualitative</b> | Indirect                 |
| 1.2.1.2                  | Pourcentage de la zone urbaine considérée informelle.  | 11,1 %   | <b>Orange</b>             | Direct<br>Hard<br>AC-3   |
| 1.2.2.1                  | Pourcentage de la population adulte disposant de droits fonciers statutaires                       | 76,8% perçus comme légaux, 54,3% ont une preuve de propriété légale (avec 15% de titres de propriété officiels). 22,6% droit coutumier | <b>Vert</b>               | Direct<br>DV             |
| 1.2.3.1                  | Pourcentage de la zone urbaine avec des données complètes relatives à l'administration foncière.   | Non disponible   | <b>Non disponible</b>     | Indirect<br>Soft         |
| 1.2.3.2                  | L'autorité municipale reconnaît-elle et pratique-t-elle le continuum des droits fonciers?          | Oui  | <b>Vert</b>               | Direct                   |
| 1.2.3.3                  | La Ville pratique-t-elle des mesures d'accès au foncier en faveur des pauvres?                     | Oui responsabilité du niveau national / Pas une compétence de la Ville   | <b>Vert</b>               | Direct                   |

## Questions transversales

L'Élément Environnement Bâti, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

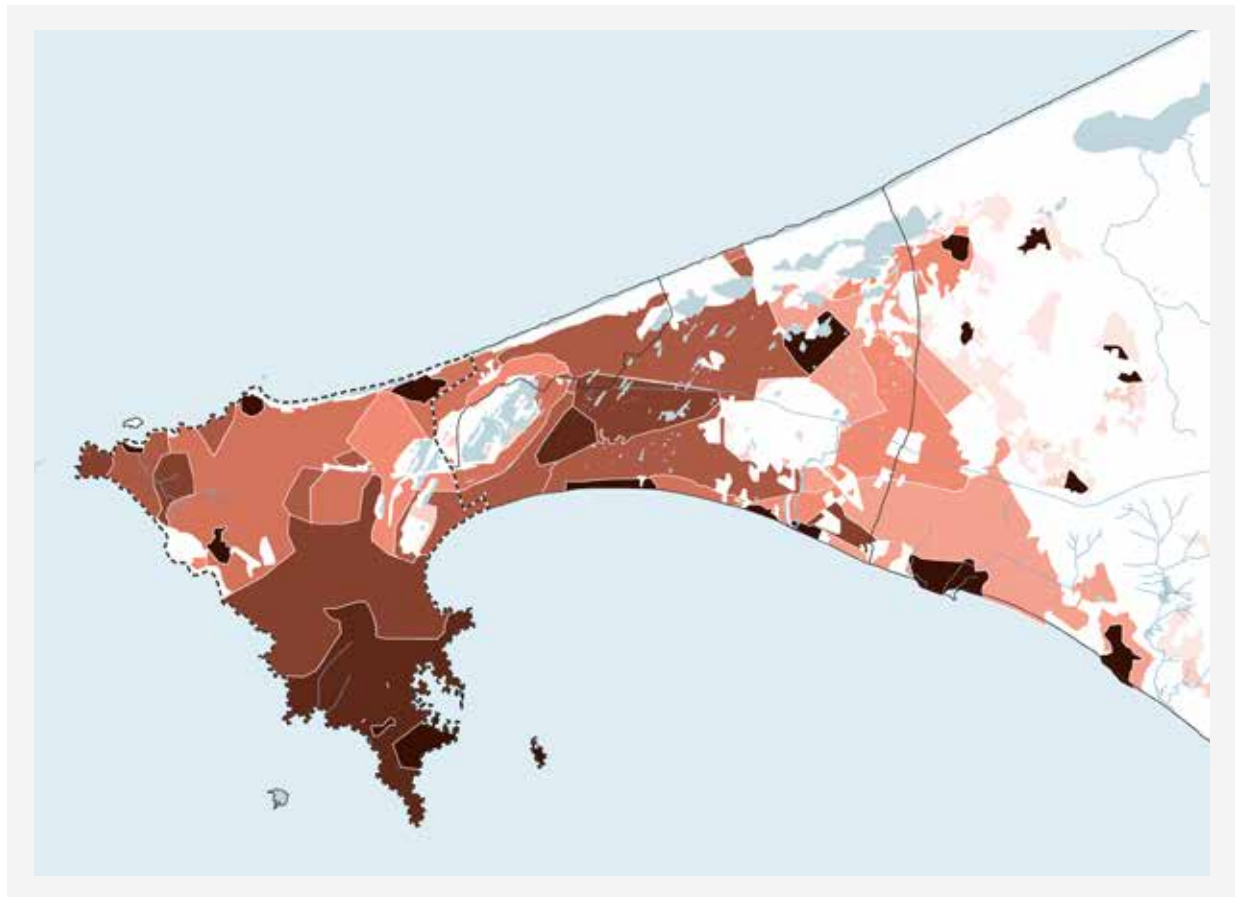
Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédant, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |

## Composantes de l'élément urbain

### Forme Urbaine

En 1923, la zone bâtie recouvrait le Plateau et les villages de Ngor, Yoff, Ouakam, Cambérène, Mbao, Rufisque et Bargny, le long de la zone côtière. Les limites de la zone bâtie ont ensuite été étendues à la Médina, Colobane et Fass, au nord du Plateau, vers 1953. Par la suite, la zone urbaine s'est développée vers Fann, Grand Dakar, SICAP et HLM pour abriter la zone d'habitat des populations migrantes, vers 1967. Ces zones urbaines demeurent encore les principaux centres urbains de la Région de Dakar. Depuis 2001, l'urbanisation s'est accélérée vers la banlieue de Rufisque et les communautés rurales alentour.



#### Zone Urbanisée par Période dans la région de Dakar

--- Périmètre de la ville de Dakar

— Cours d'eau

##### Zone Urbanisée par Période

|        |        |
|--------|--------|
| ■ 1923 | ■ 1985 |
| ■ 1953 | ■ 2001 |
| ■ 1967 | ■ 2003 |
| ■ 1976 | ■ 2008 |
| ■ 1980 | ■ 2013 |

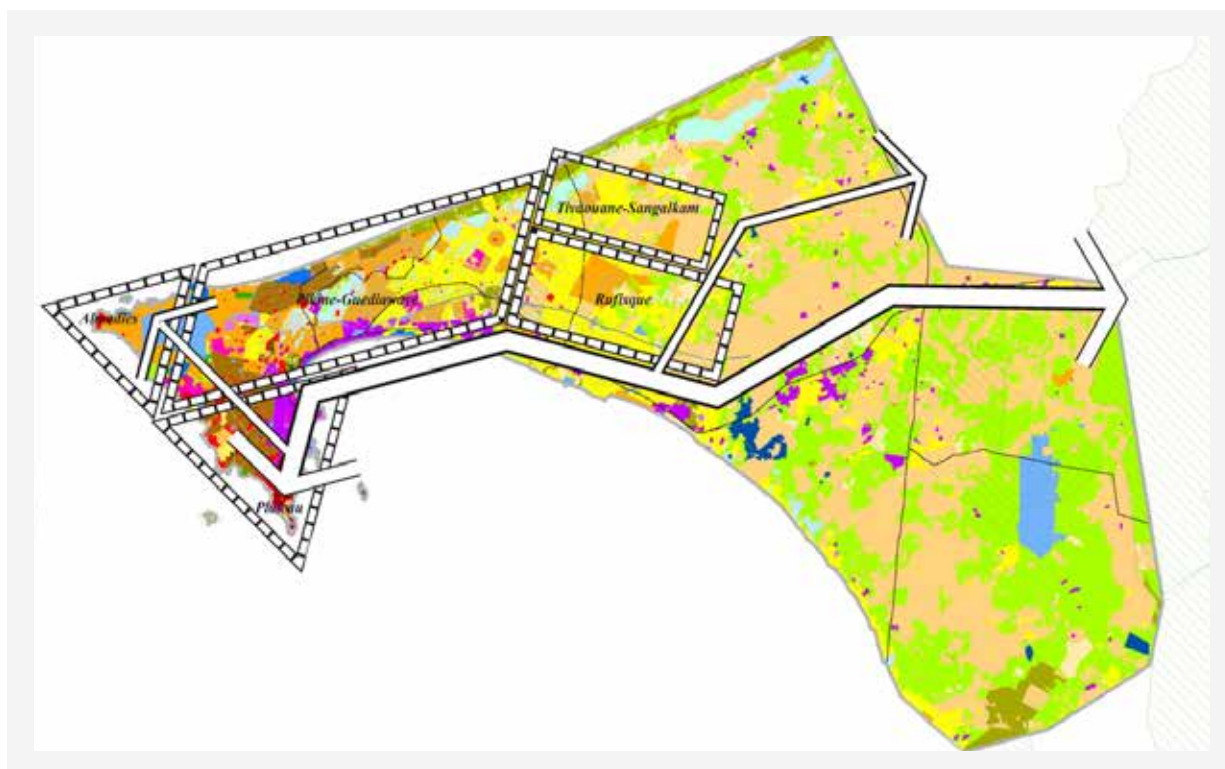
Source: OpenStreetMap; PDU Dakar

△ N 0 2.5 5 km

**Figure 4** : Zone urbanisée par Période dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).

La structure urbaine actuelle de la région de Dakar (incluant la zone d'influence autour du nouvel aéroport) est caractérisée par cinq masses majeures de zones bâties avec des centres pas encore totalement développés reliés par plusieurs axes. En y ajoutant la carte d'occupation des sols, cette structure urbaine nous permet de relever les points suivants :

- les activités urbaines sont fortement concentrées dans le quartier central du Plateau, qui n'occupe que 0,3% mais qui est fortement exposé aux risques industriels (**voir la partie « Patrimoine Bâti »**);
- la forêt se limite à seulement 2,8%;
- les parcs et espaces verts n'occupent qu'une superficie de 0,1%.
- l'urbanisation constitue une menace d'empiètement pour les espaces agricoles des Niayes;
- certaines zones d'habitation font face à des menaces causées par les carrières, les usines et les infrastructures logistiques situées dans les zones environnantes, en raison de l'insuffisance du contrôle de l'occupation du sol ;
- une large bande de zone bâtie s'étend à Pikine et Guédiawaye sans aucun centre urbain important.



#### Légendes

|                   |                      |   |                                    |
|-------------------|----------------------|---|------------------------------------|
| □ Zone d'étude    | ■ Parc               | ■ Centre ville                          | --- Pôle urbain                    |
| □ Région          | ■ Cimetière          | ■ Administratif / Commercial / Affaires | ↔ Direction des mouvements urbains |
| □ Département     | ■ Vacant / vide      | ■ Industriel / Logistique               |                                    |
| — Autoroute       | ■ Forêt              | ■ Zone de développement planifié        |                                    |
| — Route           | ■ Savane             | ■ Spontané régulier                     |                                    |
| +++ Rail          | ■ Terre Cultivée     | ■ Spontané irrégulier                   |                                    |
| /// Forêt classée | ■ Lac                | ■ Village                               |                                    |
|                   | ■ Rivière            | ■ Service Public                        |                                    |
|                   | ■ Marais             | ■ Enseignement supérieur                |                                    |
|                   | ■ Route et autoroute | ■ Hôpital                               |                                    |
|                   | ■ Autres             | ■ Culture et sport                      |                                    |
|                   |                      | ■ Militaire                             |                                    |

Figure 6 : Structure urbaine de la zone d'étude. Source : PDU de Dakar et environs horizons 2035.





### Sites et zones industriels à restructurer dans la région de Dakar

- Cours d'Eau
- Système Routier**
  - Principales
  - Primaires
  - Secondaires
  - Tertiaires
  - Résidentielles
- Sites, Zones et Gazoduc Industriels**
  - Usine Dangereuse
  - Périmètre pour les usines dangereuses/ 500 m
  - Zone mixte résidentielle / industrielle
  - Gazoduc

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; PDU de Dakar et environs horizon 2035

△ N 0 2.5 5 km

Figure 6 : Sites et zones industriels à restructurer dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).

## Régime Foncier

Au Sénégal, deux régimes fonciers coexistent pour administrer le droit de propriété : le régime de l'immatriculation et celui du domaine national. Toutes les terres du territoire national sont soumises respectivement à ces deux régimes quant à leur gestion et à leur mode d'administration.

- **Le régime de l'immatriculation** recouvre toutes les terres, situées aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural, qui ont fait l'objet d'une immatriculation au nom de particuliers qui garantit leur droit de propriété définitif et inattaquable sur des portions de terrains délimitées. En matière immobilière, c'est là une manifestation du gage de la propriété privée garantie par l'article 15 de la Constitution.
- **Le régime du domaine national** s'applique sur l'ensemble des terres, aussi bien urbaines que rurales, qui ne sont pas immatriculées et qui relevaient jusque-là du régime du droit coutumier.

95% pour cent des terres appartiennent au domaine national, les 5 % restants sont partagés entre l'État et des tiers privés. Pour environ 15 millions de Sénégalais, seuls **152 000 titres** fonciers sont délivrés.<sup>1</sup> La Commission nationale de réforme foncière (CNRF), créée fin 2012, a proposé une loi pour y remédier et permettre de développer l'investissement privé national comme étranger. Car la loi sur le domaine national pose problème en ce sens qu'elle ne prévoit ni la transmissibilité, ni l'aliénabilité, encore moins la cessibilité des terres. Ce qui veut dire que ceux qui sont considérés comme les propriétaires ne disposent pas de droit réel.

Or, les pratiques courantes font que ceux qui cultivent les terres de façon régulière considèrent que celles-ci leur appartiennent, que ce sont leurs terres, les terres de leurs parents. Mais sur le plan juridique, ces terres ne leur appartiennent pas. Pour être propriétaires, il faut impérativement détenir l'un de ces deux documents. Les principaux titres fonciers existants sont :

- **Le titre foncier individuel**, qui donne l'entière propriété inaliénable d'un bien foncier. Elle est soumise à des taxes et droits de mutation allant jusqu'à **18 %**.
- **Le bail emphytéotique** est un bail de longue durée (**entre 18 et 99 ans**) pour lequel le titulaire ne dispose que d'un droit précaire et révocable. L'attributaire est obligé de mettre le terrain en valeur dans un délai de 24 mois. Ce bail peut aussi être converti après construction en titre individuel.

Le gouvernement sénégalais a mis en œuvre un programme d'attribution de titres fonciers dans le pays pour fournir les droits de surface comme les titres à bail avec une période renouvelable de 50 ans. Ce programme est piloté par la Fondation du Droit à la Ville. La condition supposée était que les droits de surface pouvaient être convertis en titres francs après que les terres aient été aménagées avec le paiement intégral des frais, taxes et coûts de la régularisation et frais d'administration. L'objectif du programme de régularisation foncière à Dakar, cependant, n'a eu cependant que des effets limités en raison du manque de mobilisation des ressources humaines et financières.

<sup>1</sup> Au-Sénégal.com. (2017). Site internet. Les titres de propriété au Sénégal.

<sup>2</sup> Ville de Dakar (2018). Plan de développement de la Ville de Dakar – 2018-2022.

## Logement

La ville de Dakar est très urbanisée. Les réserves foncières, les zones de cultures, les zones dépressionnaires et d'infiltration ou de passages naturels des eaux pluviales ne cessent d'être transformées en zones d'habitation. A l'échelle régionale, avec un taux de croissance annuel de 4 %, sur une surface de 0,28% du territoire national, la demande foncière est devenue insoutenable: 100 000 nouveaux arrivants chaque année, soit une demande de 10 000 nouvelles parcelles.<sup>2</sup> Ceci entraîne l'auto-construction et le développement de l'habitat irrégulier, souvent sur des parcelles soumis à des risques multiples, comme celui de l'inondation ou de l'érosion côtière, en plus du risque généralisé d'accident industriel.

La typologie du logement révèle à l'analyse une grande diversité avec toutefois une prédominance de l'habitat régulier. Dans la commune du Plateau, le logement est de type immeuble mixte (bureaux, commerces, logements) alors que dans des communes telles que Gorée, Fann/Point E/Amitié, Mermoz/Sacré-Cœur, les villas individuelles de grand standing dominant.

En ce qui concerne Ngor et Yoff, en dehors des nouveaux quartiers de grands et moyens standings, il existe toujours des poches de type villageois (Villages traditionnels). Le quartier des Parcelles Assainies se caractérise par l'habitat de type régulier auto-construit, bâti sur un espace préalablement aménagé et doté d'infrastructures et d'équipements sociaux de base.

Par contre, Hann, Ouakam et Cambérène ont conservé un certain type d'habitats villageois traditionnels qui côtoient la modernité. Les autres Communes peuvent être classées en deux (2) catégories : les Communes à habitat planifié (titre Foncier construit par des Sociétés Immobilières) constituées par les HLM, la Patte d'Oie, Sicap-Liberté, Dieuppeul/Derklé et les Communes qui, en dépit de quelques opérations planifiées, restent dominées par l'habitat spontané régulier : Grand-Dakar, Biscuiterie, Médina, Gueule Tapée/Fass/Colobane, Grand Yoff.

| Types                   | Région de Dakar | %     | %     |
|-------------------------|-----------------|-------|-------|
| <b>Habitat régulier</b> | 4674.14         | 62.28 | 89.05 |
| <b>Habitat spontané</b> | 1633.13         | 21.76 | 2.98  |
| <b>Type villageois</b>  | 1196.69         | 15.96 | 7.97  |
| <b>Total</b>            | 7503.97         | 100   | 100   |

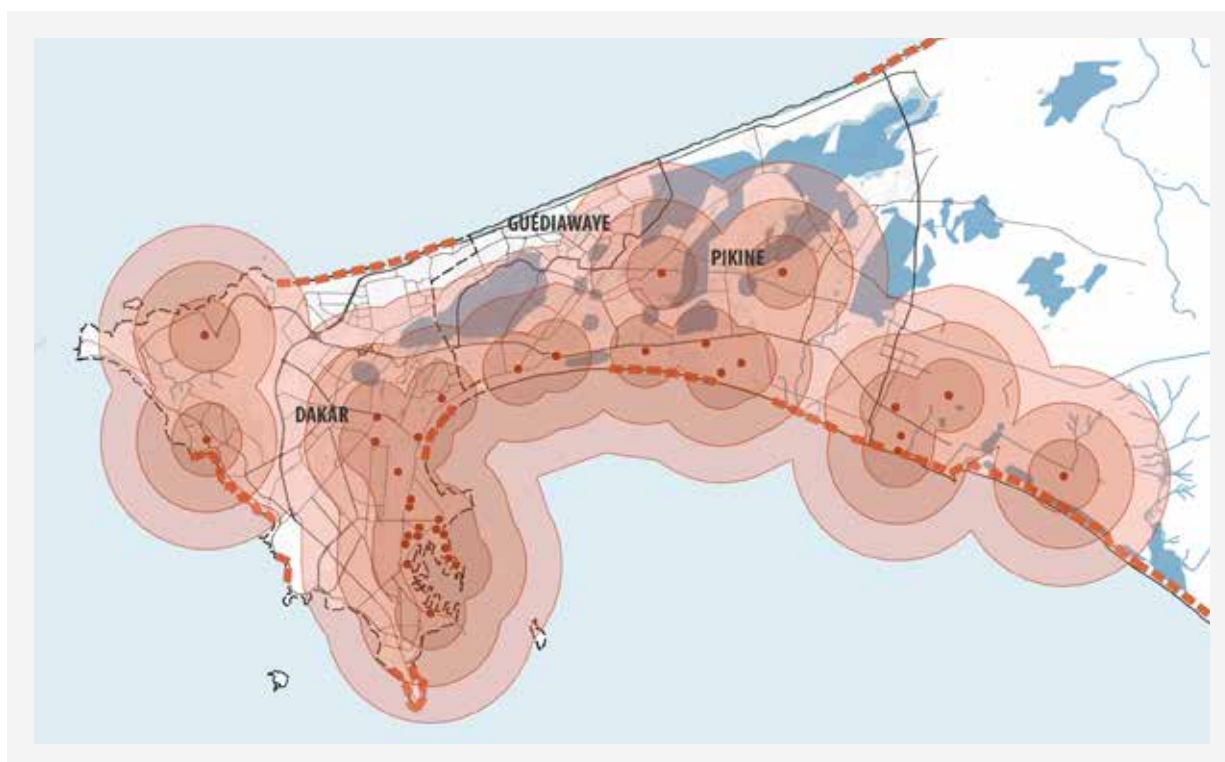
**Tableau 2 :** Types de logement dans la ville de Dakar. Source : Plan de développement de la Ville de Dakar-2018-2022.

## Patrimoine Bâti

La ville de Dakar et sa région sont fortement exposées à des risques multiples allant des risques d'inondations aux risques industriels, cependant même si le risque d'inondation commence à être bien connu, les autres risques restent encore mal connus au sein des institutions et par une majorité de la population. Bien qu'exposées aux risques industriels, le quartier central du Plateau englobe les services administratifs nationaux et régionaux, les structures commerciales, les institutions d'enseignement supérieur, les structures médicales de haut niveau, les institutions financières, culturelles, de manufacture et de logistique. Cette zone constitue le hub national gouvernant l'ensemble du pays. Les zones environnantes que sont Fass, Fann, et Grand Dakar constituent un noyau pour l'enseignement supérieur et les services médicaux. Dans l'ensemble, le Plateau et ses environs fonctionnent comme une tête.

Outre ses fonctions administratives et commerciales, Dakar joue également un rôle important en tant que centre logistique et manufacturier pour l'ensemble du pays et pour la sous-région. La zone de logistique et de fabrication s'étend du port de Dakar à la zone nord-est, tout le long de la baie de Hann, exposant ainsi la ville aux risques industriels et s'exposant au risque d'érosion côtière.

Au cours de ans, plusieurs tentatives de création de centres urbains et sites de logement éloignés du quartier central ont été expérimentées. L'État a tenté de déplacer les installations publiques au niveau du Grand Dakar, Fann et Dieuppeul en vue de réduire la forte concentration des activités au niveau du centre-ville, mais ses mouvements ont peu diminué leurs expositions face aux risques. Ces développements ont accéléré la prolifération des hôtels, des parcs d'attraction et centres commerciaux le long de la côte, ce qui les expose également aux risques d'érosion.



### Zones à risques multiples dans la région de Dakar

- |                        |  |
|------------------------|--|
| — Cours d'Eau          | <b>Zones à risques dans la région de Dakar</b>   |
| <b>Système Routier</b> | ■ Zones à risque d'inondation                    |
| — Principales          | ■ Zones à risque d'érosion                       |
| — Primaires            | ● Sites à risques industriels                    |
| — Secondaires          | <b>Périmètres de Zones à risques industriels</b> |
| — Tertiaires           | ■ Périmètres de dangers très graves / 1 km       |
| — Résidentielles       | ■ Périmètres de dangers graves / 2 km            |
|                        | ■ Périmètres à risques moyens à graves / 3 km    |

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; SENAGROSOL

△ N 0 2.5 5 km

**Figure 7** : Carte des zones à risques multiples (inondations, érosions côtières, accidents industriels). Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).

## Principales constatations :

- Le système de la propriété foncière et sa gestion est l'un des grands défis du Sénégal en raison de l'existence d'un fort besoin de transformation du système foncier complexe actuel en un système de gestion moderne des terres. Le programme de régularisation foncière à Dakar pourrait potentiellement pallier son manque de ressources, en renforçant le partage d'informations avec la Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols (DSCOS), en charge de la prévention et la lutte contre les occupations et constructions irrégulières, dont l'ampleur atteint des proportions inquiétantes dans certaines parties du territoire dakarois.
- Dans le cadre des compétences qu'elle partage avec l'État du Sénégal, la Ville de Dakar pourrait élargir l'offre de logement en soutenant certaines initiatives et mécanismes visant à encourager la réduction des coûts de développement de logements sociaux, ou à coût abordable. Pour ce qui est des quartiers spontanés, qui forment une partie de son empreinte urbaine et de son parc immobilier, elle pourrait soutenir, en collaboration avec l'État central, la généralisation des opérations de restructuration, de régularisation ou de déguerpissement, suivant les cas et son orientation stratégique.
- La ville de Dakar et sa région sont fortement exposées aux risques multiples. Les risques d'inondation sont bien connus des institutions et de la population de par leurs récurrences, et ceux en rapport avec l'érosion commencent à être connus. Les risques industriels, cependant, font partie des risques mal connus et sous évalués. Leurs impacts potentiels pourraient nuire à l'ensemble du territoire dakarois, et devraient être le sujet de campagnes de sensibilisation pour la population, et surtout dans les zones mixtes résidentielles industrielles. Des actions de délocalisation des sites industriels, avec la collaboration de l'État, pourraient également être envisagées aussi bien pour réduire les risques de catastrophes, que pour séparer les zones mixtes résidentielles-industrielles, désenclaver certains sites, ou rapprocher les industries du futur port de Ndayane.
- Enfin, il pourrait être intéressant d'obtenir de plus amples données sur les bâtiments et structures ne respectant pas les normes de construction, pour évaluer le pourcentage de constructions inadéquates dans Dakar et comprendre de manière plus approfondie la vulnérabilité réelle du logement, mais aussi du patrimoine bâti dans son ensemble, dans la ville.



## Chaîne d'Approvisionnement & Logistique

L'Élément Chaîne d'Approvisionnement et Logistique analyse la manière dont la ville accède, distribue et gère les ressources hydriques et énergétiques, son approvisionnement alimentaire, en plus de s'intéresser au schéma logistique. Il se concentre sur la diversité, la disponibilité et la consommation de ces ressources et évalue les points d'entrée et de distribution critiques des matériaux et des marchandises générales.

L'absence de ces ressources, pour des raisons allant des changements dans les processus naturels à une consommation excessive ou à des insuffisances dans les modes de livraison, peut sérieusement paralyser le système urbain et accroître les vulnérabilités. Cet élément évalue donc également la disponibilité des ressources dans les situations de crise et les capacités et stratégies existantes pour les utiliser.

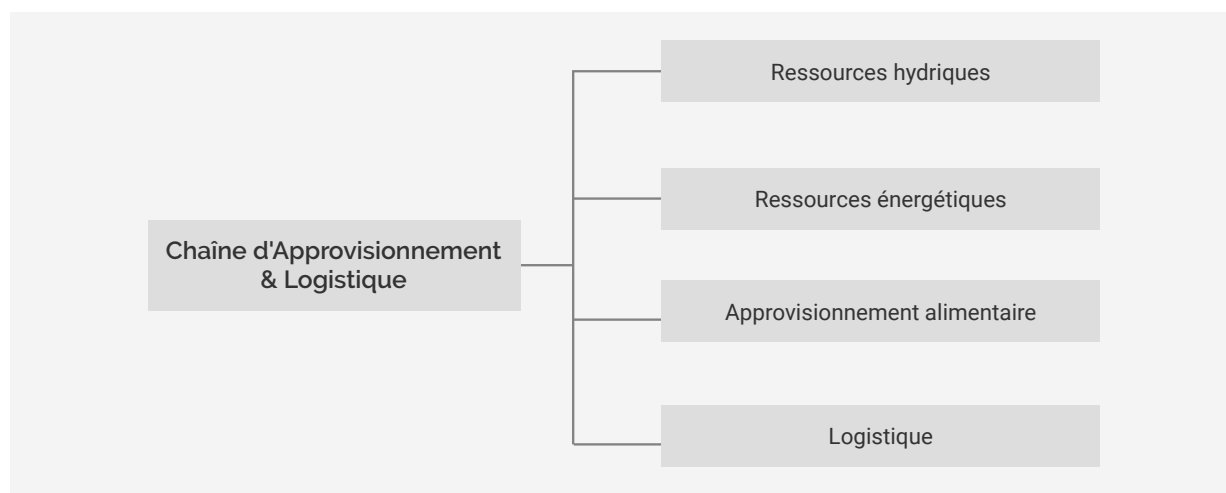


Figure 8: Diagramme de l'Élément Chaîne d'Approvisionnement & Logistique. Source : CRPP (2019).

### Information sur le contexte

De par sa situation de capitale, Dakar a un bon accès aux sources hydriques et énergétiques. Cependant, la ville ne dispose pas de sources d'eau à proximité en quantité et en qualité suffisantes et dépend en majorité du lac de Guiers situé à 250 km et de forages installés entre les deux. Concernant les ressources énergétiques, Dakar est principalement tributaire du charbon de bois et des produits pétroliers.

Dakar concentre une énorme quantité d'industries de transformation pour les produits primaires ainsi que la majorité des importations et des exportations en raison de son grand port et de son équipement commercial. Le port sert de plaque tournante pour les exportations et les importations et est très bien relié aux installations logistiques, à l'ancien chemin de fer et aux services de fret, mais il est situé dans une zone dangereuse, ce qui pourrait créer des vulnérabilités majeures pour l'ensemble du système. L'aéroport principal de Dakar a été déplacé à une heure de route du centre-ville, à la périphérie de la région de Dakar. L'aéroport d'origine est situé dans la ville et est toujours en attente de réutilisation et est actuellement utilisé par les militaires.

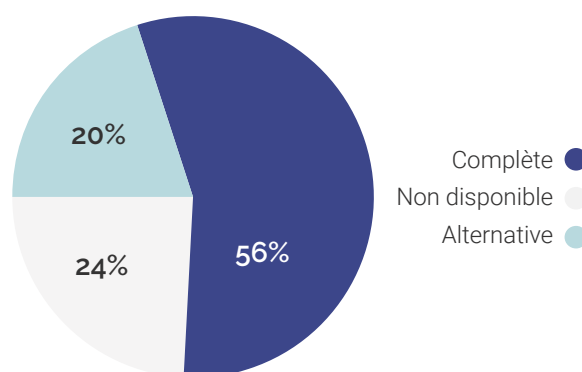
Plusieurs programmes et projets de l'État du Sénégal tels que le Programme de modernisation des villes du Sénégal (PROMOVILLES), le TER (le Train Express Régional), etc. sont en train d'être exécutés au niveau régional pour valoriser ses potentialités territoriales mais aussi pour corriger les disparités d'accès aux services de base.

Malgré les recommandations du Plan national d'Aménagement du Territoire (PNAT), le déséquilibre économique et démographique entre les autres régions du Sénégal et Dakar persiste et s'agrandit. Cette situation n'est pas sans conséquence sur les fonctions urbaines et les services sociaux de base. En effet, le transport, l'assainissement, la santé, l'éducation, l'hydraulique etc. sont autant de secteurs qui souffrent de la pression démographique et offrent difficilement des services de qualité.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2019). Situation économique et sociale du Sénégal en 2016.

## Évaluation de la collecte de données

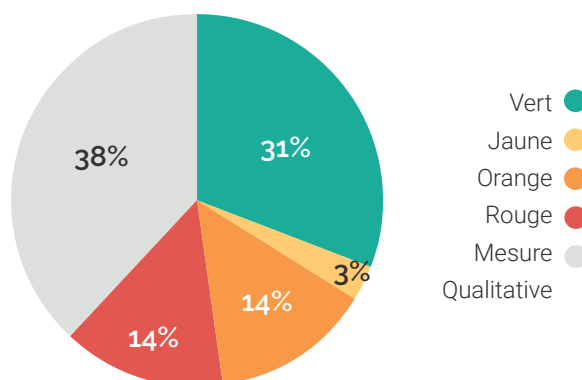
Les données compilées représentent un total de 76%, avec 56% de données considérées comme complète. Les 20% de données alternatives se réfèrent aux données à l'échelle nationale qui sont analysées lorsque les données locales ne sont pas disponibles – par exemple, les informations sur les ressources énergétiques qui reposent principalement sur des valeurs nationales – ou aux données analysées de manière qualitative – par exemple l'évaluation de la continuité de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. 24% des données se sont révélées indisponibles, notamment celles liées à la chaîne d'approvisionnement alimentaire et à la logistique urbaine. La capacité installée de la logistique urbaine et son efficacité ne font pas l'objet d'études spécifiques (et donc de données fiables), en partie parce que les thématiques couvertes par cette composante sont gérées par de multiples acteurs.



**Figure 9 :** Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Chaîne d'Approvisionnement & Logistique). Source : CRPP (2019).

## Mesure comparative

Sur la base des données mesurables disponibles, il existe une forte dépendance à l'évaluation « qualitative » (38%). La façon dont Dakar interagit avec sa chaîne d'approvisionnement et sa composante logistique montre une bonne quantité d'indicateurs verts avec 31% mais également de nombreuses vulnérabilités avec 28% d'indicateurs rouges et orange. En effet, Dakar présente des perturbations importantes, saisonnières ou non, concernant la chaîne d'approvisionnement alimentaire et la logistique urbaine (notamment en ce qui concerne le transport par camion).



**Figure 10 :** Indicateurs d'appui. (Chaîne d'Approvisionnement & Logistique). Source : CRPP (2019).



| Indicateurs sélectionnés |   |  |           |                         |
|--------------------------|---|--|-----------|-------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui   | Données  | Référence | Questions transversales |
| 2.1.2.1.b                | Consommation d'eau domestique totale par habitant.  | 79,4 l/jour<br>(sous-consommation)   | Rouge     | AC-4                    |
| 2.2.3.2                  | Le gouvernement local finance-t-il des initiatives de transition vers des énergies propres / renouvelables et d'efficacité énergétique ?        | Oui  | Vert      | Soft<br>AC-3            |
| 2.3.1.3                  | Pourcentage de la zone fonctionnelle (zone d'influence de la municipalité) avec des terres arables (ventilées par type de tenure, si possible). | 35% des terres arables   | Rouge     | Direct<br>Hard<br>AC-3  |
| 2.3.2.4                  | La ville a-t-elle des politiques et des programmes pour promouvoir des systèmes alimentaires durables ?   | Oui  | Vert      | Soft<br>AC-4            |
| 2.3.3.1                  | À quel niveau de perturbations la chaîne d'approvisionnement alimentaire est-elle confrontée ?  | Aucune capacité de contrôle.<br>Perturbations saisonnières et importantes.   | Rouge     | Hard<br>AC-4            |
| 2.4.2.1                  | Importance du point d'entrée dans le mouvement global des marchandises, par point d'entrée critique.  | Existence d'entrées primaires et secondaires   | Orange    | Hard                    |
| 2.4.2.2                  | Capacité et complexité des installations logistiques, par installation logistique clé.  | Une installation logistique multimodale en zone dangereuse   | Jaune     | Hard                    |
| 2.4.4.1                  | À quel niveau de perturbations le réseau logistique urbain est-il confronté ?   | Perturbations importantes tout au long de l'année des transports allant / partant vers le port, avec des perturbations saisonnières / récurrentes dues aux inondations | Rouge     | Hard                    |

Tableau 3 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPT (2019).

## Questions transversales

L'Élément Chaîne d'Approvisionnement et Logistique, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédant, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |

## Composantes de l'élément urbain

### Ressources Hydriques

Il existe deux types de ressources en eau dans la région : les eaux souterraines et les eaux de surface. En ce qui concerne les eaux de surface, l'hydrologie de la région est constituée d'une série de lacs asséchés n'ayant de l'eau qu'en hivernage (Lac Thiourour, Lac Warouwaye, Lac Mbeubeuss qui est salé et Lac Mbouane, douce) et d'une seule source pérenne, le Lac Retba (Lac rose), qui est salée. Les ressources locales en eaux souterraines sont composées des aquifères de la nappe infra basaltique (Mamelles Point B) contenue dans les sables marins emprisonnés sur les coulées volcaniques des mamelles, les nappes des sables du quaternaire (Thiaroye) contenues dans les formations continentales qui longent le littoral nord et les calcaires de Sébikhotane. Ces sources d'eau ne permettent pas de satisfaire les besoins en ressources hydriques de la région en quantité et en qualité suffisantes.

En l'absence de ressources en eau potable locale suffisante, Dakar est alimentée par un système d'adduction d'eau depuis le lac de Guiers et de forages installés entre les deux. Ce système transporte les eaux traitées entre les usines de traitement des eaux (UTE) de Ngnith et de Keur Momar Sarr, depuis le lac jusqu'à la capitale sur 250 km et représente 50%<sup>4</sup> de l'alimentation de Dakar en eau potable. Deux conduites d'adduction acheminent l'eau à partir des usines, respectivement à travers des pompes surpresseurs, des stations de pompage et des réservoirs. De l'eau potable supplémentaire est acheminée sur les conduites d'adduction par des forages interconnectés installés tout le long des conduites d'adduction. En tout, l'eau souterraine est pompée par neuf champs de captage repartis sur trois aires entre la Ville de Dakar et les UTE, et injecté dans la conduite.<sup>5</sup>

#### Zones de captage d'eau pour l'approvisionnement de Dakar

- Site de Captage d'Eau Principal
- Autre Site de Captage d'Eau

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal;  
SONES

△ N 0 5 10 km



**Figure 11** : Zones de captage d'eau pour l'alimentation de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de la SONES (2020).

<sup>4</sup> Agence Française de Développement (AFD). (2016). Renforcer l'accès à l'eau potable dans la région de Dakar.

<sup>5</sup> Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) – République du Sénégal. (2014). Mission de Collecte d'Informations pour l'Approvisionnement en Eau de la Région de Dakar.

En 2016, la Société des eaux du Sénégal comptait **341 571** abonnés dans la région, dont **48,08%** étaient de la ville de Dakar. La majeure partie des clients de la SDE est constituée de privés soit **98,5%** ensuite viennent les clients de types affaires qui de leur part enregistrent **1,1%** de l'effectif, et en dernière position les clients de type officiel qui sont minoritaires avec **0,4%**.

| Année       | Type d'abonnés |          |            |          |            |          | Total      |          |
|-------------|----------------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|
|             | Affaires       |          | Officiels  |          | Privés     |          | Nb abonnés | Cons. m3 |
|             | Nb abonnés     | Cons. m3 | Nb abonnés | Cons. m3 | Nb abonnés | Cons. m3 |            |          |
| 2015        | 1212           | 5390370  | 836        | 5626445  | 128181     | 32031188 | 130229     | 43048003 |
| 2016        | 1194           | 5325958  | 902        | 5811850  | 134807     | 33219537 | 136903     | 44357345 |
| Variation % | -1%            | -1%      | 8%         | 3%       | 5%         | 4%       | 5%         | 3%       |

Tableau 4 : Répartition et évolution du nombre d'abonnés et de la consommation d'eau dans la ville de Dakar. Source : ANSD (2019).<sup>6</sup>

## Ressources Énergétiques

Les sources d'énergie sont essentiellement dominées par la biomasse (54,3%) produite localement, et les produits pétroliers (**40,6%**), pour lesquels le Sénégal dépend essentiellement de l'extérieur. Le reste est constitué du charbon minéral importé d'Afrique du Sud (4%) utilisé dans les cimenteries, de l'hydroélectricité, produit au niveau du barrage de Manantali (**0,5%**), du Gaz naturel produit localement (0,4%) et du solaire photovoltaïque (0,006%), en lente augmentation depuis quelques années.<sup>7</sup>

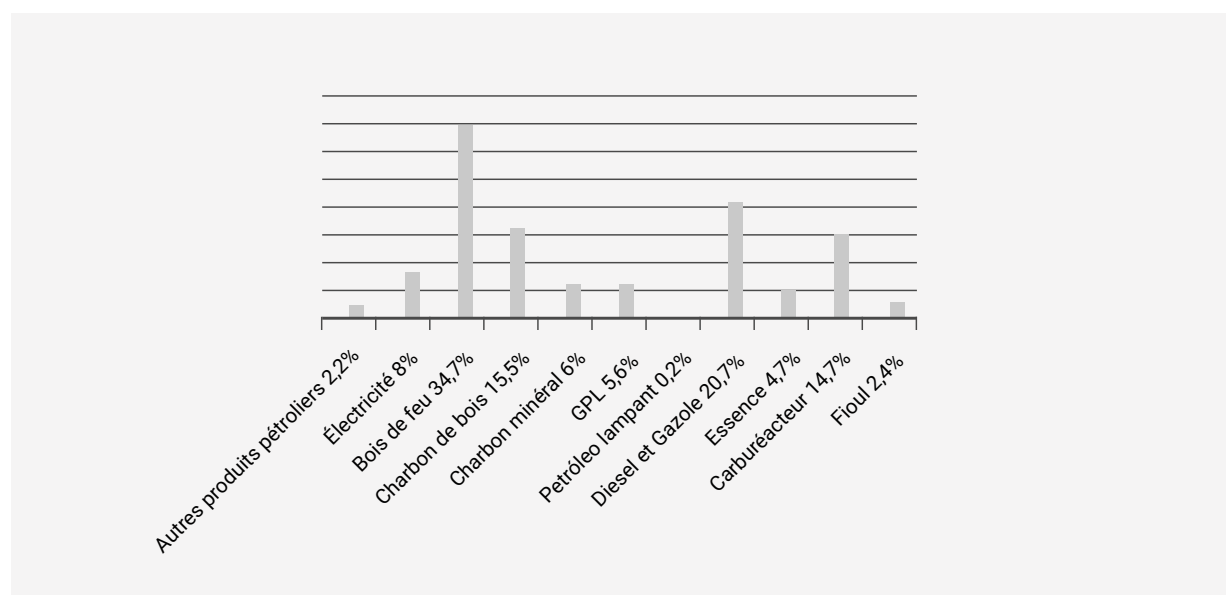


Figure 12 : Consommation finale par type d'énergie en 2010 au Sénégal.

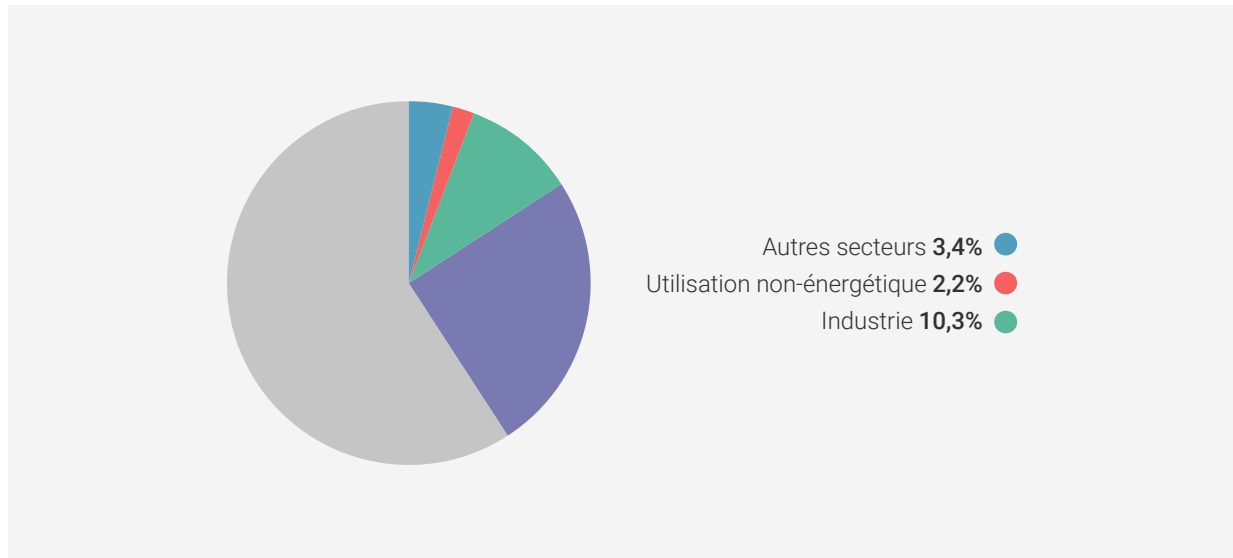
Source : Ministère des Infrastructures et de l'Énergie (2010).<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2019). Ibid.

<sup>7</sup> Ministère des Infrastructures et de l'Énergie (2010). Système d'information énergétique du Sénégal-Rapport 2010.

<sup>8</sup> Ministère des Infrastructures et de l'Énergie (2010). Ibid.

Au regard de la distribution sectorielle, on constate que le secteur des ménages et celui des transports constituent les secteurs dominants, avec respectivement 58,7 % et 25,4 % des consommations énergétiques finales totales (2503 ktep). L'industrie et autres secteurs représentent 13,7 % alors que les usages non énergétiques sont dans l'ordre de 2,2%.



**Figure 13** : Consommation finale par secteur en 2010 au Sénégal. Source : Ministère des Infrastructures et de l'Énergie.<sup>9</sup>

La consommation totale de la région de Dakar en électricité se chiffre à 1 673 632 536 KWh en 2016 représentant de 62% de la consommation nationale qui s'élevait à 2 719 211 382 KWh<sup>10</sup>. Toutefois, la ville de Dakar est le plus grand consommateur d'électricité de la région avec 1 270 251 940 KWh consommés en 2016 soit 75,89%.

Cette forte consommation s'explique certainement par le fait que Dakar est le département qui concentre la quasi-totalité des administrations, des entreprises et usines et aussi par son poids démographique important.

### Approvisionnement Alimentaire

Les manifestations du mois d'avril 2008<sup>11</sup> consécutives à l'augmentation du prix des denrées de base (brisure de riz et huile notamment) illustrent la vulnérabilité alimentaire des habitants de la région.

Le riz est l'aliment principal des sénégalais puisqu'il compose 70% de leur alimentation en poids. Le Sénégal importe 70% de cette consommation de riz, essentiellement de la brisure. Les importations ont cru à un rythme de 5 % par an pour atteindre le niveau record de 912 000 tonnes en 2012<sup>12</sup>. La filière riz importé est tenue par sept importateurs (dont trois représentent 70% des importations), organisés en collectif, qui s'approvisionnent à partir de la Thaïlande, la Malaisie, l'Inde et le Pakistan. Les prix internationaux apparaissent très fluctuants avec une tendance haussière depuis 2007. Les manifestations déclenchées fin 2007 à Dakar trouvent en partie leur origine dans cette augmentation et illustrent la vulnérabilité du système alimentaire dakarois face à la variabilité des prix mondiaux.

<sup>9</sup> Ministère des Infrastructures et de l'Énergie (2010). Ibid. P.13

<sup>10</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2019). Ibid. P. 204

<sup>11</sup> RFI. (2008). Manifestation à Dakar contre la vie chère.

<sup>12</sup> GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015). Le système alimentaire de la région de Dakar. État des lieux et perspectives face aux enjeux du changement climatique.

En 2012, la région de Dakar comptait 26,1% de ménages pauvres. Au niveau national, le niveau de pauvreté des ménages était de 46,7% en 2011.<sup>13</sup> Comparée au reste du pays, Dakar représente la région la moins pauvre. Toutefois, en valeur absolue, elle compte le plus grand nombre de pauvres. Des variations de prix, même mineures, ont une incidence directe sur la sécurité alimentaire de nombreuses familles. Ainsi, des dispositifs d'aide alimentaire opèrent en région de Dakar via différents canaux. L'État subventionne certaines denrées de base, notamment la brisure de riz depuis la hausse des prix de 2007, et mobilise et distribue des vivres tant pour répondre à des crises conjoncturelles (inondations) qu'à des problématiques de fond. Dans la région de Dakar, un enfant sur deux arrive à l'école sans prendre de petit-déjeuner et un enfant sur trois souffre de carences en vitamines et minéraux.<sup>14</sup>

Face à cette situation, des distributions de denrées alimentaires ont été mises en place. L'ONG ENDA GRAF, à travers son initiative LEMATEKI, a appuyé 19 écoles élémentaires de la banlieue de Dakar avec la distribution de produits alimentaires fortifiés. De la même façon, la Ville de Dakar a également soutenu la restauration dans les écoles avec son initiative « Lait à l'école ».<sup>15</sup>

Le réseau de distribution alimentaire est particulièrement dense en région de Dakar : boutiques de quartier, marchés quotidiens, kiosques et autres tables permettent aux Dakarais de s'approvisionner sans se déplacer sur de longues distances. Depuis une dizaine d'années maintenant, les grands groupes de la distribution alimentaire (Auchan, Carrefour, Casino) développent leur implantation, particulièrement dans le département de Dakar où le pouvoir d'achat est en moyenne plus élevé qu'ailleurs. Dans les faits, la fréquentation des supermarchés est réservée aux classes sociales aisées. Pour le moment, ils ne concurrencent donc pas les autres réseaux de distribution.

| Point de distribution        | Type de produits vendus  |
|------------------------------|--|
| Marché quotidien généraliste | Tout type de produits  |
| Marché quotidien spécialisé  | Produits halieutiques (Yarakh, Soumbédioune...), fruits et légumes (Sandiniéry, Castor...)   |
| Boutiques de quartiers       | Produits transformés issus majoritairement de produits importés : poudre de lait, brisure de riz, huile de soja, biscuits, jus de fruits, soda, pain...<br>Quelques produits locaux : oignons, céréales locales transformées |
| Kiosques                     | Fruits importés : pommes, bananes, oranges... Plus rarement, fruits locaux (en fonction des saisons)   |
| Grandes surfaces             | Produits transformés issus majoritairement de produits importés ; quelques produits locaux : légumes, céréales locales transformées  |

**Tableau 5** : Points de vente des produits alimentaires en Région de Dakar. Source : GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015).<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale du Sénégal en 2012.

<sup>14</sup> GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015). Ibid. P. 25

<sup>15</sup> Agence de Presse Sénégalaise. (n.d.). La mairie de Dakar va lancer l'opération Lait à l'école.

<sup>16</sup> GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015). Ibid. P. 27

Pour l'essentiel, les points de vulnérabilité du système alimentaire de la région de Dakar se rapportent aux éléments suivants :

- le pouvoir d'achat limité d'une majorité de Dakarois (70% d'entre eux disposent d'un revenu monétaire inférieur à 1000 FCFA par jour) génère de l'insécurité alimentaire dès que les prix des denrées de base augmentent ;
- les systèmes de production dakarois semblent menacés et peu durables à cause notamment de la perte de terres arables accrue par la spéculation foncière et les pratiques de production peu durables (utilisation de pesticides et d'eaux usées dans le maraîchage) ;
- les situations de quasi-monopole (cas de la brisure de riz) constituent des menaces potentielles pour la sécurité alimentaire de la région ;
- les conséquences du changement climatique avec une plus grande variabilité des précipitations, une accélération de la dégradation des sols via l'érosion et la perte de fertilité, la perte de biodiversité ou encore la recrudescence des problèmes sanitaires pour l'élevage ;
- l'absence de contrôle sanitaire se traduit par la généralisation de pratiques d'agriculture et d'élevage générant des risques pour les consommateurs et les producteurs ;
- les dispositifs de gouvernance foncière et d'aménagement du territoire ont dans les faits contribué à favoriser le développement du bâti au détriment des espaces agricoles de la région de Dakar, services étatiques et élus locaux donnant le plus souvent la priorité au développement de l'immobilier et des infrastructures.

Le tableau suivant présente, de façon synthétique, les vulnérabilités du système alimentaire en prenant pour exemple des produits de grande consommation.

| Produits de grande consommation | Origine principale                  | Facteurs de vulnérabilités liés à la production/transformation   | Facteurs de vulnérabilités liés à la commercialisation/distribution   | Facteurs de vulnérabilités liés à la consommation   |
|---------------------------------|-------------------------------------|--|---|---|
| Brisure de riz                  | Thaïlande, Inde, Pakistan, Malaisie | Risques d'inondation dans les pays producteurs   | Amenuisement des stocks mondiaux (hausse des prix) ; %70 du volume écoulé au Sénégal sont contrôlés par 3 importateurs    | Pauvre en fibres et éléments minéraux, la brisure de riz apporte peu d'éléments nutritifs                                 |
| Blé                             | France, Argentine, Etats Unis       | Systèmes de culture intensifs en intrants chimiques et peu propices au maintien de l'humus dans les sols. Problèmes d'adaptation car pertes de rendement annoncées | Quasi monopole du commerce international du blé par quelques groupes ; amenuisement des stocks mondiaux (hausse des prix) | Pauvre en fibres et éléments minéraux, la farine de froment issue de filières industrielles a une faible valeur nutritive |
| Huile de soja                   | Brésil et Argentine                 | Systèmes de culture intensifs en intrants chimiques établis suite au défrichage d'espaces forestiers. Risques associés au développement des OGM                    | Quasi monopole du commerce international du soja par quelques groupes (Cargill, ...), forte fluctuation des prix mondiaux | Utilisation excessive dans certaines préparations favorisant les maladies cardiovasculaires                               |

| Produits de grande consommation | Origine principale   | Facteurs de vulnérabilités liés à la production/transformation  | Facteurs de vulnérabilités liés à la commercialisation/distribution | Facteurs de vulnérabilités liés à la consommation                              |
|---------------------------------|--|---|---|--|
| Poudre de lait                  | Hollande et France   | Systèmes intensifs en intrants chimiques, pollution de l'eau et des sols (traitement du maïs). Systèmes peu propices au maintien de l'emploi en milieu rural.                                 |   | Résidus d'intrants chimiques dans le lait ayant un impact négatif sur la santé |
| Poisson                         | Côte Atlantique du Sénégal                                 | Risque de non renouvellement de la ressource. Acidification des océans et augmentation de la température à cause du changement climatique   |   |  |
| Produits maraîchers frais       | Sénégal en grande majorité, région de Dakar en particulier | Insécurité foncière en région de Dakar ; Systèmes intensifs en intrants chimiques générant une pollution de l'eau et du sol ; Semences importées pour certains légumes ; dégradation des sols |   | Résidus de pesticides ayant un impact négatif sur la santé                     |
| Viande de volaille              | Sénégal, Mauritanie, etc.                                  | Productions fourragères fluctuantes et variabilité ressource en eau Pratiques de santé non contrôlées (contamination viande). Tendance à une concentration de la production                   |   | Résidus de produits vétérinaires ayant un impact négatif sur la santé          |
| Viande de bœuf et de mouton     | Sénégal, Mauritanie, etc.                                  | Productions fourragères fluctuantes et variabilité ressource en eau Pratiques de santé non contrôlées (contamination viande). Tendance à une concentration de la production                   |   | Résidus de produits vétérinaires ayant un impact négatif sur la santé          |

**Tableau 6** : Vulnérabilités du système alimentaire dakarois à partir de l'examen de huit produits de grande consommation. Source : GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015).<sup>17</sup>

<sup>17</sup> GRDR et Fondation Nicolas Hulot (2015). Ibid. P. 30



## Logistique Urbaine

Dans le domaine des infrastructures, à l'exception de l'aéroport international Blaise Diagne de Diass, la quasi-totalité des infrastructures et équipements structurants de la région sont localisés dans le département de Dakar : Port Autonome de Dakar, ancien Aéroport International Léopold Sédar Senghor, grands hôpitaux, grands marchés, zones industrielles du port et de la SODIDA, établissements d'enseignement supérieur, grands réceptifs hôteliers, grands stades, foire internationale de Dakar. Cette concentration des infrastructures de transport dans la région de Dakar (80%),<sup>18</sup> des grandes infrastructures et équipements dans le département de Dakar, fait que ce dernier, représentant le principal pôle économique de la région et du pays, et jusqu'à l'hinterland ouest-africain, justifie le mouvement pendulaire vers Dakar.

La route est le principal moyen de déplacement pour les personnes et les biens à Dakar. Chaque jour, 300 à 400 camions quittent le port de Dakar pour rallier les différentes régions sénégalaises et l'hinterland ouest-africain. Le corridor vers le Mali est saturé et la route se dégrade avec des voies en mauvais état.

Cependant ces dernières années d'importants progrès ont été notés à Dakar dans l'amélioration de la voirie urbaine, notamment avec la requalification d'axes de communication structurants (la VDN, la corniche, certains tronçons de la RN1, etc.) et l'aménagement de routes communales. Cette dynamique de renforcement de la voirie se poursuit notamment avec le projet de prolongement de la VDN. L'autoroute à péage Dakar - Diamniadio constitue une réalisation majeure qui a permis d'une part, de faciliter l'accès dans le territoire régional de Dakar et d'autre part, d'améliorer la mobilité entre Dakar et sa banlieue.

Malgré ces efforts, les problèmes de mobilité subsistent : la congestion urbaine est importante, la pollution induite par les déplacements fréquents des camions augmente de plus en plus, et la voirie urbaine ne suit pas le rythme de la densification du tissu urbain. Pareillement la dégradation de la voirie pose le problème de son entretien tandis que le déficit d'espaces de stationnement aménagés entraîne l'occupation anarchique de la voie publique.

Le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises était assuré, jusqu'en octobre 2003, par la Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCFS). Depuis la privatisation de la SNCFS en novembre 2003, la nouvelle société TRANSRAIL SA assurait le transport international de marchandises entre Dakar et Bamako avec une ligne ferroviaire longue de 1 287 Km, jusqu'à sa fermeture en 2018. Le trafic international avait pourtant connu une forte croissance ces dernières années. Ainsi, entre 2012 et 2013, elle a été multipliée par 36 en passant de 18,066 tonnes à 659 tonnes.<sup>19</sup>

|   | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | Variation |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Trafic voyageurs du PTB (nombre de voyageurs) | 3 811 189 | 2 434 714 | 2 434 021 | 2 562 718 | 2 826 488 | 2 711 589 | -4,07     |
| Trafic interne de marchandises (tonne)        | 317 333   | 283 166   | 188 696   | 288 086   | 244 858   | 210 008   | -14,23    |
| Exports de marchandises (tonne)               | 276 925   | 226 187   | 161 863   | 213 507   | 176 160   | 138 087   | -21,61    |
| Imports de marchandises (tonne)               | 40 408    | 56 978    | 26 833    | 74 579    | 68 698    | 71 921    | 4,69      |

**Tableau 7** : Évolution des voyageurs et du trafic de marchandises. Source : PTB/TRANSRAIL SA.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale du Sénégal en 2014.

<sup>19</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Ibid.

<sup>20</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2018).

Situation économique et sociale du Sénégal en 2015. P.229.

Le transport maritime est largement dominé par les activités du Port de Dakar. Ce dernier, situé dans le département de Dakar, occupe une superficie de 237 hectares et constitue la principale infrastructure de la région et du pays pour ce qui est des échanges commerciaux.

| En milliers de tonnes           | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | Variation |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| <b>Total Debarquement</b>       | 8 121  | 8 688  | 9 066  | 9 502  | 10 156 | 11 800 | 16,18     |
| Marchandises Diverses           | 5 907  | 6 242  | 7 469  | 6 666  | 7 048  | 9 585  | 36,00     |
| Pétrole Brut                    | 657    | 742    | 881    | 819    | 786    | 989    | 25,88     |
| Hydrocarbures Raffinés          | 1 446  | 1 527  | 859    | 1 853  | 2 134  | 1 043  | -51,14    |
| Produits de la Pêche            | 111    | 177    | 243    | 163    | 188    | 182    | -3,14     |
| <b>Total Debarquement</b>       | 2 150  | 2 721  | 2 803  | 2 717  | 3 257  | 4 416  | 35,60     |
| Marchandises Diverses           | 1 965  | 2 487  | 2 737  | 2 238  | 2 528  | 3 864  | 52,86     |
| Phosphates                      | 77     | 108    | 226    | 297    | 510    | 318    | -37,74    |
| Produits de la Pêche            | 108    | 126    | 167    | 182    | 219    | 235    | 7,11      |
| <b>Total Trafic</b>             | 10 271 | 11 409 | 11 869 | 12 218 | 13 413 | 16 216 | 20,90     |
| <b>Nombre D'escales Navires</b> | 2 511  | 2 931  | 2 858  | 2 745  | 2 643  | 2 705  | 2,35      |
| Dont Navires de Pêche           | 242    | 395    | 395    | 367    | 385    | 410    | 6,49      |

**Tableau 8 :** Transport maritime au Port de Dakar. Source : Agence Nationale des Affaires Maritimes.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2018). Ibid.

La ville de Dakar a abrité le plus grand aéroport du pays (aéroport Léopold Sédar Senghor (LSS)) jusqu' à l'ouverture d'un nouvel aéroport moderne, l'aéroport international Blaise Diagne de Diass, à une cinquantaine de kilomètres de Dakar, dans la région de Thiès. LSS est depuis devenu un aéroport militaire. Le gouvernement sénégalais ambitionne de faire de ce nouvel aéroport et Dakar « le premier hub aérien d'Afrique de l'Ouest ». Sa capacité actuelle est de 2 millions de passagers annuels, ce qui le situe au même niveau que son principal concurrent l'aéroport Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (1,9 million de passagers annuels). De nouveaux terminaux et une seconde piste devraient voir le jour pour atteindre un objectif de 5 millions de passagers en 2022 et 10 millions de passagers à l'horizon 2035.<sup>22</sup>

| Désignation                              | 2012  | 2013  | 2014  | Variation |
|--|-------|-------|-------|-----------|
| Marchandises débarquées (tonnes)         | 189,9 | 227,7 | 258,9 | 13,65%    |
| Marchandises embarquées (tonnes)         | 221,7 | 403,1 | 282,8 | -29,84%   |
| Total marchandises transportées (tonnes) | 412   | 631   | 542   | -14,10%   |
| Produits De La Pêche                     | 111   | 177   | 243   | 163       |

**Tableau 9** : Évolution du trafic intérieur de marchandises à l'aéroport LSS de Dakar. Source : ANSD (2015).<sup>23</sup>

| Désignation                              | 2012    | 2013    | 2014    | Variation |
|--|---------|---------|---------|-----------|
| Marchandises débarquées (tonnes)         | 12398,5 | 12164,3 | 13058,2 | 7,35%     |
| Marchandises embarquées (tonnes)         | 12962,5 | 13033,3 | 12546,3 | -3,74%    |
| Total marchandises transportées (tonnes) | 25361   | 25198   | 25605   | 1,62%     |
| Produits De La Pêche                     | 111     | 177     | 243     | 163       |

**Tableau 10** : Évolution du trafic international de marchandises à l'aéroport LSS de Dakar. Source : ANSD (2015).<sup>24</sup>

<sup>22</sup> RFI. (2017). Sénégal : Dakar aura bientôt son nouvel aéroport - RFI.

<sup>23</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Ibid.

<sup>24</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Ibid.

## Principales constatations :

- La région de Dakar ne dispose pas de sources d'eau proches, en quantité et en qualité suffisantes. Ses seules ressources locales sont les aquifères qui ne suffisent pas à la demande. La croissance démographique forte de ces dernières années et la trop grande dépendance aux ressources du Lac de Guiers et aux forages ont conduit à la saturation des capacités de production et de transfert. Présentement, près d'un million de personnes dans la capitale souffrent d'un service intermittent. Des projets d'usines de désalinisation sont en projet, mais celles-ci ne sont pas des solutions durables, par exemple, pour leurs forts besoins en énergie.
- La consommation totale de la région de Dakar en électricité représente environ 60% de la consommation nationale du Sénégal. Même si la part de la consommation de Dakar demeure élevée comparée à l'échelle nationale, les besoins en énergie de la capitale sont loin d'être comblés. L'enjeu pour la ville est d'encourager le développement de sources d'énergie alternatives, à travers le mix énergétique, afin de réduire son empreinte écologique.
- L'approvisionnement alimentaire de la région souffre de l'existence de circuits logistiques allongés qui impactent négativement la disponibilité de certains produits de base dans certaines zones et obligent les ménages à faire des déplacements coûteux en temps et en ressources financières pour trouver des denrées de base.
- Les initiatives existantes de micro jardinage en zone urbaine et péri-urbaine sont encore très dispersées et trop restreintes à l'échelle de la région pour contribuer, ne serait-ce que dans une infime partie, à réduire le volume des besoins en produits locaux. De même, l'échelle de production est trop restreinte pour permettre, au moins, le développement d'une certaine autosuffisance auprès des ménages les plus pauvres.
- À défaut d'une politique d'aménagement cohérente du territoire, l'activité agricole à l'intérieur de la ville et dans toute la région a tendance à se réduire considérablement du fait essentiellement de la spéculation foncière.
- Au regard du rythme soutenu de la croissance démographique qui s'accompagne d'une demande accrue en mobilité et surtout dans un contexte de découverte de nouvelles ressources (gaz et pétrole), l'un des principaux enjeux dans le domaine de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique est la réouverture du corridor du rail Dakar-Bamako. Ce projet devrait considérablement réduire la congestion urbaine et la pollution induite par les déplacements fréquents des camions vers et en provenance du Mali, notamment dans la zone portuaire.

## Infrastructure de Base

L'Élément Infrastructure de Base est composé de 8 Composantes regroupées selon 4 thématiques. Il analyse les informations relatives à l'alimentation en *énergie* dans les bâtiments et pour la mobilité, à l'approvisionnement en *eau*, l'assainissement et les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales, à la gestion des *déchets solides* et à la diversité des réseaux de *télécommunication* de la ville.

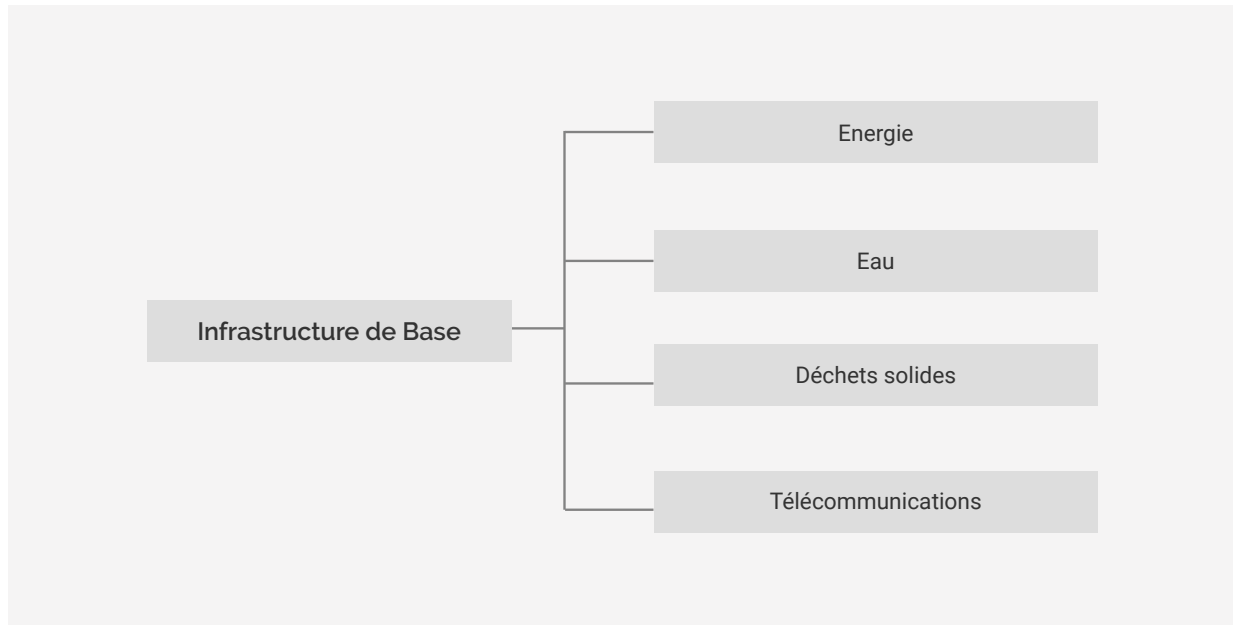


Figure 14 : Diagramme de l'Élément Infrastructure de Base. Source : CRPP (2019).

### Information sur le contexte

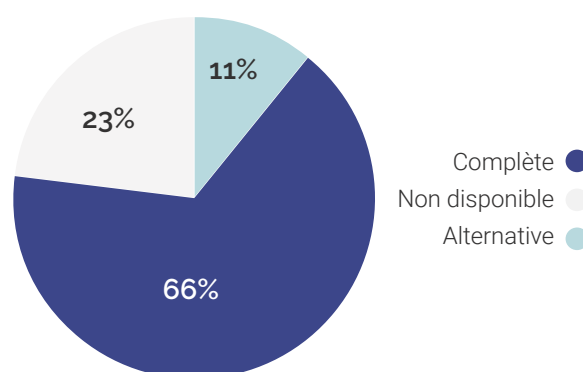
Le Plan Sénégal Émergent (PSE) lancé en 2014 par le gouvernement national constitue le référentiel de la politique économique et sociale du Sénégal sur le moyen et le long terme. Le PSE est divisé en 3 axes stratégiques : la croissance inclusive (axe 1), les programmes de développement humain (axe 2), et la bonne gouvernance (axe 3). L'Axe 2 nommé « Capital humain, Protection sociale et Développement durable » a pour objectif, entre autres, de réduire les inégalités entre les zones rurales et urbaines et de garantir l'accès pour tous aux infrastructures de base qui incluent aussi bien l'électricité et la technologie que l'eau, l'assainissement, et la gestion des déchets. De grands chantiers ont été initiés suivant le Plan d'Action Prioritaire 2014-2018 et continués dans sa deuxième phase 2019-2023.

Ainsi, sur les 4 thématiques étudiées, aucune n'est sous la gestion directe de la Ville de Dakar. Les composantes sont toutes partagées entre le gouvernement national et d'autres entités telles que le secteur privé.

## Évaluation de la collecte de données

Cet Élément présente une bonne quantité de données disponible, avec 66% de celles-ci considérées comme Complète et la catégorie Alternative atteignant 11%, permettant ainsi d'ajouter des informations supplémentaires ou de fournir une analyse qualitative de la situation à partir de documents ou d'études contextuelles.

Les informations considérées comme Non Disponible atteignent 23%, et sont réparties tout au long de l'évaluation. Elles indiquent principalement un manque de données sur l'efficacité dans l'utilisation des ressources, telles que les consommations en énergie et en eau et les pertes des réseaux. L'analyse de ces informations manquantes permettra d'obtenir une vision complète de la situation locale.



**Figure 15** : Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Infrastructure de Base). Source : CRPP (2019).

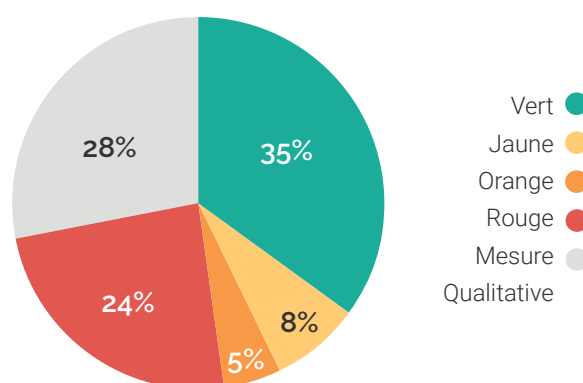
## Mesure comparative

Le pourcentage le plus élevé des indicateurs est le vert avec 35% car presque tout l'ensemble de la population a accès aux infrastructures de base (eau, énergie, assainissement, télécommunications). Selon les données, seuls quelques quartiers de la ville manquent encore de couverture pour ce type d'infrastructures, et des efforts pourraient encore être faits pour une couverture universelle.

24% des indicateurs sont en rouge pour souligner le manque de traitement et d'élimination appropriée dans de nombreuses composantes (eaux usées, eaux pluviales, déchets solides), ce qui a un impact sur l'environnement et potentiellement sur la santé des habitants.

Le jaune (8%) et l'orange (5%) sont principalement liés au manque de mesures dans les opérations de suivi et de maintenance des infrastructures qui sont vieillissantes, ce qui impacte la continuité des services.

Les mesures qualitatives atteignent 28% car toutes ces infrastructures ne relèvent pas de la compétence de la Ville de Dakar et les données disponibles ne sont pas toujours applicables au niveau local.



**Figure 16** : Indicateurs d'appui. (Infrastructure de Base). Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |  |   |                    |                              |
|--------------------------|--|---|--------------------|------------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui  | Données   | Référence          | Questions transversales      |
| 3.1.1.1.2                | Proportion de la population dépendant principalement de combustibles et de technologies propres pour le chauffage / la climatisation, l'éclairage et la cuisine, par sexe. | Combustible propre pour la cuisine :<br>85,5% des ménages (gaz + électricité)                       | Jaune              | Direct<br>Hard<br>AC-3<br>DV |
| 3.1.1.3.2                | Pourcentage de la consommation non génératrice de revenus du réseau public, par type d'approvisionnement énergétique [+]   | Non disponible  | Non disponible     | Indirect<br>Hard<br>AC-4     |
| 3.2.1.1.1                | Pourcentage de la population ayant accès aux services d'eau, par sexe.   | 99,7% des ménages (95,8% en toute sécurité)   | Vert               | Direct<br>Hard<br>DV         |
| 3.2.1.2.2                | Pourcentage d'échantillons d'eau dans une année conforme aux normes de qualité de l'eau potable.   | 99,43% conforme à la réglementation   | Vert               | Hard<br>AC-4                 |
| 3.2.2.3.1                | Proportion d'eaux usées traitées en toute sécurité.  | Alternative : la région de Dakar dispose de 4 stations d'épuration (capacité de 23 526 m3 par jour) | Mesure Qualitative | Hard<br>AC-4                 |
| 3.2.3.3.3                | À quel niveau de perturbation l'accès aux services publics est-il confronté en raison de d'engorgement du réseau ?   | Perturbations saisonnières  | Jaune              | Hard<br>AC-3                 |
| 3.3.2.1                  | Pourcentage de la population disposant d'un service municipal régulier de collecte des déchets solides (au moins une fois par semaine), par sexe.                          | Service régulier:<br>78,92% des ménages   | Rouge              | Direct<br>Hard<br>AC-3<br>DV |
| 3.3.5.1                  | Pourcentage de déchets solides mis en décharge par rapport au total de déchets solides produits, par types d'élimination et types de déchets                               | Décharge ouverte avec combustion libre: environ 75% des déchets mis en décharge                     | Mesure Qualitative | Hard<br>AC-3                 |
| 3.4.1.1.3                | Pour chaque service offert dans la ville (hors téléphone fixe), veuillez indiquer l'accessibilité financière d'un forfait basic en pourcentage du revenu par habitant      | Réseau téléphonique (mobile): 5,47% du salaire moyen.   | Rouge              | -                            |

Tableau 11 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPP (2019).

## Questions transversales

L'Élément Infrastructure de Base, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédent, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |



## Composantes de l'élément urbain

### Energie

En 2014, **96,1%** des ménages dakarois avaient accès à au moins un moyen d'approvisionnement en électricité, dont **99,4%** via une connexion autorisée au réseau. Cependant, les générateurs et les systèmes solaires personnels ne sont pas des solutions alternatives communes pour la population urbaine sénégalaise, avec seulement 0,6% des ménages l'utilisant à Dakar. Il n'y a pas de couverture complète de la ville par le réseau, ce qui s'explique généralement par le fait que certains logements ne respectent pas les normes et sécurité nécessaires au raccordement. Toutefois, des efforts continus sont déployés au niveau national par la SENELEC pour étendre le réseau et combler ainsi les différences de couverture entre les zones urbaines et rurales.

En ce qui concerne les usages domestiques, et plus particulièrement en relation avec la cuisine, bien que près de **85%** des ménages utilisent des combustibles propres, environ **15%** dépendent encore essentiellement de combustibles énergivores tels que le bois de chauffe et le charbon de bois, responsables de la forte pollution de l'air intérieur des ménages (en plus d'un impact écologique important). Les technologies modernes et propres pour la cuisine, telles que les cuisinières modernes, atteignaient à peine 12% d'utilisation par les ménages en 2011, alors que les vieilles habitudes demeurent avec presque 40% utilisant encore des réchauds à gaz, reconnus comme étant plus sujets aux accidents domestiques.

L'efficacité dans l'utilisation des ressources énergétiques n'a pu être évaluée de par le manque de données disponibles à l'échelle locale sur la consommation dans chaque secteur. Toutefois, au Sénégal, la consommation générale a augmenté au cours des 10 dernières années, à la suite des croissances économique et démographique.

Aucune donnée quantitative n'a pu être compilée aussi bien sur la continuité des opérations d'approvisionnement en énergie des bâtiments que sur sa maintenance, mais une analyse qualitative a mis en évidence certains problèmes de fiabilité liés au vieillissement de l'infrastructure en tant que principale cause de perturbations. Une analyse de la consommation non génératrice de revenus (par ex. pertes du réseau et branchements clandestins) pourrait contribuer à l'évaluation en identifiant et mettant en avant des défaillances potentielles.

La demande en carburant des véhicules est entièrement couverte, avec de l'essence provenant à 100% de combustibles fossiles. Au cours des dernières années, il y a eu une forte augmentation de la consommation à l'échelle nationale et, à ce jour, aucune interruption significative du service n'a été enregistrée. Il convient de noter cependant que des études qualitatives ont présenté un lien potentiel entre la quantité élevée de particules de soufre présente dans la pollution atmosphérique et le manque présumé de qualité des carburants utilisés pour la mobilité. Des recherches supplémentaires pourraient être faites pour corroborer ces observations.

### Eau

En ce qui concerne l'**approvisionnement en eau** en zone urbaine et péri-urbaine, le service public était assuré depuis 1996 par un contrat de partenariat public-privé (PPP), associant l'État sénégalais, la SONES (Société nationale des eaux du Sénégal : société publique de patrimoine et concessionnaire des infrastructures d'eau) et la SDE (Sénégalaise des eaux : société privée en charge de l'exploitation et de la gestion). Cependant depuis le 1er janvier 2020, c'est la SEN'EAU, détenu à **45%** par le Groupe SUEZ, qui remplace la SDE.

L'accès à une source améliorée d'eau potable est quasi universel à Dakar avec **99,7%** des ménages y ayant accès, dont 95,8% sur place, 3,7% à moins de 30min, et seulement **0,2%** à plus de 30 min de leurs logements. C'est généralement les femmes qui vont chercher l'eau pour le foyer. Entre **5** et **27%** du revenu familial est dépensé, selon les sources, dans les charges du foyer comme le paiement des factures (eau, électricité), l'achat de combustible et la communication.

Le réseau de distribution d'eau atteint **89,5%** des ménages du département de Dakar, avec **74,1%** qui l'obtient directement dans le logement, **13,5%** dans la cour ou le jardin, et **1,9%** qui l'obtient grâce au voisin, principalement pour les ménages les plus pauvres. La borne fontaine (robinet public) est une alternative pour **3,9%** des ménages qui ne peuvent bénéficier d'un branchement direct. La qualité de l'eau est surveillée régulièrement et une étude de 2014 rapportait que sur **4369**

échantillons contrôlés, seul **25** échantillons avaient une qualité impropre à la consommation, en majorité due au coliforme et principalement en juillet et en août pendant la saison des pluies.

Cependant malgré les mesures de maintenance et de surveillance du réseau, ses défaillances sont régulières avec des pénuries récurrentes et le ratio d'eau non facturée est en augmentation (fuites, branchements clandestins, vols d'eau). En plus du déficit de production identifié à **40 000 m<sup>3</sup>/jour** dans la région de Dakar, la détérioration des conditions des conduites de distribution en fait un réseau vieillissant, souffrant d'un manque de pression dans les installations, et qui ne peut faire face à la demande. Néanmoins, en plus de l'arrivée du Groupe Suez pour l'exploitation et la gestion du service public de l'eau, plusieurs programmes et mesures sont en train d'être mis en place au niveau national pour améliorer l'approvisionnement dans toute la région.

En ce qui concerne **l'assainissement, les eaux usées et pluviales**, le service est assuré par l'ONAS (Office National de l'Assainissement au Sénégal), un établissement public placé sous la tutelle technique du Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement et sous la tutelle financière du Ministère de l'Économie des Finances et du Plan.

Pour l'accès des ménages dakarois à **l'assainissement**, **97,7%** ont accès à des installations d'assainissement améliorées,<sup>25</sup> soit connecté à l'égout (i.e. réseau d'eaux usées) (**72,7%**), soit à une fosse septique (**19%**), soit utilisant d'autres techniques (**6%**) comme les latrines à fosse avec dalle. Des informations sur le partage des installations ont également pu être obtenu pour les utilisateurs d'installations d'assainissement améliorées, ainsi **67,7%** des ménages utilisent des installations non partagées, **17,7%** et **9,6%** utilisent des installations partagées respectivement par 5 ménages (ou moins) et plus de 5 ménages, et finalement **1,7%** utilisent des installations publiques. Cependant il n'a pas été possible de croiser ces informations ni avec le type d'infrastructure utilisé, ni avec le système d'évacuation, pour obtenir une évaluation complète du système de la Ville de Dakar.

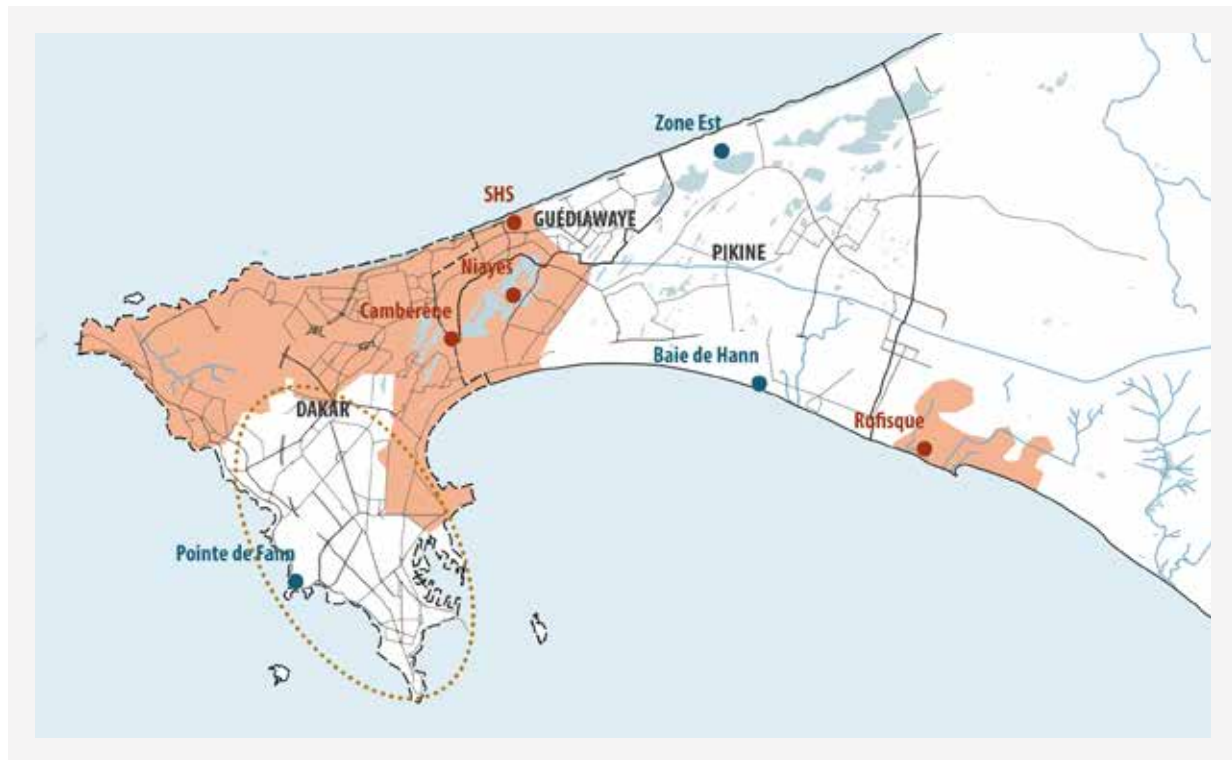
En ce qui concerne les installations de lavage des mains, **48,4%** des ménages ont accès aux installations de base avec de l'eau et du savon, **28,8%** n'ont pas d'installation et le reste a accès à des services limités avec au moins une composante manquante. Les coûts d'installation entravent le plein accès à la population, et pour les composantes manquantes, le niveau économique du ménage et le niveau d'éducation du chef de famille sont 2 facteurs clefs.

Alors que le réseau d'égouts atteint **72,7%** des ménages à Dakar pour l'évacuation des installations sanitaires, seulement **30,86%** des ménages sont reliés à cette canalisation publique pour l'évacuation des autres eaux usées domestiques dans la zone urbaine de la région de Dakar. Ainsi **16,04%** des ménages de la zone utilisent des fosses (septique ou non) et un peu moins du tiers (**29,79%**) usent de la rue, la route ou la nature comme déversoir à eaux sales, ce qui est susceptible de favoriser les proliférations de bactéries et de moustiques, vecteurs de maladies. Le déficit en infrastructures constitue le principal facteur explicatif de la diversité des moyens utilisés pour l'évacuation des eaux usées. Du fait, le réseau est vétuste, et même si dans certains quartiers il n'est pas possible de le faire passer du fait de la nature du sol et de la typologie du bâti, le manque d'investissement et d'entretien en font un réseau vieillissant et obsolète, qui ne répond plus à la demande urbaine.

Il n'a pas été possible d'évaluer la proportion d'eaux usées traitées de manière adéquate, cependant la région de Dakar compte quatre stations d'épuration – Cambérène, Niayes, SHS, Rufisque – dont la capacité totale de traitement journalière est de **23 526 m<sup>3</sup>** d'eaux usées. Malgré ce chiffre, aucun traitement n'est fourni aux eaux usées domestiques de la zone Sud de Dakar qui sont rejetées directement dans l'océan. Pour ce qui est des boues de vidanges provenant de l'assainissement autonome, elles sont aussi acheminées aux stations d'épuration, ou déversées dans les égouts, mais sans chiffre disponible. L'ONAS a mis en place un programme spécifique pour l'organisation du marché des boues de vidange, le PSMBV (Programme de Structuration du Marché des Boues de Vidange).

<sup>25</sup> Contrairement à la définition utilisée par le CRPP, la composante de partage n'est pas prise en compte au Sénégal dans la définition d'une installation d'assainissement améliorée. Ainsi celle-ci est uniquement définie comme celle qui sépare de façon hygiénique les excréments humains de tout contact humain.

Bien qu'aucune donnée quantitative n'ait pu être collectée concernant les débordements et ruptures du réseau, sur les réponses fournies en cas de défaillances, ni sur l'échantillonnage régulier des rejets d'eaux usées, et que les mesures de maintenance et de surveillance semblent en place, l'analyse qualitative a souligné des défaillances régulières du réseau, et il est très fréquent de voir des rejets d'eaux usées dans certaines rues de la capitale.



### Réseaux existants connectés aux stations d'épuration et projet de nouvelles stations dans la région de Dakar

- Cours d'Eau
- Système Routier**
  - Principales
  - Primaires
  - Secondaires
  - Tertiaires
  - Résidentielles
- Station d'épuration**
  - Station d'épuration
  - Station d'épuration projetée
- Zones couvertes par les stations d'épuration
- Zones non couvertes par les stations d'épuration
- Déversement dans la mer sans traitement

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; ONAS; PDU Dakar et environs horizon 2035

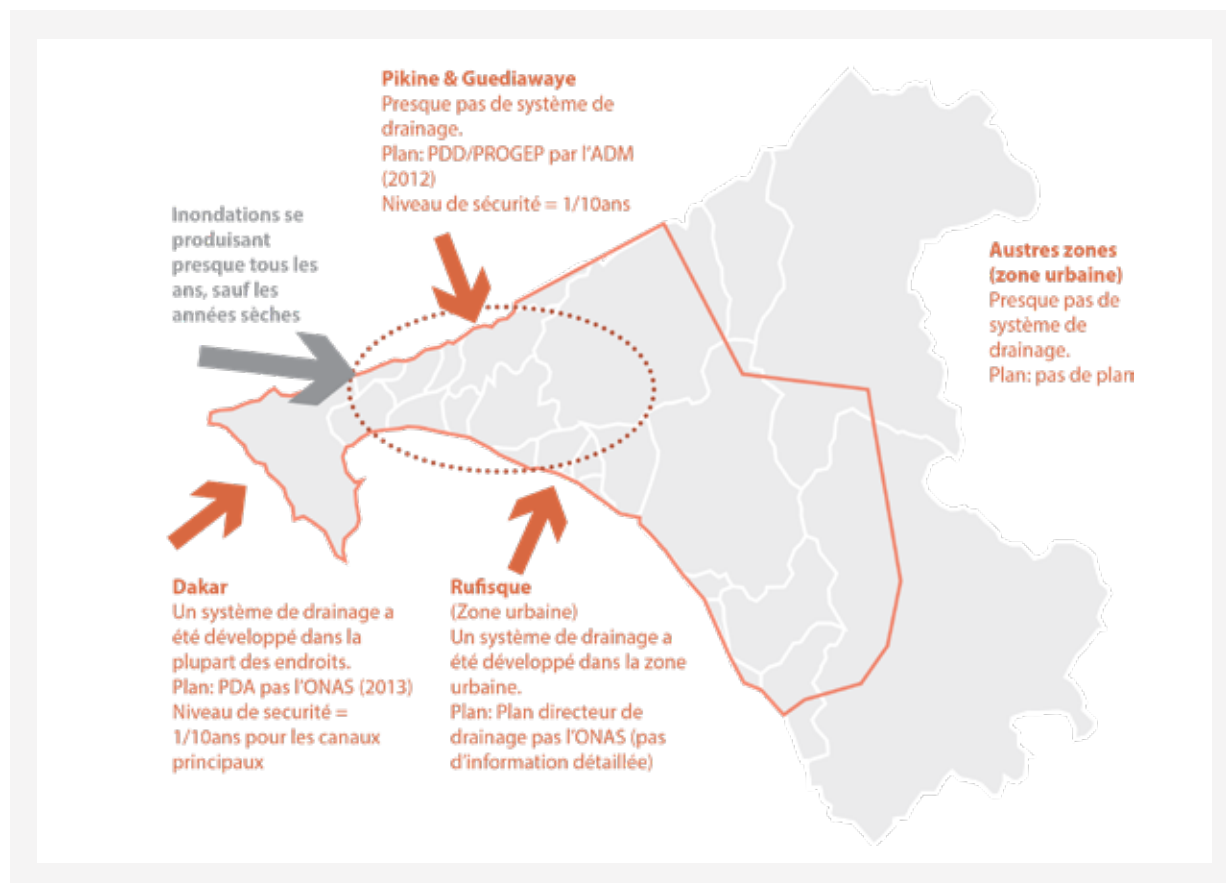
△ N 0 2.5 5 km

**Figure 17** : Réseaux existants connectés aux stations d'épuration et projet de nouvelles stations. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de l'ONAS et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).

En ce qui concerne les **eaux pluviales**, le système de drainage est présent dans certains quartiers de la ville, soit de manière unitaire combiné au réseau d'eaux usées (le « tout à l'égout »), soit séparatif, mais aucune donnée quantitative n'est disponible sur les surfaces couvertes et les capacités. De plus amples recherches ont permis d'identifier que certaines parties du réseau séparatif sont devenues unitaires à cause des branchements clandestins d'eaux usées, et que le réseau dans son ensemble souffre de problèmes d'ensablement et d'obstructions à cause des dépôts d'ordure sauvages qui sont directement rejetés dans les canaux à ciel ouvert et les bassins de rétention.

Les mesures de surveillance et de maintenance sur le système en place sont limitées et du fait des mauvaises pratiques de la population et du manque d'entretien régulier, l'écoulement des effluents vers les exutoires est rendu difficile. Ces effluents vont alors s'épandre hors des réseaux et polluer aussi bien le milieu naturel que la ville, affectant un large éventail de services, de la mobilité aux hôpitaux publics.

Des solutions d'aménagement urbain sensibles à l'eau sont progressivement considérées au sein de la ville comme des possibles alternatives d'aménagement qui permettraient de soutenir une meilleure absorption des pluies torrentielles que subit le Sénégal en période d'hivernage, comme le projet de pavage des rues de la capitale. Pour répondre aux inondations, la région de Dakar dispose dans certaines zones d'infrastructures de protection, tels que des canaux et des bassins de stockage, qui vont permettre d'atténuer certains impacts mais permettraient tout de même des dommages potentiellement catastrophiques pour un scénario d'inondation à période de retour de 10 ans. Les ouvrages construits ont été conçus suite à l'adoption par le gouvernement sénégalais du Programme décennal de gestion des risques d'inondations (PDGI), qui a bénéficié de l'appui de la Banque mondiale via le Projet de gestion des eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP).



PDD: Plan Directeur de Drainage des Eaux Pluviales de la Région Péri-urbaine de Dakar

PROGEP: Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'adaptation au changement climatique

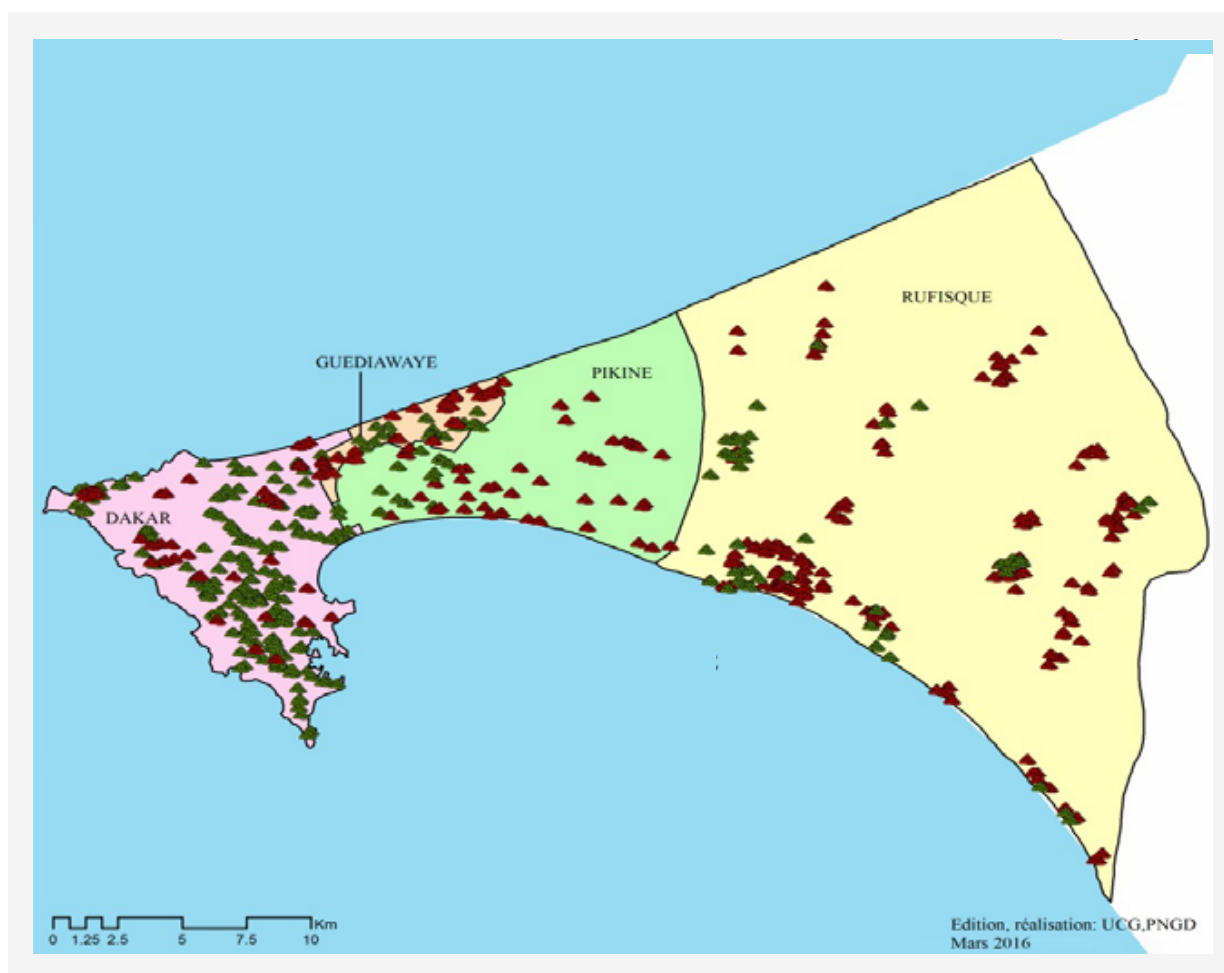
PDA: Plan Directeur d'Assainissement liquide de Dakar

**Figure 18** : Réseau de drainage des eaux de pluie dans la région de Dakar.  
Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et du PDU de Dakar et environs horizon 2035 (2020).

## Déchets Solides

La thématique des déchets solides de la région de Dakar est gérée par l'Unité de Coordination de la Gestion des déchets solides (UCG), rattachée au Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire. Sur le territoire régional est généré quelques **3000** tonnes de déchets solides par jour, dont environ 90% sont collectées – que ce soit des ordures ménagères ou industrielles – et acheminées à la décharge de Mbeubeuss. Les services de ramassage des poubelles fonctionnent tous les jours, et même durant toute la nuit pour certaines zones. Bien qu'une partie du reste soit collectée de manière informelle par des récupérateurs, la majeure partie est enfouie, incinérée ou finie dans les canaux et les bassins de rétention, les espaces publics, et les zones naturelles. En plus des zones déficitaires connues, des barrières au service de collecte ont été identifiées, liées aussi bien aux faibles dimensionnements de certaines rues qu'à l'occupation anarchique d'autres, qui limitent dans les deux cas le passage des camions de collecte.

Pour les ménages dakarois, trois principaux modes d'évacuation des ordures sont observés : les services réguliers d'enlèvement des poubelles qui atteignent **78,9%**, les charrettes qui collectent **3,3%**, et finalement les dépôts récurrents (tas d'immondices publics) et les dépôts d'ordures sauvages. En novembre 2015, plus de 650 dépôts avaient été répertoriés dans la région de Dakar dont **368** sauvages et **290** récurrents dues aussi bien à un déficit de collecte qu'à des vieilles habitudes. Depuis lors, le service d'enlèvement des poubelles est passé de **60%** à presque **80%** des ménages, et les activités de balayage ont été renforcées pour éviter les dépôts sauvages.



### Légende

TOTAL DEPOTS: 658

▲ TOTAL DEPOTS SAUVAGES: 368

▲ TOTAL DEPOTS RECURRENTS: 290

#### DEPARTEMENT

- Dakar (249 dépôts)
- Guédiawaye (54 dépôts)
- Pikine (58 dépôts)
- Rufisque (297 dépôts)

△ N 0 2.5 5 km

Figure 19 : Localisation des dépôts d'ordures dans la région de Dakar. Source : Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides (UCG) (2016).

Il n'existe présentement aucune méthode de prétraitement qui permettrait de récupérer facilement les déchets solides : ni la séparation à la source ni le traitement intermédiaire de déchets ne se fait. Quelques initiatives se mettent en place pour la récupération de matériaux au niveau du consommateurs (par ex. collecte de bouteilles plastiques), et un projet de Centre de Tri et de Transfert (CTT) à Mbao est à l'étude, en tant qu'installation intermédiaire entre la collecte et le traitement final des déchets.

La décharge ouverte de Mbeubeuss est située à 15 km au Nord-Est de la ville de Dakar sur le littoral Atlantique de la zone des Niayas. Elle fonctionne depuis 1968, couvre une superficie d'environ **114 ha** à l'emplacement d'un lac asséché, possède un point culminant qui avoisine les **10 mètres**, et reçoit environ **1 000 000 de tonnes de déchets** solides par an provenant de la région de Dakar. Gérée par l'UCG, différentes plateformes de déversement sont exploitées selon les moments de l'année (par ex. hivernage). Mais la décharge ne contient pas que des bâtiments de l'UCG et des amas de déchets, une forte présence de récupérateurs, les « boudiouman » ont installé des aires de stockage, des zones d'activités commerciales, des logements, des ateliers mécaniques ou encore des parcelles maraichères et des troupeaux de vaches. L'activité informelle de récupération et de recyclage des ordures occupe quotidiennement entre 2000 et 4000 personnes.

Suite au Projet national de Promotion de la Gestion Intégrée et de l'Économie des Déchets solides Au Sénégal (PROMOGED) un nouveau site est maintenant envisagé pour le traitement et l'enfouissement des déchets solides de la ville de Dakar, et la décharge de Mbeubeuss devrait être réhabilitée progressivement avec la mise en place d'infrastructure de tri et de compostage et servir uniquement pour les Départements de Guédiawaye et Pikine.

En ce qui concerne les déchets solides toxiques et/ou dangereux, aucune donnée n'a pu être collectée, mais il est fort probable qu'ils finissent eux-aussi à Mbeubeuss, où qu'ils soient directement incinérés par ceux qui les génèrent.



### Projet du Nouveau Schéma de Gestion des Déchets Solides dans la région de Dakar

- Cours d'Eau
- Système Routier Principal

#### Site actuel

- Décharge de Mbeubeuss

#### Sites proposés

- CIVD - Centre Intégré de Valorisation des Déchets
- CTT - Centre de Tri et Transfert

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; UCG

△ N 0 2.5 5 km

**Figure 20** : Projet du nouveau schéma de gestion des déchets solides dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de l'UCG (2020).

## Télécommunications

La Ville de Dakar en tant que capitale possède les meilleurs taux du pays en matière de connectivité aussi bien pour la téléphonie que pour internet, la radio et la télévision. L'ensemble de son territoire est couvert par ces réseaux et le déficit d'accessibilité est principalement lié à la capacité économique des habitants. Certains réseaux de télécommunication sont fournis de manière publique afin de garantir un accès universel (for ex. réseau internet public dans les universités et en planification pour certains espaces publics).

En ce qui concerne le téléphone, en plus des limites économiques, quelques normes socio-culturels limitent encore son accès à l'ensemble des populations, avec un net recul ces dernières années. En 2011, seulement **0,7%** des ménages dakarois déclaraient ne pas avoir de téléphone et **1%** utilisaient celui du voisin, alors que certains ménages possédaient plusieurs abonnements téléphoniques. L'utilisation du téléphone fixe est en baisse et reste principalement utilisé dans les affaires et les services. Quant à internet, son taux de pénétration est en constante augmentation sur tout le territoire sénégalais avec les utilisateurs de l'Internet mobile représentant la part la plus importante des lignes Internet. Cependant, avec des prix représentant **5,47%** et **2,2%** du salaire moyen local pour un forfait basic de téléphonie mobile et un forfait basic d'Internet mobile respectivement, ce ne sont pas des réseaux abordables et pèsent donc de manières substantielles sur les revenus des ménages.

Tous les fournisseurs d'infrastructure et de services de réseaux téléphoniques et d'Internet sont privés. Aucune perturbation n'est à reporter pour ces réseaux, malgré quelques légères perturbations saisonnières principalement dues aux pannes d'électricité.

En ce qui concerne la télévision et la radio, les ménages urbains sénégalais se tournent de plus en plus vers la télévision comme principale source médiatique. À Dakar l'accès à la télévision et la radio était respectivement de **83,5%** et de **71%** en 2011, puis est passé à 87,3% et 59,2% en 2016, que ce soit par le biais d'appareils conventionnels ou en utilisant la diffusion en continu en ligne. Il n'y a pas de redevance appliquée à la population pour recevoir les services de diffusion.

Il existe une haute diversité de chaînes de télévision et de stations de radio en activité dans la ville, y compris des chaînes et stations publiques diffusant des informations aussi bien locales que nationales. Aucune perturbation n'est à reporter dans ces services de diffusion, malgré quelques légères interférences de temps à autre.

## Principales constatations :

### Energie

- La couverture du service électrique pour le logement est en constante augmentation du fait de campagne nationale favorisant l'accès pour tous. Cependant le réseau est vieillissant et souffre de problème de fiabilité qui crée des perturbations pour les usagers. Avec cette augmentation d'usagers, une analyse de l'efficacité dans l'utilisation des ressources et de la consommation non génératrice de revenus (par ex. pertes du réseau et branchements clandestins) pourrait contribuer à l'évaluation en identifiant et mettant en avant des défaillances potentielles du réseau.
- **15%** des ménages dépendent encore essentiellement de combustibles énergivores tels que le bois de chauffe et le charbon de bois, responsables de la forte pollution de l'air intérieur des foyers, en plus d'avoir un impact écologique important sur les ressources du pays. Les vieilles habitudes demeurent avec presque **40%** des ménages qui continuent d'utiliser des réchauds à gaz, reconnus comme étant plus sujets aux accidents domestiques.
- Pour le réseau de carburant, des recherches supplémentaires pourraient être faites pour corroborer le lien potentiel entre la quantité élevée de particules de soufre présente dans la pollution atmosphérique qui impacte sérieusement la santé des habitants de Dakar (asthme, allergies, etc.) et le manque présumé de qualité des carburants utilisés pour la mobilité.

### Eau

- Comme pour le réseau électrique, la couverture du réseau d'approvisionnement en eau est en constante augmentation du fait de campagne nationale favorisant l'accès pour tous. Cependant le réseau est vieillissant, avec des pénuries régulières, et avec l'augmentation des usagers il ne satisfait plus la demande. L'arrivée d'un nouvel opérateur, SEN'EAU, pour l'exploitation et la gestion du réseau devrait apporter du changement. À surveiller.
- L'accès des ménages dakarois aux installations d'assainissement améliorées est élevé. Cependant, le réseau d'eaux usées permet principalement l'évacuation des installations sanitaires (**73%**) et seulement **31%** des ménages y ont accès pour l'évacuation des autres eaux usées domestiques. Quasi un tiers de la population de Dakar déversent ainsi ses eaux sales dans la rue, ou dans la nature, ce qui pourrait être liée au développement de bactéries et de moustiques, vecteurs de maladies. En plus du manque de couverture et l'entretien limité, le réseau est vieillissant et obsolète. Il serait nécessaire d'obtenir des données quantitatives sur les quantités d'eaux usées traitées et non-traitées avant leur rejet dans l'océan, et si des échantillonnages sont effectuées pour évaluer leurs impacts sur l'environnement. Des recherches additionnelles pourraient également être effectuées sur le traitement des eaux usées dangereuses, ainsi que des boues de vidange, et leurs finalités.
- Pour le réseau de drainage des eaux pluviales, en plus du manque de couverture, les mauvaises pratiques de la population et le manque d'entretien régulier le rendent inefficace et défaillant. Il pourrait être intéressant d'obtenir des données sur les surfaces réelles couvertes par le réseau, vis-à-vis des capacités nécessaires d'absorption et du pourcentage de surface imperméable dans la zone urbaine. L'existence et l'application de codes et de normes de construction ayant trait à la gestion des eaux pluviales sur place pourrait également servir dans l'évaluation de la composante.

### Dechets Solides

- Bien qu'une grande partie des déchets soit collectée, la majorité des déchets restant finie dans les canaux et les bassins de rétention, dans les rues et les espaces publics, ou dans la nature, polluant ainsi l'environnement et causant des problèmes d'insalubrité publique chronique. Le déficit de collecte et les mauvaises pratiques de la population sont les deux principales causes identifiées à ces problèmes. Cependant des efforts ont été fait ces dernières années pour améliorer les services de collecte et de nouveaux projets et initiatives sont en train d'être développés. Ainsi la mise en place du Centre de Tri et de Transfert (CTT) de Mbao devrait permettre de récupérer les déchets réutilisables (avant qu'ils ne soient contaminés), et ainsi réduire la quantité de déchets avant qu'ils ne soient mis en décharge.



- La décharge ouverte de Mbeubeuss est une source importante de pollution de l'environnement (air, sol, eau) et un danger pour les populations qui vivent autour. De plus, il s'y trouve un nombre élevé de récupérateurs informels qui permettent la récupération, réutilisation et recyclage des déchets dérivés du site et réinjectés dans l'économie, mais qui sont exposés à de grandes quantités de contaminants provenant des déchets. Des recherches additionnelles pourraient également être entreprises sur la collecte et le traitement des déchets solides toxiques et/ou dangereux, auxquels ces collecteurs pour également être exposés.
- Le projet de la réhabilitation de Mbeubeuss et l'ouverture d'un nouveau site, devraient apporter du changement. À surveiller.

## Télécommunications

- La Ville de Dakar possède des taux élevés en matière de connectivité pour la téléphonie, l'internet, la radio et la télévision. L'ensemble de son territoire est couvert et le déficit d'accessibilité est principalement lié à la capacité économique des habitants.
- Il serait néanmoins intéressant d'obtenir plus de données en ce qui concerne l'accès des femmes à la téléphonie mobile et à Internet comme moyen pour devenir plus indépendantes et mieux informées, ainsi que dans leurs capacités à soutenir le développement d'opportunités commerciales.



## Mobilité

L'élément Mobilité comprend deux volets: la mobilité urbaine et la mobilité interrégionale / internationale. Il analyse les informations sur la diversité des modes de transport, la couverture des infrastructures, y compris les réseaux et les installations critiques, ainsi que les vulnérabilités potentielles qui pourraient affaiblir les performances et les capacités du système de mobilité.

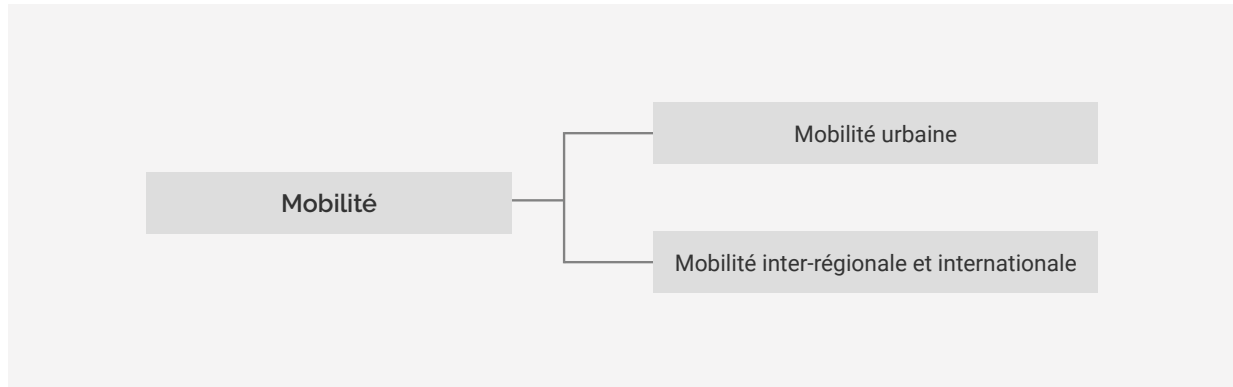


Figure 21: Diagramme de l'Élément Mobilité. Source : CRPP (2019).

### Information sur le contexte

Dans la région de Dakar, les déplacements se font de façon pendulaire : la ville de Dakar, et plus particulièrement le Plateau, demeurant le centre de concentration des activités économiques et les autres collectivités constituant encore des zones d'ortoirs.

Dakar se trouve toujours confronté à plusieurs défis dans le domaine de la mobilité car la forte urbanisation de la population ne s'est pas accompagnée d'un développement adéquat de ses infrastructures de transport. Cette situation est à l'origine de nombreuses contraintes pour le développement de la région et du pays.

À Dakar, la marche à pied est le mode de transport le plus utilisé avec **70%** des déplacements, et seulement 24% des déplacements se font en transport en commun. L'utilisation du vélo pour se déplacer est vraiment inhabituelle.

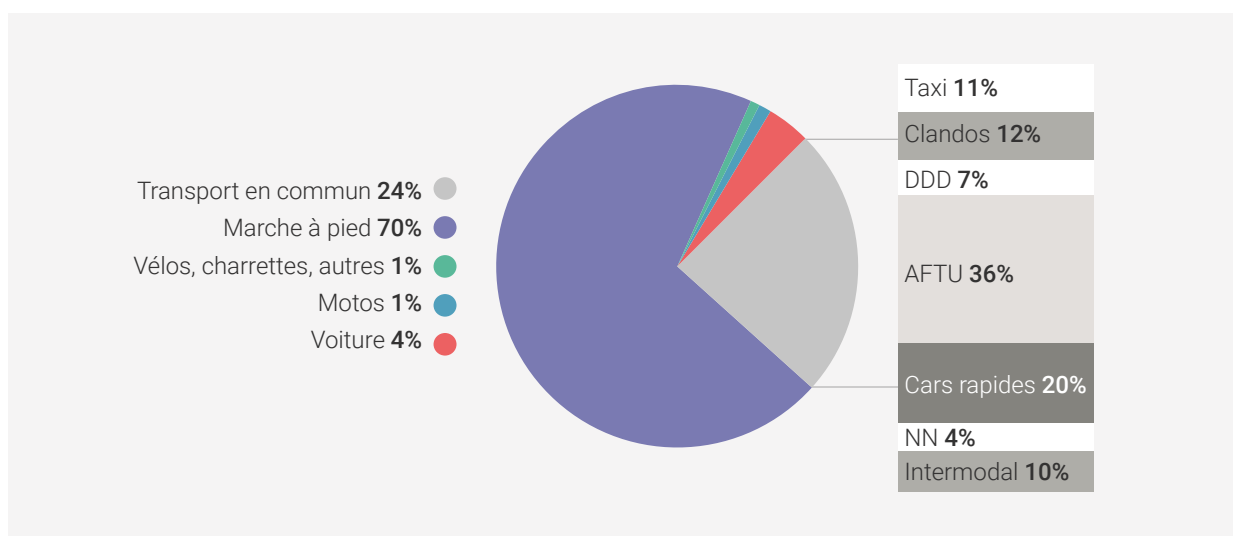


Figure 22 : Modes de déplacement des Dakarois. Source : CETUD 2015.<sup>26</sup>

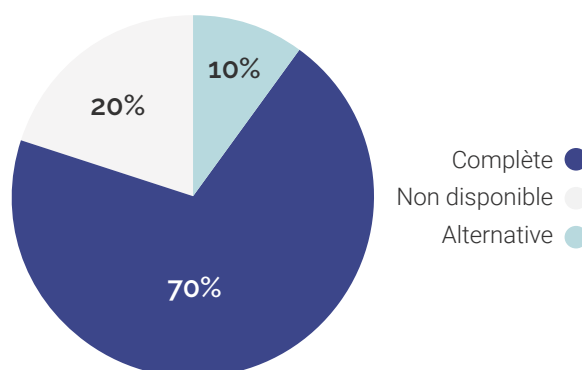
<sup>26</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (2015).

Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar.

## Évaluation de la collecte de données

L'analyse de la collecte de données montrent qu'environ 70% des données étaient complètes. Dans certains cas, lorsqu'aucune donnée n'était disponible, des données alternatives (10%) extraites de l'analyse documentaire ont été utilisées pour compléter les informations nécessaires à l'évaluation de l'Élément.

Les données disponibles sont principalement liées à la mobilité urbaine. Pour ce qui concerne la mobilité interrégionale / internationale et la capacité des installations, les informations sont plutôt limitées. L'échelle des données est principalement régionale, avec très peu de données disponibles au niveau local.



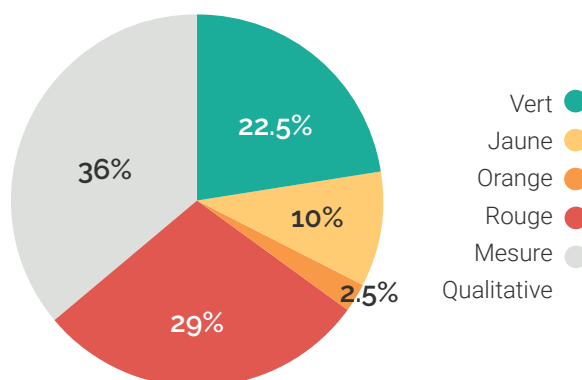
**Figure 23** : Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Mobilité).  
Source : CRPP (2019).

## Mesure comparative

A partir des données disponibles pour cet Élément, il peut être observé une part importante d'indicateurs d'appui en vert et jaune à hauteur de 32,5%, avec 22,5% et 10% respectivement, qui nous permet d'identifier certaines bonnes pratiques en place ou en cours de mise en œuvre pour des services de transports plus adéquates pour la ville et la région (continuité des transports, nouvel aéroport).

Cependant, un ensemble de vulnérabilités peut être observé à hauteur de 31,5% (en rouge avec 29% et orange 2,5%) lié, entre autres, au manque d'intégration entre les modes, aux vieillissements des infrastructures ou encore à l'accessibilité limitée pour les personnes à mobilité réduite.

Enfin, les mesures qualitatives atteignent 36% car presque tout l'ensemble de ces infrastructures ne relèvent pas de la compétence de la Ville de Dakar et les données disponibles ne sont pas toujours applicables au niveau local.



**Figure 24** : Indicateurs d'appui. (Mobilité).  
Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |   |                                     |                |                         |
|--------------------------|---|-------------------------------------|----------------|-------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui   | Données                             | Référence      | Questions transversales |
| 4.1.2.1                  | Densité du réseau routier (km/100 000 population)   | 12,7 km/ 100 000 routes goudronnées | Rouge          | Hard                    |
| 4.1.2.5                  | Densité des trottoirs et des voies piétonnières (km / 100 000 habitants)                              | Non disponible                      | Non disponible | Hard<br>AC-3            |
| 4.1.2.6                  | Densité du réseau cyclable (km / 100 000 population)  | 0 km                                | Rouge          | Hard<br>AC-3            |
| 4.1.3.2                  | Le transport public est-il abordable ?  | Oui                                 | Vert           | Indirect                |
| 4.1.3.4                  | Le transport public est-il accessible aux personnes à mobilité réduite ?                              | Non                                 | Rouge          | Hard                    |
| 4.1.4.8                  | La Ville dispose-t-elle d'une centrale intégrée de suivi du transport?                                | Non                                 | Rouge          | AC-3                    |
| 4.2.2.1                  | Nombre de principaux terminaux de bus dans la ville avec des destinations régionales/ internationales | 3 inter-régionaux, 2 internationaux | Jaune          | Hard<br>AC-3            |

Tableau 12 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPT (2019).

## Questions transversales

L'Élément Mobilité, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédant, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |

## Composantes de l'élément urbain

### Mobilité Urbaine

La route est le principal moyen de déplacement pour les personnes et les biens dans la région de Dakar. Cependant la densité du réseau routier est assez faible dans la zone régionale avec environ 554 km de routes principales, sur la base des dernières données de l'AGEROUTE (Agence des Travaux et de Gestion des Routes). Il n'existe pas de voiries et couloirs réservés aux transports en commun, de pistes cyclables et peu de routes ont des trottoirs. Le transport public sur route est assuré à Dakar par des d'opérateurs privés représentant les minibus AFTU (Tatas), les « cars rapides », « Ndiaga Ndiaye » et les taxis. L'État est représenté par la Société « Dakar Dem Dikk ». La liaison maritime avec l'île de Gorée est un service public de transport mis en place par l'État du Sénégal et assuré depuis le Port de Dakar. Le BRT, en projet, devrait élargir l'offre de modes de transport à Dakar. Dans l'ensemble on note l'absence d'aménagements spéciaux pour les personnes à mobilité réduite.



#### Sites couverts par les transports publics dans la Région de Dakar

- Cours d'Eau
- Système Routier**
  - Principales
  - Primaires
  - Secondaires
  - Tertiaires
  - Résidentielles
- Lignes de Transport**
  - Lignes de transport
  - Zones à moins de 500 m des transports
  - Projet de ligne pour le BRT
  - Zones à moins de 500 m de la ligne BRT

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; CETUD; Ville de Dakar



**Figure 25** : Sites couverts par les transports publics AFTU Tata, DDD et par le futur BRT. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, du CETUD et de la Ville de Dakar (2020).

La distribution des déplacements est marquée par la part très dominante de la marche à pied comme mode de transport unique (près de **70%** en semaine). En dehors de la marche à pied, le mode le plus fréquent parmi les 10 identifiés est le bus Tata (près de **9%** des déplacements totaux) devant les « cars rapides » et la voiture. Les déplacements intermodaux, qui représentent la combinaison de plusieurs modes de transport en commun différents, comptent pour **2.5%** en semaine ce qui est principalement lié au manque d'intégration entre les modes (ex. pas de ticket commun), ce qui limite les possibilités de changement entre différents modes. On peut aussi observer la part limitée de la voiture particulière avec **3%** des déplacements. Le parc automobile de la région de Dakar est estimé en 2014 à 298 501 véhicules contre 262 551 en 2013 soit une progression de 14 %. Ils sont en majorité localisés dans la commune de Dakar avec 82 % du parc de la région.<sup>27</sup>

| Modes de déplacements et part intermodale | Semaine | Samedi |
|---|---------|--------|
| A pied                                    | 70.1    | 67.6   |
| Cars rapides                              | 4.9     | 4.4    |
| Clandos                                   | 3.0     | 2.8    |
| Ndiaga Ndiaye (NN)                        | 1.0     | 1.0    |
| Dakar Dem Dikk (DDD)                      | 1.6     | 1.3    |
| Tata                                      | 8.6     | 8.8    |
| Taxi                                      | 2.6     | 3.5    |
| Moto                                      | 0.8     | 1.5    |
| Voiture                                   | 3.7     | 4.6    |
| Intermodal                                | 2.5     | 3.4    |
| Autres                                    | 1.1     | 1.0    |

**Tableau 13** : Distribution des déplacements urbains par mode de transport principal. Source : CETUD 2015.<sup>28</sup>

S'agissant de la marche, certaines routes, rues et voies ne possèdent pas de trottoirs et quand il y en a, ceux-ci ne sont pas toujours adaptés avec des largeurs suffisantes. Ils sont parfois en mauvais état ou ensablés, et l'absence d'arbres sur la plupart des itinéraires empruntés par les piétons les forcent à une exposition constante à la chaleur et au soleil de jour, et l'absence de mobilier urbain comme d'éclairage public de nuit, augmente le sentiment d'insécurité. Certains trottoirs sont occupés par des véhicules, utilisés comme espaces de stationnements, ou occupés de plus en plus par des activités commerciales informelles (commerçants, artisans ou autres), ce qui oblige les piétons à circuler sur la chaussée et, par conséquent, à l'encombrer. Il y a un manque significatif d'ouvrages de franchissement des voies dédiés aux piétons aux abords d'infrastructure significatives comme la VDN, la route de l'aéroport ou les voies de chemin de fer, ce qui poussent les piétons à prendre des risques pour traverser.

Le nombre de déplacements par personne et par jour ouvré est de 8 824 792. Il croît à un rythme d'au moins **3%** l'an. En outre, il existe deux pics, l'un le matin entre 7 heures et 9 heures et l'autre le soir entre 18 heures et 20 heures qui représentent près de la moitié du nombre total de déplacement/jour.<sup>29</sup> Assurer entièrement la couverture des besoins par les moyens de déplacement mécanisé est un défi quotidien et l'offre n'arrive généralement pas à couvrir pas la demande.

<sup>27</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015).

Situation économique et sociale du Sénégal en 2012. – Transports.

<sup>28</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (2015).

Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar.

<sup>29</sup> Plateforme des acteurs non-étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal. (2009). Ludovic Nguessan. Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté.



Les difficultés de déplacement des Dakarais sont essentiellement dues aux raisons financières (52% des ménages) parmi d'autres raisons. La durée d'attente des transports en commun ou leur absence apparaissent comme des difficultés mineures. Ce qui suppose une relative disponibilité des transports en commun.

| Difficultés de déplacement évoquées | %    |
|-------------------------------------|------|
| Impossibilité d'y aller à pied      | 23.6 |
| Temps important de déplacement      | 17.6 |
| Durée d'attente trop longue         | 6.5  |
| Problèmes financiers                | 52.3 |
| Absence de transports en commun     | 4.0  |
| Voiture ou moto non disponible      | 2.2  |
| Trop d'embouteillages               | 11.0 |
| Autres                              | 10.5 |
| Pas de réponses                     | 1.2  |

**Tableau 14** : Difficultés de déplacement à l'origine du renoncement à une activité à l'extérieur. Source : adapté de CETUD 2015.<sup>30</sup>

Chaque Dakarais dépense en moyenne 10 500 franc CFA (18 USD) par mois pour sa mobilité dans la région de Dakar. **56 %** de cette somme est consacrée à l'usage des transports en commun et près de **39%** aux véhicules du ménage. Ramenée au niveau individuel moyen, elle permet de retrouver, comme pour les ménages, un taux d'effort moyen largement supérieur à **11%**.

Dans l'ensemble, les transports publics à Dakar devraient être abordables, grâce aux structures tarifaires fixées ou tout au moins fortement « conseillées » par l'État, pourtant le contournement de celles-ci par le recours systématique au tronçonnage, en plusieurs sections payantes, des lignes et des itinéraires, augmentent le total de ce que doit payer les dakarais lorsqu'ils veulent se déplacer en transport en commun.

Le sentiment de sécurité est aussi un facteur qui limite l'accès à la mobilité. Pour les déplacements à pied, la crainte de vols ou d'agressions est partagée par **10%** de la population lorsque ces déplacements s'effectuent dans le quartier de résidence, mais ce taux monte à **30%** dans le cas de déplacements externes au quartier. En période nocturne, ces chiffres montent à **47%** dans le quartier et à **70%** en dehors du quartier.

Il existe une insuffisance dans la réglementation en matière de transport en commun de personnes à caractère non commercial. Les cas les plus significatifs concernent les transports mis en place par les entreprises pour leur personnel et surtout le transport des élèves, organisé par de nombreuses écoles préscolaires, maternelles ou primaires, et pour lesquelles aucune règle spécifique, précisant les conditions d'exploitation ou les normes de sécurité à respecter, n'existe.

Le manque de respect des itinéraires et des limitations en nombre de passagers par certains opérateurs de transport en commun ; la non fiabilité des renseignements concernant le réseau, les itinéraires et les lignes empruntés par d'autres ; le développement anarchique de la filière des « taxis clandos » et la relative vétusté des véhicules utilisés ; crée énormément de confusion pour les opérateurs et les usagers, et limite la visibilité globale du secteur, ce qui retarde les efforts d'intégration des modes de transport urbains.

<sup>30</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (2015).

Enquête ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. P147.

Enfin, bien que dans le passé des grèves dans le secteur des transports aient entraîné des perturbations majeures du service, l'analyse complète de la mobilité réalisée par le CETUD<sup>31</sup> démontre que s'il n'y a pas ou plus de perturbations majeures dans les opérations de transport public, les véhicules et infrastructures vieillissants, la congestion routière et la mauvaise gestion du trafic constituent des contraintes majeures pour les transports publics, ainsi que pour les véhicules privés au quotidien, et sont des facteurs importants de pollution de l'air.

## Mobilité Interrégionale & Internationale

La ville possède trois gares routières / interrégionales : la Gare de Baux Maraichers, la Gare de Petersen et la Gare de Lat Dior ; et deux internationales : la Gare de Baux Maraichers et Garage Mali, qui est une gare routière informelle. La Gare des Baux Maraichers est le principal terminal de bus interurbains. Elle a été déplacée de la gare routière de Pompiers, dans le centre de Dakar, et est gérée par des opérateurs privés. Disposant d'une bonne capacité d'accueil de véhicules avec 1500 places de stationnement, elle est toutefois enclavée et très excentrée. D'un point de vue capacité, toutes les gares routières arrivent à saturation dans leurs opérations.

Le transport maritime est largement dominé par les activités du Port de Dakar. Ce dernier, situé dans le département de Dakar, occupe une superficie de **237** hectares et constitue la principale infrastructure de la région et du pays pour ce qui est des échanges commerciaux. En ce qui concerne les types de navires qui accoste au quai d'escale, les navires porte-conteneurs, les cargos, les navires de pêches et d'autres types de bateau, ainsi que les rouliers, sont les plus fréquents (avec 25%, 18%, 15%, 14% et 13% respectivement). A l'inverse, les navires de type minéraliers et les bateaux de croisière sont assez rares (3% et 1% respectivement). Peu de données quantitatives et qualitatives ont pu être assemblé, mais certaines parlent du faible niveau de qualité des infrastructures portuaires et de défaut d'entretien et d'ensablement.<sup>32</sup> Des recherches additionnelles et des visites de terrain devraient permettre d'en savoir plus.

Dans le domaine du rail, le Petit Train de Banlieue (PTB), créé en 1987, est une société nationale offrant un service de train de banlieue entre Dakar et Thiès avec sa propre infrastructure et son propre matériel roulant, et est la seule ligne ferroviaire encore en service au Sénégal. Le PTB est responsable de toutes les opérations liées au transport des passagers par voie ferroviaire. La fourniture des rails et leur entretien ont été sous-traités à une autre société (Transrail), et le PTB paie pour l'utilisation des rails. Le service de train de banlieue assure tous les jours la desserte de 25 gares, avec 28 voyages aller-retour entre Dakar et Rufisque (grâce à quatre ensembles de trains), et un voyage aller-retour entre Dakar et Thiès (grâce à un seul train). En plus du vieillissement des infrastructures, la vitesse de fonctionnement (environ **20 km/h**) est très limitée, pour éviter les accidents, car les piétons, les vendeurs ambulants, les animaux et même les véhicules peuvent investir la voie ferrée. Cependant, il est plus rapide que les bus et selon les résultats de la dernière étude, la majorité (plus de **80%**) des voyages du PTB concerne des trajets quotidiens pour aller/revenir du travail. Certaines gares attirent beaucoup de passagers, et sur d'autre partie du réseau, le chemin de fer traverse des zones moins peuplées, le long de la côte Sud (zone industrielle). Sur certains tronçons il longe l'autoroute à péage, d'où la difficulté d'accès aux gares pour la population. Ceci pourrait être l'une des difficultés entravant l'attrait des passagers vers le train de banlieue. Le TER, actuellement en construction pourrait présenter une autre alternative, plus rapide, au PTB.

Dans le domaine aérien, la région de Dakar abritait le plus grand aéroport du pays, Léopold Sédar Senghor (LSS), de classe internationale, situé en plein cœur de la ville de Dakar. En Décembre 2017, un nouvel aéroport moderne, l'aéroport international Blaise Diagne de Diass, a été inauguré dans la région de Thiès, à une cinquantaine de kilomètres de Dakar. Il remplace maintenant l'aéroport LSS, dont l'usage future n'a, pour le moment, pas été défini. Cependant des problèmes d'insécurité aux abords de la parcelle – pas ou peu utilisée – continuent d'avoir un impact sur la ville.

<sup>31</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (2005).

Étude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT.

<sup>32</sup> République du Sénégal. (1999). Plan National d'Aménagement du Territoire (PNAT).

En ce qui concerne le trafic passager, les données du nouvel aéroport ne sont pas disponibles, mais celles de l'ancien aéroport LSS montrent que pour le trafic intérieur les entrées globales de passagers se chiffraient à 63 545 personnes en 2014, réparties comme suit : **47,15%** débarquées, **48,49%** embarquées, et **4,36%** en transit. Entre 2013 et 2014, on constatait une augmentation des mouvements intérieur avec un accroissement de 7,34% pour les départs, et 7,85% pour les arrivées.

Au niveau international, le nombre de passagers dénombrés à l'Aéroport LSS se chiffraient à 1 829 197 entrées, en 2014, réparties comme suit : **43,48%** débarquées, **45,95%** embarqués, et **10,58%** en transit. Entre 2013 et 2014, on constatait une diminution des mouvements internationaux avec une baisse totale de 2,90%.

## Principales constatations :

- En ce qui concerne la mobilité urbaine, 2 modes ressortent le plus d'un point de vue des constatations : la marche à pied et le transport en commun.
- S'agissant de la marche, elle reste le parent pauvre des politiques actuelles alors même qu'elle reste de loin le principal moyen de déplacement pour la majorité des usagers. Parmi les contraintes que relève le CETUD dans son enquête et corroborer par nos constatations, on note l'absence de vision globale pour déterminer la place précise que devrait occuper la marche dans la mise en œuvre d'un système cohérent et efficient de déplacement. Le développement d'un réseau piétonnier continu, inclusif et adapté (personnes mobilité réduite, femmes, etc.), équipé et plus sûr (éclairage, brigadiers, etc.), arboré, reliant les quartiers et les structures fortement génératrices de déplacements à pieds (écoles, lycées, université, hôpitaux, marchés, lieux de culte, stades, etc.) permettraient de répondre à ces problèmes, seraient bénéfique pour la population et supporteraient les efforts pour l'environnement, une baisse de la pollution et un retour de la biodiversité.
- S'agissant du transport en commun selon l'étude sur le secteur des transports au Sénégal commandée par la Plateforme des acteurs non-étatiques et nos propres constatations, il convient de relever l'inadéquation de l'offre de transport en commun au regard de la demande. Dans un tel contexte, assurer entièrement la couverture des besoins par les moyens de déplacement mécanisé existants nécessiterait d'accroître le nombre de véhicules de transport en commun sur route (cars, mini-bus, taxis, etc.), dans des proportions incompatibles avec les capacités d'absorption du trafic du réseau routier de Dakar. En ce qui concerne le rail, les limites de la couverture, le vieillissement des infrastructures, la faiblesse du niveau général de sécurité des voies, et son manque d'accessibilité dans certains tronçons entraînent certaines vulnérabilités. La ville de Dakar, et la région dans son ensemble, manquant de solutions de transport adéquates, respectueuses de l'environnement et accessible pour les personnes à mobilité réduite, la mise en place d'un moyen de transport en commun de masse ferroviaire ou routier (tramway, BRT, métro à ciel ouvert ou train de banlieue) devrait permettre de prendre en charge de manière convenable la demande actuelle et future de déplacement. Espérons que le TER, en construction, et le BRT, en projet, puissent élargir l'offre de modes de transport à Dakar et amorcent un nouveau départ pour l'expansion du réseau et la mise en place d'infrastructures plus adéquates.
- Si un certain nombre de vulnérabilités ont été levées avec la construction du nouvel aéroport Blaise Diagne de Diass, celles liées au statut futur de l'ancien aéroport Léopold Sédar Senghor, à son immense parcelle, et surtout à son manque d'utilisation actuelle sont vecteurs d'insécurité dans les quartiers alentours. Cette immense parcelle au cœur de la ville, pourrait pourtant servir de poumon vert à la ville, supporter le retour de la biodiversité, et potentiellement abriter des quartiers verts ou éco-durables abordables.
- Enfin, bien que le vélo ne soit pas un mode de transport fréquemment utilisé à Dakar, et au Sénégal en général, avec des infrastructures adéquates, il pourrait représenter une alternative propre à l'utilisation des transports en commun, et un complément pour la marche à pied.

<sup>33</sup> Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). (2005).

Étude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT.

<sup>34</sup> Plateforme des acteurs non-étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal. (2009). Ludovic Nguessan. Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté.

## Services Publics Municipaux

L'Élément Services Publics Municipaux comprend 12 composantes regroupées sous 4 thématiques. Il analyse les informations relatives aux *obligations* au travers des taxes municipales, des cimetières / crématoriums, et de l'état civil; la *culture* via les activités culturelles et le patrimoine; la *sûreté* par l'éclairage public ainsi qu'au travers des 4 composantes de la loi et l'ordre ; et termine par la *sécurité* avec les services d'urgence et de secours, les systèmes d'inspection et de contrôle des aliments, et les systèmes de surveillance et d'intervention pour les maladies transmissibles.

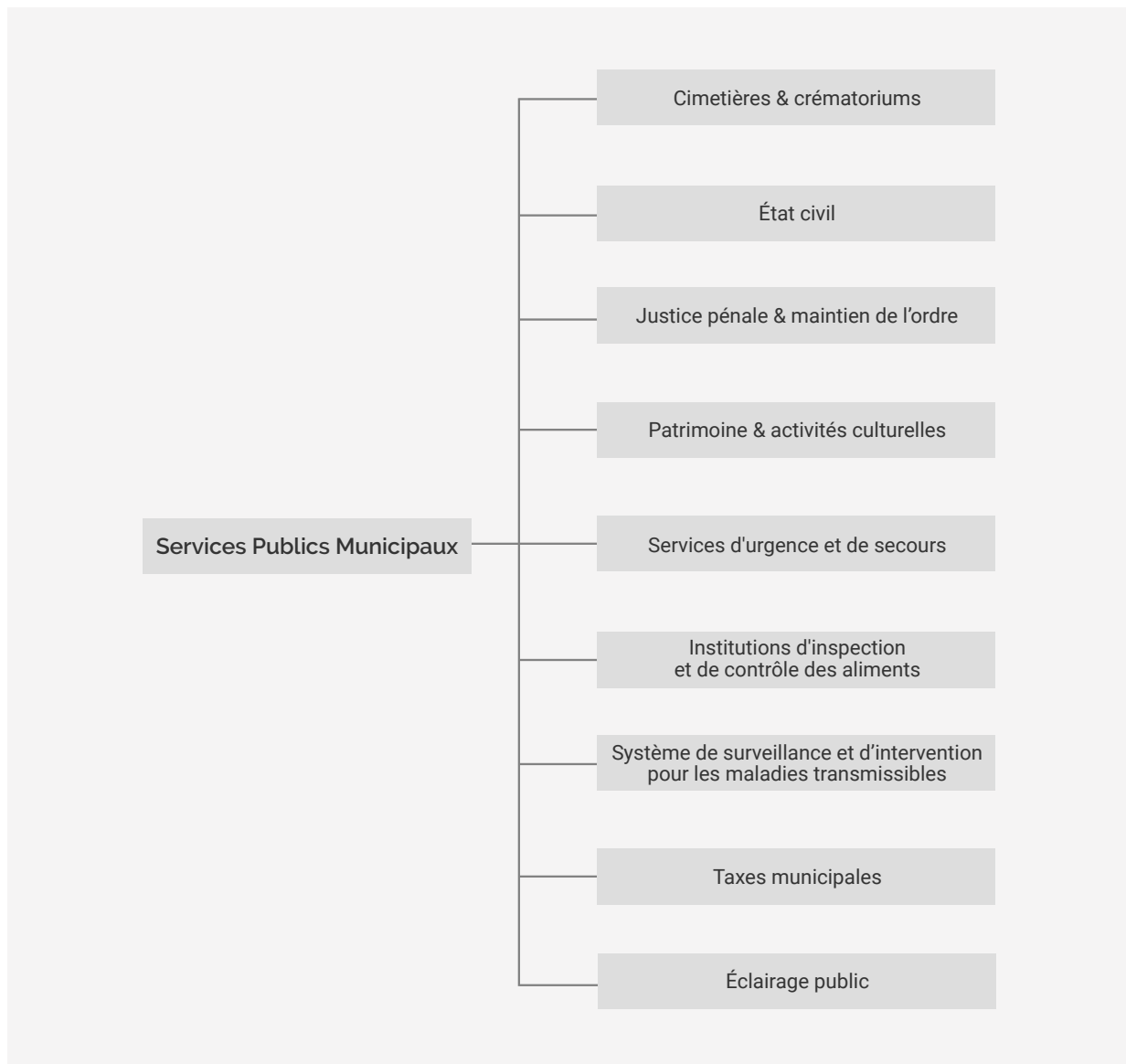


Figure 26: Diagramme de l'Élément Services Publics Municipaux. Source : CRPP (2019).

### Information sur le contexte

L'Élément Services Publics Municipaux par sa diversité est l'un des plus longs de l'outil. Il permet d'obtenir des indications sur les services municipaux à charge de l'administration locale.

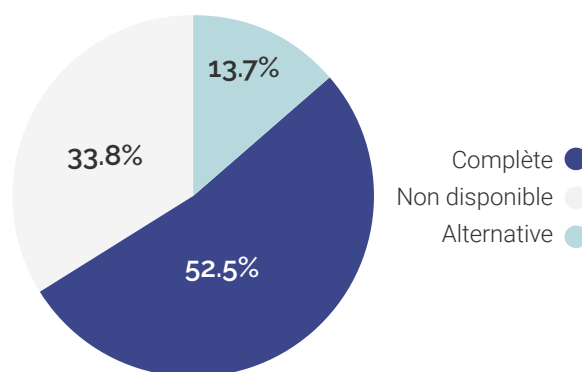
La Ville de Dakar est en charge de la gestion des cimetières, des taxes municipales et est l'organisateur de certaines activités culturelles. L'éclairage public, l'état civil, les forces de l'ordre et la gestion du patrimoine sont des services partagés avec d'autres parties prenantes tel que le gouvernement national et/ou des organismes privés.

Les thématiques de *Sécurité* (dans son ensemble) et de *Sûreté* (partiellement) sont gérées par des agences et directions au niveau national et appartiennent à différents Ministères.

## Évaluation de la collecte de données

La collecte de données a été mieux réussie pour certaines composantes que pour d'autres, avec une bonne disponibilité des données. Celles-ci atteignent 52,5% considérées comme « complètes » et 13,7% considérées comme « alternatives » qui rajoutent des informations supplémentaires sur le contexte sénégalais ou qui fournissent une analyse qualitative de la situation. Cependant, pour d'autres composantes, l'accès à des données partielles n'a pas permis une évaluation quantitative, avec « Non disponible » atteignant 33,8%. C'est le cas des institutions nationales chargées de la sûreté, des services d'urgence et de secours, ainsi que de la surveillance des maladies transmissibles et leur système de réponse.

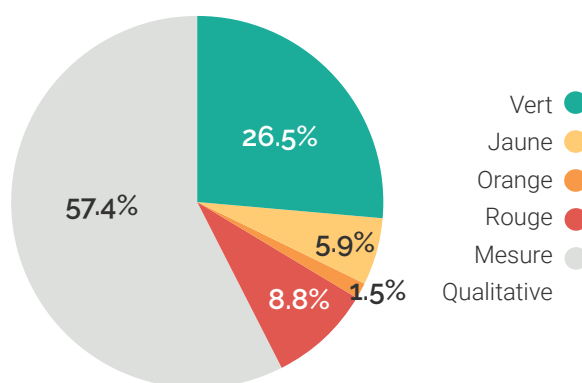
Des efforts supplémentaires pourraient permettre de collecter les informations manquantes et fournirait une meilleure évaluation ainsi que l'identification d'opportunités potentiels pour la ville.



**Figure 27** : Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Services Publics Municipaux). Source : CRPP (2019).

## Mesure comparative

L'Élément Services Publics Municipaux est un élément complexe qui regroupe des composantes très diverses. Toutefois cette diversité ne nous permet pas de faire des conclusions dans sa globalité. Les mesures qualitatives représentent 57,4% du total, apportant ainsi des informations sur le contexte de l'administration locale, qui ne peuvent être mesurées de manière comparative. En ce qui concerne le reste des indicateurs, le Vert à 26,5% et le Jaune a presque 6% pourraient démontrer que des efforts sont déployés pour mettre en place des services publics adéquates dans la ville.



**Figure 28** : Indicateurs d'appui. (Services Publics Municipaux). Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |  |  |                    |                         |
|--------------------------|--|--|--------------------|-------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui  | Données  | Référence          | Questions transversales |
| 5.1.4.4                  | Existe-t-il des lieux de sépulture ou des crematoriums, publics ou privés, présentant un risque de contamination ?   | Oui  | Mesure qualitative | Hard AC-3               |
| 5.3.2.2.1                | Organisation des forces de l'ordre locale (municipale) dans la ville.  | Non disponible   | Non disponible     | -                       |
| 5.4.3.2                  | Toutes les minorités ethniques de la ville ont-elles le droit de profiter de leur culture, de pratiquer leur religion et d'utiliser leur propre langue en privé et en public ? | Oui, il n'y a pas de discrimination entre les groupes. | Vert               | -                       |
| 5.5.1.2                  | Unités de travaux publics disponibles dans la ville, avec ses capacités respectives  | Non disponible   | Non disponible     | Hard                    |
| 5.8.2.1                  | Mesures d'accessibilité à la perception fiscale (pour chaque administration fiscale municipale) [+]  | 1 sur 5 : disponibilité de transports publics          | Rouge              | Hard                    |
| 5.9.4.1                  | À quel niveau de perturbation le service d'éclairage public est-il confronté ?   | Perturbations importantes                              | Orange             | Hard                    |

Tableau 15 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPT (2019).

## Questions transversales

L'Élément Services Publics Municipaux, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédant, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |



## Composantes de l'élément urbain

### Obligations

#### Cimetières et crématoriums

La ville de Dakar compte 11 cimetières repartis dans les différentes communes d'arrondissement et d'orientation aussi bien chrétienne que musulmane. Leur gestion incombe à l'administration locale. Il n'existe pas de service de crémation au Sénégal, contraire à la culture et aux croyances spirituelles.

Malgré le manque de données sur leurs capacités actuelles, une évaluation qualitative a permis de mettre en évidence le fait que les infrastructures ne répondent plus suffisamment aux besoins de la population et nécessiteraient d'être agrandies ou l'offre étendue à de nouveaux sites. Cependant, bien que l'administration locale ait cette volonté d'extension, elle fait face à des barrières liées entre autres au manque de terrains disponibles dans Dakar et à la spéculation foncière.

En ce qui concerne la possibilité d'accès aux services, du point de vue de la population, aucun obstacle n'a été identifié limitant les possibilités d'inhumation.

#### État Civil

Les services d'état civil sont gérés par le gouvernement national grâce aux centres d'état civil - pour l'enregistrement des naissances, mariage et décès - et aux tribunaux d'instances (ex-départementaux) pour les divorces. Les services à la population disposent de centres principaux et secondaires répartis dans la ville et capables de couvrir l'ensemble de la population avec le soutien des Mairies d'Arrondissement.

L'évaluation de l'accès à l'état civil pour l'enregistrement des naissances a permis d'identifier quelques obstacles, principalement liés à des normes socio-culturels, à l'ignorance des procédures ou à l'analphabétisme des parents, car il n'existe pas de barrières liées au genre pour faire les déclarations à la naissance. De plus, toutes les procédures liées aux événements de la vie sont gratuites (naissance, mariage et décès).

À l'heure actuelle, les données de l'état civil sont principalement utilisées pour l'identification des individus, mais aussi dans la prise de décision concernant les politiques, les programmes et la prestation de services à l'échelle urbaine.

#### Taxes municipales

Depuis l'Acte III de la Décentralisation et son nouveau Code général des Collectivités locales, la Ville de Dakar ne dispose plus que d'une partie des ressources communales, le reste étant collecté soit par l'État, soit par les Communes d'Arrondissement. Au niveau des ressources fiscales, elle collecte la taxe foncière sur les propriétés bâties et la contribution économique locale - valeur locative (CEL-VL) suite à la réforme de la patente en 2019. Au niveau des taxes et des redevances communales, elle perçoit la taxe d'ordures ménagères (TOM) et quelques autres taxes sur les distributions d'essence, de gas-oil ou de tous autres carburants. Parmi les revenus du domaine public, elle ne collecte que ceux qui ont trait aux cimetières comme les produits des terrains affectés aux inhumations et les produits des concessions dans les cimetières. Parmi ses revenus divers elle conserve 60% du produit des amendes et taxes diverses pour services rendus.<sup>35</sup>

En ce qui concerne les taxes municipales, au sein de la Ville de Dakar il existe une autorité unique en charge : le service de la perception municipale. Ce service n'étant pas disponible en ligne, il faudra donc nécessairement passer par le bureau municipal pour tout paiement de taxes. Bien que desservie par les transports publics, l'accès au service est limité pour les personnes à mobilité réduite, les populations vulnérables ou vivant loin.

<sup>35</sup> Banque Mondiale – PPIAF – Ville de Dakar. (2015). Stratégie Globale d'Amélioration des Recettes de la Ville de Dakar.

## Sûreté

### Justice pénale et maintien de l'ordre public

Bien que nous n'ayons pu obtenir de données à l'échelle locale, une évaluation qualitative a permis d'identifier une augmentation de la criminalité ces dernières années aussi bien pour les crimes violents que non-violents. En 2012, le vol constituait l'infraction la plus commise avec 34,10% des délits reportés au niveau national. En 2014 au moins 10% des ménages avaient reporté avoir subi un vol à l'arraché à Dakar. Le sentiment d'insécurité est en constante augmentation aussi bien de jour comme de nuit, et même à l'intérieur des foyers.

Bien que nous n'ayons pu évaluer la prévalence de la violence domestique, des mesures et des lois spécifiques ont été mises en place pour lutter aussi bien contre les violences faites aux femmes et aux filles, que le harcèlement sexuel ou les pratiques traditionnelles néfastes.

La Police Nationale et la Gendarmerie sont les institutions chargées de l'application de la loi au niveau national, bien qu'une Police Municipale ait existé par le passé. En ce qui concerne la couverture des forces de sécurité au niveau local et la continuité de leurs opérations, elles n'ont pu faire l'objet d'une évaluation quantitative, de par l'aspect confidentiel de l'information demandée. Cependant, nous avons pu identifier que ces entités sont joignables 24h sur 24 et travaillent 7 jours sur 7.

La ville de Dakar dispose de six centres de détention pour adultes, dont seulement un consacré aux femmes, et tous gérés par le gouvernement national au travers du Ministère de la Justice. La population carcérale est composée des détenus provisoires en attente de jugement et des condamnés qui ont fait l'objet d'une décision de justice les obligeant à purger une peine. Le taux d'occupation général est bien au-dessus des capacités réelles des centres, et en constante augmentation. Il n'y a pas d'alternative à la détention au Sénégal. Concernant les mineurs, la région de Dakar compte 11 centres, dont 5 dans Dakar.

En ce qui concerne la diversité et la typologie des institutions judiciaires et l'accès à la justice, la ville dispose de tribunaux aussi bien généraux que spécialisés, gérés par le Ministère de la Justice. Pour un service de proximité, des Maisons de justice ont été installées par le Ministère pour fournir un service alternatif et s'occuper des petits litiges à échelle locale. Cette démarche s'effectue dans le cadre de la médiation et permet un règlement à l'amiable de certains litiges de moindre importance. Pour permettre un plus large accès à la justice, une aide juridictionnelle est disponible gratuitement et des services d'interprètes pour les six langues nationales existent.

### Éclairage public

Les services d'éclairage public au Sénégal sont complexes car associés à la compétence rattachée à la voirie et à l'espace public : route nationale, route départementale, rue appartenant à une commune d'arrondissement. Pour Dakar, c'est la Ville qui s'occupe de l'éclairage public, avec les 19 communes d'arrondissement participant selon le nombre de points lumineux qu'elles possèdent dans leur circonscription communale.<sup>36</sup>

L'évaluation de ce service n'a pas permis de quantifier la couverture de la ville en éclairage public, le type de lampe associée, ni la durée moyenne des interruptions, mais une analyse qualitative a permis d'identifier que dans son ensemble, entre les pannes, le manque de couverture, les accidents de circulation, la maintenance inadéquate ou les vols de composants, le réseau d'éclairage public de la Ville de Dakar est défaillant ce qui affecte le niveau d'insécurité pour les habitants. Selon une enquête de 2014, 51,9% des membres des ménages urbain dakarois ne se sentaient pas protégés lorsqu'ils circulent la nuit à pied dans leur quartier.

<sup>36</sup> Thiebeu NDIAYE - Seneweb.com. (2019). [Enquête] Éclairage public à Dakar : Les raisons de la pénombre.

Dès 2011, pour améliorer cette insécurité, la ville de Dakar commence à s'équiper en lampadaires photovoltaïques, grâce à un financement de l'Agence Française de Développement. Mais avant même leurs mises en fonctionnement, certains avaient déjà été vandalisés ou démontés en partie pour obtenir des composants. De plus, bien que cette solution parût viable vis-à-vis du coût de l'éclairage public traditionnel de la SENELEC pour les communes, leur entretien très coûteux et spécialisé n'a pas permis une baisse réelle des dépenses sur le long terme.

Un nouveau programme national d'éclairage public solaire est en train d'être mis en place avec l'installation de 50 000 lampadaires solaires au Sénégal. Cela a pour but de généraliser l'usage du solaire dans l'éclairage public à travers le pays et d'alléger la facture d'électricité des collectivités locales. De plus l'État devrait accompagner les communes dans la maintenance des infrastructures. La Commune d'arrondissement de Hann Bel Air en est bénéficiaire avec 460 lampadaires solaires installés en 2019, contrôlables à distance. La Ville de Dakar devrait être bénéficiaire à terme de 3000 de ces lampadaires solaires.<sup>37</sup>

## Culture

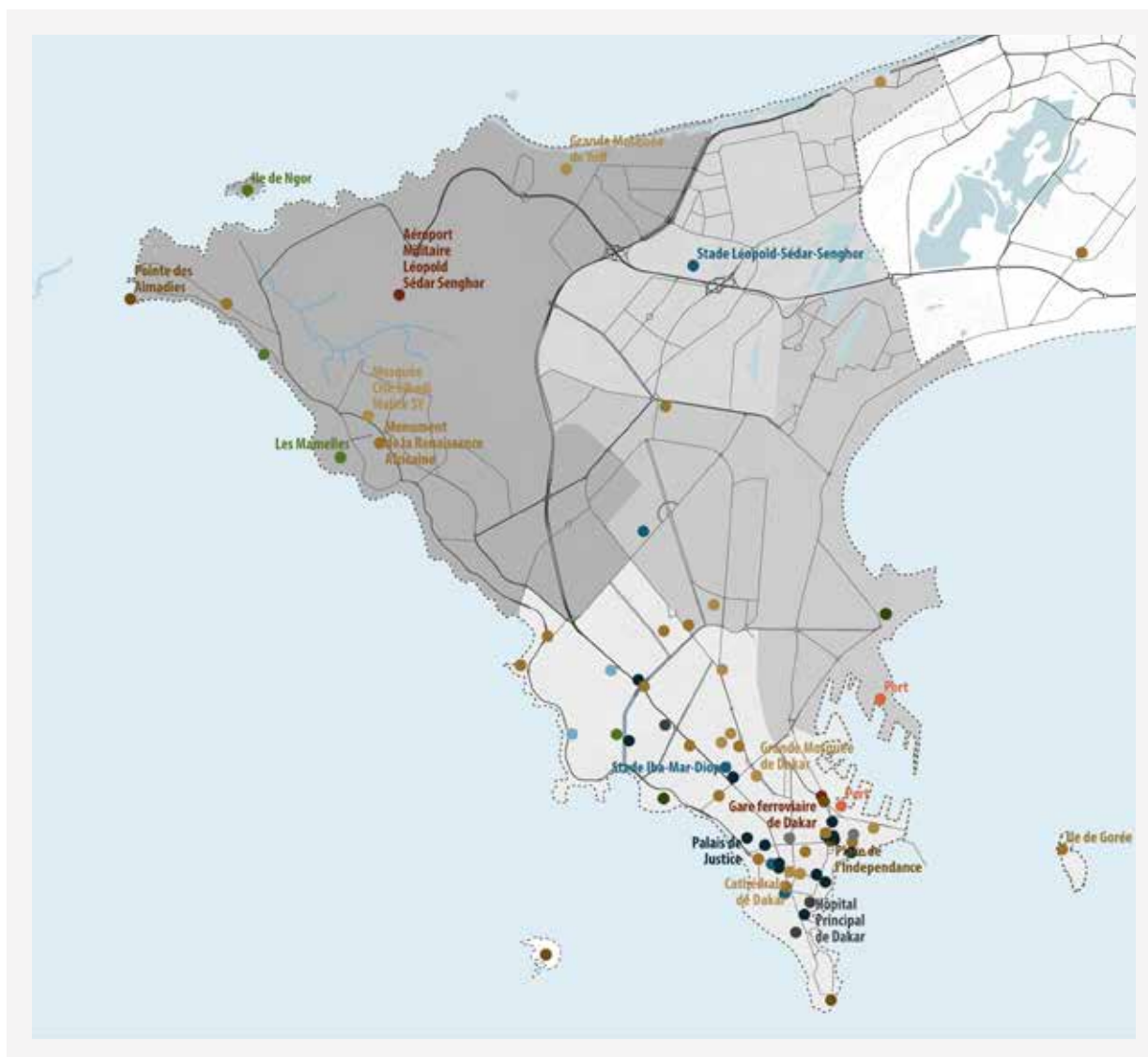
### Patrimoine et activités culturelles

La ville de Dakar possède un riche patrimoine, aussi bien matériel, naturel qu'immatériel, du fait de son histoire. Ainsi, bien que le nom de la localité « Dakar » n'apparaisse pour la première fois sur une carte qu'en 1750, le peuplement de la presqu'île du Cap Vert où la ville se situe remonterait au Paléolithique. La ville compte un nombre important de monuments historiques et sites classés du Sénégal, bien que la majorité soit concentrée dans la zone de Dakar Plateau. Reconnu comme un des lieux symboliques de la traite négrière en Afrique, l'île de Gorée fut l'un des tout premiers lieux à être portés sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. La gestion de tous ces espaces est variée avec la participation du gouvernement national, de l'administration locale et des autres secteurs.

Le statut de Dakar comme capitale lui permet d'abriter les principales manifestations culturelles du pays, dont certaines reçoivent un public nombreux ou rayonnent à l'international. Certaines de ces activités culturelles de grandes envergures sont organisées par l'administration locale. Les activités culturelles sont généralement ouvertes à tous, non-limitées par des croyances religieuses ou culturelles, et démontrent ainsi une longue tradition d'ouverture, de tolérance et d'inclusion sociale.

Il n'y a pas d'obstacle empêchant les femmes de participer aux activités, et au contraire, elles participent de manière active. Le Wolof et les autres langues nationales ne sont pas considérés comme des langues minoritaires et il n'y a pas de discrimination envers les groupes qui les parlent. Cependant, davantage d'initiatives pourraient être mises en place lors d'événements culturels pour soutenir une participation plus importante et appropriée des personnes souffrant de handicaps.

<sup>37</sup> Ministère du Pétrole et des Energies (MPE). (2019). L'actualité du MPE: Éclairage public solaire.



### Points d'intérêt à Dakar

— Cours d'Eau

#### Système Routier

- Principales
- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires
- Résidentielles

#### Arrondissements du Département de Dakar

- Almadies
- Grand Dakar
- Parcelles Assainies
- Plateau

#### Points d'Intérêt

- Aéroport et Gares
- Ports
- Bâtiments Gouvernementaux
- Bâtiments Publics
- Universités
- Hôpitaux
- Marchés
- Monuments et Monuments Historiques
- Musées et Centres Culturels
- Lieux de Culte
- Cimetières
- Monuments Naturels

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; Google Maps; AU-SÉNÉGAL

△ N 0 2.5 5 km

Figure 29 : Relevé non exhaustif des sites et points d'intérêt de la ville de Dakar.

Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal, de Google Maps et du site internet "Au-Sénégal" (2020).

## Securité

### Services d'urgence et de secours

Les services d'urgence et de secours n'ont pas pu être évalués en raison de la diversité des acteurs impliqués et de l'aspect confidentiel de l'information demandée. Il peut néanmoins être communiqué que le service en charge des incendies est la Brigade Nationale des Sapeurs-pompiers est une formation et un grand commandement militaire relevant du Ministère de l'Intérieur, dont la compétence s'étend sur l'ensemble du territoire national. La Direction de la Protection civile, qui dépend aussi du Ministère de l'Intérieur est chargée d'assurer, en temps de paix comme en temps de guerre, la protection des personnes, ainsi que la conservation des installations, des ressources et des biens publics. Elle gère le Plan ORSEC, le Plan d'organisation des secours en cas de catastrophes, qui est le principal mécanisme de coordination et de gestion des catastrophes et urgences au Sénégal.

### Institutions d'inspection et de contrôle des aliments

La principale institution d'inspection et de contrôle des denrées alimentaires est le Service régional de l'Hygiène de Dakar, sous la Direction de l'Hygiène Publique, au sein du Ministère de la Santé et de l'Action sociale (MSAS). Quelques articles parus dans les médias nationaux mettent en évidence un manque de capacité pour effectuer les inspections adéquates de toutes les installations alimentaires de la ville de Dakar. Bien qu'il n'y ait pas de systèmes d'avertissement précoce et d'alerte rapide en cas d'événements liés à la salubrité des aliments, des activités de sensibilisation concernant la salubrité des aliments sont menées au niveau local par les autorités en charge.

### Système de surveillance et d'intervention pour les maladies transmissibles

Le Ministère de la santé et de l'action sociale via la Direction de la Prévention et le Centre des Opérations d'Urgence sanitaire (COUS) est en charge de cette composante. La Direction de la Prévention s'occupe de la préparation et du suivi de la mise en œuvre de la politique de prévention sanitaire et d'immunisation. Elle participe aussi à la surveillance épidémiologique. Le COUS s'occupe du système de réponse. Aucune autre information n'a pu être collectée pour permettre l'évaluation complète de cette composante.

## Principales constatations :

### Obligations

- Cimetières et crématoriums. L'administration locale est en charge des 11 cimetières de la ville, et une extension des services est nécessaire. Cependant, en raison du manque de terrains vacants et de la spéculation foncière, la possibilité de trouver de nouveaux sites au sein même de la ville est extrêmement limitée et pourrait nécessiter de trouver une solution en dehors. L'implantation de services de crémation n'est pas une option culturelle viable.
- L'impact environnemental des inhumations n'a jamais été évaluée et devraient être envisager sur le long terme pour comprendre si les infrastructures actuelles (et futures) ne sont pas à risque de contamination des sols et/ou des nappes phréatiques.
- État Civil. Les données relatives à l'état civil sont gérées par le gouvernement national et partagées avec les autres niveaux de gouvernement.
- Taxes municipales. La mise en place d'un service de paiement en ligne et l'installation de bureaux décentralisés à l'échelle des quartiers, permettrait une meilleure accessibilité et une répartition plus adéquate au sein de la ville.

### Sûreté

- Le sentiment d'insécurité est élevé dans la ville et les habitants considèrent que ce nombre est en constante augmentation.
- L'évaluation complète des services de sûreté n'a pu être effectuée. Il serait judicieux d'obtenir plus d'information et données sur le statut actuel de la Police Municipale considérée comme inactive.
- Les Maisons de Justice fondés par le niveau national sont des services de proximités permettant de gérer des petits litiges à l'échelle locale.
- Le taux d'occupation des centres de détention à Dakar est bien au-dessus de leurs capacités. Il pourrait être intéressant pour le gouvernement national de séparer les personnes condamnées des personnes en attente de jugement, car ils sont sources potentielles de conflit interne, et permettraient de désengorger les prisons.
- Les services d'éclairage public à Dakar sont insuffisants et renforcent la perception de l'insécurité des habitants. Une extension et une réhabilitation du réseau est nécessaire, mais de manière réfléchie avec des techniques basse en consommation énergétiques et adaptés au contexte.

### Culture

- La concentration de bâtiments et de sites classés au patrimoine pourrait permettre la génération de circuits touristiques urbains dans la ville et générer des emplois.
- De plus, l'administration locale pourrait faire un effort particulier pour développer davantage ou redynamiser le réseau de centres socio-culturels municipaux où les différents quartiers pourraient se rencontrer, en particulier les jeunes. Une autre façon de fonctionner pourrait être envisagée, par exemple un partenariat public-privé pour surmonter le manque de capacité financière, ou par le biais d'une association de quartier qui pourrait les gérer volontairement.

### Securité

- Manque d'informations sur les 3 composantes pour pouvoir évaluer correctement la thématique de la sécurité, principalement gérées au niveau national. Une évaluation de ces thématiques pourrait être considérée dans un futur proche de par leur possibilité d'impact sur la santé publique.

## Inclusion et Protection Sociale

L'Élément Inclusion et Protection Sociale comprend trois macro-composantes, qui collectent des données sur la redevabilité sociale (participation citoyenne), les socles de protection sociale et les services sociaux de base (tels que l'éducation, la santé, l'assistance sociale et la fourniture de nourriture). Cet élément urbain est conçu pour évaluer la disponibilité des services susmentionnés dans la ville, en cartographiant les obstacles à l'accessibilité auxquels différents groupes de population peuvent être confrontés.

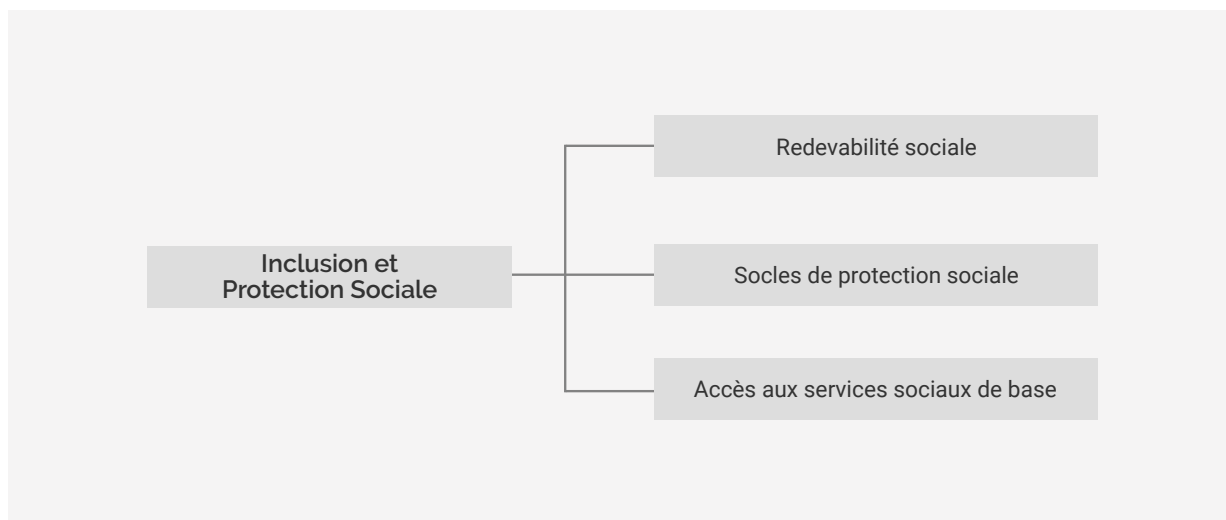


Figure 30 : Diagramme de l'Élément Inclusion et Protection sociale. Source : CRPP (2019).

### Information sur le contexte

L'analyse de la manière dont les services d'inclusion et de protection sociale sont fournis dans une ville ne peut être dissociée du niveau de décentralisation en termes de compétences dans lequel se situe le pays. Par conséquent, une cartographie de la façon dont les compétences, les responsabilités et les ressources sont organisées à différents niveaux de gouvernement est nécessaire.

Une grande partie de la population de Dakar, confrontée à de graves vulnérabilités, peine à être couverte par des prestations sociales ou des allocations spécifiques. Certains régimes publics nationaux de retraite sont disponibles mais les données sur la couverture réelle manquent de fiabilité et il est difficile d'identifier les obstacles existants qui empêchent de bénéficier de ces mesures. Par exemple, l'assistance et la protection sociale aux enfants, aux personnes âgées, sous-employées, handicapées et/ou pauvres sont parfois floues sur le niveau de disponibilité réel des services.

Le gouvernement du Sénégal a élaboré en 2002 un Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP), cadre de référence en matière de politique économique et de lutte contre la pauvreté qui vise, sur un horizon de quinze ans, à réduire de moitié la pauvreté au Sénégal. Le diagnostic, fait par les acteurs durant le processus participatif du DSRP, a identifié la faiblesse, voire l'absence de protection sociale comme un des facteurs de basculement des ménages dans la pauvreté. Les risques de basculement liés aux facteurs de vulnérabilité qui sont à la fois environnementaux, naturels ou résultent de maladies et accidents invalidants concernent toutes les catégories sociales mais prennent une dimension particulière pour certaines catégories les plus vulnérables.

À Dakar, l'indice de Gini était de 0,50 en 1996, ce qui correspond à un niveau d'inégalité sensiblement élevé. Il était estimé à 0,30 au niveau national. La perception de la pauvreté est moins observée dans la zone urbaine de Dakar, où

<sup>38</sup> République du Sénégal. (2002). Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté. P.8

<sup>39</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Pauvreté en conditions de vie des ménages. P.5

moins de deux ménages sur cinq (38,2%) se trouvent pauvres, parmi lesquels un peu moins du quart (24,7%) se disent très pauvres. Cette perception est plus marquée dans le milieu rural où plus des deux tiers des ménages (69,0%) se déclarent pauvres dont 53,2% se voient comme très pauvres .

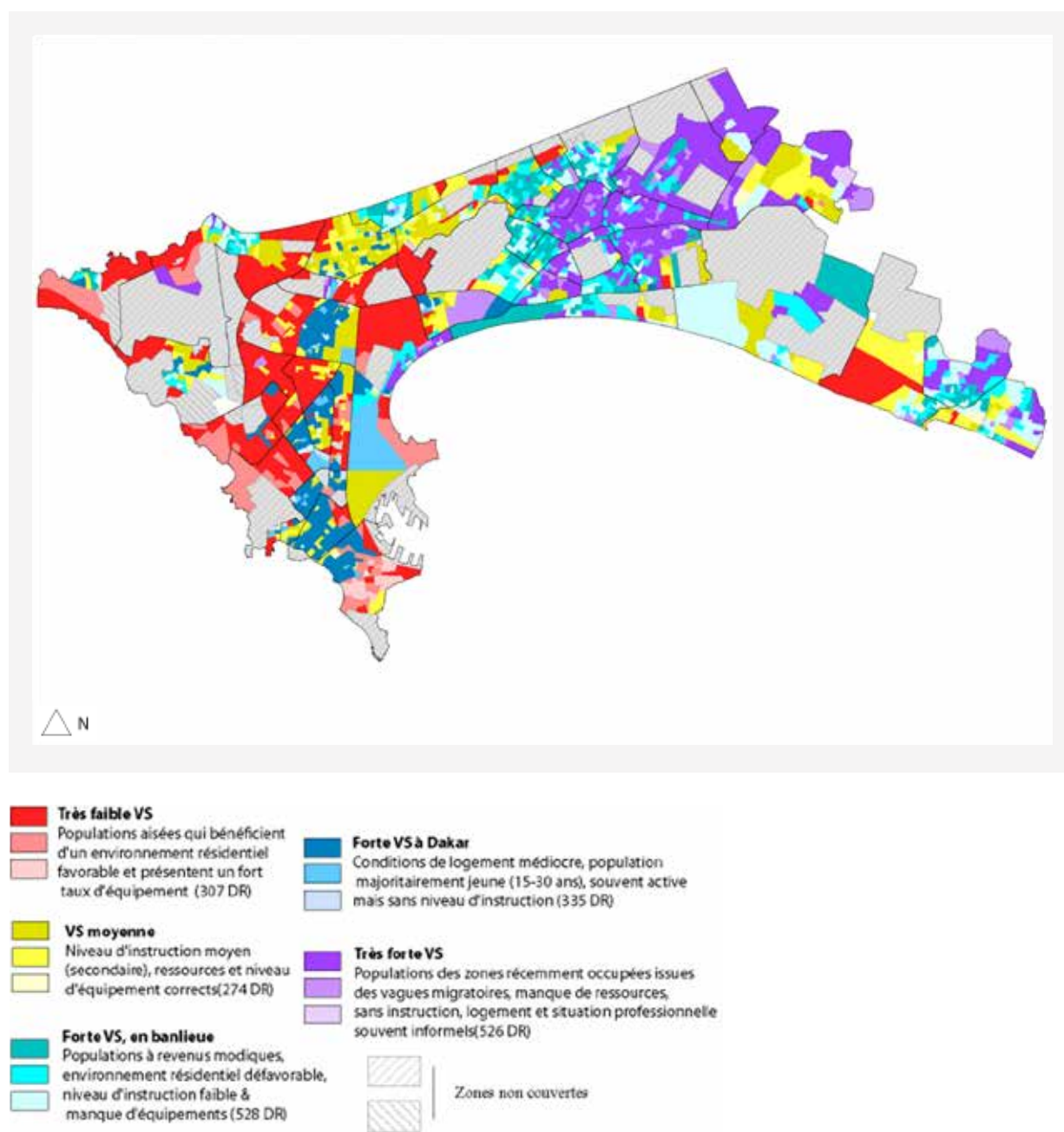


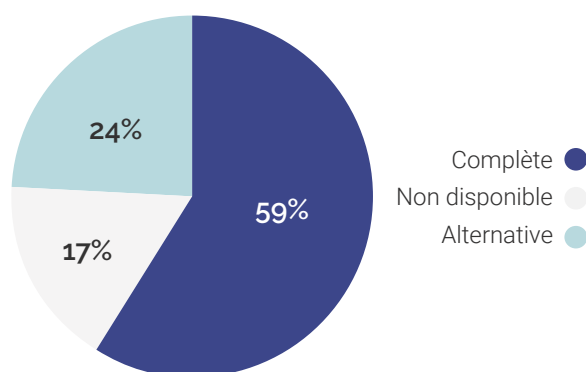
Figure 31 : Vulnérabilité sociale dans la zone urbaine de la région de Dakar. Source : ANSD (2002).



## Évaluation de la collecte de données

Le processus de collecte des données de cet Élément atteint le pourcentage de 83% de données complètes (59%) et alternatives (24%). La majorité des données disponibles se situe au niveau de la Redevabilité sociale et de l'Accès aux services sociaux de base, principalement pour l'Éducation et la Santé. Les données non disponibles (17%) concernent les autres composantes, et plus particulièrement au niveau de la sous-composante Assistance sociale de la composante Accès aux services sociaux de base.

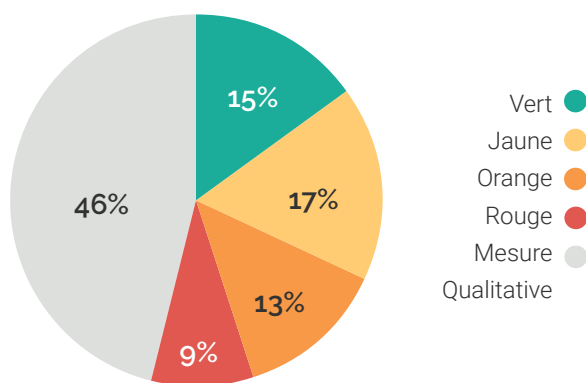
En ce qui concerne l'Assistance sociale, un large éventail de données a été collecté pour différents groupes en situations de vulnérabilités, mais il n'a pas été possible de fournir d'indication sur la population totale couverte par des mesures de prévention ou de protection. Cette sous-composante est également le domaine où les obstacles à la collecte de données ont été particulièrement difficiles à surmonter; d'une part, en raison du manque réel d'informations disponibles dans la ville, et d'autre part, en raison du niveau de désagrégation requis pour son analyse.



**Figure 32** : Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Inclusion et Protection Sociale). Source : CRPP (2019).

## Mesure comparative

L'évaluation de cet Élément dépend fortement des mesures qualitatives (46%) dues aussi bien aux données provenant d'autres niveaux que le local, que celles fournissant des informations sur le contexte de l'administration locale qui ne peuvent être mesurées de manière comparative. Les 15% et 17% correspondant aux indicateurs en verts et jaunes, pour un total de 32% de capacité, démontrent que des efforts sont déployés pour mettre en place des services adéquates dans la ville. Tandis que le reste (22%) est divisé entre les indicateurs rouges (9%) et orange (13%) qui rappellent que Dakar présente des vulnérabilités sociales, telles que l'existence de travailleurs pauvres, la malnutrition et des perturbations importantes auxquelles sont confrontés les services sociaux et le système de santé.



**Figure 33** : Indicateurs d'appui. (Inclusion et Protection Sociale). Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |   |   |           |                         |
|--------------------------|---|---|-----------|-------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui   | Données   | Référence | Questions transversales |
| 6.1.1.1                  | Le gouvernement local consulte-t-il les citoyens concernant ses interventions de développement ?                                  | Oui, mais les autorités locales ne se basent pas sur des consultations équilibrées entre les citoyens hommes et femmes, et les citoyens en situation de vulnérabilité | Jaune     | QS                      |
| 6.1.3.1                  | Le gouvernement local inclut-il les OSC dans les processus de prise de décision ?   | Oui, mais ceux-ci n'ont pas de droit de vote dans les processus de prise de décision.   | Orange    | DV                      |
| 6.2.1.2                  | Nombre et proportion estimés de travailleurs pauvres, par sexe.   | 27%   | Rouge     | Indirect<br>DV          |
| 6.2.2.1                  | Couverture de l'assurance maladie universelle de base, population totale, par sexe.   | 50% couvert à l'échelle nationale   | Jaune     | DV                      |
| 6.2.2.2                  | Accès aux services de planification familiale et de santé reproductive.   | Oui, au prix du marché, mais avec un certain manque d'accès et des barrières multiples.   | Orange    | Hard<br>DV              |
| 6.3.2.1.3                | Existe-t-il des systèmes d'alerte précoce locaux ou nationaux pour la lutte contre les maladies (par exemple, épidémie d'Ébola) ? | Oui   | Vert      | AC-3                    |
| 6.3.2.3.1                | À quel niveau de perturbation est confronté le système de santé ?   | Importantes perturbations   | Orange    | Hard                    |
| 6.3.4.1.1                | Existence de la malnutrition dans la ville.   | Oui   | Rouge     | DV                      |

Tableau 16 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPT (2019).

## Questions transversales

L'Élément Inclusion et Protection Sociale, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédent, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |

## Composantes de l'élément urbain

### Redevabilité Sociale

C'est en considération des dispositions de l'article 3 du Code des collectivités locales que la Ville de Dakar a décidé de créer le Conseil consultatif en septembre 2009.<sup>40</sup> Dakar démontre ainsi sa double volonté de promouvoir la démocratie participative et de valoriser le pouvoir local. Le Conseil consultatif est un organe démocratique et indépendant de consultation et d'interpellation où les citoyens pourront imprimer à la gestion municipale une direction conforme à l'intérêt général.

Le cadre général de concertation est composé de ce Conseil consultatif à l'échelle de la Ville et des communes d'arrondissements, de comités consultatifs dans les communes et de conseils de Quartiers dans les 400 quartiers du département. Le service du Dialogue citoyen et de l'accueil aux usagers a également été mis en place. Il a pour mission de favoriser la participation citoyenne et de développer le dialogue, la concertation et la consultation à travers l'organisation d'espaces démocratiques de rencontres entre les élus et les populations. Il assure le lien entre la Ville et le Conseil consultatif de la Ville, les comités consultatifs et les conseils de quartiers.

À ce jour, les résultats observés sont notamment: une meilleure implication des populations dans les actions menées par la Ville dans le cadre de la mise en œuvre d'une démocratie participative, une meilleure appropriation des projets menés dans les quartiers, et enfin, une meilleure planification des investissements en adéquation avec les besoins des populations.

En outre, depuis 2017, la Ville de Dakar expérimente, en collaboration avec la Région de l'Oriental au Maroc, un Programme de Coaching territorial.<sup>41</sup> Le coaching territorial est une démarche de mise en dialogue des acteurs d'un territoire en vue de leur engagement et de leur responsabilisation vis-à-vis des processus de changement qu'ils souhaitent impulser pour assurer la pleine mobilisation de leurs ressources.

Le coach territorial travaille pour l'amélioration des relations humaines et l'adoption d'attitudes et de comportements favorables à la concertation, à la construction de visions et d'objectifs convergents. De fait, il accompagne les acteurs du territoire pour mobiliser leurs potentiels respectifs, résoudre leurs problèmes et promouvoir le développement durable et l'attractivité du territoire.

### Socles de Protection Sociale

*La collecte de données pour cette composante fut limitée, d'une part, par le manque de données et d'informations disponibles au niveau local sur les socles de protection sociale, et d'autre part, en raison du niveau de désagrégation requis pour son analyse entre les différentes garanties s'appliquant à l'ensemble des personnes et des familles, incluant les différents groupes en situation de vulnérabilité. L'analyse suivante concerne les systèmes de sécurité s'appliquant aux travailleurs salariés.*

Les systèmes de sécurité sociale du Sénégal ont été conçus et mis en place au profit exclusif des travailleurs salariés et de leurs familles en vue de les protéger contre les conséquences économiques et sociales que peuvent avoir pour eux, la perte partielle ou totale, temporaire ou définitive de leurs capacités de gains ou de leurs moyens de pourvoir par eux-mêmes à la satisfaction de leurs besoins essentiels. Il faut noter qu'au Sénégal, ce sont exclusivement les cotisations des travailleurs et de leurs employeurs qui financent le système, sans subvention de l'État.

Cependant même la protection sociale des employés est faible au Sénégal. Les chiffres suivants nous indiquent le pourcentage de salariés bénéficiaires de mesures de prévoyance sociale : congé payé : 18,3% ; congé maladie : 17,0% ;

<sup>40</sup> Coaching Territorial. (n.d). Site internet.

retraite : 15,9 % ; cotisation à la Caisse de Sécurité sociale (CSS) : 15,8% ; assurance maladie : 14,3% ; accident de travail : 13,1% ; congé de maternité : 11,9% ; et prestations familiales : 10,6%).<sup>41</sup>

L'étendue de la couverture offerte par les systèmes de protection sociale en place peut s'apprécier en déterminant le nombre de bénéficiaires, puis à le comparer à la population totale. Sur la base du coefficient de dépendance ainsi fixé (estimé à 5% par l'OMS), le nombre total de bénéficiaires représente 12,3 % de la population totale.

La majorité des emplois formels se trouvant à Dakar, on peut raisonnablement estimer que ce taux de couverture y est plus élevé. Mais, en général, la très grande majorité ne dispose d'aucun mécanisme de protection sociale formelle et est obligé de recourir aux systèmes informels de protection comme les mutuelles de santé communautaires.

## Services Sociaux De Base

### Éducation

Le Sénégal s'est engagé à l'accès universel à l'éducation. Cet engagement est affirmé dans la stratégie d'amélioration de l'accès et de la qualité à l'éducation : le PAQUET qui est le « Programme d'amélioration de la qualité, de l'éthique et de la transparence du secteur de l'Éducation et de la Formation » (PAQUET, 2013-2025).<sup>42</sup> Au niveau décentralisé, le Budget consolidé d'Investissement (BCI), le Fonds de Dotation (FDD) et le Fonds d'Équipement aux Collectivités locales (FECL) sont destinés aux Collectivités locales pour la prise en charge des compétences transférées en Éducation et Formation en application du décret n° 96-1136 qui porte application de la loi de transfert des compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales en matière d'éducation.<sup>43</sup>

Toutefois, les fonds transférés sont insuffisants par rapport aux besoins de prise en charge de la compétence transférée « Éducation ». La région a un budget d'investissement faible par rapport aux attentes des collèges et lycées. L'exécution des programmes souffre des contraintes dans la mobilisation des ressources et de difficultés de respecter les échéanciers.

Les structures offrant un enseignement préscolaire sont chiffrées à 2823 établissements en 2014 contre 2620 en 2013, soit une augmentation de 7,7%. Le milieu urbain concentre 56,4% des établissements. L'examen de leur répartition selon leur région d'implantation met en avant une forte concentration à Dakar (30,2%). La répartition selon la région met en avant le fait que Dakar regroupe 28,5% des apprenants.<sup>44</sup>

En ce qui concerne l'enseignement primaire, un nombre de 51714 salles de classe est répertorié en 2014 dans l'ensemble du Sénégal, soit une augmentation de 2,3% comparativement à 2013. Le secteur public regroupe 82,9% de cette capacité d'accueil. A Dakar, le secteur privé, qui constitue 67,4% des établissements, concentre 55,7% des salles de classes. L'accès au primaire est mesuré par le taux brut d'admission (TBA). En 2014, le Sénégal a enregistré un taux brut d'accès de 98,4% (104,3% chez les filles et 92,9% pour les garçons, soit un indice de parité de 1,12 en faveur des filles). Cette situation en faveur des filles est la même dans quasiment toutes les régions et Dakar n'échappe pas à la règle (106.5% pour les garçons et 109.9% pour les filles).<sup>45</sup>

Dans l'ensemble, près de 80 % des enfants scolarisés dans l'Enseignement primaire habitent à moins de 30 minutes de leurs établissements scolaires. Cependant, c'est en milieu urbain (87,3 %), notamment à Dakar (92,9 %), que les établissements scolaires sont plus accessibles.<sup>46</sup>

<sup>41</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2018). Situation économique et sociale du Sénégal en 2015.

<sup>42</sup> République du Sénégal. (2013). Programme d'Amélioration de la Qualité, de l'Équité et de la Transparence (PAQUET).

<sup>43</sup> République du Sénégal. Primature, Le Recueil des textes de la décentralisation, avril 1997 : 199\_209.

<sup>44</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2017). Situation économique et sociale du Sénégal en 2014.

<sup>45</sup> ANSD. (2017). Ibid.

<sup>46</sup> ANSD. (2017). Ibid.

Les établissements dispensant un enseignement moyen sont estimés en 2014 à 1775 au Sénégal, soit une hausse de 6,9% comparativement à 2013 où leur nombre était de 1 660 structures. Ils sont constitués de 34,8% d'établissements privés. Les établissements de la région de Dakar, qui représentent 23,8% des établissements du moyen au niveau national, sont majoritairement constitués de structures privées (73,0%).

Le réseau des établissements dispensant un enseignement technique et/ou une formation professionnelle est constitué de lycées techniques et de centres (ou instituts) de formation professionnelle couvrant plusieurs filières dans des secteurs divers et variés. Les structures, au nombre de 300 en 2013, comportent onze lycées techniques exclusivement publics. Le secteur privé concentre 69,9% des centres de formation. Les structures sont inégalement réparties entre les régions. La région de Dakar concentre 47,0% des établissements d'enseignement professionnel.<sup>47</sup>

## Santé

La politique de santé du Sénégal est définie dans le Plan national de Développement sanitaire (PNDS) pour la période allant de 2009 à 2018. Les réformes sur la décentralisation de 1996 ont induit des changements importants dans le système de santé : la gestion des services de santé qui, depuis l'indépendance du pays, relevait des professionnels de la santé est transférée aux collectivités locales.

Chacune des collectivités décentralisées a reçu des compétences en matière de santé. La commune assure la gestion des centres et postes de santé urbains, dont elle a également en charge l'équipement, l'entretien et la maintenance des infrastructures et de la logistique. Elle assure la compétence de gestion à travers un comité de gestion. A ce niveau, il faut signaler que la ville de Dakar constitue une exception, car elle dispose d'infrastructures et de personnels propres et même d'une Direction de l'Action sanitaire et sociale.

Au Sénégal, on note globalement une mauvaise répartition des structures hospitalières et des personnels de santé (39% des personnels de santé dont 65% des médecins et 77% des pharmaciens)<sup>48</sup> ainsi que des équipements de haute technologie, ce qui dès lors crée un déséquilibre de la carte sanitaire avec une trop forte concentration à Dakar. Ainsi, les hôpitaux de niveau 3 se trouvent tous à Dakar. La concentration de ces hôpitaux dans la région couplée avec celle des personnels de santé permet une assez grande accessibilité des populations dakaroises aux soins hospitaliers. Il ressort de la seconde Enquête Sénégalaise Auprès des ménages (DSP 2004) que l'accès aux services de santé est encore difficile au Sénégal, surtout pour les soins d'urgence. Selon les résultats de l'enquête, seuls 57% des populations sont à moins de 30 mn d'un service de santé.<sup>49</sup> Le taux est à 86,5% à Dakar mais tombe à 41,2% en zones rurales.

La capacité de réponse aux urgences sanitaires est assez forte à Dakar du fait de la présence de structures adaptées. Tirant les leçons de la gestion du cas importé de la maladie virale Ébola au Sénégal, l'État du Sénégal a mis en place une structure permanente de coordination des urgences de portée nationale. Créé en décembre 2014, le Centre des Opérations d'Urgence sanitaire (COUS) est une structure de coordination des urgences sanitaires. Cette structure a un rôle dans la prévention, la détection et la réponse aux urgences. Ses missions principales sont :

- Définir les mesures d'urgence à mettre en œuvre selon les situations d'urgence sanitaires
- Coordonner l'action des différents acteurs impliqués dans la réponse aux urgences sanitaires
- Superviser les opérations de terrain
- Assurer liaison entre acteurs de la réponse d'urgence et le Ministre de la Santé

<sup>47</sup> ANSD. (2017). Ibid.

<sup>48</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2018). Situation économique et sociale du Sénégal en 2015.

<sup>49</sup> Plateforme des acteurs non-étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal. (2009). Ludovic Nguessan. Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté.

## Assistance Sociale

La collecte de données pour cette sous-composante fut limitée, d'une part, par le manque de données et d'informations disponibles au niveau local sur l'assistance sociale, et d'autre part, en raison du niveau de désagrégation requis pour son analyse entre les différentes mesures de prévention et de protection s'appliquent aux différents groupes en situation de vulnérabilité. L'analyse suivante concerne les personnes et ménages en situation de pauvreté, qui semble être le groupe vulnérable rassemblant le plus d'information disponible.

En 2012, la région de Dakar comptait 26,1% de ménages pauvres. Au niveau national, le niveau de pauvreté des ménages était de 46,7% en 2011.<sup>50</sup> Comparée au reste du pays, Dakar représente la région la moins pauvre. Toutefois, en valeur absolue, elle compte le plus grand nombre de pauvres. A Dakar, entre 2002 et 2011, le niveau de pauvreté des ménages est passé de 38,1% à 26,1% en passant par 28,1% en 2006.<sup>51</sup> Cette tendance baissière de la pauvreté dans la région prouve que des efforts sont en train d'être faits par les autorités administratives et les partenaires au développement pour améliorer les conditions de vie des populations et surtout des couches vulnérables. On constate qu'à Dakar, les ménages dirigés par une femme sont moins touchés par la pauvreté (25,4%) que les ménages dirigés par un homme (26,5%).

Une famille à deux enfants (l'équivalent de trois adultes) vivant à Dakar est considérée comme pauvre lorsque la valeur de sa consommation totale est en deçà de 92 478 francs CFA par mois. En milieu rural, cette valeur est fixée à 55 303 francs CFA par mois pour une famille de même taille. Pour les adultes célibataires vivant à Dakar, la valeur est de 30 829 francs CFA par mois, ou bien près de 1 000 francs CFA (environ 2 dollars US) par jour. En milieu rural, la valeur est estimée à 615 francs CFA (environ 1,25 dollar US).<sup>52</sup>

| Indicateurs  | En FCFA par mois |                        |                        |
|--|------------------|------------------------|------------------------|
|  | Adulte seul      | Parents avec 2 enfants | Parents avec 6 enfants |
| <b>Seuil de pauvreté global</b>                            |                  |                        |                        |
| Dakar  | 30 829           | 92 487                 | 154 145                |
| Autres urbains   | 24 603           | 73 808                 | 123 013                |
| Rural  | 18 434           | 55 303                 | 92 171                 |
| <b>Seuil de pauvreté alimentaire (ou extrême pauvreté)</b> |                  |                        |                        |
| Dakar  | 13 474           | 40 422                 | 67 370                 |
| Autres urbains   | 12 736           | 38 208                 | 63 680                 |
| Rural  | 11 548           | 34 645                 | 57 742                 |

**Tableau 16 :** Seuils de pauvreté pour 2011 en FCFA par mois. Source : ANSD et Banque Mondiale.<sup>53</sup>

<sup>50</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale du Sénégal en 2012.

<sup>51</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Ibid.

<sup>52</sup> Délégation Générale à la Protection sociale et à la Solidarité Nationale. (2015). Stratégie nationale de protection sociale 2015-2035.

<sup>53</sup> Adapté de : ANSD et Banque Mondiale cité dans « Évaluation Quantitative Du DRSP II – Dynamique de la pauvreté monétaire. Note Technique Thématique. Notes sur la pauvreté, l'inégalité et le genre au Sénégal Note 1 : Généralités Groupe consultatif PSE. ».





Enfin, pour soutenir les groupes les plus vulnérables, la Ville de Dakar a mis en place un certain nombre d'initiatives :

- le PAFSEP (le Programme d'Appui aux Familles en Situation d'extrême Pauvreté) avec des financements dédiés à ces couches vulnérables
- une prise en charge dans le domaine de la santé de ces couches vulnérables de la ville au niveau des hôpitaux ;
- la création du Fonds de Développement et de Solidarité municipal (FODEM) qui a pour mission de lutter contre la paupérisation urbaine et féminine ou la cible femme et jeunes peuvent bénéficier d'un appui financier d'un montant de 200 000 à 5000 000 Francs CFA
- le soutien aux Start up avec de la Couveuse d'Entreprise pour la Promotion de l'Emploi par la Micro-économie (CEPEM) en partenariat avec l'Association Internationale des Maires francophones (AIMF), la Ville de Marseille qui a formé et accompagné une quarantaine de jeunes porteurs de projets d'entrepreneuriat et leur a assuré un service financier à l'issue de leur formation ;
- Maison Jappalanté : Soutien aux femmes.

## Nutrition

Le Commissariat à la Sécurité alimentaire (CSA) assure la sécurité alimentaire par la distribution de vivres et la surveillance sur les conditions de sécurité alimentaire à travers le pays. Autrefois, le CSA stabilisait les prix en achetant des céréales durant les périodes de production de pointe pour prévenir les chutes de prix au niveau des producteurs et en vendant des céréales durant les périodes de déficit alimentaire, en particulier durant la période de soudure pour prévenir les flambées de prix en période de disette. Ce programme a pris fin avec la libéralisation des marchés de céréales au début des années quatre-vingt-dix.

Le CSA produit à l'heure actuelle un bulletin mensuel de sécurité alimentaire sur les prix régionaux des céréales. Les informations sont recueillies par les Comités locaux de la sécurité alimentaire dirigés par les sous-préfets.<sup>56</sup>

Le CSA gère l'essentiel de la distribution alimentaire du gouvernement à travers quatre programmes d'assistance alimentaire existant à l'heure actuelle : (a) l'assistance ad-hoc aux populations affectées par des catastrophes naturelles ou soutenues à travers des requêtes adressées au CSA; (b) la distribution régulière de riz par le canal du CSA ; (c) des quantités limitées d'aide alimentaire dans le cadre de programmes ciblés en termes de santé et de développement communautaire (par le canal de « Nourriture pour la paix » et du Programme alimentaire mondial (PAM)) et ; (d) un programme d'alimentation scolaire soutenu par le PAM, l'Italie et le Gouvernement du Sénégal.

De son côté, la Ville de Dakar a mis en place le projet d'agriculture urbaine qui a permis d'assurer la forte demande de formation en micro-jardinage et de réduire la dépendance des ménages pauvres à l'instabilité des prix. En outre, la Ville a aussi développé depuis 2011 le programme « Lait à l'école ». Ce programme ciblait environ 10 000 élèves des écoles maternelles et primaires de la ville de Dakar, durant une période de six mois pour la première année. 200 ml de lait ont ainsi été remis quotidiennement à chacun des élèves des 50 écoles ciblées sur les 159 que compte la ville de Dakar.

<sup>56</sup> En 2003, le Sénégal a adhéré au Système international d'alerte rapide de famines (FEWS), financé par l'USAID, qui recueille des données du CSA, du Ministère de l'Agriculture, du Service météorologique national, du Centre de suivi écologique (CSE), du PAM et de la FAO. Ces informations servent essentiellement à soutenir le programme de l'USAID et du PAM.

## Principales constatations :

- Au Sénégal, comme dans la plupart des pays en développement, les besoins en matière de protection sociale sont très étendus et peuvent généralement être groupés en trois catégories. La première comprend les besoins essentiels comme l'accès à une alimentation suffisante, les soins de santé primaires, l'enseignement primaire, l'eau potable, l'assainissement et le logement. La seconde regroupe des risques tels que maladies, accidents, décès du principal soutien de famille, les handicaps, la vieillesse, de même que les besoins de groupes vulnérables comme les enfants abandonnés et les veuves. Enfin la troisième englobe les catastrophes naturelles (inondations, sécheresses, tremblements de terre) pouvant entraîner des pertes importantes de biens, de moyens de subsistance et de sources d'aide.
- Dans le domaine de la redevabilité sociale, les instances de concertation existantes à l'échelle de ville (Conseils de quartier) peuvent être renforcées en les dotant de mécanismes de gouvernance concertés et formalisés. Toutefois, il faut éviter d'institutionnaliser ces structures pour les garder proches des citoyens et redevables autant vis-à-vis des autorités municipales que des assemblées citoyennes.
- En ce qui concerne les socles de protection sociale, le salariat a constitué, et demeure encore, le critère fondamental d'accès au bénéfice des prestations servies dans le cadre du système de protection sociale même si de timides ouvertures vers les populations nécessiteuses sont opérées dans le cadre de l'action sanitaire et sociale des organismes de sécurité sociale. Il est à noter que les employés de la région de Dakar bénéficient plus des avantages liés à la protection sociale comparés au reste du Sénégal.
- Enfin, l'évaluation complète de l'Élément n'a pu être effectuée due aux limitations de la collecte de données pour la composante des Socles de protection sociale et de la sous-composante Assistance Sociale (Accès aux services sociaux de base). Il pourrait être intéressant d'obtenir plus d'information et données sur ces composantes à l'échelle locale pour avoir une vision complète des systèmes d'inclusion et de protection sociale existant à Dakar.

# Économie

L'Élément Économie vise à évaluer à la fois la stabilité et à identifier les vulnérabilités potentielles de l'économie locale à travers l'analyse de la diversification, du produit brut et de l'emploi, ainsi que des déséquilibres structurels supplémentaires (inégalités à la fois strictement basées sur le revenu et sur le sexe, mais aussi les écarts entre les revenus et la valeur des biens immobiliers) dans le but de fournir une évaluation globale de la fiabilité du marché local.

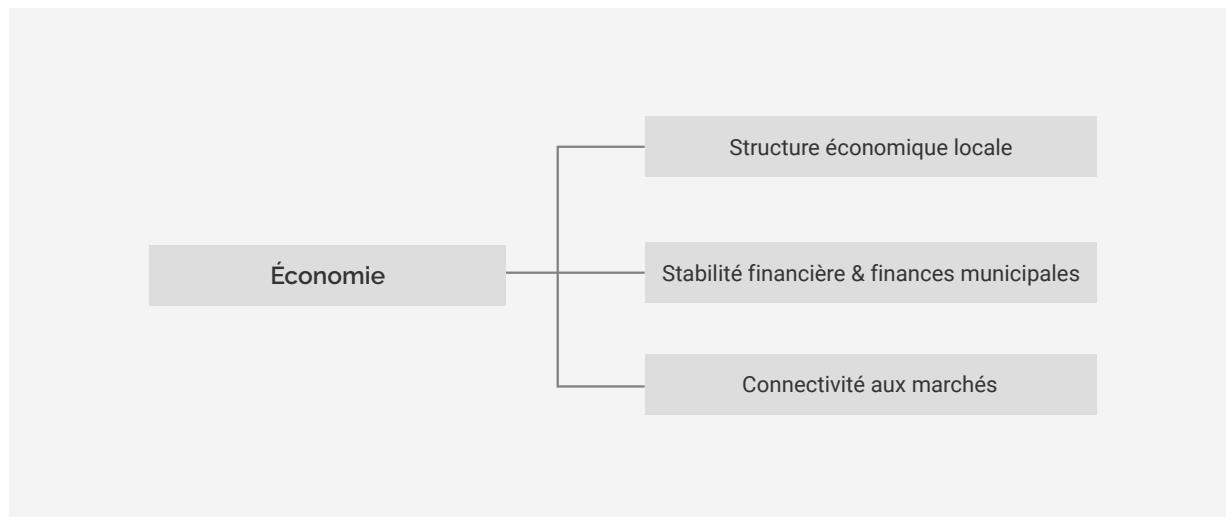


Figure 34 : Diagramme de l'Élément Économie. Source : CRPP (2019).

## Information sur le contexte

L'économie sénégalaise enregistre depuis 2015 et sur trois années consécutives, un taux de croissance supérieur à 6,5 %. La croissance a même atteint 7% en 2018 et en 2019.<sup>57</sup> Cette croissance est tirée principalement par le dynamisme de l'agriculture, du tourisme et par les investissements publics dans l'énergie, l'agriculture et les infrastructures. L'augmentation substantielle escomptée de la capacité de production de l'énergie devrait être un des facteurs déterminants de la croissance de l'économie sénégalaise à moyen terme.

Le taux d'inflation annuel s'est établi à +1,0% en 2019.<sup>58</sup> Pour l'année précédente, l'inflation a enregistré une progression moins importante, se situant à 0,5 %. Cette évolution reflète les bons résultats du secteur agricole au niveau national et la poursuite d'une politique monétaire prudente.

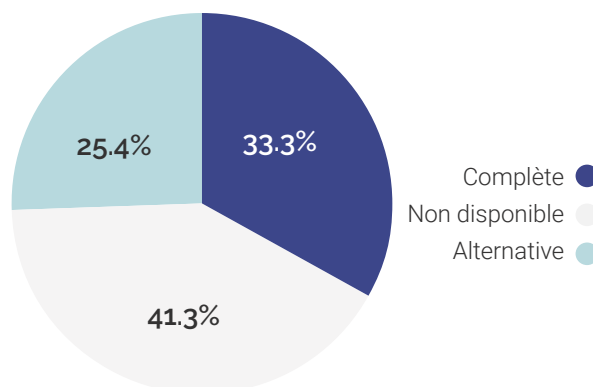
Les risques pesant sur les perspectives de croissance portent notamment sur la montée des cours du pétrole, augmentant ainsi les subventions et la facture pétrolière. Il s'y ajoute la possibilité d'accumulation d'arriérés internes qui risquent de ralentir l'activité dans les secteurs des Bâtiments-Travaux publics (BTP).

<sup>57</sup> Banque Africaine de Développement (BAD). (2018). Perspectives économiques en Afrique : Sénégal.

<sup>58</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (n.d.). Site internet.

## Évaluation de la collecte de données

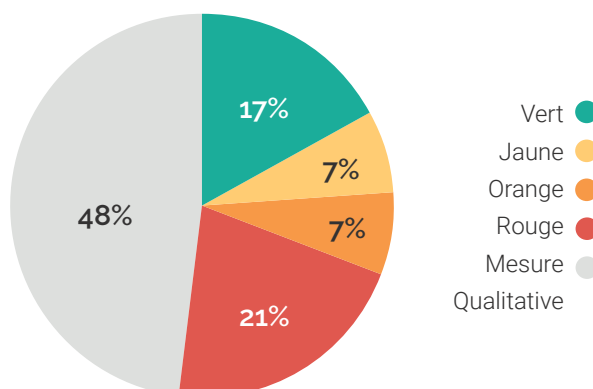
La collecte de données de cet Élément n'a pas été très concluante, avec plus de 41% de données non disponibles, en particulier pour la composante stabilité fiscale et finances municipales. Cependant, l'évaluation a pu bénéficier de 68,7% de données disponibles grâce au pourcentage de 33,3% de données complètes – identifiées principalement pour la composante Connectivité aux marchés – et de 25,4% de données alternatives, provenant majoritairement de sources nationales. Les informations et données provenant de ces dernières ont bénéficié d'analyses qualitative pour comprendre si elles peuvent s'appliquer ou non à l'échelle locale.



**Figure 35** : Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Économie).  
Source : CRPP (2019).

## Mesure comparative

Sur la base des données mesurables disponibles pour l'Élément Économie, un quart (25%) des indicateurs présente des capacités confirmées ou en développement avancées du point de vue économique avec 17% en vert et 7% en jaune. Le pourcentage de 28% d'indicateurs en rouge et orange (21% et 7% respectivement), démontrent l'existence de vulnérabilités significatives (pauvreté, chômage, économie informelle, etc.). La part importante de l'évaluation qualitative (48%) est en relation directe avec les données compilées à une échelle non-applicable au niveau local et qui demande une analyse différente de celle des mesures comparatives.



**Figure 36** : Indicateurs d'appui. (Économie).  
Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |  |  |                    |                         |
|--------------------------|--|--|--------------------|-------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui  | Données  | Référence          | Questions transversales |
| 7.1.1.2                  | Produit intérieur brut de la ville (PIB) et PIB par habitant au cours des 10 dernières années        | Donnée nationale: 29% PIB and -681% PIB par habitant | Mesure Qualitative | -                       |
| 7.1.1.3                  | Nombre total d'entreprise / 1 KM2  | 1357,5 / 1km2  | Vert               | -                       |
| 7.1.3.4                  | Taux de chômage des jeunes, par sexe   | 18.59%   | Jaune              | Indirect DV             |
| 7.1.4.2                  | Proportion de ménages en dessous du seuil de pauvreté  | 26,10 %  | Rouge              | Indirect DV             |
| 7.1.4.4                  | Écart de rémunération entre hommes et femmes (revenu des femmes en pourcentage du revenu des hommes) | 65,20 %  | Rouge              | QS                      |
| 7.3.1.1                  | Proportion de la population avec un compte bancaire, par sexe.                                       | 11,9 %   | Rouge              | Direct Soft DV          |
| 7.3.2.1                  | Mesure nationale de la liberté des entreprises selon l'indice de liberté économique                  | 55.7   | Orange             | Direct                  |

Tableau 19 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPT (2019).

## Questions transversales

L'Élément Économie, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédant, sont présentées ci-après :

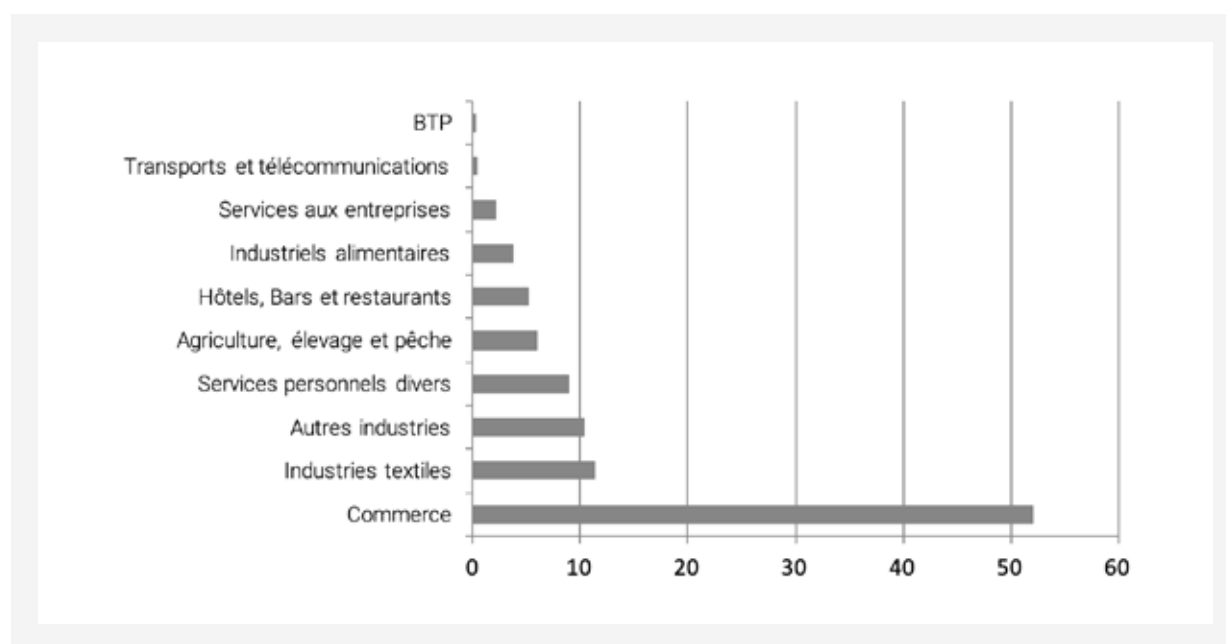
|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |

## Composantes de l'élément urbain

### Structure Économique Locale

Le Recensement général des Entreprises (RGE), réalisé par l'ANSD (Agence nationale de la Statistique et de la Démographie), a permis de dénombrer 407882 unités économiques sur l'ensemble du territoire. La région de Dakar concentre plus du tiers des unités (160 963), soit une proportion de 39,5%.

La répartition du nombre d'entreprises suivant la branche d'activité laisse entrevoir une prédominance du commerce avec plus de la moitié des unités économiques du pays (52,0%). Les industries manufacturées (25,3%) constituées des industries alimentaires (3,7%), des industries textiles (11,3%) et des autres industries (10,3%), viennent en seconde position. Elles sont suivies des services (8,9%), du secteur « agriculture, élevage et pêche » (5,9%) et des BTP (0,3%). Cette structure de répartition observée au niveau national relative à la répartition des unités selon les branches d'activité se confirme au niveau de Dakar.



**Figure 37** : Répartition des entreprises selon la branche d'activité (%). Source : ANSD (2017).

La répartition des entreprises selon la branche d'activité laisse apparaître une représentativité élevée des BTP (70,8%), des « transports et télécommunications » (62,4%) et des « services fournis aux entreprises » (63,6%) dans la région de Dakar.

En ce qui concerne la taille des entreprises, les régions de Dakar (39,4%) et Thiès (11,3%) concentrent le plus d'unités économiques pour toutes les catégories d'entreprises. En effet, ces dernières couvrent plus de la moitié des entrepreneurs (53,3%), plus d'un tiers des très petites entreprises (35,9%) et plus de deux tiers des petites (75,7%) et moyennes entreprises (93,4%). Presque toutes les grandes entreprises sont concentrées à l'ouest du Sénégal : Dakar (91,6%) et Thiès (3,7%) .

Le secteur informel occupe une bonne partie de l'économie sénégalaise et couvre 97,0% des unités économiques. Les proportions des unités formelles sont inférieures à 2% dans toutes les régions sauf à Dakar (5,7%), Thiès (2,2%) et Saint-Louis (2,2%). Au regard de la concentration des unités formelles, plus de 80% sont localisées dans les régions de Dakar et Thiès avec respectivement 75,2% et 8,5%.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2017). Rapport global du recensement général des entreprises.

<sup>60</sup> ANSD. (2017). Ibid.

<sup>61</sup> ANSD. (2017). Ibid.

Dans la plupart des branches d'activité, la proportion des entreprises informelles est supérieure à 95%. L'agriculture et les industries textiles sont les branches d'activité les plus représentées dans l'informel avec des proportions d'unités supérieures à 99%. En outre, certaines branches comme les BTP et les transports et télécommunications se démarquent de la moyenne (97,0%) avec seulement 39,2% d'unités informelles pour la première et 66,0% pour la seconde. En effet,

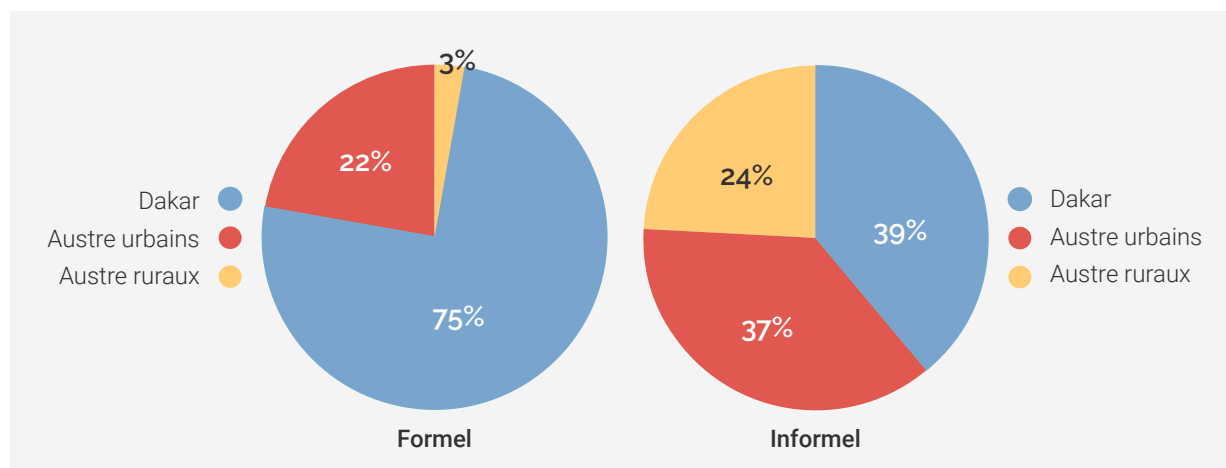


Figure 38 : Répartition des entreprises par forme d'exploitation selon le milieu. Source : ANSD (2017).<sup>62</sup>

les critères retenus pour la mise en œuvre du RGE, notamment la disponibilité d'un local aménagé a exclu beaucoup d'acteurs informels des BTP (maçons, peintres, ferrailleurs, etc.) et des transports (les transporteurs individuels). Les branches des services fournis aux entreprises et des services personnels divers sont présentes dans le formel avec respectivement 30,8% et 6,0%.<sup>63</sup>

S'agissant de la répartition des entreprises formelles et informelles selon les macro-secteurs, la majorité des unités formelles (50,4%) évolue dans les services avec les Services fournis aux entreprises et les services personnels divers qui représentent respectivement 21,7% et 17,8%. Les secteurs du commerce et des industries viennent ensuite avec 32,4% et 10,7%. Les BTP et l'agriculture viennent en dernier avec des proportions de 5,2% et 1,4% d'unités formelles. Par rapport au secteur informel, le commerce regroupe plus de la moitié des unités économiques (52,7%). Après le commerce, viennent les Industries qui représentent 25,7% des unités informelles. Contrairement au formel, les services viennent en troisième position avec une proportion de 15,5% d'unités informelles. Quant aux BTP, ils sont en dernière place avec seulement 0,1%.

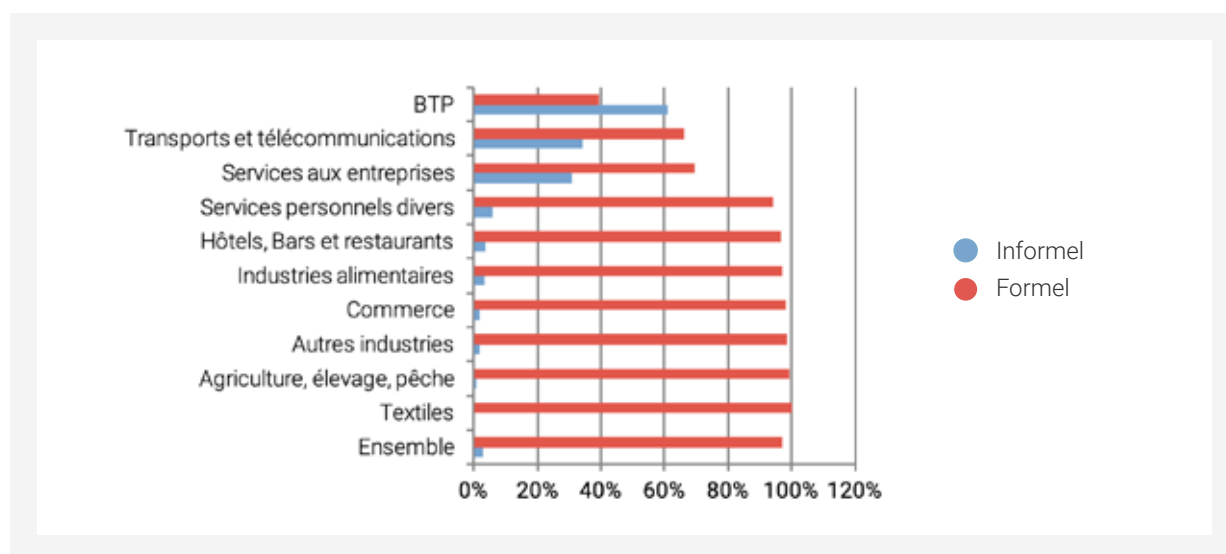


Figure 39 : Répartition des entreprises selon la branche d'activité (%). Source : ANSD (2017).<sup>64</sup>

<sup>62</sup> ANSD. (2017). Ibid.

<sup>63</sup> ANSD. (2017). Ibid.

<sup>64</sup> ANSD. (2017). Ibid.



## Stabilité Financière & Finances Municipales

Le cadre financier des opérations de la Ville de Dakar a été défini par le Code des Collectivités locales ainsi que le régime financier des collectivités locales, qui stipulent que le budget de la commune prévoit pour une année financière toutes les recettes et les dépenses sans contraction les unes et les autres. Le budget est proposé par le maire, votée par le conseil et approuvé par le représentant de l'État, le Préfet.

Les transferts de l'État envers la Ville de Dakar se canalisent essentiellement à travers le Fonds de Dotation de la Décentralisation (FDD). Ces ressources ne totalisent qu'environ 1,8% des recettes réelles de la Ville et demeurent très insuffisantes eu égard aux dépenses transférées.<sup>65</sup> La Ville a dû ainsi faire face d'un côté à des responsabilités accrues, de l'autre à un besoin de plus en plus urgent de ressources pour le financement de certaines infrastructures et des équipements de base de ses communes d'arrondissement. Dans ce contexte, la Ville a pu néanmoins accroître de façon significative ses ressources propres (notamment la fiscalité locale) pour pouvoir s'autofinancer.

Pour doter les communes de moyens financiers suffisants, l'État a mis en place une fiscalité locale basée sur des recettes ordinaires, des ristournes et la répartition annuelle du fonds de dotation des collectivités locales. Cependant, du fait de l'organisation et de la gestion de la fiscalité au Sénégal axées sur une concentration des pouvoirs au niveau central, la Ville n'a pas d'emprise sur la fixation des taux des impôts qui constituent par ailleurs plus de 70% de ses recettes.<sup>66</sup>

Les recettes de la Ville de Dakar sont constituées des impôts locaux, des produits domaniaux, des produits des services et ventes diverses, des taxes municipales, de la dotation à la décentralisation, des produits divers, des fonds de concours et des intérêts et dividendes reçus.

Les dépenses de la Ville de Dakar sont divisées en deux catégories : les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'investissement.

- **Les dépenses de fonctionnement** : Certaines dépenses de fonctionnement ont un caractère permanent à savoir les salaires, les contingents et participations ou encore les charges d'intérêt et correspondent aux charges et obligations courantes de la Ville.
- **Les dépenses d'investissement** : Elles permettent la réalisation des équipements, bâtiments et infrastructures ainsi que l'acquisition de matériels relatifs à ces travaux. A travers les dépenses obligatoires, l'État impose à la Ville, et aux autres collectivités locales, la prise en charge de certaines priorités fixées en dehors de la stratégie et de la vision des élus locaux. Ces dépenses obligatoires se présentent comme un frein à l'autonomie budgétaire de la Ville.

Malgré l'existence de dépenses obligatoires assez significatives comme les participations et les salaires, les dépenses de fonctionnement restent maîtrisées. Malgré une augmentation des recettes de fonctionnement constatées ces dernières années, il existe un potentiel non exploité, car les impôts locaux sont collectés en moyenne à hauteur de 70%.<sup>67</sup>

<sup>65</sup> Ville de Dakar. (2009). Évaluation de la gestion des finances publiques. Rapport PEFA sur les performances.

<sup>66</sup> Entrevue avec M.Dial de la Direction de l'Administration et des Finances de la Ville de Dakar.

<sup>67</sup> Ville de Dakar. (2015). Note d'information. Emprunt obligataire par appel public à l'épargne.

## Connectivité Aux Marchés

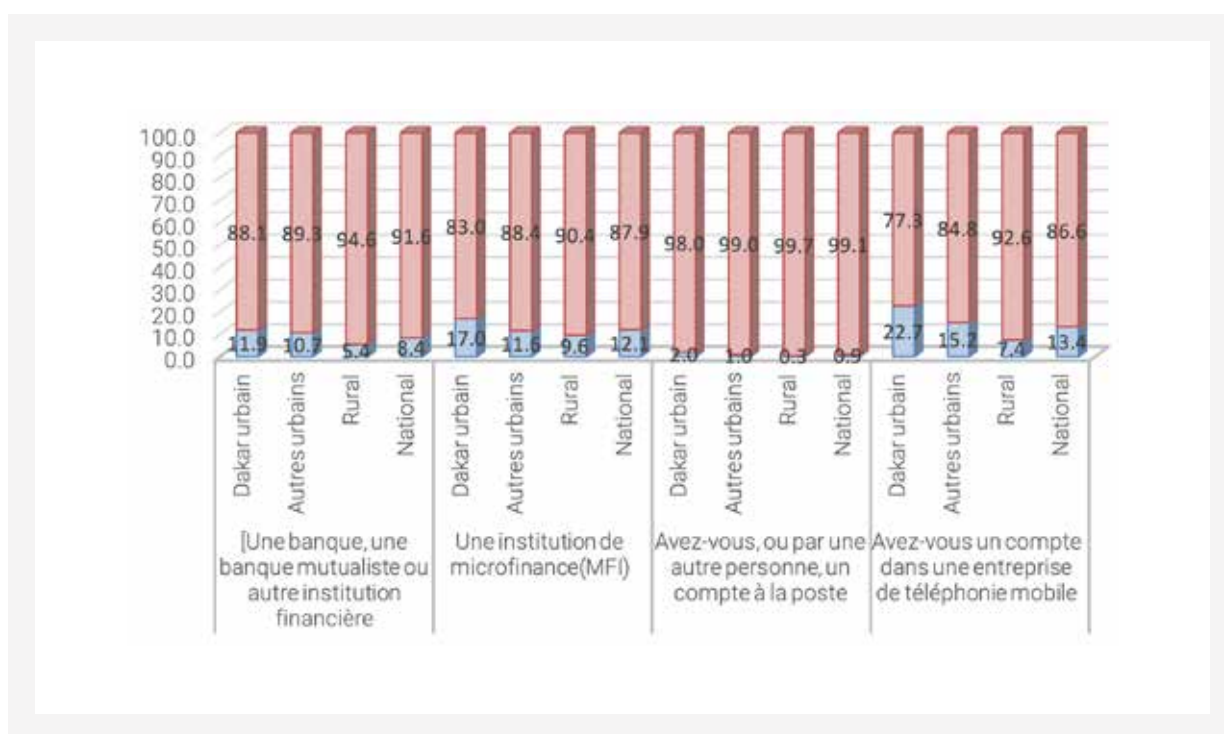
Au Sénégal, à la fin de l'année 2018, le taux de bancarisation se situait à 19,0%, pour 481 guichets et 499 DAB/GAB.<sup>68</sup>

A l'analyse du graphique ci-dessous, le nombre de personnes disposant d'un compte dans une institution est faible et varie selon le type d'institution financière et le milieu de résidence. Plus de treize personnes sur cent (13,4%) disposent d'un compte au sein d'une **entreprise de téléphonie mobile**. Cette proportion varie sensiblement avec le milieu résidence et est de 22,7%, 15,2% et 7,4% respectivement à Dakar urbain, dans les autres urbains et en milieu rural.<sup>69</sup>

En deuxième position viennent **les institutions de microfinance** (MFI) où près du huitième des sénégalais (12,1%) y disposent un compte. Ce pourcentage est plus important à Dakar urbain que dans tout autre milieu de résidence. Sur le plan national le taux de bancarisation avec les institutions de microfinance est de 20,6%.<sup>70</sup>

Les banques classiques se révèlent être la troisième institution financière où les personnes ont un compte. Le taux de bancarisation au niveau de ces banques est assez faible et est estimé à 8,4%. Ce taux est plus élevé en milieu urbain (11,9% à Dakar urbain et 10,7% dans les autres villes) qu'en milieu rural (5,4%).

Nous notons aussi que le taux d'inclusion financière, des personnes âgées de 18 et plus disposant d'un compte au niveau d'une banque, d'une institution de microfinance, de la poste ou dans une entreprise de téléphonie mobile, est de 29,4%. En excluant ceux ayant un compte au sein des banques classiques, le taux d'inclusion serait estimé à 20,5%.



**Figure 40** : Répartition des personnes par type d'institution financière et milieu de résidence selon la possession d'un compte.<sup>71</sup>  
Source : ANSD (2016).

<sup>68</sup> Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO). (2018).

Note d'information. 4e trimestre 2018. No 56.

GAB : Guichet automatique bancaire

DAB : Distributeur automatique de billets

<sup>69</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2016). Projet A l'écoute du Sénégal 2014. Round 8 : Inclusion financière. Rapport définitif.

<sup>70</sup> ANSD. (2016). Ibid.

<sup>71</sup> ANSD. (2016). Ibid.

Neuf personnes enquêtées sur dix (91%) ont déclaré le « manque d'argent » comme principale cause de non utilisation de services financiers, notamment en milieu rural (93,3%) et dans les autres zones urbaines (90,5%).

| Les principales causes de non disposition d'un compte  | Dakar urbain | Autres urbains | Rural | National |
|--|--------------|----------------|-------|----------|
| Institution trop éloignée                              | 0            | 0,6            | 3,8   | 2,3      |
| Institution trop coûteuse                              | 2,8          | 1,6            | 4,1   | 3,3      |
| Absence de documents nécessaires pour ouvrir un compte | 3            | 3,1            | 3,3   | 3,2      |
| Absence de confiance                                   | 1,5          | 1,9            | 2,1   | 1,9      |
| Manque d'argent  | 85,9         | 90,5           | 93,3  | 91       |
| raisons religieuses                                    | 0            | 0,1            | 0,4   | 0,2      |
| Un membre de la famille a déjà un compte               | 0,4          | 0,3            | 0,2   | 0,2      |
| Autre  | 9,9          | 4,2            | 3,1   | 4,8      |

**Tableau 20** : Proportion des personnes non utilisatrices de compte par milieu de résidence selon les principales causes. Source : ANSD (2016).<sup>72</sup>

<sup>72</sup> ANSD. (2016). Ibid.

## Principales constatations :

- L'urbanisation rapide et les investissements considérables dans l'immobilier, à Dakar et dans toute la région, offrent un énorme potentiel de revenus, pour la plupart inexploités. Cependant, la ville n'a pas encore réussi à saisir cette opportunité à cause essentiellement des défauts d'inscription aux différentes taxes (enlèvement des ordures ménagères, taxe foncière, etc.). Il s'agit donc d'une perte importante de revenus potentiels. L'impôt foncier est donc un domaine potentiel important de revenus autonomes au Sénégal et les réformes doivent être menées, mais synchronisées entre différents niveaux de gouvernement.
- Afin de réaliser le potentiel de l'impôt foncier, une meilleure identification des contribuables est essentielle - en particulier des liens plus détaillés entre les contribuables et leur emplacement physique. De plus, la communication et la sensibilisation citoyenne sont importantes pour renforcer l'élargissement de l'assiette foncière.
- Le processus de préparation du budget est bien efficace et participatif, car résultant d'un processus d'arbitrage auquel participe tous les services. Mais ce dernier n'est pas réalisé dans le cadre d'une programmation pluriannuelle et ne reflète pas les orientations des « politiques » municipales. Par exemple, la Direction de la Politique municipale continue encore d'exister dans l'architecture institutionnelle de la Ville, alors que la police municipale n'existe plus de fait. Le processus annuel de préparation budgétaire est bien organisé avec un calendrier fixe qui est généralement respecté. Toutefois, les informations financières et budgétaires ne sont que partiellement accessibles au public. En effet, Dakar n'a pas encore réussi à mettre en place des processus formels de budget participatif. Enfin, on peut noter l'affectation de ressources aux communes d'arrondissement en provenance de la Ville est réalisée de façon transparente.

# Écologie

L'élément Écologie adopte l'approche des services écosystémiques pour évaluer comment la ville et sa région environnante interagissent et impactent les écosystèmes. Ceux-ci sont une source de ressources pour la consommation, de régulation de l'environnement et peuvent être utilisées à des fins culturelles et récréatives. L'empreinte écologique, la biodiversité et les infrastructures vertes, ainsi que la qualité de l'environnement sont également analysées.

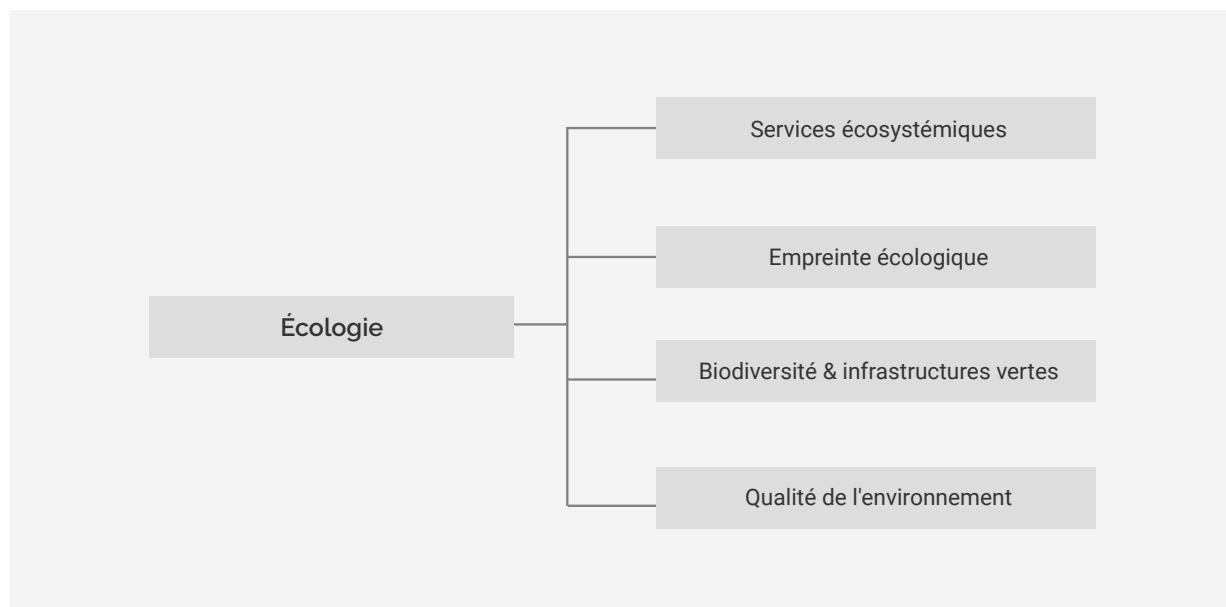


Figure 41 : Diagramme de l'Élément Écologie. Source : CRPP (2019).

## Information sur le contexte

La diversité biologique au Sénégal présente au total 8 221 espèces endémiques, regroupant 3641 espèces végétales, 4330 espèces animales et 250 espèces de champignons. La biodiversité est actuellement menacée, et la liste des espèces disparues, menacées et rares est basée sur les dernières évaluations faites par L'Union internationale de Conservation de la Nature (UICN). Des espèces animales ont déjà disparu du pays, comme le damalisque (*Damaliscus lunatus*), l'oryx algazelle (*Oryx dammah*) ou la girafe (*Giraffa camelopardalis peralta*).

Le Sénégal compte 06 parcs nationaux couvrant les principaux écosystèmes : le Parc de Niokolo Koba, le Parc National du Delta du Saloum, le Parc National des oiseaux de Djoudj, le Parc National de Basse-Casamance, le Parc National de la Langue de Barbarie et le Parc National des Îles de la Madeleine, situé au large de Dakar.

En ce qui concerne la biodiversité, le Sénégal a créé cinq Réserves de Biosphère. Le pays compte aussi 213 forêts classées totalisant une superficie de 1 055 700 ha. Ces forêts ont été classées avant 1960 pour protéger les sols fragiles, conserver la flore et la végétation et constituer des réserves de bois d'énergie. En plus des parcs nationaux et réserves à frange marine, le Sénégal a créé par décret huit aires marines protégées.

La Ville de Dakar, compte des domaines protégés et des domaines classés dans son patrimoine forestier. Les domaines protégés consistent en des formations naturelles forestières situés aussi bien dans les villes que dans les campagnes. Pour Dakar, ils comprennent, entre autres, les boisements des Mamelles, les villages traditionnels de Ngor, de la SENELEC près de Hann et de Grand Yoff.

Les domaines classés inclus :

- Forêts classées des Corniches : D'une superficie de 100ha, elles partent de la baie de Koussom au Cap Manuel ; et du Cap Manuel à Anse Bernard, jusqu'à la jetée de Gorée. Elles sont attaquées par les constructions et équipements divers. Elles sont couvertes par un peuplement naturel et artificiel composé essentiellement de prosopis, d'eucalyptus et de filao.

- Parc Forestier de Hann : Il s'étend sur 60 ha environ. Il est composé de peuplements de différents âges. Plusieurs collections botaniques sont conservées au niveau du jardin. Il y a le parc zoologique qui est fonctionnel depuis 1935 et qui compte 186 pensionnaires vivant dans des cages, fosses, enclos et volières.
- Le parc National des Iles de la Madeleine : D'une superficie de 50 ha située sur la côte sud-est de Dakar, l'île principale est caractérisée par un environnement riche et varié. Plus de 101 espèces d'arbres parmi lesquels le Tamarin, et les baobabs nains y ont été répertoriées C'est un site de reproduction des tortues et des fruits de mer. L'île sert aussi de refuge aux oiseaux aquatiques (cormorans, phaétons etc.).

Le Plan Directeur d'Urbanisme « Dakar et environs – Horizons 2035 » identifie sept enjeux majeurs auxquels est confrontée la région<sup>73</sup> :

- Préservation des forêts, des espaces verts et des zones humides sensibles;
- Protection des zones côtières contre l'érosion;
- Réduction de toutes les formes de pollution;
- Réduction des risques de catastrophes naturelles;
- Développement de l'agriculture et équilibre urbain;
- Promotion de la régulation thermique;
- Érosion côtière dans les îles au large de Dakar.

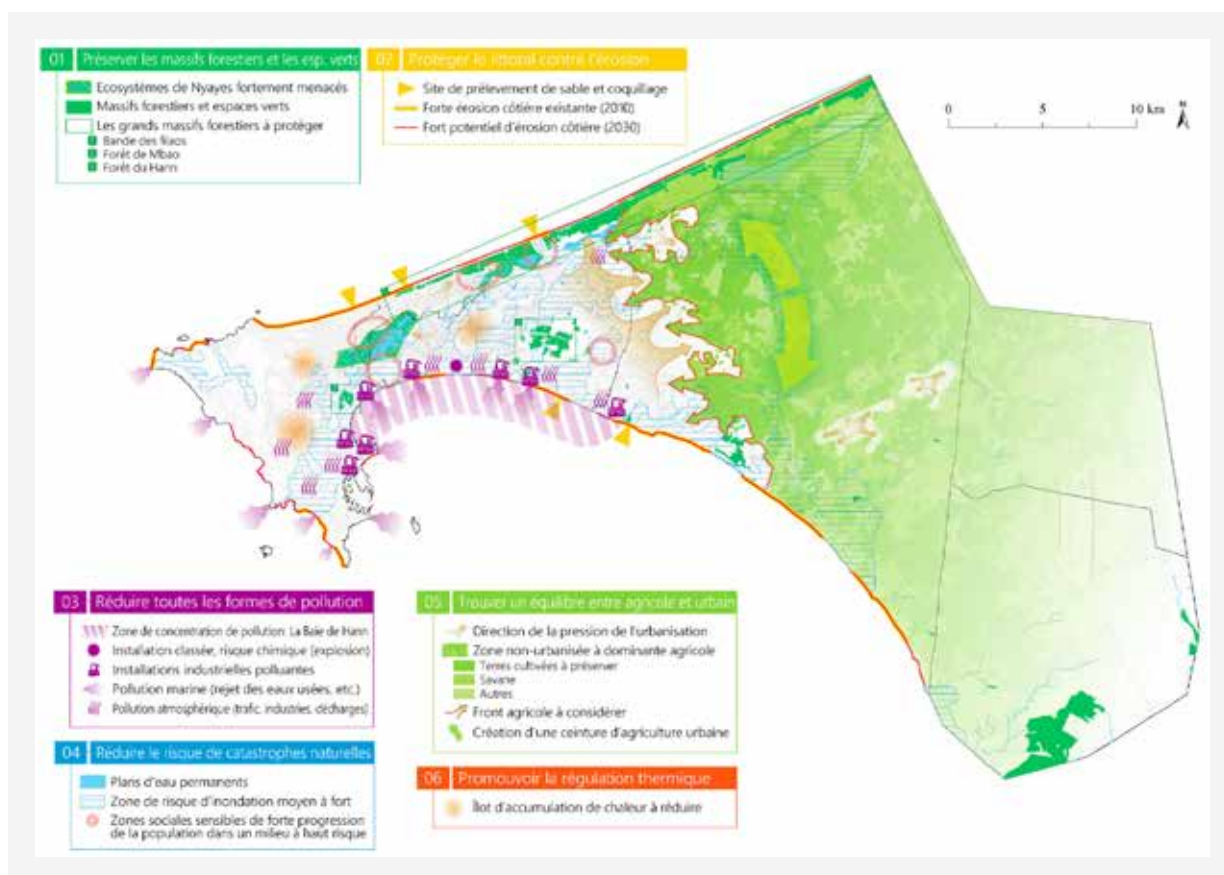


Figure 42 : Carte des enjeux environnementaux majeurs de la région de Dakar. Source : PDU Dakar et environs horizon 2035.

<sup>73</sup> Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture. (n.d). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035. Environnement.

## Évaluation de la collecte de données

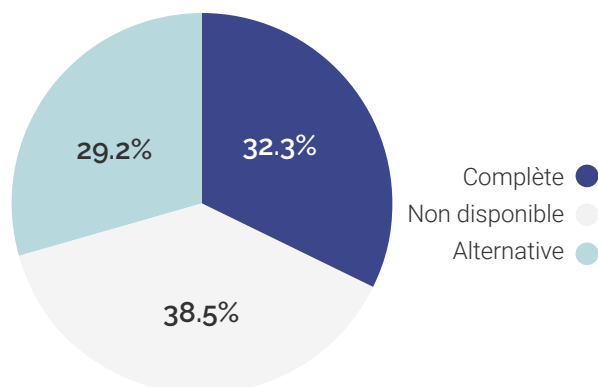
La collecte de données pour l'élément Écologie a abouti à seulement 32,3% de données complètes et plus de 38% de données indisponibles. Cependant, grâce aux données alternatives (29,2%), une analyse qualitative a pu être utilisée pour compléter les informations nécessaires.

Une grande partie des données concernant les services écosystémiques et la biodiversité et les infrastructures vertes proviennent du Plan directeur urbain "Dakar et environs - Horizons 2035" et du Plan de développement de la Ville de Dakar 2018-2022. En dehors de cela, le Rapport sur l'état de l'environnement au Sénégal publié par le Centre de suivi écologique en 2015 a été la principale source de toutes les informations relatives à l'empreinte et à la bio-capacité.

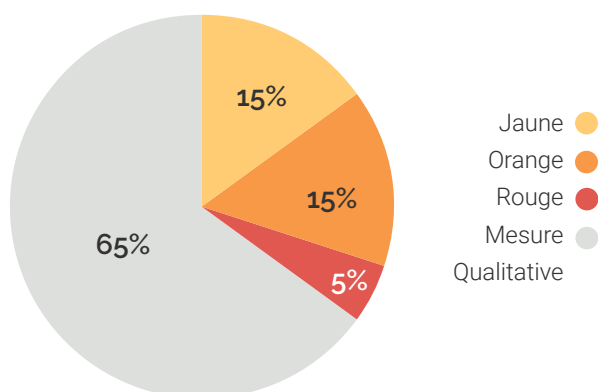
### Mesure comparative

Sur la base des données mesurables disponibles, et avec le recours important de l'évaluation « qualitative », la manière dont Dakar interagit avec et impacte son écosystème montre des vulnérabilités considérables. Il existe plusieurs points de préoccupation concernant le niveau de préservation et la qualité de ses écosystèmes et de son environnement.

À notre connaissance, il n'existe pas de données au niveau local pour les aspects liés à l'empreinte écologique. Ainsi, les données et les chiffres présentés dans ce rapport concernent le niveau national. Cependant le niveau de dégradation de l'environnement étant plus accéléré et plus perceptible à Dakar, on peut donc considérer le niveau national comme ayant un scénario tendanciel plus optimiste.



**Figure 43** : Évaluation finale de la collecte de données pour les Indicateurs d'appui et questions connexes. (Écologie).  
Source : CRPP (2019).



**Figure 44** : Indicateurs d'appui. (Écologie).  
Source : CRPP (2019).

| Indicateurs sélectionnés |   |   |                    |                          |
|--------------------------|---|---|--------------------|--------------------------|
| No.                      | Indicateurs d'appui   | Données   | Référence          | Questions transversales  |
| 8.1.2.1                  | Politiques ou plans élaborés par le gouvernement local pour préserver les services écosystémiques sélectionnés                        | Données disponibles à l'échelle régionale et nationale  | Mesure Qualitative | AC-3                     |
| 8.2.2.2                  | Empreinte écologique de la consommation (tendance sur 10 ans)   | Niveau national: le déficit écologique augmente   | Mesure Qualitative | AC-4                     |
| 8.4.2.1                  | Concentration de particules (PM10) (moyenne sur 24 heures)  | Norme sénégalaise: 260 µg / m3 (bien au-dessus des normes de l'OMS)   | Mesure Qualitative | AC-2                     |
| 8.4.3.1                  | Polluants présents dans les eaux souterraines qui ont dépassé la limite établie   | 1 conforme à la réglementation.<br>1 manquant.<br>Nitrates et coliformes fécaux très haute valeur   | Rouge              | Hard<br>AC-2             |
| 8.4.4.1                  | Zones dans la ville où la pollution des sols est importante (par exemple, sites contaminés, lits de rivières, sites agricoles, etc.)? | Baie de Hann, lits de rivières pollués; Décharge ouverte de Mbebeuss (au niveau régional) et environ 250 éliminations illégales de déchets dans la ville de Dakar | Orange             | Hard<br>AC-2             |
| 8.4.5.3                  | Existence, surveillance et application des réglementations sur la qualité de l'eau  | « Norme rejets NS 05 061 Eaux usées » réglementation approuvée, contrôle et application limités.  | Orange             | Indirect<br>Soft<br>AC-3 |

Tableau 21 : Indicateurs sélectionnés selon la méthodologie CRPT. Source : CRPT (2019).



## Questions transversales

L'Élément Écologie, et les composantes qui le composent, contribue directement à l'analyse des questions transversales du CRPT que sont : Sortir de l'Informel, Amélioration des Infrastructures, Action pour le Climat et Égalité des Sexes. Ces questions transversales et leurs analyses sont présentées en détail dans les Guides d'Approfondissement de la Résilience.

Les différents types de relation existants entre les Guides d'Approfondissement et les indicateurs du CRPT, et plus spécifiquement (**en bleu**) avec ceux sélectionnés dans le tableau précédent, sont présentées ci-après :

|   |   |
|---|---|
| <b>Sortir de l'Informel</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Direct</b> : caractère informel qui peut être mesurée directement à partir des informations recueillies grâce à des indicateurs établis.</li> <li>● <b>Indirect</b> : caractère informel qui ne peut être mesuré directement mais qui peut être compris par une combinaison de données d'indicateurs et / ou de recherches contextuelles supplémentaires.</li> </ul>  |
| <b>Amélioration des infrastructures</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hard - Matérielle</b> : Structures ou installations physiques fixes qui prennent en charge différents secteurs de services (ex. les transports, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les systèmes d'information, les soins de santé et l'éducation).</li> <li>● <b>Soft - Immatérielle</b> : Politiques, cadres réglementaires et institutionnels, et mécanismes de gouvernance, entre autres, non tangibles soutenant le développement et l'exploitation des infrastructures matérielles.</li> </ul>  |
| <b>Action pour le Climat</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>AC-2 - Données sur la qualité de l'environnement</b> : informations permettant de comprendre comment les changements climatiques peuvent affecter la bio-capacité et les qualités environnementales de la région, telles que la qualité de l'air, de l'eau et du sol.</li> <li>● <b>AC-3 - Données sur la résilience climatique urbaine</b> : informations évaluant la capacité du système urbain à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter. Elles comprennent, entre autres, des données sur l'utilisation des terres, les entreprises et les moyens de subsistance, l'efficacité énergétique, la consommation, l'environnement naturel et les risques naturels.</li> <li>● <b>AC-4 - Données sur l'efficacité des ressources</b> : indicateurs liés à l'atténuation évaluant la capacité de la ville à surveiller et à réduire les émissions, y compris l'efficacité des ressources, combinés à l'efficacité des systèmes urbains à fournir des contributions positives aux ODD.</li> </ul> |
| <b>Égalité des sexes</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QS - Questions sexospécifiques</b> : Indicateurs de haut niveau, permettant de suivre directement les principaux problèmes d'inégalité entre les sexes (ex. l'écart de rémunération entre les sexes).</li> <li>● <b>DV - Données ventilées par sexe</b> : Indicateurs fournissant des indications démographiques qui peuvent être décomposées en population masculine et féminine (ex. pourcentage de personnes en situation de pauvreté).</li> </ul>   |

## Composantes de l'élément urbain

### Services Écosystémiques

La diversité des écosystèmes est la raison pour laquelle la conservation des habitats est déterminante pour la faune. Le Sénégal est doté d'une importante diversité biologique qui joue un rôle quotidien fondamental dans la vie des populations humaines. Elle rend d'importants services d'approvisionnement et de régulation. Ses services socio-économiques et culturels prennent de plus en plus de l'importance. Cependant, cette biodiversité est marquée par une dégradation engendrée surtout par les facteurs anthropiques comme la surexploitation des ressources biologiques, l'agriculture, les feux de brousse, les aménagements hydro-agricoles, l'urbanisation et la fragmentation des écosystèmes. Ces facteurs qui co-agissent sont renforcés par la péjoration climatique. C'est pour freiner cette dégradation et améliorer l'utilisation des biens et services écosystémiques de la biodiversité que le Sénégal a consenti de nombreux efforts dans la conservation in situ avec la création de nouvelles aires protégées, notamment en milieu marin dans le Delta du Saloum et en Casamance.

### Empreinte Écologique

En 2013, le taux de croissance de la population sénégalaise était de 2,9%. Au rythme actuel d'évolution de la croissance démographique, cette population pourrait doubler dans 26 ans, c'est-à-dire quasiment à chaque quart de siècle.<sup>74</sup> L'augmentation rapide de la population est un facteur de déséquilibre du ratio empreinte écologique et bio-capacité et peut conduire à un déficit écologique et à une incapacité des écosystèmes naturels à répondre à la demande des populations en biens et services écosystémiques.

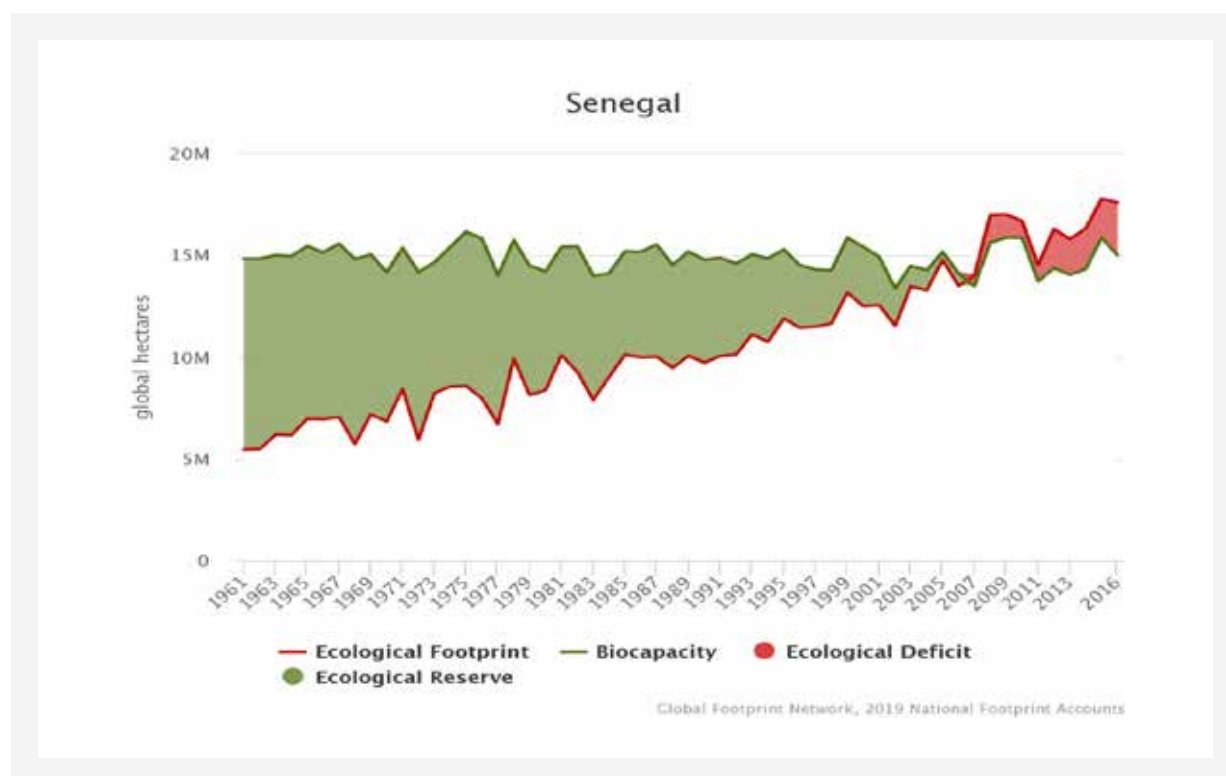


Figure 45 : Empreinte écologique Sénégal. Source : Global Footprint Network.

<sup>74</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale du Sénégal en 2012.

Une étude datant de 2014 de l'Institut de la Francophonie pour le développement durable a conclu que la richesse naturelle du Sénégal n'est plus suffisante pour satisfaire les besoins en ressources de sa population. En 1961, les écosystèmes du pays étaient capables de fournir presque 5 hectare-gramme (hag) de bio-capacité par habitant et l'empreinte écologique moyenne au Sénégal était de 2.3 hag par personne, laissant une grande réserve de bio-capacité. Depuis lors, l'empreinte écologique par habitant a légèrement baissé mais la croissance démographique a été telle que l'empreinte écologique totale du pays a plus que doublé entre 1961 et 2008. Cette augmentation a épuisé la réserve de bio-capacité et conduit le Sénégal à une situation de déficit écologique en 2008 pour la première fois de son histoire.

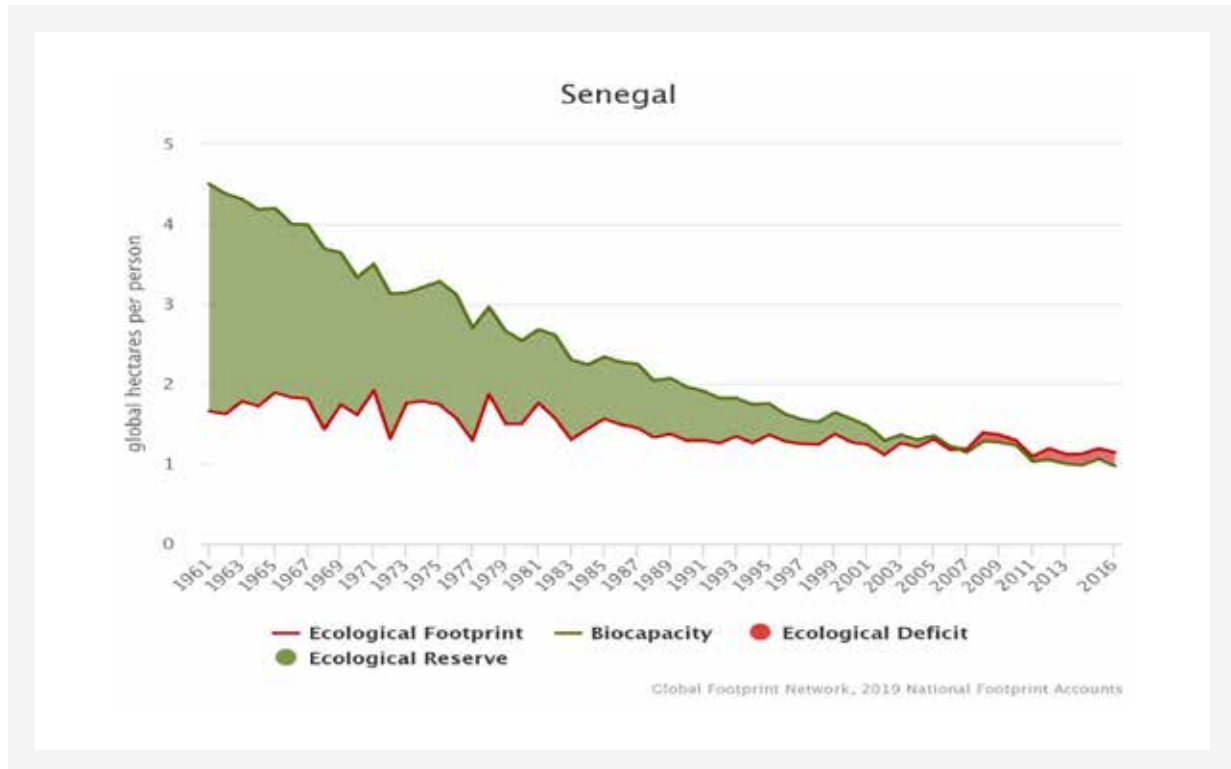


Figure 46 : Hectares globaux par personne. Source : Global Footprint Network.

L'analyse des déplacements d'un milieu de résidence à l'autre montre que le milieu urbain est plus attractif que le milieu rural. Plus de la moitié des immigrants en milieu urbain, soit 477 006 personnes, se retrouvent dans la zone urbaine de la région de Dakar. Le solde migratoire interne positif pour le milieu urbain et négatif pour le milieu rural montre que l'exode rural reste un facteur majeur de l'urbanisation rapide au Sénégal, plus particulièrement à Dakar qui absorbe la totalité des immigrants en provenance du monde rural et des autres villes dont le solde migratoire est négatif.<sup>75</sup>

L'urbanisation constitue un facteur structurant des tendances de l'environnement. En effet, l'habitat et le cadre de vie demeurent largement influencés par la dégradation des ressources naturelles et de l'environnement. Dans les villes, on assiste à un développement de l'habitat spontané et précaire. Ce type d'habitat représente environ 30 à 40% de l'espace occupé dans les villes et est localisé dans des zones caractérisées par la promiscuité, l'inexistence ou la faiblesse d'équipements et l'inexistence de titres d'occupation.

La résorption du déficit écologique constitue un enjeu de développement durable au Sénégal et exige des politiques hardies de contrôle de la croissance démographique, de gestion rationnelle des ressources naturelles et de promotion de modes de production et de consommation durables. L'économie verte prônée par le Plan Sénégal Émergent (PSE) ainsi que la lettre de Politique du secteur de l'environnement et des ressources naturelles apparaît dans ce contexte comme une alternative pour le développement durable.

<sup>75</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2018) Situation économique et sociale du Sénégal en 2015.

## Biodiversité et Infrastructures Vertes

Les principales causes de perte de biodiversité au Sénégal, sont principalement dues aux activités anthropiques, notamment l'exploitation frauduleuse et abusive des ressources biologiques, les activités agro-sylvopastorales, les feux de brousse ou la pression démographique. A ceux-là, s'ajoutent des facteurs naturels comme la sécheresse et ses corollaires et d'autres contraintes qui sont d'ordre socio-économique, juridique, institutionnel et scientifique. La plupart de ces causes et facteurs sont aussi responsables pour les pertes de biodiversité à Dakar, cependant la monographie de la biodiversité au Sénégal ne prend pas encore considération la réalité spécifique de la région de Dakar qui subit un type d'agressions particulières.

|                              | Écosystèmes forestiers   | Écosystèmes marins et côtiers   | Écosystèmes fluviaux et lacustres   | Écosystèmes agricoles et pastoraux  |
|------------------------------|--|---|---|---|
| <b>Facteurs spécifiques</b>  | Feux de brousse<br>Extension des terres agricoles<br>Exploitation du bois<br>Surpâturage<br>Transhumance<br>Carbonisation<br>Exploitation minière<br>Conflits et insécurité  | Érosion côtière<br>Pollution<br>Extraction du sable marin<br>Conflits<br>Activités minières (zircon, pétrole, etc.) | Salinisation<br>Espèces envahissantes<br>Aménagements hydroagricoles<br>Ensablement | Sélection des variétés et des races<br>Mauvaises pratiques culturelles<br>Surpâturage<br>Désintégration du système agropastoral |
| <b>Facteurs transversaux</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Changements climatiques</li> <li>● Surexploitation des ressources biologiques</li> <li>● Braconnage</li> <li>● Urbanisation</li> <li>● Facteurs juridiques, institutionnels et scientifiques</li> <li>● Pauvreté</li> </ul> |   |   |   |

**Tableau 22** : Synthèse des principales pressions et menaces sur les différents types d'écosystèmes du Sénégal. Source : République du Sénégal. (2015).<sup>76</sup>

S'agissant de la végétation, à l'exception de quelques sites, les formations forestières ont complètement disparu de la ville de Dakar. Les espaces verts de grande importance sont très restreints. On trouve :

- Quelques formations forestières végétales le long de la pointe sud (Cap Manuel, Anse Bernard...);
- Quelques places publiques de grandes superficies (place de la Nation, Place de l'Indépendance...);
- Des plantations d'agrément au niveau de certaines artères ;
- De petits jardins au niveau des lotissements SICAP et HLM ;
- Le parc forestier de Hann d'une superficie de 60ha.

Au-delà du déficit, les ressources forestières (axes routiers, espaces verts et foresterie scolaire) subissent une détérioration prononcée et des espaces d'ombrage tel que le khaya senegalensis sont menacées de disparition.

<sup>76</sup> République du Sénégal. (2015). Stratégie nationale & Plan national d'actions pour la diversité.

## Qualité de L'environnement

En ce qui concerne la qualité de l'air, selon le rapport de la Direction de l'Environnement sur l'analyse de la qualité de l'air, menée régulièrement par le Centre de Gestion et de la Qualité de l'Air (CGQA) en 2012, les particules de poussières en suspension dans l'atmosphère (PM10) étaient la principale source de pollution de l'air. La pollution aurait été plus ressentie durant la saison sèche, avec des concentrations moyennes journalières de particules pouvant atteindre 51 fois la norme sénégalaise contre 6 fois la norme pendant l'hivernage (entre juillet et octobre).<sup>77</sup> Les particules en suspension ont atteint le pic de 489 µg/m<sup>3</sup> en 2012 au niveau de la région de Dakar, dépassant largement la valeur recommandée par l'OMS (25 µg/m<sup>3</sup>)<sup>78</sup> ; ce qui dénote un risque sanitaire réel pour les populations. Ce niveau de pollution en particules est encore plus renforcé par les poussières en provenance du Sahara. Pour les autres polluants, en 2012, il n'y avait pas de dépassement par rapport à la norme sénégalaise, cependant celle-ci accepte des valeurs bien supérieures aux normes définies par l'OMS.

Plus récemment, avec l'augmentation des véhicules individuelles dans la ville et de véhicules utilitaires desservant le port et les zones industrielles et logistiques, la congestion urbaine est devenue une source principale de pollutions aux particules (PM2.5 et PM10) et au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), ainsi qu'au dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) sources importantes de gaz à effet de serre. Les jours de dépassement des normes de pollution de l'air sont devenus plus réguliers, ce qui est inquiétant car ces polluants pourraient être source d'impacts importants sur la santé respiratoire. La qualité du fuel utilisée et les émissions en provenance des industries sont aussi remises en question pour ces pollutions et devraient être la source d'études plus poussées.

Les dépôts sauvages d'ordures, les systèmes d'évacuation des eaux usées et d'assainissement et des eaux pluviales déficients observés dans les grandes agglomérations de la Région de Dakar, les rejets dans la nature en provenance des ménages et jusqu'aux industries, et l'élimination inadéquate des effluents des périmètres irrigués sont à l'origine des pollutions importantes de l'eau et des sols.

Par exemple, dans la région de Dakar, l'état de la qualité de l'eau pompée au niveau des mini-forages de la nappe de Thiaroye (Dakar) a été réalisé par la DGPRE en 2011. Sur un échantillon représentatif de 88 mini-forages, 20 ont fait l'objet d'analyses hydro-chimiques et bactériologiques. Les résultats hydro-chimiques obtenus confirment le niveau de contamination en nitrate qui dépasse 300 mg/l. Les analyses bactériologiques effectuées à l'Institut Pasteur montrent que l'eau de 90% des mini-forages est contaminée par des micro-organismes revivifiables à 37 degrés. Ces bactéries sont des germes d'origine intestinale (humaine ou animale).

Les écosystèmes marins et côtiers, les écosystèmes intérieures (sol, eaux souterraines et de surfaces), et les terres sèches et subhumides sont tous contaminés. En plus des pertes en biodiversité, toutes ces pollutions pourraient être sources de maladies et d'impacts importants sur la santé.

Finalement, en ce qui concerne les autres types de pollution (thermique, sonore, lumineuse), peu de données quantitatives ont pu être compilées, mais des pollutions thermiques créant des îlots de chaleur urbain ont été identifiées à Dakar.

<sup>77</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Situation économique et sociale du Sénégal en 2012.

<sup>78</sup> Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). (2015). Ibid.

## Principales constatations :

- A Dakar, le secteur de l'environnement et des ressources naturelles est confronté à de multiples contraintes liées à la dégradation continue du couvert végétal et du capital naturel, la perte de la biodiversité, la fragilisation des écosystèmes et une pollution environnementale de l'air, du sol et des eaux en constante augmentation. De même, l'accroissement rapide de la population, les migrations, la concentration du parc automobile, l'expansion rapide du tourisme et de l'industrie ainsi que l'exploitation anarchique du sable marin accentuent cette fragilité.
- A ces causes anthropiques, viennent se greffer les effets du changement climatique. En effet, l'élévation du niveau de la mer, consécutive au réchauffement climatique, constitue un grand risque de dégradation pour les côtes dakaroises. La couverture progressive des Niayes par le sable des dunes, qui avancent du fait de l'action du vent, est une illustration des dangers qui menacent les populations. L'activité humaine, comme la coupe de la végétation, a fragilisé la fixation des dunes. Par ailleurs, le littoral subit une érosion très poussée au niveau de la Baie de Hann, de la pointe de Bel Air à Diokoul ; les villages de Thiaroye sur mer, M'bao, M'batal, Yoff et toute la zone industrielle étant menacée.
- Le manque de synergie identifié entre la Ville de Dakar, les autres agglomérations de la région, les autres niveaux de gouvernement et les différents acteurs concernés par la biodiversité, devraient être améliorés pour harmoniser les stratégies de conservation, optimiser l'utilisation durable des ressources et limiter les impacts sur la biodiversité. Cependant, le manque de sensibilisation des populations dakaroises dans la gestion de la biodiversité est un frein important pour la mise en place de ces stratégies et devraient être adressés. Les connaissances scientifiques et les capacités techniques et financières des structures municipales en charge des questions d'environnement pourraient également être renforcées à travers la mise en place d'un mécanisme de financement durable.
- En ce qui concerne les services écosystémiques et l'empreinte écologique, le manque de données à l'échelle locale est un frein à leurs gestions. Il pourrait être intéressant pour la Ville de Dakar de connaître son environnement de manière plus poussée pour pouvoir le gérer de manière plus adéquate et ainsi définir des politiques de développement soucieuses de l'environnement et des politiques sectorielles municipales intégrant des objectifs environnementaux. Dans cette perspective, il convient de replacer les défis environnementaux dans le contexte d'autres défis majeurs de développement urbain comme la lutte contre la pauvreté, la sécurité alimentaire et énergétique, l'aménagement urbain, etc.
- Enfin, bien qu'il existe des normes pour l'environnement, de rejets pour les eaux usées ou pour la pollution atmosphérique, elles sont peu suivies et devraient être clairement diffusées, contrôlées et appliquées par tous.



## Bibliographie et Références

- Banque Africaine de Développement (BAD).** (2018). Perspectives économiques en Afrique : Sénégal. Disponible sur : [www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/country\\_notes/Senegal\\_note\\_pays.pdf](http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/country_notes/Senegal_note_pays.pdf)
- Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) – Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie.** (2016). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs. Horizon 2035.  
**Rapport Final Résumé.** Disponible sur : [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12148581.pdf)  
**Rapport Final Volume I.** Disponible sur : [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031\\_01.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf)  
**Rapport Final Volume II.** Disponible sur : [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250049.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250049.pdf)
- Agence de Presse Sénégalaise.** (n.d.). La mairie de Dakar va lancer l'opération Lait à l'école. Disponible sur : [www.archives.aps.sn/article/64576?lightbox\[width\]=75p&lightbox\[height\]=90p](http://www.archives.aps.sn/article/64576?lightbox[width]=75p&lightbox[height]=90p)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (n.d.). Site internet. Disponible sur : [www.ansd.sn](http://www.ansd.sn)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2015). Pauvreté en conditions de vie des ménages. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/publications/PAUVRETE%20ET%20CONDITION%20DE%20VIE%20DES%20MENAGES-DEF-VRC-VF.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/publications/PAUVRETE%20ET%20CONDITION%20DE%20VIE%20DES%20MENAGES-DEF-VRC-VF.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2015). Situation économique et sociale du Sénégal en 2012. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES\\_2012.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES_2012.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2016). Projet à l'écoute du Sénégal 2014. Enquête mobile.  
**Module 7 :** conditions de vie des ménages. Disponible sur : [http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Modulaire\\_conditions%20de%20vie%20des%20menages.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Modulaire_conditions%20de%20vie%20des%20menages.pdf)  
**Round 8 :** Inclusion financière. Rapport définitif. Disponible sur : [http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Inclusion%20financiere\\_VF.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20Inclusion%20financiere_VF.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2017). Rapport global du recensement général des entreprises. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20global-05-07-2017.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport%20global-05-07-2017.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2017). Situation économique et sociale du Sénégal en 2014. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES\\_2014-fin.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES_2014-fin.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2018). Situation économique et sociale du Sénégal en 2015. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES-2015\\_def-fev2018.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-2015_def-fev2018.pdf)
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).** (2019). Situation économique et sociale du Sénégal en 2016. Disponible sur : [www.ansd.sn/ressources/ses/SES\\_2016\\_fin.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES_2016_fin.pdf)
- Au-Sénégal.com.** (2017). Site internet. Les titres de propriété au Sénégal. Disponible sur : [www.au-senegal.com/les-titres-de-propriete-au-senegal,13788.html](http://www.au-senegal.com/les-titres-de-propriete-au-senegal,13788.html)
- Banque Mondiale – PPIAF – Ville de Dakar.** (2015). Stratégie Globale d'Amélioration des Recettes de la Ville de Dakar. Synthèse de la démarche septembre 2013 – juillet 2014. Disponible sur : [www.documents.worldbank.org/curated/en/776561468334182519/pdf/ACS13425-REVISED-WP-PUBLIC-Box393225B-Dakar-Strategy-for-Revenue-Improvement.pdf](http://www.documents.worldbank.org/curated/en/776561468334182519/pdf/ACS13425-REVISED-WP-PUBLIC-Box393225B-Dakar-Strategy-for-Revenue-Improvement.pdf)
- Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO).** (2018). Note d'information. 4e trimestre 2018. No 56. Disponible sur : [www.bceao.int/sites/default/files/2019-02/Note%20d%27information%20-%20n%C2%B0%2056%2C%204e%20trimestre%202018.pdf](http://www.bceao.int/sites/default/files/2019-02/Note%20d%27information%20-%20n%C2%B0%2056%2C%204e%20trimestre%202018.pdf)
- Coaching Territorial.** (n.d.). Site internet. Disponible sur : [www.coachingterritorial.com/a-propos](http://www.coachingterritorial.com/a-propos)
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).** (2005). Étude d'élaboration d'un plan de déplacement urbain pour l'agglomération de Dakar. GMAT.
- Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).** (2015). Enquête ménages sur la mobilité, les transports et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar. Rapport provisoire.



- Délégation Générale à la Protection Sociale et à la Solidarité Nationale (DGPSN)** (2016). Stratégie Nationale de Protection Sociale SNPS- 2015-2035. Disponible sur : [www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen176991.pdf](http://www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen176991.pdf)
- Entrevue avec M.Dial de la Direction de l'Administration et des Finances de la Ville de Dakar.**
- Global Footprint Network.** (n.d.). Site internet. Disponible sur : [www.footprintnetwork.org](http://www.footprintnetwork.org)
- GRDR et Fondation Nicolas Hulot** (2015). Le système alimentaire de la région de Dakar. État des lieux et perspectives face aux enjeux du changement climatique. Disponible sur : [www.grdr.org/IMG/pdf/pcti\\_bd.pdf](http://www.grdr.org/IMG/pdf/pcti_bd.pdf)
- Ministère des Finances et du Budget. Groupe consultatif PSE.** (2014). Évaluation Quantitative Du DRSP II – Dynamique de la pauvreté monétaire. Note Technique Thématique. Notes sur la pauvreté, l'inégalité et le genre au Sénégal Note 1 : Généralités. Disponible sur : [www.finances.gouv.sn/wp-content/uploads/2018/10/GC2014-012-Note-Evaluation-quantitative-du-DSRP-II\\_BR.pdf](http://www.finances.gouv.sn/wp-content/uploads/2018/10/GC2014-012-Note-Evaluation-quantitative-du-DSRP-II_BR.pdf)
- Ministère des Infrastructures et de l'Énergie** (2010). Système d'information énergétique du Sénégal-Rapport 2010. Disponible sur : [www.macsen-pv.iter.es/pub/documentos/documentos\\_Rapport\\_Situation\\_Energie\\_Senegal\\_2010\\_SIE\\_bdeff317.pdf](http://www.macsen-pv.iter.es/pub/documentos/documentos_Rapport_Situation_Energie_Senegal_2010_SIE_bdeff317.pdf)
- Ministère du Pétrole et des Énergies (MPE).** (2019). L'actualité du MPE : Éclairage public solaire. Disponible sur : [www.energie.gouv.sn/eclairage-public-via-lampadaire-solaire](http://www.energie.gouv.sn/eclairage-public-via-lampadaire-solaire)
- Plateforme des acteurs non-étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal.** (2009). Ludovic Nguessan. Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté. Disponible sur : [www.pplateforme-ane.sn/IMG/pdf/etude\\_accessibilite\\_des\\_populations\\_aux\\_soins\\_hospitaliers\\_au\\_senegal.pdf](http://www.pplateforme-ane.sn/IMG/pdf/etude_accessibilite_des_populations_aux_soins_hospitaliers_au_senegal.pdf)
- Thiebeu NDIAYE - Seneweb.com.** (2019). [Enquête] Éclairage public à Dakar : Les raisons de la pénombre. Disponible sur : [www.seneweb.com/news/Video/eclairage-public-a-dakar-les-raisons-de\\_n\\_294616.html](http://www.seneweb.com/news/Video/eclairage-public-a-dakar-les-raisons-de_n_294616.html)
- République du Sénégal.** Primature, Le Recueil des textes de la décentralisation, avril 1997 : 199-209.
- République du Sénégal.** (2002). Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté. Disponible sur : <https://www.bameinfopol.info/IMG/pdf/DSRP.pdf> P.8
- République du Sénégal.** (2013). Programme d'Amélioration de la Qualité, de l'Équité et de la Transparence (PAQUET). Disponible sur : [www.sec.gouv.sn/sites/default/files/PAQUETEF.pdf](http://www.sec.gouv.sn/sites/default/files/PAQUETEF.pdf)
- République du Sénégal.** (2015). Stratégie nationale & Plan national d'actions pour la diversité. Disponible sur : [www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen166823.pdf](http://www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen166823.pdf)
- RFI.** (2008). Manifestation à Dakar contre la vie chère. Disponible sur : [www1.rfi.fr/actu/fr/articles/100/article\\_65510.asp](http://www1.rfi.fr/actu/fr/articles/100/article_65510.asp)
- RFI.** (2017). Sénégal : Dakar aura bientôt son nouvel aéroport - RFI. Disponible sur : [www.rfi.fr/afrique/20171101-senegal-dakar-aura-bientot-son-nouvel-aeroport-projet-decrie](http://www.rfi.fr/afrique/20171101-senegal-dakar-aura-bientot-son-nouvel-aeroport-projet-decrie)
- Ville de Dakar.** (n.d.). Processus participatif Dakar. Disponible sur : [www.aimf.chezak.net/IMG/pdf/processus\\_participatif\\_dakar\\_pdf\\_2012130\\_93844.pdf](http://www.aimf.chezak.net/IMG/pdf/processus_participatif_dakar_pdf_2012130_93844.pdf)
- Ville de Dakar.** (2009). Évaluation de la gestion des finances publiques. Rapport PEFA sur les performances. Disponible sur : <https://pefa.org/sites/default/files/assements/comments/SN-Dakar-Jan09-PFMPR-SN-Public.pdf>
- Ville de Dakar.** (2015). Note d'information. Emprunt obligataire par appel public à l'épargne.
- Ville de Dakar.** (2018). Plan de développement de la Ville de Dakar – 2018-2022.
- Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides (UCG).** (2016). Plan stratégique de la gestion des déchets solides de la région de Dakar
- Unité de Coordination de la Gestion des Déchets Solides (UCG).** (2019). Étude d'impact environnemental et social du nouveau schéma de gestion des déchets solides à Dakar



# Annexe IV





## Liste des figures

---

- Figure 1** Roue des chocs. Source : CRPP (2018).
- Figure 2** Carte des zones à risques multiples (inondations, érosions côtières, accidents industriels). Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).
- Figure 3** Zones à risques d'inondations dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).
- Figure 4** Réseau de drainage des eaux de pluie dans la région de Dakar. Source : Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et du PDU de Dakar et environs horizon 2035.
- Figure 5** Ebauches des zones de gestion des inondations dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et du PDU de Dakar et environs horizon 2035.
- Figure 6** Zones à risque d'érosion côtière dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).
- Figure 7** Zones de captage d'eau pour l'alimentation de Dakar.  
Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de la SONES (2020).
- Figure 8** Sites et zones industriels à restructurer dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035.
- Figure 9** Sites à risques d'accidents industriels et périmètres des zones à risques. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).

## Liste des tableaux

---

- Tableau 1** Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation. Source: CRPT (2019).
- Tableau 2** Inondations : Chocs secondaires affectant les éléments urbains et leurs composantes et provoqués. Source: CRPT (2019).
- Tableau 3** Érosion côtière - Chocs secondaires provoqués et éléments urbains et leurs composantes affectés. Source : CRPT (2019).
- Tableau 4** Crises de l'eau - Chocs secondaires provoqués et éléments urbains et leurs composantes affectés. Source : CRPT (2019).
- Tableau 5** Accidents industriels - Chocs secondaires provoqués et éléments urbains et leurs composantes affectés. Source : CRPT (2019).

## Liste des acronymes

---

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>ANACIM</b>                | Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal   |
| <b>ANSD</b>                  | Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie  |
| <b>CRPP</b>                  | Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme)                                  |
| <b>CRPT</b>                  | Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool)   |
| <b>DPC</b>                   | Direction de la Protection Civile du Sénégal   |
| <b>DSRP (I et II)</b>        | Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté   |
| <b>ONAS</b>                  | Office National de l'Assainissement du Sénégal   |
| <b>ONG</b>                   | Organisation Non Gouvernementale   |
| <b>ONU - Habitat</b>         | Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains  |
| <b>PDU</b>                   | Plan Directeur d'Urbanisme   |
| <b>PNUD</b>                  | Programme des Nations Unies pour le Développement  |
| <b>PROGEP</b>                | Projet de Gestion des Eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique  |
| <b>RRC</b>                   | Réduction des Risques de Catastrophes  |
| <b>SAP</b>                   | Système d'Alerte Précoce   |
| <b>SNPS / GR</b>             | Stratégie Nationale de Protection Sociale et de Gestion des Risques  |
| <b>SONACOS</b>               | Société Nationale de Commercialisation des Semences  |
| <b>SONES</b>                 | Société Nationale des Eaux du Sénégal  |
| <b>UNDRR<br/>(ex-UNISDR)</b> | Bureau des Nations Unies pour la Réduction des Risques de Catastrophe (en anglais United Nations Office for Disaster Risk Reduction) |
| <b>USD</b>                   | Dollar des États-Unis  |





# Annexe IV

## Analyse des Chocs

---

Ce annexe analytique rassemble des données et des informations compilées dans le contexte urbain (SET1) et la performance urbaine (SET4), dont les deux sont présentées au l'annexe 1: Quoi / Contexte urbain et analyse de la performance. Il s'agit essentiellement de données qualitatives issues de publications, d'expertises locales, résultant en une cartographie composite de la prédisposition de Dakar à faire face aux chocs et autres contraintes affectant ses performances, des challenges auxquels la Ville est confrontée et de leurs relations réciproques.

L'annexe est divisé en sous-composants traitant de différents types de chocs et adopte une méthodologie qualitative pour évaluer des données interdépendantes (voir section Priorisation des chocs ) ; ce qui permet d'identifier les chocs prioritaires. Ces priorités sont mises en évidence et analysées plus loin dans ce chapitre. À la fin du chapitre, un résumé des principales conclusions de cette analyse est fourni.

Cette analyse contribue à la formulation d'un diagnostic complet du système urbain en capturant les faiblesses, les pressions et les changements contextuels, créant ainsi un fondement pour la conception d'actions réalisables et adaptables visant à réduire les impacts possibles de ces menaces à l'échelle urbaine.

### Chocs

Les chocs sont définis comme des événements incertains, abrupts ou persistants, susceptibles d'avoir un impact négatif sur l'objectif ou les objectifs d'un système urbain.

En se fondant sur la terminologie et la taxonomie des risques proposée par UNISDR en 2017, le CRPT considère six groupes principaux de chocs, dont quatre (naturel, biologique, environnemental et technologique/artificiel) sont compatibles avec la taxonomie de l'UNISDR. En plus de ces quatre groupes, la liste du CRPT comprend des chocs complexes ainsi que des chocs sociétaux qui cherchent à capturer une gamme de risques potentiels socio-économiques, socio-spatiaux ou socioculturels auxquels une ville peut être confrontée (**voir Appendice 4 : Liste des chocs, stress et facteurs de stress**). La figure 1 représente graphiquement l'organisation des chocs potentiels évalués dans le cadre de la mise en œuvre du CRPT.

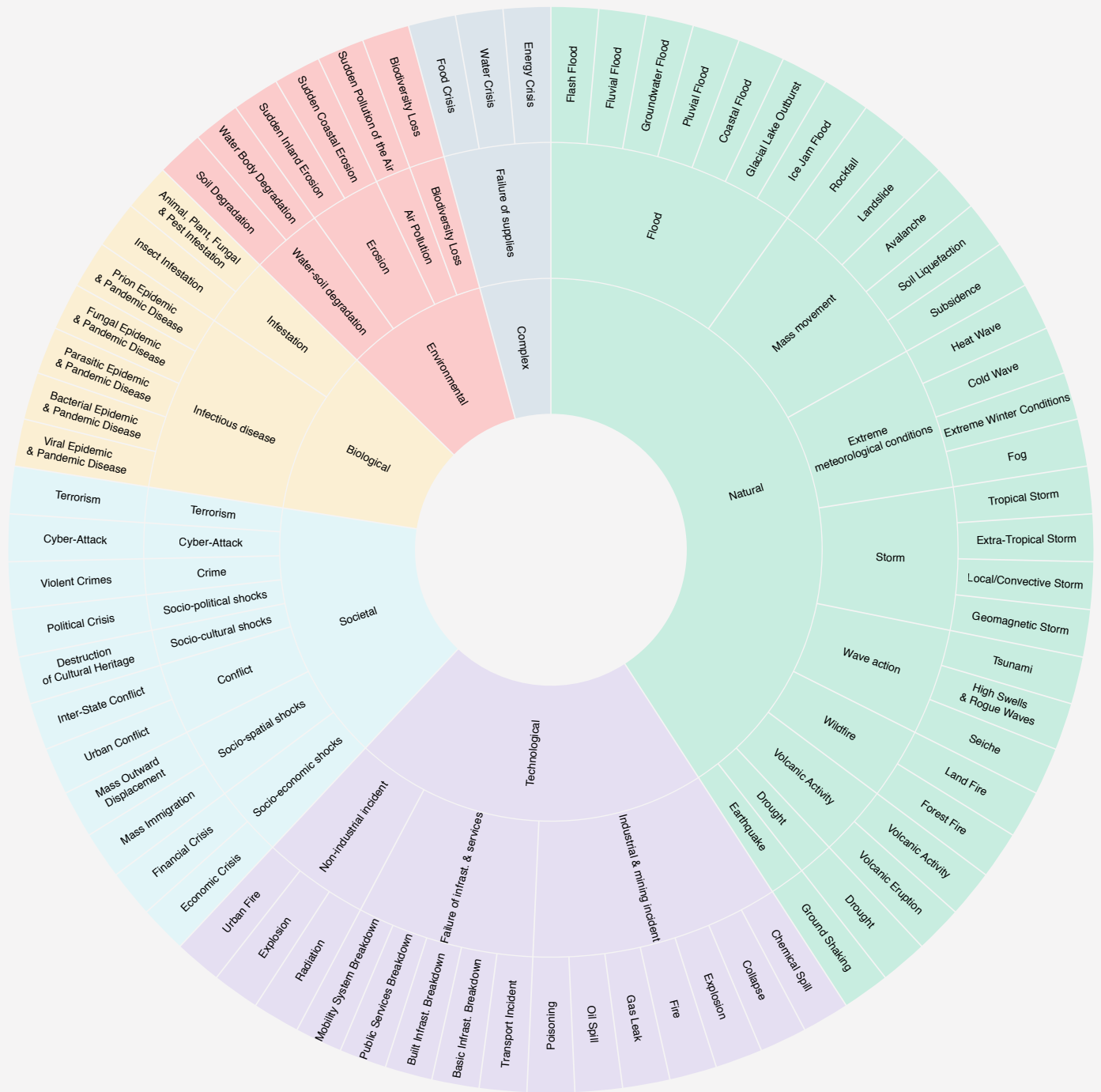


Figure 1 : Roue des chocs. Source: CRPP (2018).

S'appuyant sur la taxonomie des chocs du CRPT et utilisant les données collectées dans le contexte urbain, l'analyse documentaire, les connaissances locales et des entretiens avec des chercheurs et des experts, la section suivante rassemble des informations sur les différents chocs plausibles identifiés comme plausibles à Dakar.

## Identification des chocs possibles à Dakar

Plus qu'ailleurs au Sénégal et en Afrique de l'Ouest, les problèmes socio-écologiques ont une ampleur particulièrement préoccupante à Dakar. Outre son exposition naturelle aux aléas climatiques présents et futurs (érosion côtière, températures en hausse, tendances à la baisse et variations croissantes des précipitations), les pressions démographiques et économiques se sont intensifiées, rendant les solutions d'adaptation de plus en plus complexes à concevoir et à mettre en œuvre.

La ville de Dakar et le développement de son profil de Résilience avec ONU-HABITAT ont été une étude de cas pour le projet "Global users copernicus change service" (Glorious), un projet financé par la Commission européenne, et développé par Lobelia pour Isardsat; ce qui nous a permis, grâce aux données fournies par les satellites européens et à partir de modèles définis et calibrés, d'obtenir des informations clés sur les tendances du changement climatique dans la ville. Grâce à ces données, nous savons maintenant que les effets, déjà observables, du changement climatique sur les écosystèmes naturels et les populations de Dakar sont : la montée des eaux de mer, l'augmentation croissante de la température acyclique, la fréquence et l'intensité croissantes des événements climatiques tels que les précipitations irrégulières et/ou tardives (**Annexe V. Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21ème siècle**).

Le tableau 1 présente un aperçu des chocs identifiés à Dakar. Chaque choc est décrit par son groupe, sa catégorie et sa sous-catégorie conformément aux systèmes de classification décrits dans le tableau des chocs du CRPT (**voir Appendice 4. Liste des chocs, stress et facteurs de stress**) et partiellement présenté précédemment dans la «Roue des chocs» du CRPT, à la figure 1 de cette section. En outre, le tableau fournit des informations sur les impacts de chaque choc sur les personnes, les actifs et les processus, tout en affichant leurs tendances futures sur la base d'une projection du changement climatique.




## Priorisation des chocs

Afin de centrer l'analyse sur les chocs les plus graves à Dakar, définis en termes de niveau d'impact sur la ville, un cadre de hiérarchisation des priorités a été adopté. Le cadre est centré sur les personnes, les actifs et les processus affectés par ces événements indésirables. Sur la base des données collectées, cette section présente les impacts de chaque choc identifié concernant: la population (habitants de la ville) - population blessée, affectée ou déplacée -; des actifs - notamment des infrastructures physiques et environnementales - et des processus perturbés pouvant avoir des conséquences sur les moyens de subsistance des populations et la résilience de la ville.

En outre, la section présente la manière dont les tendances des changements climatiques peuvent exacerber les effets de certains des chocs identifiés. Pour ce faire, la présente section se termine par la mise en évidence des chocs nécessitant des actions prioritaires fondées sur une analyse qualitative de toutes les informations susmentionnées.

Le tableau 1 donne un aperçu de chaque choc identifié à Dakar. Ce portrait fournit un instantané de chaque choc dans la ville, basé sur les données collectées dans les délais impartis pour l'élaboration du présent rapport. Les résultats de cet aperçu contribuent à justifier la priorisation de certains chocs à Dakar, qui seront présentés à la suite de ce tableau.

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation

| Chocs   | Information clé   | Impacts sur les personnes, actifs et processus  | Tendances des changements climatiques   |
|---|---|---|---|
| <b>Sécheresse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Groupe:</b> naturel</li> <li>• <b>Type:</b> sécheresse</li> <li>• <b>Sous-type:</b> sécheresse</li> </ul> | <p>Au Sénégal et à Dakar, la variabilité interannuelle des précipitations est très grande. Les données montrent le caractère irrégulier des saisons des pluies de la, caractérisées par une alternance d'années excédentaires et d'années déficitaires.</p> <p>A partir de 1970, le déficit de précipitations collectées à Dakar est chronique.<sup>1</sup></p> <p>Les effets sont économiques, en particulier les services et processus associés à l'agro-industrie et la disponibilité des biens à Dakar.</p> |  <p>La sécheresse a poussé les populations des zones rurales autour de Dakar à migrer vers les zones urbaines. La population de Dakar a presque été multipliée par six depuis 1967.</p>  | <p>Cependant, malgré la rupture de 1968 qui marque le début de la baisse des précipitations, on constate une amélioration depuis 1999. Cette amélioration se traduit par l'apparition d'années humides, contrairement à la période 1976-1998.<sup>2</sup></p> <p>Cependant, le rapport Lobelia prédit que "l'augmentation de la température devrait intensifier les effets de la sécheresse".<sup>3</sup></p> |
|   |   |  <p>Les conséquences de cette dégradation des précipitations se traduisent par une dégradation de l'environnement naturel. La sécheresse provoque la destruction de la végétation. Les sols sont sujets à l'érosion et au ruissellement.</p> |   |
|   |   |  <p>Pertes économiques, impact sur la matrice de production agricole et la croissance du pays. Impact social des délocalisations.</p>  |   |

<sup>1</sup> Ndong J.B. (1995). L'évolution de la pluviométrie au Sénégal et les incidences de la sécheresse récente sur l'environnement.




<sup>2</sup> Sagna P., Ndiaye O., Diop C., Niang AD., Sambou PC. (2015).

Are recent climate variations observed in Senegal in conformity with the descriptions given by the IPCC scenarios?

<sup>3</sup> Lobelia by IsardSAT. (2018).

Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle. P.19.

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation

| Chocs   | Information clé  | Impacts sur les personnes, actifs et processus  | Tendances des changements climatiques *   |
|---|--|---|---|
| <b>Inondations</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> naturel</li> <li>● <b>Type:</b> inondation</li> <li>● <b>Sous-type:</b> inondation des eaux souterraines, Inondation pluviale / terrestre</li> </ul> | <p>Événements récurrents pendant les saisons de précipitations (juillet à septembre).</p> <p>Des inondations historiques ont eu lieu en 2005, 2009 et 2012.<sup>4</sup></p> <p>Principaux facteurs: système de drainage déficient, manque d'assainissement, déversements d'eau domestique, topographie de la région de Dakar, etc.</p> |  <p>Les inondations récurrentes affectent la banlieue de Dakar, où 44% de la population de Pikine est touchée pendant la saison des pluies.</p> <p>En 2009, environ 360 000 personnes ont été directement touchées dans les zones périurbaines de Dakar.<sup>5</sup></p>                     | <p>À l'heure actuelle, il n'y a pas de consensus sur la manière dont les changements dans les gaz à effet de serre, la couverture terrestre et les aérosols auront un impact sur les régimes de précipitations et de débit dans la région.<sup>6</sup></p> <p>Cependant, selon le rapport Lobelia, «il est possible d'observer à Dakar une augmentation potentielle des inondations associée à des précipitations journalières excessives en automne à l'horizon 2100».<sup>7</sup></p> |
|   |  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● - Destruction des infrastructures urbaines, telles que les routes, les systèmes de drainage et d'égouts, les réseaux d'eau et d'électricité.</li> <li>● Destruction de propriétés privées.</li> <li>● Contamination de l'environnement.</li> </ul> |   |
|   |  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Interruption du système de mobilité.</li> <li>● Interruption dans les services éducatifs.</li> <li>● Perturbation des activités économiques.</li> </ul>  |   |

<sup>4</sup> Disaster Recovery Framework (2014). Sénégal : Inondations Urbaines.




<sup>5</sup> Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. (2015). La législation relative à la réduction des risques de catastrophe dans le contexte urbain de dakar (LRRRC/Dakar).

<sup>6</sup> Innovation, Environnement, Développement - Afrique (En ligne). (n.d.). Modéliser les futures inondations et les ressources en eau en Afrique de l'Ouest.

<sup>7</sup> Lobelia by IsardSAT. (2018).





Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle. P.19

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation

| Chocs   | Information clé   | Impacts sur les personnes, actifs et processus  | Tendances des changements climatiques *  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Tempête</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> naturel</li> <li>● <b>Type:</b> tempête</li> <li>● <b>Sous-type:</b> tempête Tropicale</li> </ul> | <p>Les orages combinés de pluie et de vents sont récurrents à Dakar pendant les mois de Juillet à septembre.</p>  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Relogement des populations</li> <li>● Développement des maladies d'origine hydrique</li> <li>● Perte de propriété</li> </ul>   | <p>Selon le rapport Lobelia, les changements dans les températures du changement climatique devraient entraîner une augmentation de la fréquence des fortes précipitations .<sup>8</sup></p> |
|   | <p>Les tempêtes du 9 août 2015 ont provoqué 99 mm de pluie sur le territoire de la municipalité de Ngor, soit plus de la moitié de toutes les pluies reçues par Dakar pour le seul mois d'août.</p>   |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Destruction des infrastructures urbaines principalement des routes</li> <li>● Destruction de propriétés privées</li> <li>● Contamination de l'environnement</li> </ul> |  |
|   | <p>A Dakar, les tempêtes sont très localisées, ce qui signifie que les zones directement concernées peuvent connaître des précipitations et des inondations importantes, tandis que les autres districts ne peuvent subir qu'une ou deux averses et des dégâts minimes.</p> |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Interruption du système de mobilité</li> <li>● Interruption dans les services éducatifs</li> <li>● Interruption d'activités économiques</li> </ul>                   |  |

<sup>8</sup> Lobelia by IsardSAT. (2018). Ibid. P20

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation

| Chocs  | Information clé  | Impacts sur les personnes, actifs et processus  | Tendances des changements climatiques *  |
|--|--|---|--|
| <b>Paludisme</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> biologique</li> <li>● <b>Type:</b> maladies infectieuses</li> <li>● <b>Sous-type:</b> épidémie et pandémie parasitaire</li> </ul>   | Occurrence pendant les saisons des pluies.<br><br>Le moustique responsable (anophèle) se reproduit dans les eaux stagnantes.   |  <p>En 2017, la région de Dakar a enregistré 16 233 cas de paludisme. L'incidence pour 1000 habitants est de 4,60% en 2017.<sup>9</sup></p>  | L'augmentation prévue de la température et des changements dans les précipitations est susceptible d'influencer la prolifération des moustiques et de favoriser l'expansion du paludisme.<br><br>Toutefois, le Sénégal a réussi à réduire considérablement l'incidence du paludisme (près de 50%) au cours de ces dernières années.  |
|  |  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pression sur les services de santé.</li> <li>● Haute pression sur les finances publiques dans le secteur de la santé.</li> <li>● Haute pression sur les dépenses des ménages.</li> </ul> |  |
| <b>Tuberculose</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> biologique</li> <li>● <b>Type:</b> maladies infectieuses</li> <li>● <b>Sous-type:</b> épidémie et pandémie bactérienne</li> </ul> | Dakar recense chaque année près de 45% des cas de tuberculose au Sénégal. <sup>10</sup><br><br>La pauvreté et la promiscuité sont les principaux facteurs favorisant le développement de la tuberculose à Dakar. |  <p>En 2017: 5734 cas notifiés à Dakar.<sup>11</sup></p>  | Le Sénégal a réussi à réduire considérablement l'incidence de la tuberculose grâce à la mise en place du programme national de lutte antituberculeuse. L'objectif est d'éradiquer la tuberculose d'ici 2050 (<1 cas / 1 million). <sup>12</sup><br><br>En raison du changement climatique, les migrations massives et les déplacements de population peuvent augmenter la transmission des maladies infectieuses (perturbe les services de santé, entrave les efforts de vaccination, contribue à la surpopulation des logements). <sup>13</sup> |
|  |  |  <p>Pression sur les services de santé.</p>  |  |

<sup>9</sup> Ministère de la Santé et Ministère de la Santé et de l'Action Sociale. - Direction Générale de la Santé. - Direction de la Lutte contre la Maladie. (2017). Programme National de Lutte contre le Paludisme. Bulletin épidémiologique du Paludisme au Sénégal.




<sup>10</sup> Seneplus. (2017). Site internet. La région de Dakar concentre 45% des cas de tuberculose.

<sup>11</sup> Mjangale. (n.d.). Site internet. La tuberculose au Sénégal : Dakar l'épicentre de l'infection.

<sup>12</sup> Ministère de la santé et de l'Action Sociale (2017). Programme de Lutte contre la Tuberculose (PNT).

<sup>13</sup> The Lancet (2017). Climate change: the role of the Infectious disease community.

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation




| Chocs  | Information clé  | Impacts sur les personnes, actifs et processus  | Tendances des changements climatiques *  |
|--|--|---|--|
| <p><b>Érosion côtière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> environnement</li> <li>● <b>Type:</b> érosion</li> <li>● <b>Sous-type:</b> érosion subite</li> </ul> | <p>Le Sénégal est classé 8ème pays le plus vulnérable au monde face à la montée de la mer qui menace ses villes côtières.</p> <p>Dakar est vulnérable en raison de la morphologie de ses côtes et de l'absence d'une stratégie efficace de lutte contre l'érosion côtière.</p> <p>L'érosion côtière est la conséquence de phénomènes naturels (houle, courants de dérive, marée, vent, élévation du niveau de la mer, érosion des sols et apport de sédiments) mais aussi les activités humaines (urbanisation, extraction du sable et construction de structures de protection inappropriées) qui affectent notamment l'érosion de la Corniche.</p> |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Déplacements de populations.</li> <li>● Aggravation des vulnérabilités sociales.</li> </ul>  | <p>Au Sénégal, 25% des côtes sont exposées à un risque important d'érosion côtière, et on estime que ce risque passera à 75% d'ici 2080 si le niveau de la mer continue à monter. <sup>14</sup></p> <p>Dakar, avec l'avancée de la mer, risque de perdre 54% de ses plages d'ici 2100. <sup>15</sup></p> |
|  |  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Destruction de sites du patrimoine culturel.</li> <li>● Dégradation de la qualité de l'eau dans les puits.</li> <li>● Désertification, exposition des dunes de sable, aggravation de l'érosion éolienne.</li> <li>● Perte de littoral et manque de terres arables pour l'agriculture domestique.</li> <li>● Les côtes seront dominées par des falaises abruptes, ce qui rendra difficile et coûteux le développement de nouvelles infrastructures côtières.</li> </ul> |  |
|  |  |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● La valeur actuelle nette de l'érosion côtière et de la submersion marine au Sénégal est estimée à 344 milliards de francs CFA (688 millions \$ US).'</li> </ul>  |  |

<sup>14</sup> La Rédaction. (2015). Site internet. L'Erosion côtière et l'avenir du Sénégal.

<sup>15</sup> Adakar. (2017). Site internet. Érosion côtière, élévation du niveau de la mer : Les prédictions angoissantes de la Banque mondiale.





## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation

| Chocs  | Information clé  | Impacts sur les personnes, actifs et processus   | Tendances des changements climatiques *   |
|--|--|--|---|
| <b>Incendies (marchés)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> technologique</li> <li>● <b>Type:</b> incident non industriel</li> <li>● <b>Sous-type:</b> feu</li> </ul> | <p>Il y a eu récemment un certain nombre d'incendies récurrents dans les marchés, qui ont entraîné des pertes importantes dans les propriétés (Marché Petersen, Marché Sandaga, Marché HLM, etc.).</p> <p>Les incendies urbains sont souvent dus à des installations anarchiques de systèmes électriques (en 2013, plus de 50 % des incendies enregistrés étaient dus à des défauts électriques).<sup>16</sup></p> |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Importantes pertes matérielles et financières.</li> <li>● Le 15 mai 2019, un incendie a fait un mort et trois blessés graves au marché Fass Delorme au cœur de Dakar.<sup>17</sup></li> </ul> | <p>La fréquence des incendies urbains peut augmenter en raison d'un certain nombre de facteurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● application inadéquate des codes et règlements du bâtiment en matière de conception et de matériaux de construction;</li> <li>● un accès insuffisant aux services d'électricité entraînant des connexions clandestines, dépourvues de mesures de sécurité et présentant un risque élevé d'incendie;</li> <li>● -gouvernance locale déficiente, etc.</li> </ul> |
|  |  |  <p>Destruction de bâtiments et impacts dans les zones environnantes</p>  |   |
|  |  |  <p>Destruction du tissu économique local, insécurité, perte d'emplois.</p>   |   |

<sup>16</sup> Ville de Dakar – 100 Villes Resilientes. (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar.

<sup>17</sup> Adakar. (2019). Site internet. Fass Delorme : Un incendie fait 1 mort et 3 blessés graves.

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation

| Chocs   | Information clé   | Impacts sur les personnes, actifs et processus   | Tendances des changements climatiques *   |
|---|---|--|---|
| <p><b>Crises du cycle de l'eau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> complexe</li> <li>● <b>Type:</b> défaillance de l'approvisionnement</li> <li>● <b>Sub-type:</b> crises de l'eau</li> </ul> | <p>Des ruptures soudaines d'approvisionnement pendant la saison chaude peuvent entraîner des émeutes urbaines.</p> <p>Les problèmes d'infrastructures d'approvisionnement et la sécheresse hydrique du réseau ont provoqué des perturbations. Dakar a un déficit structurel de 50 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour. L'approvisionnement en eau potable et le transport depuis le lac de Guiers ont atteint le point de saturation. Les zones en bout de réseau et les quartiers en haut sont les plus touchés par les pénuries intermittentes.</p> <p>En période de forte chaleur, le niveau de consommation augmente et entraîne des pénuries d'eau.</p> |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Impacts négatifs sur la santé publique</li> <li>● Propagation de maladies d'origine hydrique, telles que la diarrhée et le choléra</li> </ul> | <p>Le rapport Lobelia prévoit que l'augmentation des températures et l'intensification des sécheresses à Dakar devraient affecter l'approvisionnement en eau de sa population et de son bétail. <sup>19</sup></p>   |
|   |   |  <p>Émeutes, crises sociales. Cas debousculades entre personnes qui essaient d'obtenir de l'eau potable à partir de camions-citernes.<sup>18</sup></p>                                 | <p>Cependant, avec la construction d'une troisième usine à Keur Massar, appelée KMS3, ainsi que l'érection d'une usine de dessalement d'eau de mer en janvier 2019, l'État entend diversifier ses sources d'eau potable et apporter à la capitale plus de 400 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour couvrant largement les besoins.</p> <p>De plus, avec la mise en service progressive de 21 forages creusés autour et dans la capitale, les utilisateurs devraient ressentir une nette amélioration.</p> |

<sup>18</sup> Le Point (2018). Sénégal- Pénurie d'eau : le cri de colère des usagers.

<sup>19</sup> Lobelia by IsardSAT. (2018).

Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle. P.21

## Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation





| Chocs   | Information clé   | Impacts sur les personnes, actifs et processus   | Tendances des changements climatiques *   |
|---|---|--|---|
| <b>Accident industriel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> technologique</li> <li>● <b>Type:</b> accident industriel et minier</li> <li>● <b>Sous-type:</b> déversement de produit chimique, Explosion, Feu, Déversement de produit pétrolier, Empoisonnement. Empoisonnement.</li> </ul> | <p>Des milliers de personnes sont exposés à des accidents industriels à Dakar.</p> <p>Les installations chimiques, pétrochimiques et certaines installations portuaires sont situées dans des zones industrielles menacées d'accidents.</p> <p>Ces risques sont d'autant plus graves que les sites de ces industries sont proches des zones résidentielles (Commune de Plateau, Commune de Hann Bel-Air).</p> |  <p>En 1992, un accident industriel dû à l'ammoniac s'est produit dans l'usine de la SONACOS et a fait près de 120 morts et des milliers de blessés.</p>  | <p>Dans un contexte de nouvelles découvertes de pétrole et de gaz au Sénégal, le processus d'industrialisation va s'accélérer et sera accompagné de risques liés au stockage, au transport et au traitement des matières dangereuses.</p> <p>La quasi-totalité des installations reste concentrée à Dakar, qui abrite l'un des ports les plus importants d'Afrique.</p> |
|   |   |  <p>Destruction de sites industriels, patrimoniaux, maisons, etc.</p>   |   |
|   |   |  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pression sur les services de santé.</li> <li>● Investissements importants dans les mesures de sécurité susceptibles d'aggraver les déficits des finances locales.</li> </ul>  |   |
| <b>Défaillance des infrastructures</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Groupe:</b> technologique</li> <li>● <b>Type:</b> défaillance des infrastructures</li> <li>● <b>Sous-type:</b> défaillance des infrastructures de base, endommagement des infrastructures bâties</li> </ul>                    | <p>Les problèmes d'infrastructures en mauvais état ou des infrastructures vieillissantes sont directement liés à leur défaillance.</p> <p>Un autre aspect serait le manque de maintenance.</p>  |  <p>Les dégâts sur le port et les installations industrielles le long de la côte, comme la centrale électrique du Cap des Biches, ont été associés aux inondations et aux houles saisonnières.</p> <p>Les infrastructures d'évacuation des eaux usées sont endommagées par les sécheresses et sont devenues vulnérables avec le temps.<sup>20</sup></p> | <p>L'érosion côtière, l'élévation du niveau de la mer, les inondations et les sécheresses menacent et provoquent l'effondrement des infrastructures existantes.</p>   |

Tableau 1 : Liste des chocs identifiés à Dakar et leur caractérisation. Source: CRPT (2019).

<sup>20</sup> Ville de Dakar – 100 Villes Résilientes. (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar.

Comme mentionné précédemment, afin de hiérarchiser les chocs à Dakar, un processus de priorisation des chocs a été élaboré en prenant en compte les éléments suivants :

- Évaluation de l'ampleur de chaque choc concernant la population, les actifs et les processus (voir tableau 1);
- Étude de la récurrence des événements et de leurs impacts sur les quartiers et la population de la ville de Dakar.
- Analyse de la manière dont les différents chocs agissent sur les différents éléments et composantes du système urbain, en tenant compte des interdépendances entre ces parties constitutives du système urbain;
- Projections sur les tendances du changement climatique à Dakar et sur la manière dont ces tendances peuvent aggraver les impacts des chocs identifiés.

Sur la base du tableau 1, on peut constater que les inondations et les tempêtes ont les impacts les plus graves sur les trois composantes de tout système urbain - Personnes, actifs et processus - et que leurs conséquences devraient augmenter considérablement au cours des prochaines décennies à Dakar sur la base des données sur le changement climatique.

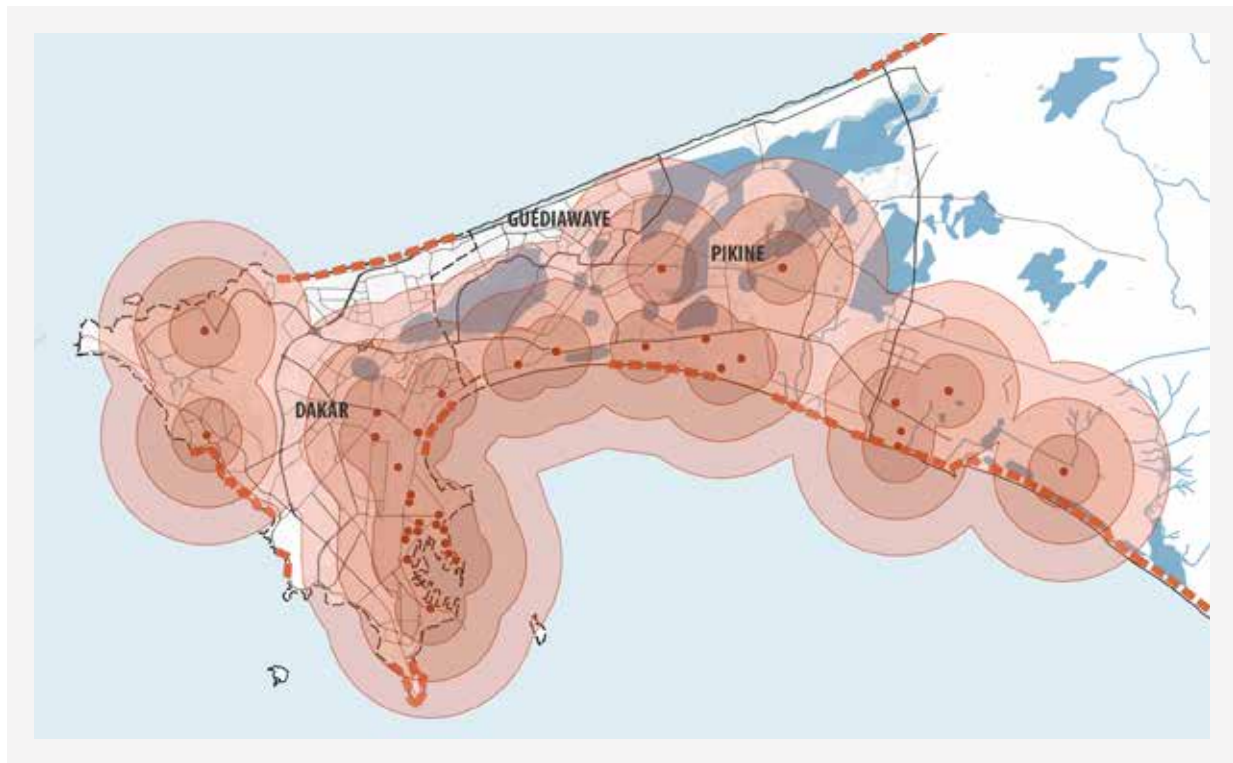
Les maladies infectieuses, en particulier les flambées de paludisme, devraient augmenter en raison de l'augmentation prévue de la température et des changements de précipitations (qu'ils soient associés à la sécheresse ou à des précipitations excessives). Le rapport Lobelia<sup>21</sup> souligne le rôle potentiel d'une gestion inadéquate des déchets solides à Dakar dans l'augmentation des fréquences des épidémies, en particulier après les inondations. La mise en œuvre inefficace des mesures préventives et le manque de gestion appropriée des déchets, de l'eau et de l'assainissement peuvent augmenter les facteurs de risque de telles épidémies, sapant ainsi les progrès réalisés par le Sénégal en général dans la lutte contre le paludisme et la tuberculose ces dernières années.

Les autorités locales doivent également prêter attention aux risques industriels pouvant potentiellement causer un grand nombre de victimes en raison de la proximité des sites industriels et des zones résidentielles, mais aussi du boom récent du secteur des hydrocarbures au Sénégal.

L'analyse spatiale des risques à Dakar (voir figure 2) montre que les événements de choc, quels que soient leur type et leur origine, sont étroitement liés et que leurs effets sont aggravés par une combinaison de facteurs d'exposition et de vulnérabilité, principalement :

---

<sup>21</sup> Lobelia (2018), "Projections de changement climatique, impacts attendus et vulnérabilité à Dakar à la fin du 21e siècle.



### Zones à risques multiples dans la région de Dakar

|                        |  |
|------------------------|--|
| — Cours d'Eau          | <b>Zones à risques dans la région de Dakar</b>   |
| <b>Système Routier</b> | ■ Zones à risque d'inondation                    |
| — Principales          | ■ Zones à risque d'érosion                       |
| — Primaires            | ● Sites à risques industriels                    |
| — Secondaires          | <b>Périmètres de Zones à risques industriels</b> |
| — Tertiaires           | ■ Périmètres de dangers très graves / 1 km       |
| — Résidentielles       | ■ Périmètres de dangers graves / 2 km            |
|                        | ■ Périmètres à risques moyens à graves / 3 km    |

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; SENAGROSOL



**Figure 2 :** Carte des zones à risques multiples (inondations, érosions côtières, accidents industriels). Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).

- Un nombre important d'habitants de la ville, dont la majorité sont défavorisés sur le plan socio-économique, sont situés dans des zones très exposées aux risques d'inondation;
- Les conditions de vie dans ces zones à risque sont précaires; car la plupart des zones d'installation sont informelles, sans structures adéquates et sans services de base;
- La proximité importante de sites ou d'utilisations industrielles avec des quartiers densément peuplés constitue une menace majeure pour la santé des habitants et l'environnement. L'un des cas les plus significatifs est le quartier du Plateau où une concentration de ces activités est située à proximité de zones résidentielles très denses ;
- Bien que ces conditions préoccupantes constituent une menace sérieuse pour la vie des personnes, les pratiques de subsistance de ces résidents (par exemple, la coupe de la bande de Guédiawaye de Filao ou l'occupation de zones non aedificandi) augmentent la plausibilité de nouveaux risques, à leur tour, par la détérioration de l'écosystème et la perte de biodiversité.

Sur la base des analyses précédentes, quatre types de chocs peuvent être priorités à Dakar :



**Naturel** : Inondations



**Environnemental** : Érosion côtière



**Complexe** : Crises du cycle de l'eau



**Technologique** : Accidents industriels

En ce qui concerne la sécheresse, bien qu'il y ait eu des cas de sécheresse dans la région au cours des cinq dernières décennies, il n'ya eu aucun impact direct sévère sur la ville de Dakar. Il n'ya donc aucune indication d'incidences graves sur la ville de Dakar.

En ce qui concerne les vagues de chaleur, elles devraient devenir très récurrentes à Dakar au cours du 21<sup>ème</sup> siècle. Selon le rapport Lobelia, "les changements positifs projetés dans le nombre de vagues de chaleur / saison sont considérables en toutes saisons par rapport à la période de référence, mais ils seront particulièrement importants en été et en automne. On estime que la fréquence des vagues de chaleur au cours de ces saisons augmentera de 10 à 15 jours par rapport à aujourd'hui dans un avenir proche."<sup>22</sup>

Les vagues de chaleur devraient donc s'installer dans la durée en raison notamment des changements climatiques. Toutefois ce phénomène ne sera pas considéré comme prioritaire dans cette évaluation en raison de ses impacts lointains. Des recherches futures sont nécessaires pour examiner les menaces probables que cela représente pour Dakar.

Enfin, des experts du CRPP ont procédé à une lecture qualitative transversale transversale, associée à une consultation des parties prenantes dans le but de valider les résultats de cette analyse. Ces trois chocs principaux ou chocs prioritaires - seront expliqués plus en détail dans les sections suivantes.


<sup>22</sup> Lobelia (2018). "Projections des changements climatiques, impacts attendus et vulnérabilité à Dakar à la fin du 21<sup>e</sup> siècle".

## Description des chocs prioritaires

### Les inondations

Dakar a connu ces dernières années des inondations ayant entraîné des pertes en vies humaines et des pertes matérielles importantes. Le niveau d'impréparation des citoyens et des autorités publiques ont été à l'origine d'un manque d'anticipation et de communication qui ont aggravé l'impact de ces phénomènes. Les habitants n'étaient pas préparés à de tels événements en raison du manque d'évaluation des risques, de prévisions, d'alertes précoces et de communication sur leurs impacts potentiels. On estime ainsi qu'entre 300 à 400 mille personnes sont annuellement affectées par les inondations dans la banlieue de Dakar. <sup>23</sup>

Selon l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie du Sénégal (ANACIM), la plupart des phénomènes de fortes précipitations en saison des pluies sont dus au système de cumulonimbus se déplaçant d'est en ouest. Pour ce qui est de Lobelia, les projections du rapport indiquent "de fortes précipitations (précipitations quotidiennes supérieures à 10 mm) dans la ville de Dakar qui vont probablement devenir moins fréquentes en été (...) Quelques augmentations modérées de la fréquence de tels extrêmes sont aussi prévues dans la région en automne. Associé à ces tendances, il est possible d'observer à Dakar une augmentation potentielle de la fréquence des inondations associée à des précipitations quotidiennes excessives en automne, à l'horizon 2100 ." <sup>24</sup>

| Choc prioritaire   | Chocs secondaires provoqués             | Élément urbain affecté                   | Composante urbaine affectée   |
|--|---|--|---|
| <b>Inondations</b><br> | Contamination du sol et de l'eau        | Logistique et Chaîne d'approvisionnement | Logistique urbaine  |
|  | Autres:                                 | Infrastructures de base                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Énergie</li> <li>● Eau (adduction d'eau, eaux usées et assainissement)</li> <li>● Gestion des déchets solides</li> </ul> |
|  |   | Mobilité                                 | Mobilité urbaine et mobilité interrégionale   |
|  | Défaillance du système de transport     | Services publics municipaux              | Services de secours et d'urgence  |
|  | Défaillance des infrastructures de base | Ecologie                                 | Qualité de l'environnement  |

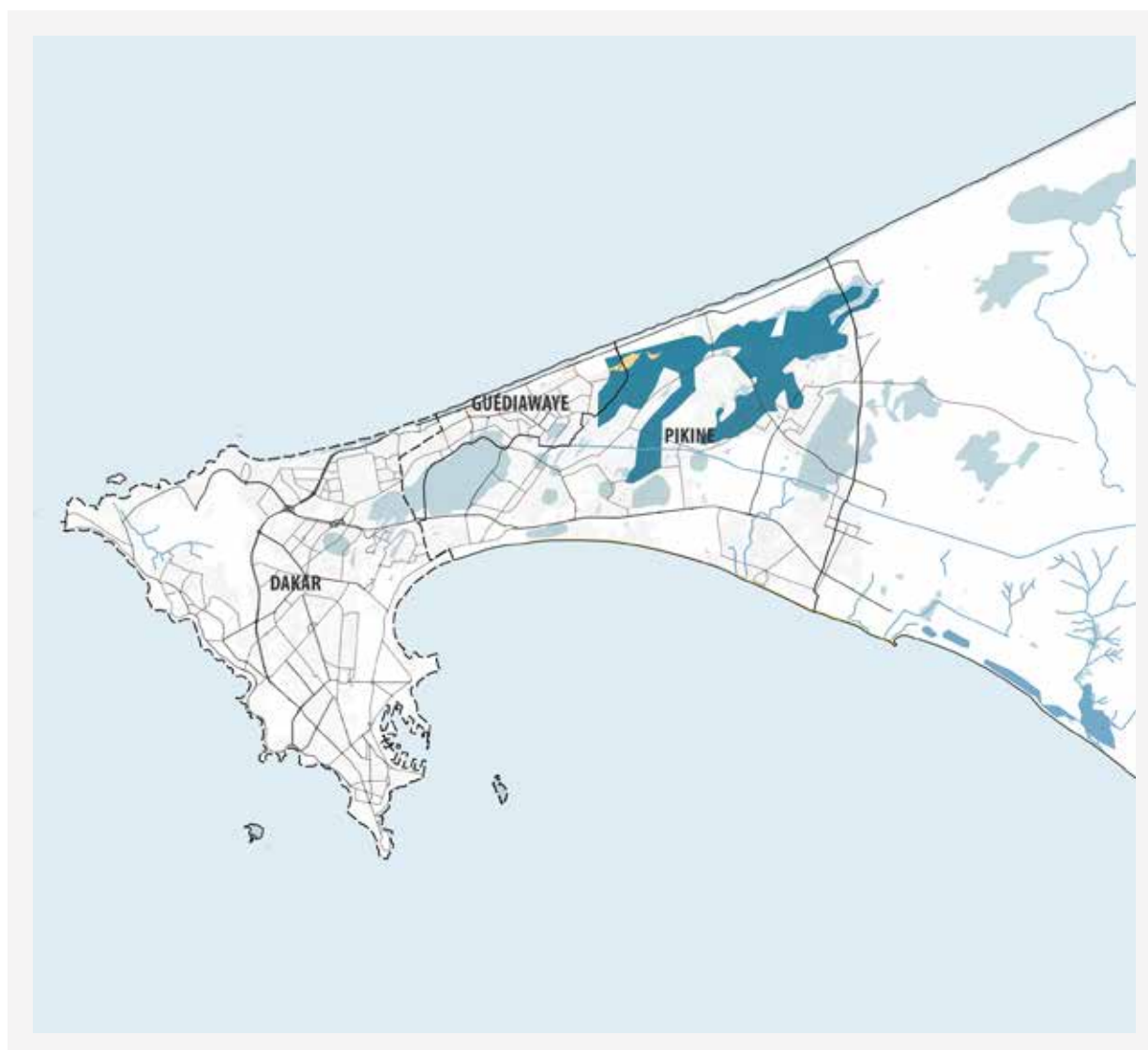
**Tableau 2** : Inondations : Chocs secondaires affectant les éléments urbains et leurs composantes et provoqués.

Source: CRPT (2019).

<sup>23</sup> Agence de Développement municipal. (n.d). Site internet.

Le Projet de Gestion des Eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP).

<sup>24</sup> Lobelia (2018). Ibid. P.19



### Risques d'inondation de crues urbaines dans la région de Dakar

- |                        |                                     |
|------------------------|-------------------------------------|
| — Cours d'Eau          | <b>Zones à risques d'inondation</b> |
| <b>Système Routier</b> | ■ Pluies et crues de lac            |
| — Principales          | ■ Inondations par pluie et mer      |
| — Primaires            | ■ Inondations dues à la pluie       |
| — Secondaires          | ■ Zones de sable                    |
| — Tertiaires           |                                     |
| — Résidentielles       |                                     |

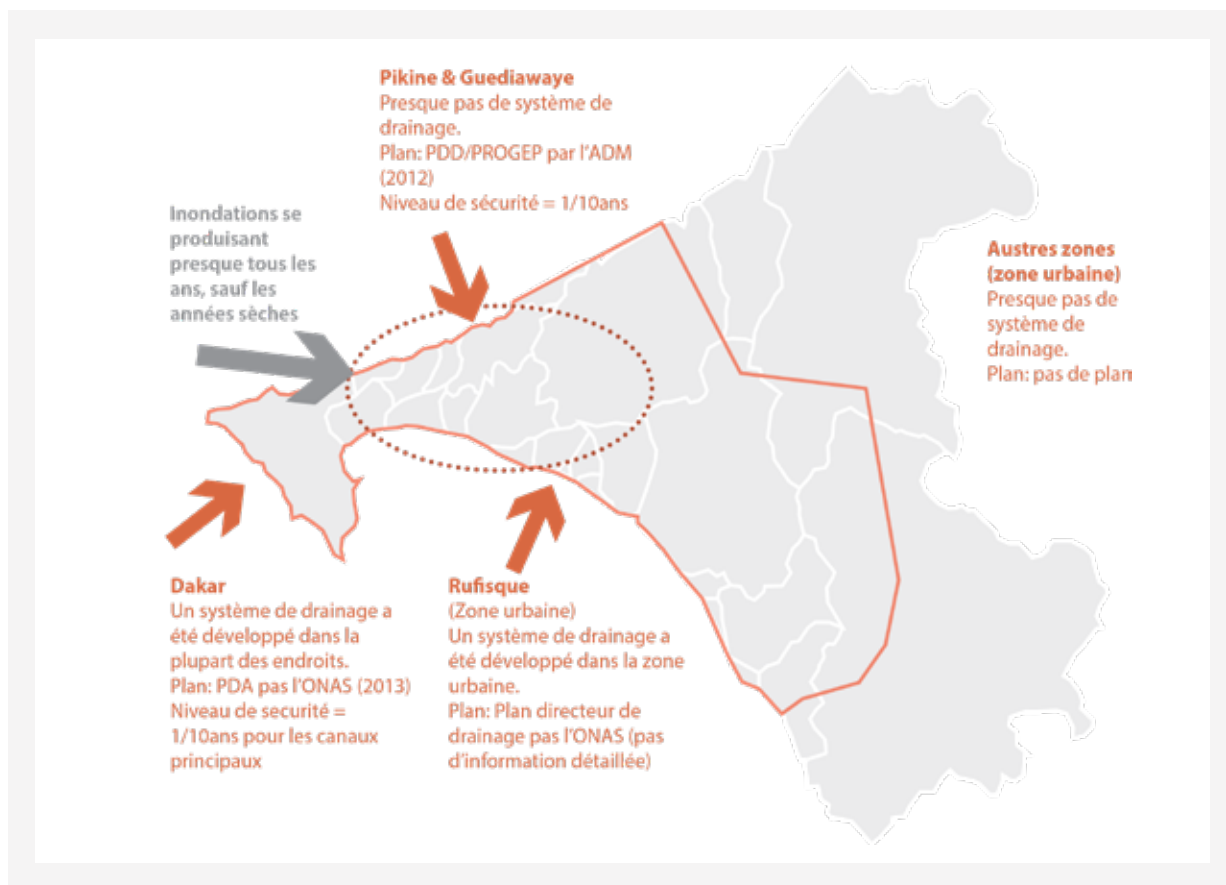
Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; SENAGROSOL

△ N 0 2.5 5 km

**Figure 3 :** Zones à risques d'inondations dans la région de Dakar.

Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).





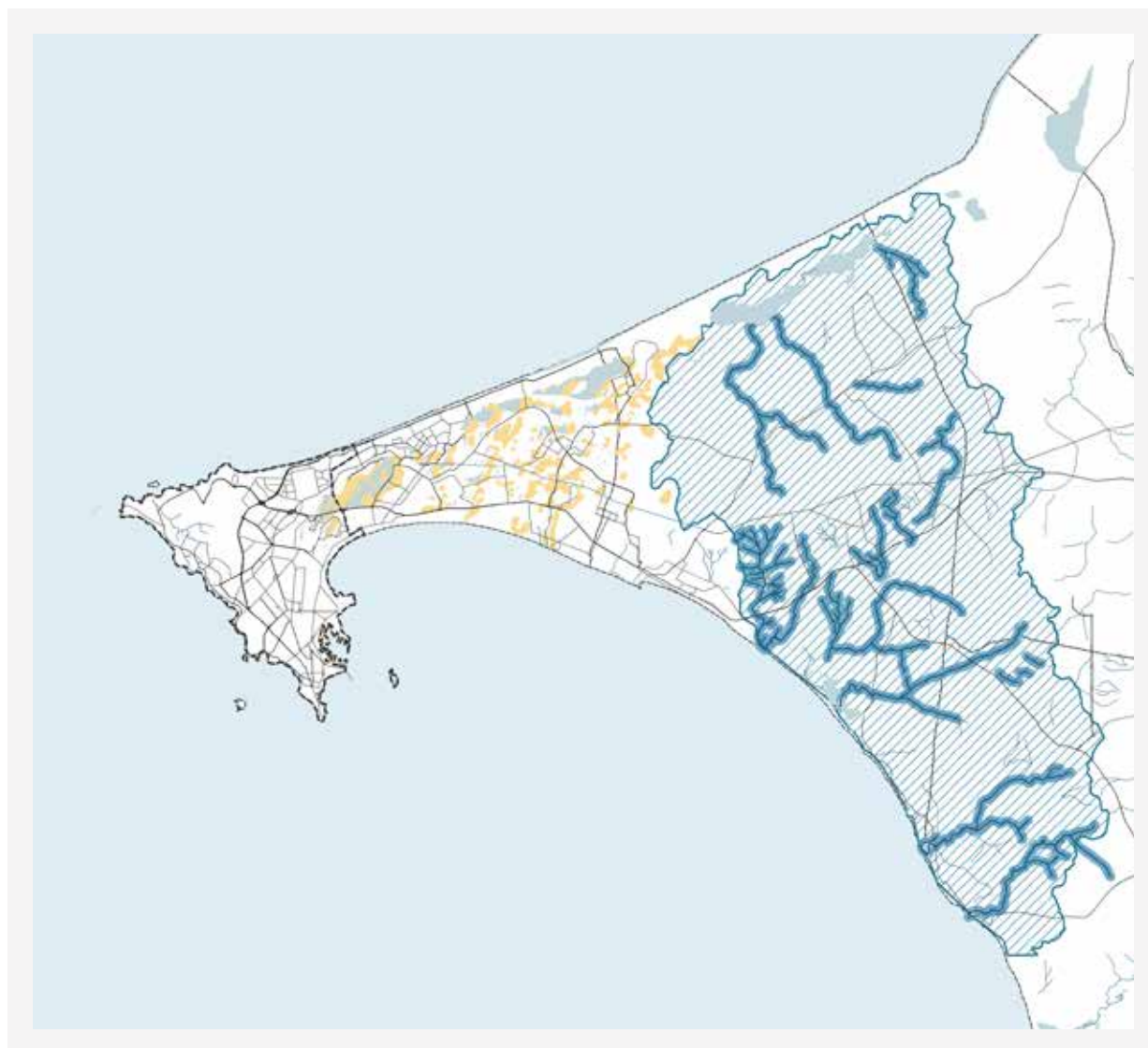
PDD: Plan Directeur de Drainage des Eaux Pluviales de la Région Péri-urbaine de Dakar

PROGEP: Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'adaptation au changement climatique

PDA: Plan Directeur d'Assainissement liquide de Dakar

**Figure 4** : Réseau de drainage des eaux de pluie dans la région de Dakar. Source : Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et du PDU de Dakar et environs horizon 2035.

Les inondations entraînent l'érosion des zones côtières et des glissements de terrain. De plus, la gestion inappropriée des systèmes d'approvisionnement en eau, combinée à une collecte de déchets inadéquate, aggrave les risques de maladies à transmission vectorielle telles que le paludisme. Les inondations intenses et fréquentes perturbent également la fourniture de services et conduisent à la dégradation des actifs infrastructurels et environnementaux, comme présenté dans le tableau 2.



### Zones de gestion des inondations dans la région de Dakar

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| — Principaux Cours d'Eau | <b>Zones de gestion des inondations</b>         |
| — Cours d'Eau            | ▣ Zone de gestion des inondations pour type 2   |
| <b>Système Routier</b>   | ■ Zone de gestion des inondations (type 1 et 3) |
| — Principales            | ■ Zone de gestion des Inondations (type 2)      |
| — Secondaires            |   |
| — Tertiaires             |   |

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; SENAGROSOL



**Figure 5 :** Ebauches des zones de gestion des inondations dans la région de Dakar.  
Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et du PDU de Dakar et environs horizon 2035.

## Érosion côtière

L'élévation du niveau de la mer est une menace pour les côtes de Dakar et de plusieurs autres pays côtiers d'Afrique de l'Ouest. Le Sénégal est classé 8ème pays le plus vulnérable au monde face à la montée de la mer qui menace ses villes côtières. La morphologie et l'absence de stratégie efficace de prévention et de gestion de l'érosion côtière rendent la ville très vulnérable. L'érosion menace de déplacer 12 des 19 communes de la ville par le front de mer Atlantique et de dégrader la qualité des plages de Dakar qui ont un potentiel touristique important.



### Zones a risque d'érosion dans la Région de Dakar

■ Zones a risque d'érosion

Système Routier

— Rues Principales

— Rues Secondaires

— Rues Tertiaires

— Rues Résidentielles

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal


△ N 0 2.5 5 km

**Figure 6 :** Zones à risque d'érosion côtière dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).

L'érosion côtière est la conséquence de phénomènes naturels (houle, courants de dérive, marée, vent, élévation du niveau de la mer, érosion des sols et apport de sédiments) mais aussi d'activités humaines (urbanisation, extraction de sable et construction d'ouvrages de protection inadaptés) qui entraînent l'érosion de la corniche.

L'érosion côtière affecte également les infrastructures telles que le port, et d'autres installations industrielles le long de la côte comme la centrale électrique du Cap des Biches qui est située à un mètre sous le niveau de la mer et qui a subi des inondations causées par de fortes houles saisonnières.

Le littoral est soumis à l'influence quasi permanente d'une houle relativement forte qui se caractérise par ses effets d'affouillement des fonds marins. Les effets à proximité des Almadies, du Cap Manuel et de l'île de Gorée, sont atténués par des phénomènes de diffraction. Dakar connaît une érosion côtière dynamique dans des endroits tels que le Cap Manuel, la Corniche Ouest et Yoff. La houle a détruit plusieurs maisons et bâtiments le long de la côte sénégalaise (Rufisque, St., Louis etc.). La ville de Dakar est naturellement menacée par la mer car c'est une péninsule. Les baies de Hann et de Gorée, sont parmi les zones les plus menacées car recevant chaque année, de juillet à octobre, la houle du sud-ouest. Ces zones de faible altitude sont constituées d'argile et de calcaire de l'Eocène inférieur et sont le siège d'une forte agglomération. Ces zones sont plus vulnérables et sont menacées de destruction et de disparition dans le futur.

| Choc prioritaire   | Chocs secondaires déclenchés          | Élément urbain affecté                   | Composante urbaine affectée   |
|--|---------------------------------------|--|---|
| <b>Érosion Côtière</b><br> | Dégradation de l'environnement côtier | Environnement bâti                       | Logement, actifs bâtis  |
|  | Inondations                           | Écologie                                 | Biodiversité et espaces verts   |
|  |                                       | Logistique et Chaîne d'approvisionnement | Ressources en eau, ressources énergétiques, approvisionnement alimentaire, logistique |
|  | Glissements de terrain                | Infrastructures de base                  | Approvisionnement en eau et en énergie, gestion des déchets solides                   |
|  |                                       | Mobilité                                 | Mobilité urbaine et interrégionale  |

**Tableau 3** : Érosion côtière - Chocs secondaires provoqués et éléments urbains et leurs composantes affectés.


Source : CRPT (2019).

## Crises de l'eau

Même si la SONES (Société nationale des eaux) cherche par tous les moyens (forages compris) à réduire un déficit de plus de 50 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour, l'approvisionnement en eau de Dakar reste inférieur à la demande.

La capitale du Sénégal subit une explosion démographique exponentielle, avec 3 630 324 habitants, selon l'Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD). Ceci explique en grande partie les fréquentes pénuries d'eau. À ce jour, 20% de la population de Dakar souffre de pénurie d'eau.

Selon le ministre de l'hydraulique et de l'assainissement, les capacités de production et de transport en eau potable du lac de Guiers, qui représentent 50% de l'approvisionnement en eau de la capitale, ont été saturées. En fait, les zones situées au bout du réseau et les quartiers situés en haut sont les plus touchés par les pénuries intermittentes. En période de canicule, le niveau de consommation augmente et conduit à une pénurie totale. Ces pénuries d'eau peuvent provoquer des émeutes urbaines pouvant générer de l'insécurité et affecter la qualité de vie des citoyens de Dakar.

| Choc prioritaire   | Chocs secondaires provoqués                                       | Élément urbain affecté                   | Composante urbaine affectée   |
|--|---|--|---|
| <b>Crises de l'eau</b><br> | Incidences biologiques notamment épidémies et pandémies (Choléra) | Logistique et Chaîne d'approvisionnement | Ressources en eau   |
|  |   | Inclusion et Protection sociale          | Santé, protection sociale Inclusion sociale.  |
|  |   | Écologie                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Services de l'écosystème</li> <li>● La biodiversité</li> <li>● Qualité de l'environnement</li> </ul> |

**Tableau 4** : Crises de l'eau - Chocs secondaires provoqués et éléments urbains et leurs composantes affectés.

Source : CRPT (2019).



### Zones de captage d'eau pour l'approvisionnement de Dakar

- Site de Captage d'Eau Principal
- Autre Site de Captage d'Eau

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal;  
SONES  

 N 0 5 10 km

**Figure 7 :** Zones de captage d'eau pour l'alimentation de Dakar.

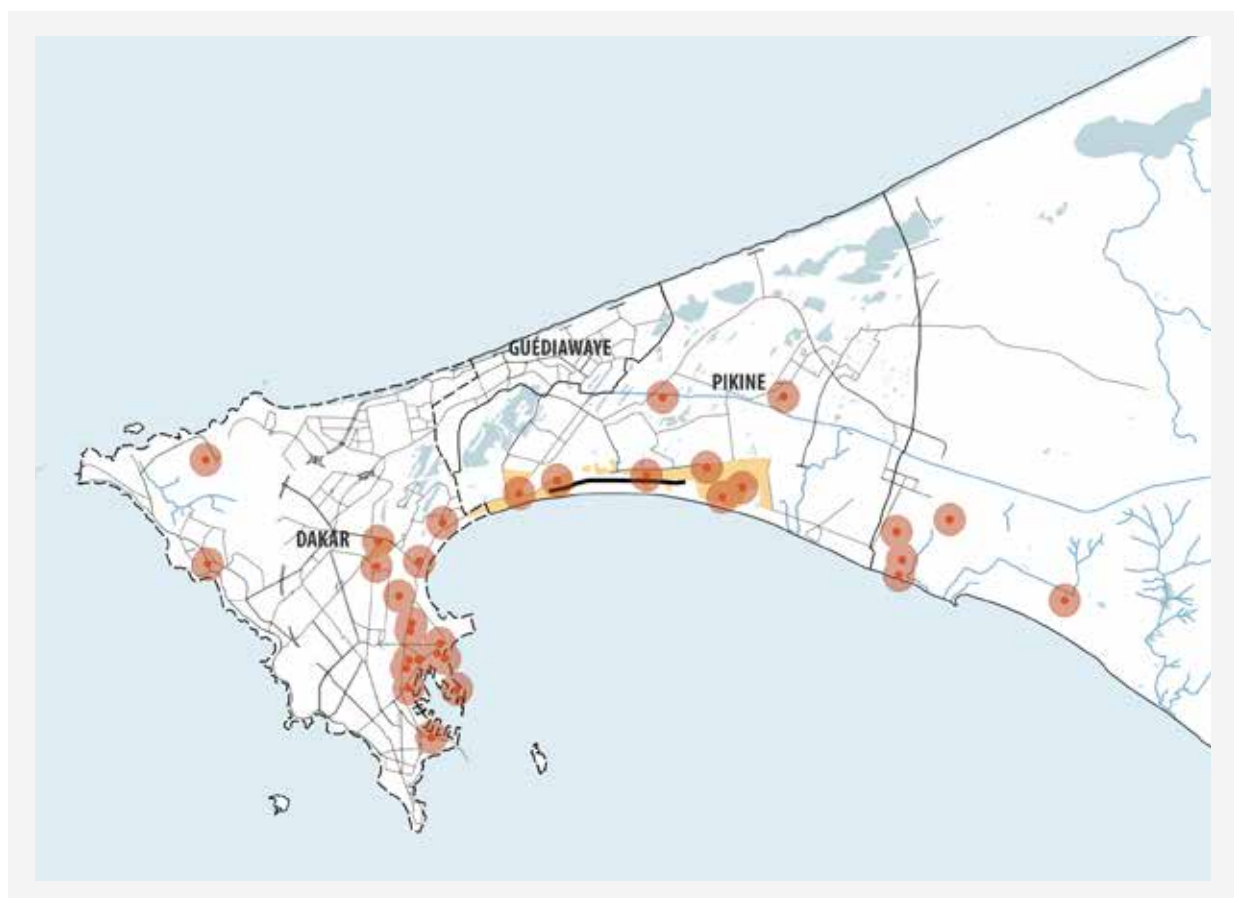
Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de la SONES (2020).

## Accidents industriels

Dans la région de Dakar, il existe ainsi des sites à risque d'accidents industriels et technologiques majeurs, qui s'étendent pratiquement dans toute la zone industrielle et dans la zone portuaire.

Les deux principales zones industrielles du Sénégal sont Hann-Bel Air et la zone industrielle de Rufisque. Le quartier de Hann-Bel Air est l'endroit où se concentrent la majorité des risques : polluants chimiques, installations SEVESO, stockage d'hydrocarbures, etc. En l'absence de respect des normes de sécurité la cohabitation entre industries et zones d'habitations rend cette partie du territoire extrêmement dangereuse.

De même, on peut mentionner le cas des conduites d'eaux usées du centre de Dakar sur le tronçon du canal Hann-Fann où plus de 100 maisons et bâtiments publics sont situés sur l'emprise du collecteur d'eaux usées de l'ONAS (Office national d'assainissement). Les risques d'explosion dus à l'hydrogène sulfuré, à l'effondrement des parties fragiles du canal, aux inondations d'eaux usées et à l'effondrement des bâtiments construits sur l'emprise du canal sont signalés sur l'itinéraire du collecteur Hann Fann. Environ 300 000 habitants de Dakar seraient menacés par ces risques liés au collecteur Hann-Fann, et environ 2 200 hectares dans la capitale seraient inondés d'égouts en cas d'accident grave.<sup>25</sup>



### Sites et zones industriels à restructurer dans la région de Dakar

— Cours d'Eau

**Système Routier**  
 — Principales  
 — Primaires  
 — Secondaires  
 — Tertiaires  
 Résidentielles

#### Sites, Zones et Gazoduc Industriels

● Usine Dangereuse  
 ■ Périmètre pour les usines dangereuses/ 500 m  
 ■ Zone mixte résidentielle / industrielle  
 — Gazoduc

Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; PDU de Dakar et environs horizon 2035

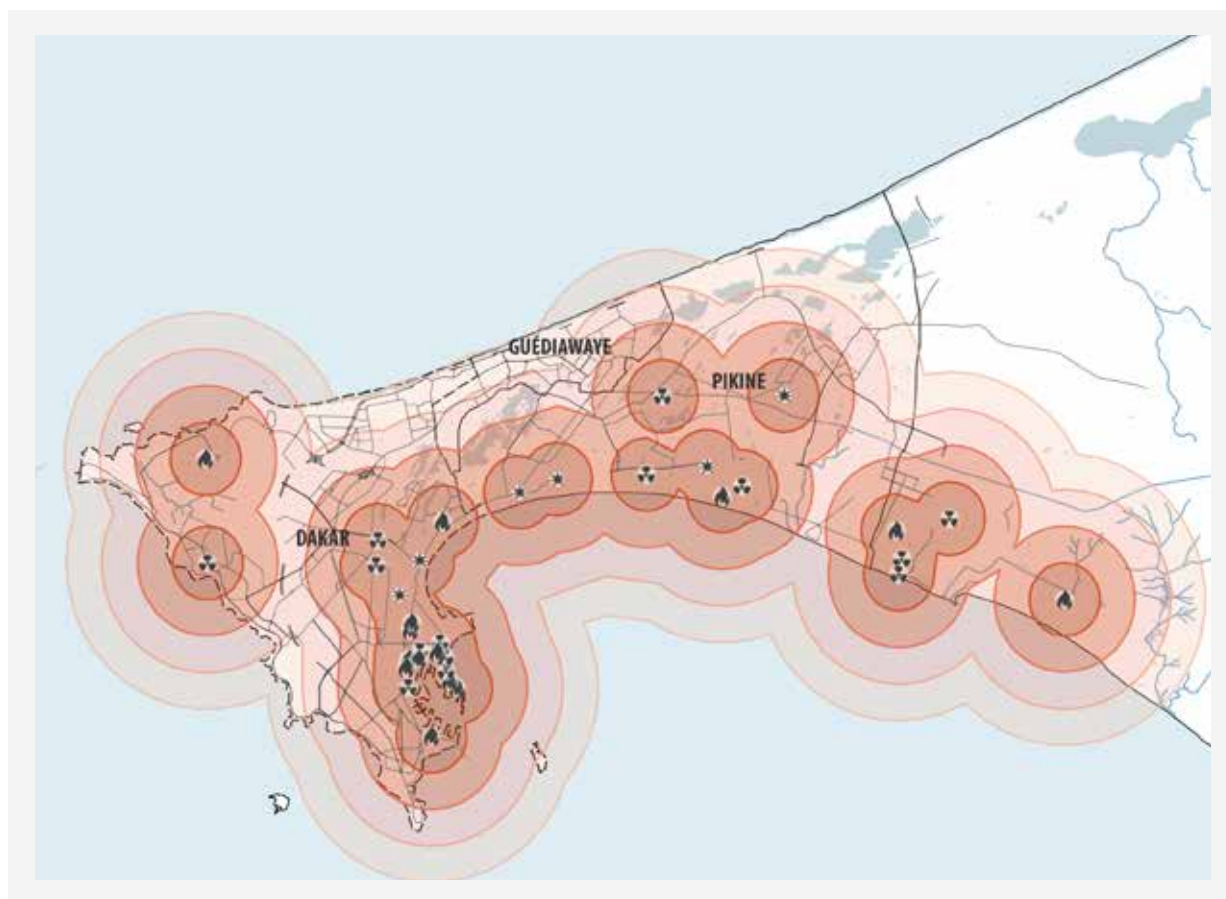
△ N 0 2.5 5 km

**Figure 8 :** Sites et zones industriels à restructurer dans la région de Dakar. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap et du PDU de Dakar et environs horizon 2035.

<sup>25</sup> AllAfrica. (2011). Site internet. Sénégal : 300.000 Dakarais menacés par un collecteur vétuste.

En 1992, un accident industriel dû à l'ammoniac s'est produit à l'usine de la SONACOS, faisant près de 120 morts et des milliers de blessés. Les produits chimiques sont stockés à l'extérieur (y compris les phosphates produits par le Sénégal) sans qu'aucune mesure de sécurité ne soit appliquée. Ces produits chimiques, en plus de se répandre dans l'atmosphère et les poumons des Dakarais à cause des alizés permanents qui soufflent sur la péninsule, pourraient potentiellement provoquer une explosion lorsqu'ils sont combinés à d'autres produits. Les impacts d'accidents industriels sont détaillés dans la **figure 7** ci-dessus.

Compte tenu de cela, le PDU a suggéré une «délocalisation stratégique» de certaines industries. Ainsi, les installations à fort impact environnemental et présentant un risque élevé pour la santé humaine seront délocalisées dans des zones industrielles conçues à cet effet. Les usines ayant un impact moindre sur l'environnement et, de préférence, celles situées à proximité des marchés (zone peuplée) seront restructurées au voisinage de leur emplacement d'origine.<sup>26</sup>



### Sites à risques industriels majeurs dans la région de Dakar

— Cours d'Eau

#### Système Routier

- Principales
- Primaires
- Secondaires
- Tertiaires
- Résidentielles

#### Risques Industriels à Dakar

- ✱ Explosion
- 🔥 Incendie
- ☠️ Produits toxiques

#### Périmètres de Zones à Risques Industriels

- Dangers très graves / 1 km - effets létaux
- Dangers graves / 2 km - effets létaux
- Risques moyens à graves / 3 km
- Dangers significatifs / 4 km - effets réversibles


Source: OpenStreetMap; BaseGéo Sénégal; SENAGROSOL

△ N 0 2.5 5 km

**Figure 9** : Sites à risques d'accidents industriels et périmètres des zones à risques. Source : CRPP basé sur les informations de OpenStreetMap, de la BaseGéo Sénégal et de SENAGROSOL (2020).

<sup>26</sup> Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture. (n.d). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035.



| Choc prioritaire  | Chocs secondaires provoqués  | Élément urbain affecté                   | Composante urbaine affectée   |
|---|--|--|---|
| <b>Accidents Industriels</b><br> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Défaillance de la chaîne d'approvisionnement</li> </ul> | Environnement bâti                       | Logement, Environnement bâti  |
|   |  | Ecologie                                 | Biodiversité  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contamination de l'eau et du sol</li> </ul>             | Chaîne d'approvisionnement et logistique | Ressources en eau, ressources énergétiques, approvisionnement alimentaire, logistique |
|   |  | Infrastructures de base                  | Approvisionnement en eau et en énergie, gestion des déchets solides                   |
|   |  | Protection et Inclusion sociale          | Santé, protection sociale Inclusion sociale   |
|   |  | Mobilité                                 | Mobilité urbaine et interrégionale  |

**Tableau 5 :** Accidents industriels - Chocs secondaires provoqués et éléments urbains et leurs composantes affectés.  
Source : CRPT (2019).

## Évaluation des mesures de réduction des risques à Dakar

Cette section analyse les données collectées dans le contexte urbain sur les processus, les mesures et les politiques disponibles au niveau local, qui sont propices à la diminution du risque d'événements indésirables sous forme de chocs. En particulier, il examine les mesures de réduction des risques existantes en ce qui concerne les chocs prioritaires à Dakar.

### Évaluation des risques

L'évaluation des risques est définie comme une approche qualitative ou quantitative permettant de déterminer la nature et l'étendue des risques de catastrophe en analysant les dangers potentiels et en évaluant les conditions existantes d'exposition et de vulnérabilité susceptibles de porter atteinte aux personnes, aux biens, aux services, aux moyens de subsistance et à l'environnement dont ils dépendent.<sup>27</sup> Idéalement, un processus d'évaluation des risques devrait comprendre une analyse des dangers, une évaluation de l'exposition, une analyse de la vulnérabilité et une évaluation de la capacité.

Les données montrent qu'une évaluation des risques est effectuée à Dakar pour certains des chocs prioritaires, à savoir les inondations et les accidents industriels, mais pas de manière régulière ou systématique. Ces évaluations sont axées sur l'analyse de l'exposition, en particulier la cartographie spatiale des zones sujettes aux inondations et à leurs impacts. L'analyse de la vulnérabilité, notamment économique, sociale ou environnementale, a été réalisée par la Ville de Dakar et une mise à jour des données est en cours. Du fait du manque de données, il est difficile de déterminer si les résultats de l'évaluation sont consolidés ou non dans les plans locaux de gestion des risques. Les résultats des évaluations des risques, y compris les cartes des risques, ne sont pas, pour la plupart ou partiellement, accessibles au public, ce qui limite la sensibilisation du public aux menaces plausibles.

<sup>27</sup> United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2017). Report of the open-ended intergovernmental expert working group on indicators and terminology relating to disaster risk reduction.

## Les systèmes d'alerte précoce - SAP

Le système d'alerte précoce est un système intégré de systèmes et de processus de surveillance, de prévision et de prévision des dangers, d'évaluation des risques de catastrophe, de communication et de préparation, qui permet aux individus, aux communautés, aux gouvernements, aux entreprises et autres de prendre des mesures rapides pour réduire les risques de catastrophe avant la survenue d'événements dangereux.<sup>28</sup> Trois éléments clés contribuent à l'amélioration des performances d'un système d'alerte précoce: les services de surveillance et d'alerte, la capacité de réaction et la diffusion et la communication des alertes.

Les données montrent que les SAP existants à Dakar sont destinés à la surveillance des risques naturels, principalement en ce qui concerne les inondations et les tempêtes.<sup>29</sup> Dans le cadre du *Projet de gestion des risques de catastrophes et d'adaptation au changement climatique* (financé par la Banque mondiale), un système central d'alerte précoce multirisque a été mis en place, avec un accent initial sur les inondations.<sup>30</sup> Il n'y a pas d'indications de systèmes d'alerte précoce pour d'autres types de chocs prioritaires (par exemple, pour les accidents industriels). Le système existant est géré de manière centralisée par un organisme national, la Direction de la Protection Civile (DPC). Certaines "bonnes pratiques"<sup>31</sup> et approches ont été mises en œuvre au Sénégal, telles que des jeux éducatifs par des ONG pour sensibiliser le public aux risques dans le but de permettre aux communautés d'améliorer leur niveau de préparation.

## Gestion des risques

Il s'agit de voir ici si l'application de politiques et de stratégies de réduction des risques de catastrophe permet d'éviter de nouveaux risques de catastrophe, de réduire les risques de catastrophe existants et de gérer les risques résiduels, contribuant ainsi au renforcement de la résilience et à la réduction des pertes dues aux catastrophes.<sup>32</sup> Les éléments pris en compte pour l'évaluation dans le cadre de la gestion des risques comprennent les mesures décrites à long terme - atténuation - et celles visant une intervention immédiate en cas d'urgence, notamment la préparation et la planification des mesures d'urgence. L'atténuation consiste à atténuer ou à minimiser les impacts négatifs d'un événement dangereux, tandis que l'état de préparation correspond aux connaissances et aux capacités développées par les gouvernements, les organisations de secours et de redressement, les communautés et les individus pour anticiper, réagir et récupérer efficacement catastrophes probables, imminentes ou actuelles.<sup>33</sup>

Sur la base des données recueillies, de nombreux efforts ont été déployés pour mettre en place les mesures d'atténuation des chocs naturels à Dakar au cours de la dernière décennie et plusieurs plans nationaux, régionaux ou locaux ont été élaborés et sont en cours d'exécution :

- Le Plan d'adaptation aux changements climatiques est un plan national développé dans le but de mener une étude participative et intégrée et une analyse de la vulnérabilité de différentes régions du Sénégal aux impacts négatifs du changement climatique sur des secteurs clés de l'économie tels que: les ressources en eau, l'agriculture et les zones côtières;<sup>34</sup>

<sup>28</sup> United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2017). Report of the open-ended intergovernmental expert working group on indicators and terminology relating to disaster risk reduction.

<sup>29</sup> Ministère de l'Intérieur. (n.d.). *Projet de Gestion des Risques et Catastrophes et d'Adaptation au Changement climatique GRC-ACC*.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. (2013). *Systèmes communautaires d'alerte précoce : principes directeurs*.

<sup>32</sup> United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2017). Report of the open-ended intergovernmental expert working group on indicators and terminology relating to disaster risk reduction.

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Ministère de l'Environnement du Sénégal. *Plan national d'adaptation aux changements climatiques*.

- Au niveau régional, le Plan Climat Territorial Intégré a été développé sous la direction du Département de Dakar de la Ville de la Ville de Dakar pour améliorer la gouvernance urbaine de la ville de Dakar en vue d'une transition énergétique et écologique afin de renforcer sa résilience au changement climatique;<sup>35</sup>
- Le Plan Climat Énergie Territorial de Dakar a été conçu pour améliorer la gouvernance urbaine de la ville pour une transition énergétique et écologique afin de renforcer sa résilience au changement climatique.<sup>36</sup>
- Le Projet de gestion des eaux pluviales et d'adaptation aux changements climatiques (PROGEP) a permis de mettre en place des ouvrages de drainage qui ont eu des impacts positifs sur les conditions de vie des populations affectées;<sup>37</sup>
- Au niveau local, tel que précédemment mentionné, la Ville de Dakar a publié sa Stratégie de résilience urbaine en 2017.<sup>38</sup>

Toutefois, le Plan d'organisation des secours (Plan ORSEC) est le principal mécanisme de coordination de gestion de catastrophes et urgences au Sénégal. Adopté par décret le 4 Mars 1999, son déclenchement permet la mobilisation et l'engagement de tous les moyens publics et privés disponible pour faire face à une situation de crise.

Outre les plans énumérés ci-dessus, des efforts importants ont été déployés pour atténuer les risques d'inondation, tels que l'amélioration des systèmes d'évacuation des eaux pluviales urbaines et le nettoyage et l'entretien des canaux d'évacuation des eaux.

Quant au Plan national de contingence de la République du Sénégal,<sup>39</sup> il a été élaboré par le gouvernement mais n'a pas été mis à jour depuis 2008. Avec l'aide du PNUD, le Sénégal a également mis au point un programme national de prévention, de réduction des risques majeurs et de gestion des catastrophes naturelles (Programme national de réduction des risques de catastrophes).<sup>40</sup> Néanmoins, les capacités financières, humaines et techniques sont limitées en raison du manque de fonds suffisants, ce qui entrave la bonne mise en œuvre de tels plans.

## Relèvement

Le relèvement consiste à rétablir ou à améliorer les moyens de subsistance et la santé, ainsi que les atouts, systèmes et activités économiques, physiques, sociaux, culturels et environnementaux d'une communauté ou d'une société touchée par une catastrophe, conformément aux principes de développement durable et de « reconstruction meilleure », Pour éviter ou réduire les risques de catastrophe futures.<sup>41</sup>

Au niveau local, les données montrent qu'il n'existe aucune planification préalable pour la reprise après sinistre. Dans le cas des inondations, les efforts sont concentrés sur les opérations de relèvement immédiat qui consistent principalement à ramener les populations déplacées dans leurs zones de résidence après la réduction des risques. Il n'existe aucune stratégie en place pour mieux reconstruire qui évite les facteurs de risque qui ont conduit à aggraver les conséquences de tels événements extrêmes. En ce qui concerne les inondations pluviales, les actions de relèvement sont des mesures réactives plutôt que proactives. Par exemple, les efforts sont concentrés sur le nettoyage des canaux d'évacuation, alors qu'il y a peu d'indications sur des stratégies globales et intersectorielles à long terme axées sur le renforcement de la capacité des infrastructures urbaines et prenant en compte les interdépendances complexes. Ces plans sont, pour n'en citer que quelques-uns, l'amélioration des systèmes de drainage des eaux pluviales urbaines.

<sup>35</sup> Innovation, Environnement, Développement - Afrique (En ligne). (2017). Approche territoriale des changements climatiques au Sénégal : cas du plan climat territorial intégré (PCTI) de la région de Dakar.

<sup>36</sup> Climate Chance. (n.d). Site internet. Plan Climat Énergie Territorial de Dakar.

<sup>37</sup> Dakaractu. (2016). Site internet. PROGEP : La Directrice des Opérations de la Banque Mondiale satisfaite des réalisations.

<sup>38</sup> Ville de Dakar – 100 Villes Résilientes. (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar.

<sup>39</sup> Ministère de l'Intérieur. (n.d.). Plan national de contingence.

<sup>40</sup> Ministère de l'Intérieur. (n.d.). Programme national de réduction des risques de catastrophe.

<sup>41</sup> United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2017). Report of the open-ended intergovernmental expert working group on indicators and terminology relating to disaster risk reduction.

## Situation des politiques nationales et locales par rapport au risque de chocs

Au Sénégal, la prévention et la gestion de la réduction des risques de catastrophes (RRC) s'inscrivent dans un contexte marqué par l'existence de divers documents de politique sectorielle.

Depuis 2005, la problématique ou la thématique de la RRC a été trouvée dans presque tous les documents de politique et les stratégies de développement. Cette intégration de la réduction des risques de catastrophe reflète une volonté politique de considérer les risques naturels comme une composante du développement durable. La lutte contre la pauvreté a fait l'objet d'une attention particulière en renforçant la capacité de la population à gérer les risques et en élargissant l'accès aux instruments de gestion des risques et aux systèmes de protection sociale.

Plus important encore, ces documents de politique accordent une importance notable à la manière dont les activités de développement peuvent contribuer aux mesures d'atténuation à long terme et ne se limitent pas aux mesures de gestion des risques classiques. En effet, dans les stratégies de développement du pays telles qu'elles sont reflétées dans les Documents stratégiques de réductions de la pauvreté (DSRP I et II), la protection sociale et la gestion des risques de catastrophe constituent une perspective de réponse structurelle aux grands défis de la croissance et de la réduction de la pauvreté et est destinée à servir de catalyseur pour la de différents objectifs de développement national, notamment dans les domaines de la sécurité alimentaire, de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la mobilité, de la responsabilisation des acteurs du secteur privé, de la société civile, etc.

La Stratégie nationale de Protection sociale et de Gestion des risques (SNPS / GR), couvrant la période 2006-2010, dans laquelle la «gestion des catastrophes et des risques majeurs» constitue le quatrième axe stratégique, a été bénéfique. Son objectif principal est de réduire l'impact des chocs qui menacent directement la vie de la population, en particulier des groupes les plus vulnérables, en aidant les ménages à mieux gérer les risques pouvant entraîner des pertes de vie ou des capitaux irréversibles, et en favorisant l'accès des personnes les plus vulnérables aux services sociaux de base. La SNPS / GR est appuyée par des politiques sectorielles, en particulier :

- La Lettre de politique sectorielle de l'environnement ;
- La Lettre de Politique Sectorielle des Transport ;
- Le Plan National d'action pour l'environnement;
- La Stratégie de conservation de la biodiversité ;
- Le Plan de lutte contre la désertification ;
- Le Plan Directeur d'Assainissement liquide pour la Région de Dakar et le projet d'élaboration du Plan Directeur d'Assainissement liquide pour la Région de Dakar à l'horizon 2025 préparé par l'Office National de l'Assainissement (ONAS).

## Principales constatations

- La ville de Dakar est exposée au risque de chocs multiples, dont certains sont naturels (inondations, érosion côtière, etc.), technologiques (risques industriels). Néanmoins, certaines de ces conséquences représentent un risque relativement important pour le système urbain et nécessitent donc des actions prioritaires visant à atténuer les conséquences de tels événements.
- Une combinaison de facteurs contribue à l'aggravation de ces événements indésirables. En particulier, l'urbanisation non planifiée et les obstacles à l'accès à la terre qui entraînent des aménagements situés dans des zones à risque, mettant les habitants en danger, en plus d'une mauvaise gestion des ressources en eau et des systèmes de gestion des déchets solides.
- Il y a peu de coordination intersectorielle des mécanismes existants d'évaluation, de planification, de mise en œuvre et de suivi des risques de catastrophes.
- L'urbanisation non planifiée entraîne des aménagements situés dans des zones à risque, mettant en danger la population, mais mettant également en péril l'écosystème naturel et dégradant la biodiversité.
- Les capacités financières et techniques limitées au niveau local ne permettent pas de mettre en place des projets d'infrastructures stratégiques permettant de prévenir et d'atténuer les risques de catastrophe.
- Le niveau d'informalité rend difficile l'application des codes et règlements de construction.
- Les changements climatiques posent de nouveaux défis et aggravent la vulnérabilité de Dakar aux risques d'inondations, de cyclones et de vagues de chaleur.
- Les conséquences des chocs renforcent davantage le niveau de vulnérabilité des habitants les plus pauvres.





## Bibliographie et Références

---

- Adakar.** (2017). Site internet. Érosion côtière, élévation du niveau de la mer...: Les prédictions angoissantes de la Banque mondiale. Disponible sur : [www.news.adakar.com/h/86132.html](http://www.news.adakar.com/h/86132.html)
- Adakar.** (2019). Site internet. Fass Delorme : Un incendie fait 1 mort et 3 blessés graves. Disponible sur : [www.news.adakar.com/h/109142.html](http://www.news.adakar.com/h/109142.html)
- Agence de Développement municipal.** (n.d). Site internet. Le Projet de Gestion des Eaux pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP). Disponible sur : [www.adm.gouv.sn/progep](http://www.adm.gouv.sn/progep)
- AllAfrica.** (2011). Site internet. Sénégal : 300.000 Dakarais menacés par un collecteur vétuste. Disponible sur : [www.fr.allafrica.com/stories/201108260551.html](http://www.fr.allafrica.com/stories/201108260551.html)
- Climate Chance.** (n.d). Site internet. Plan Climat Énergie Territorial de Dakar. Disponible sur : [www.climate-chance.org/bonne-pratique/pcet-dakar](http://www.climate-chance.org/bonne-pratique/pcet-dakar)
- Dakaractu.** (2016). Site internet. PROGEP : La Directrice des Opérations de la Banque Mondiale satisfaite des réalisations. Disponible sur : [www.dakaractu.com/PROGEP-La-Directrice-des-Operations-de-la-Banque-Mondiale-satisfaite-des-realizations\\_a105632.html](http://www.dakaractu.com/PROGEP-La-Directrice-des-Operations-de-la-Banque-Mondiale-satisfaite-des-realizations_a105632.html)
- Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture.** (n.d). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035. Disponible sur : [www.pdudakar.gouv.sn](http://www.pdudakar.gouv.sn)
- Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture.** (n.d). Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035. Restructuration des zones industrielles. Disponible sur : [www.pdudakar.gouv.sn/Restructuration-des-zones-industrielles.html](http://www.pdudakar.gouv.sn/Restructuration-des-zones-industrielles.html)
- Disaster Recovery Framework** (2014). Sénégal : Inondations Urbaines. Disponible sur : [www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal\\_French\\_Sept%202014.pdf](http://www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf)
- Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.** (2015). La législation relative à la réduction des risques de catastrophe dans le contexte urbain de dakar (LRRC/Dakar). Disponible sur : [www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/legislation\\_drr\\_dakar.pdf](http://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/legislation_drr_dakar.pdf)
- Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.** (2013). Systèmes communautaires d'alerte précoce : principes directeurs. Disponible sur : [www.preparecenter.org/sites/default/files/cews\\_guiding\\_principles\\_fr.pdf](http://www.preparecenter.org/sites/default/files/cews_guiding_principles_fr.pdf)
- Innovation, Environnement, Développement - Afrique** (En ligne). (2017). Approche territoriale des changements climatiques au Sénégal : cas du plan climat territorial intégré (PCTI) de la région de Dakar. Disponible sur : [www.iedafrique.org/IMG/pdf/rapport\\_etude\\_de\\_cas\\_pcti\\_dakar\\_-\\_mai\\_2017.pdf](http://www.iedafrique.org/IMG/pdf/rapport_etude_de_cas_pcti_dakar_-_mai_2017.pdf)
- Innovation, Environnement, Développement - Afrique** (En ligne). (n.d.). Modéliser les futures inondations et les ressources en eau en Afrique de l'Ouest. Disponible sur : [www.iedafrique.org/Modeliser-les-futures-inondations-et-les-ressources-en-eau-en-Afrique-de-l.html](http://www.iedafrique.org/Modeliser-les-futures-inondations-et-les-ressources-en-eau-en-Afrique-de-l.html)
- La Rédaction.** (2015). Site internet. L'Érosion côtière et l'avenir du Sénégal. Disponible sur : [www.reussirbusiness.com/actualites/lerosion-cotiere-et-lavenir-du-senegal](http://www.reussirbusiness.com/actualites/lerosion-cotiere-et-lavenir-du-senegal)
- Le Point** (2018). Sénégal- Pénurie d'eau : le cri de colère des usagers. Disponible sur : [www.lepoint.fr/economie/senegal-penurie-d-eau-le-cri-de-colere-des-usagers-28-07-2018-2239806\\_28.php](http://www.lepoint.fr/economie/senegal-penurie-d-eau-le-cri-de-colere-des-usagers-28-07-2018-2239806_28.php)
- Lobelia by IsardSAT.** (2018). Projections des changements climatiques futurs, impacts et vulnérabilités à Dakar à la fin du 21ème siècle.
- Ministère de l'Environnement et de la Protection de la nature.** (2006). Plan d'action national pour l'adaptation aux changements climatiques. Disponible sur : [www.preventionweb.net/files/21861\\_13379pana1.pdf](http://www.preventionweb.net/files/21861_13379pana1.pdf)
- Ministère de l'Intérieur.** (n.d.). Plan National de Contingence. Disponible sur : [www.servicepublic.gouv.sn/assets/textes/plan\\_de\\_contingence.pdf](http://www.servicepublic.gouv.sn/assets/textes/plan_de_contingence.pdf)
- Ministère de l'Intérieur.** (n.d.). Programme national de réduction des risques de catastrophe. Disponible sur : [www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe](http://www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe)



- Ministère de l'Intérieur.** (n.d.). Projet de Gestion des Risques et Catastrophes et d'Adaptation au Changement climatique GRC-ACC. Disponible sur : [www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/projet-de-gestion-des-risques-et-catastrophes-et-dadaptation-au-changement-climatique-grc-acc](http://www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/projet-de-gestion-des-risques-et-catastrophes-et-dadaptation-au-changement-climatique-grc-acc)
- Ministère de la Santé et de l'Action Sociale. - Direction Générale de la Santé. - Direction de la Lutte contre la Maladie.** (2017). Programme National de Lutte contre le Paludisme. Bulletin épidémiologique du Paludisme au Sénégal. Disponible sur : [www.fr.africacheck.org/wp-content/uploads/2018/04/Senegal-paludisme-bulletin-annuel-2017-PNLP.pdf](http://www.fr.africacheck.org/wp-content/uploads/2018/04/Senegal-paludisme-bulletin-annuel-2017-PNLP.pdf)
- Ministère de la Santé et de l'Action Sociale** (2017). Programme de Lutte contre la Tuberculose (PNT) Disponible sur : [www.sante.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-de-lutte-contre-la-tuberculose-pnt](http://www.sante.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-de-lutte-contre-la-tuberculose-pnt)
- Mjangale.** (n.d.). Site internet. La tuberculose au Sénégal : Dakar l'épicentre de l'infection. Disponible sur : [www.mjangale.com/formationweb/goethe2017/tuberculose](http://www.mjangale.com/formationweb/goethe2017/tuberculose)
- Ndong J.B.** (1995). L'évolution de la pluviométrie au Sénégal et les incidences de la sécheresse récente sur l'environnement. Disponible sur : [www.persee.fr/doc/geoca\\_0035-113x\\_1995\\_num\\_70\\_3\\_4212](http://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1995_num_70_3_4212)
- Sagna P., Ndiaye O., Diop C., Niang AD., Sambou PC.** (2015). Are recent climate variations observed in Senegal in conformity with the descriptions given by the IPCC scenarios?. Disponible sur : [www.lodel.irevues.inist.fr/pollutionatmospherique/index.php?id=5320&format=print](http://www.lodel.irevues.inist.fr/pollutionatmospherique/index.php?id=5320&format=print)
- Senepplus.** (2017). Site internet. La région de Dakar concentre 45% des cas de tuberculose. Disponible sur : [www.seneplus.com/sante/la-region-de-dakar-concentre-45-des-cas-de-tuberculose](http://www.seneplus.com/sante/la-region-de-dakar-concentre-45-des-cas-de-tuberculose)
- The Lancet** (2017). Climate change: the role of the Infectious disease community. Disponible sur : [www.thelancet.com/journals/laninf/article/PIIS1473-3099\(17\)30645-X/fulltext](http://www.thelancet.com/journals/laninf/article/PIIS1473-3099(17)30645-X/fulltext)
- United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR).** (2017). Report of the open-ended intergovernmental expert working group on indicators and terminology relating to disaster risk reduction. Disponible sur : [www.preventionweb.net/files/50683\\_oiewgreportenglish.pdf](http://www.preventionweb.net/files/50683_oiewgreportenglish.pdf)
- Ville de Dakar – 100 Villes Résilientes.** (2016). Stratégie de Résilience de la Ville de Dakar. Disponible sur : [www.100resilientcities.org/strategies/dakar](http://www.100resilientcities.org/strategies/dakar)





**Changement climatique futur,  
impacts et vulnérabilité attendus  
dans la ville de Dakar à la fin du  
21ème siècle**



## Messages clés

# Changement climatique futur, impacts et vulnérabilité attendus dans la ville de Dakar à la fin du 21ème siècle

**Ref:** ISARD\_UNHAB\_LOBELIA\_REP\_743

**Issue:** 1.1

**Date:** 12/07/2019

**Prepared for:** UN-Habitat / Global City Resilience Programme

Commercial in confidence

---

**Préparé par:** Pau Gallès · [pau.galles@lobelia.earth](mailto:pau.galles@lobelia.earth)

**Revisé par:** Guillermo Grau · [guillermo.grau@lobelia.earth](mailto:guillermo.grau@lobelia.earth)

**Approuvé par:** Laia Romero · [laia.romero@lobelia.earth](mailto:laia.romero@lobelia.earth)

[lobelia.earth](http://lobelia.earth)

[lobelia.earth](http://lobelia.earth)

This document contains confidential information that is the property of isardSAT and is intended solely for the recipient. All reproduction, publication or distribution, in whole or in part, of this document or the information contained therein is strictly prohibited without prior written approval from isardSAT. The French version is a translation of the original in English for information purposes only. In case of a discrepancy, the English original will prevail.

isardSAT S.L · Parc Tecnològic Barcelona Activa · Marie Curie 8-14, A 213-219 · 08042 Barcelona · +34 933 505 508  
Registre Mercantil de Barcelona: Tom 38882, Foli 56, Full B330727, Inscripció 1 · CIF: B64290828



The logo for lobelia. features the word "lobelia." in a bold, lowercase, sans-serif font. The letters are a vibrant yellow color, and a small registered trademark symbol (®) is positioned at the end of the word.

© lobelia, 2018

Ce document est fourni à titre confidentiel. Aucune partie de ce document ne peut être reproduite ou distribuée sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation expresse du détenteur des droits d'auteur.







# Messages clés

## Table des matières

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Changements futurs de température de l'air et de précipitation .....</b>          | <b>5</b>  |
| 1.1      | Projections de l'ensemble des 18 MCG.....  | 5         |
| 1.2      | Projections de la température de l'air et des précipitations à une échelle plus fine | 8         |
| 1.2.1    | Température de l'air .....   | 8         |
| 1.2.2    | Précipitation.....   | 11        |
| <b>2</b> | <b>Futurs changements des conditions climatiques extrêmes .....</b>                  | <b>13</b> |
| 2.1      | Températures extrêmes .....  | 13        |
| 2.2      | Précipitations extrêmes.....   | 15        |
| <b>3</b> | <b>Impacts et vulnérabilités attendus.....</b>                                       | <b>17</b> |
| <b>4</b> | <b>Références .....</b>  | <b>18</b> |

# Messages clés

## 1 Changements futurs de température de l'air et de précipitation

---

La ville de Dakar, capitale du Sénégal, a un climat semi-aride ou steppique (BSh dans le classement de Koeppen-Geiger), avec deux saisons distinctes : une longue saison sèche (octobre-mai) et une courte saison humide (de juin à septembre), également connue sous le nom d'hivernage. Ce classement des précipitations sur deux saisons est largement utilisé, de la prévision météorologique à l'utilisation ordinaire. En ce qui concerne les températures, une autre classification peut être faite, bien que rarement utilisée : la saison froide (décembre à mai), avec des températures confortables, et la saison chaude (juillet à novembre).

### 1.1 Projections de l'ensemble des 18 MCG

- *Le climat de la ville de Dakar aura tendance à devenir de plus en plus chaud à la fin du 21ème siècle. Il est estimé que la température annuelle moyenne augmentera de 2°C dans le scénario RCP4.5, et par plus de 3°C dans le scénario RCP8.5. Dans le pire des cas (RCP8.5), le réchauffement climatique dans cette zone urbaine devrait s'accélérer considérablement après 2070, quand la température annuelle atteindra presque 28°C.*
- *Pendant l'année, indépendamment du RCP sélectionné, il est prévu que la température de l'air augmente au maximum pendant trois différents intervalles de temps : de décembre à février, de mai à juillet et en novembre. La magnitude de ces changements projetés varie en fonction du scénario climatique :*
  - RCP4.5 : une augmentation maximale de température, atteignant ou dépassant 2°C, de décembre à février et en juin, est prévue d'ici 2100.
  - RCP8.5 : les plus grandes magnitudes de températures ont été projetées également pour le futur lointain et aux mêmes intervalles de temps – pour décembre à février par plus de 4°C, ainsi que pour mars, juin et novembre par plus de 3°C.

Figure 1 illustre la variation prévue de la température moyenne de l'air annuelle jusqu'à la fin du 21ème siècle à Dakar, selon les scénarios modéré (RCP 4.5) et pessimiste (RCP 8.5).

# Messages clés

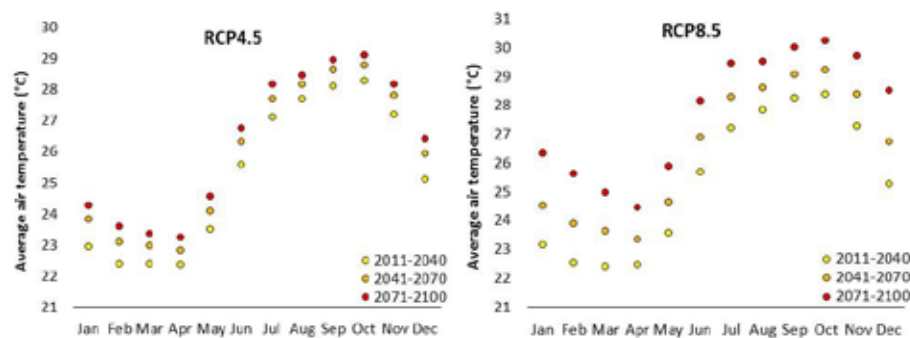


Figure 1: Changements de la température moyenne mensuelle au 21ème siècle dans les scénarios RCP4.5 (gauche) et RCP8.5 (droite) dans le CGM de la ville de Dakar.

- *La ville de Dakar sera concernée par les effets du réchauffement climatique, en particulier pour le futur moyen (2041-2070) et le futur lointain (2071-2100). D'habitude, pour le futur proche (2011-2040), le signal climatique est généralement masqué par la variabilité naturelle, mais ici le signal de changement de la température simulé est clair vers une augmentation, en raison d'un bon degré de concordance au sein de l'ensemble de modèles sur la direction de la tendance. La robustesse du réchauffement de la température tout au long de l'année dans la ville de Dakar est presque définitive, variant entre 94% et 100% dans le futur proche et moyen sous les deux RCP, et est complètement définitive pour le futur lointain, indépendamment du choix de RCP. Un refroidissement mensuel avec moins de 1°C est projeté de juin/juillet à octobre dans le futur proche pour les deux RCP, et aussi d'août à septembre (RCP4.5), uniquement avec le modèle ACCESS 1-0.*
- *La différence de changement de température quotidienne de l'air est minimale dans cette zone urbaine, car, tout au long de l'année, les différences de magnitude des variations de température diurne et nocturne sont limitées à moins de 1°C. Par contre, le réchauffement diurne est plus notable de septembre à décembre et de janvier à mars, tandis que pour le reste de la saison, c'est le réchauffement pendant le soir qui est plus notable. En considérant la limite de réchauffement de 2°C fixée par l'Accord de Paris lors de la COP21, la ville de Dakar devrait connaître un réchauffement diurne supérieur à 2°C, selon la moyenne de l'ensemble multi-modèles, pour certaines périodes de temps. Dans le cadre du RCP 4.5, ce réchauffement sera constaté de décembre à février pour le futur à moyen terme, et de novembre à mars pour le futur lointain, et dans le cadre du RCP8.5, de novembre à mars pour le futur à moyen terme, et pour toute l'année au futur lointain (avec des magnitudes maximales de près de 5°C en décembre et janvier – parmi les mois les plus froids de l'année). Pendant la nuit, dans le cadre du RCP 4.5, le réchauffement prévu est généralement inférieur à 2°C toute l'année pour le futur proche et moyen (et proche de 2°C de décembre à février), sauf pendant le mois de juin, quand la température sera au-dessus de 2°C. Selon le RCP8.5, ce seuil devrait être fréquemment atteint ou dépassé après 2041 jusqu'à la fin du 21ème siècle, dans les mêmes intervalles de temps susmentionnés, avec des amplitudes de réchauffement maximales supérieures à 4°C en*

# Messages clés

décembre et janvier. Ces résultats sont extrêmement importants pour comprendre l'exposition future de la ville vis-à-vis des risques pour la santé, les maladies d'origine hydrique et vectorielles (liés à la réduction de la qualité et quantité de l'eau) – quelques défis importants déjà identifiés dans la Stratégie pour la résilience urbaine de Dakar (2017).

- *Le changement de précipitation à Dakar est inhomogène (Figure 2), avec les augmentations et les diminutions par les membres de l'ensemble multi-modèles étant différents.* Selon la valeur moyenne de l'ensemble, et malgré leur signal contrasté, les changements projetés sont plus importants en termes d'amplitude dans le pire des scénarios climatiques. Généralement, au cours de l'intervalle le plus humide de l'année (juin à septembre), l'intensité des précipitations (mm/jour) devrait diminuer légèrement (moins de 10%) pendant juin et juillet pour le futur proche (2011-2040) et le futur lointain (2071-2100) dans le cas de RCP4.5, et modérément (inférieurs à 30%) en juin pour le futur à moyen terme suivant RCP4.5, ou de juin à août, dans tous les scénarios futurs suivant RCP8.5. Pendant la saison sèche, la sécheresse due à la diminution de l'intensité des précipitations devrait s'intensifier modérément d'ici la fin du 21ème siècle : en mai (avec environ 12% dans le futur proche pour RCP4.5), février (24% dans le futur proche pour RCP4.5 ; 30% dans le futur à moyen terme pour RCP8.5) et décembre (environ 15% dans le futur à moyen terme pour RCP8.5). L'augmentation prévue de l'intensité des précipitations est plus importante que les diminutions prévues dans la zone urbaine ciblée, et concerne principalement les mois de la saison sèche. Dans le scénario d'atténuation modérée (RCP4.5), les plus fortes augmentations sont projetées pour janvier où elles pourraient dépasser 60 à 72% pour le futur proche et moyen, et 114% d'ici l'année 2100. Pour les autres mois de la saison sèche (par exemple mars & avril), les augmentations projetées sont plutôt modérées, et généralement inférieures à 30-40% sauf dans le futur lointain (64% en avril). Le mois de décembre est également soumis à une augmentation modérée d'environ 23% pour le futur à moyen terme. Dans le pire des scénarios climatiques (RCP8.5), l'augmentation prévue des précipitations dépassera 120-150% en janvier (pour tous les scénarios de futur), mais sera limitée de 40 à 66% en avril et de 10 à 41% en novembre pour le futur proche et moyen. En général, le signal mensuel de l'intensité des précipitations (croissante ou décroissante) à Dakar devrait être plus faible de juin à août.

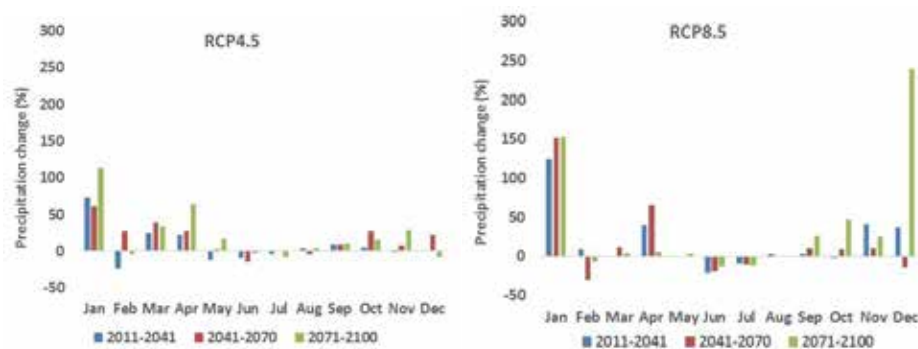


Figure 2 : Changement prévisionnel de précipitation mensuel pour Dakar par la fin du 21ème siècle, basé sur les dérivations de simulations de l'ensemble des 18 MCG (RCP4.5 et RCP8.5).

# Messages clés

- *La robustesse de changement de l'intensité des précipitations selon la saisonnalité est plutôt modérée si on considère le degré de concordance entre l'ensemble des 18 MCG.* Ainsi la concordance des simulations en termes de direction positive des changements était généralement plus faible que dans le cas de direction négative, ce qui suggère que le signal d'intensité croissante des précipitations est plus incertain dans la zone cible que celui en diminution. Exprimé en pourcentage, un bon degré de concordance au sein de l'ensemble de modèles sur la direction de la tendance a été considéré comme étant au moins 50-60%, et se répartit comme suit :
  - Dans le RCP4.5 :
    - Pour le futur proche (2011-2040) : le signal de changement d'intensité des précipitations est particulièrement robuste en février et de mai à juillet (en diminution) et en avril, août-septembre et novembre-décembre (en augmentation) ;
    - Pour le futur à moyen terme (2041-2070) : l'intensité des précipitations diminue de mai à août et en novembre-décembre, et l'augmentation en janvier, de mars à mai, juillet, septembre, octobre et décembre sont des signaux robustes ;
    - Pour le futur lointain (2071-2100) : la diminution des précipitations en février, juillet et en décembre, ainsi que l'augmentation prévue pour avril, et de septembre à novembre sont les changements de signaux les plus robustes.
  - Dans le RCP8.5 :
    - Pour le futur proche (2011-2040) : la diminution du signal d'intensité des précipitations est prévue en janvier-février, mai-août et octobre-décembre et l'augmentation en mars-avril et août-octobre constituent des signaux robustes ;
    - Pour le futur à moyen terme (2041-2070) : la diminution projetée en février, mai-août, octobre et décembre ainsi que l'augmentation de l'intensité des précipitations de janvier, mars-avril, septembre et novembre sont les changements de signal robustes ;
    - Pour le futur lointain (2071-2100) : la diminution des précipitations en février, août et décembre et l'augmentation de l'intensité des précipitations de septembre à novembre sont les changements de signal les plus robustes.

## 1.2 Projections de la température de l'air et des précipitations à une échelle plus fine

### 1.2.1 Température de l'air

*Le scénario RCP4.5 de la température moyenne établi par le MCG EC-EARTH, à une échelle spatiale plus fine, fournit la preuve d'un réchauffement climatique à l'avenir à Dakar, pendant*

# Messages clés

*tous les mois de l'année.* Sur une base annuelle, l'augmentation attendue de la température est estimée à moins de 1°C d'ici 2040, à plus de 1°C d'ici 2070 et à près de 2°C d'ici 2100. Toute l'année, les plus fortes augmentations sont prévues à la fin de saison chaude en novembre et décembre, avec des magnitudes comparables de 2°C pour le futur à moyen terme, et de moins de 3°C pour le futur lointain. Ces tendances suggèrent un allongement de la saison chaude. Le réchauffement pendant les mois les plus froids de l'année (janvier à avril) est également important en termes d'ampleur, en particulier pour janvier et février, où les températures devraient être inférieures à 2°C pour le futur à moyen terme, et supérieures à 2°C pour le futur lointain. Pendant la saison chaude, les variations de température prévues sont les plus basses par rapport au reste de l'année, et ne dépassent pas 2°C, même pour le futur lointain, lorsque le processus est censé s'intensifier. Les magnitudes maximales sont attendues en juin et juillet.

Par rapport aux variations de température dérivées des simulations de l'ensemble des 18 MCG, les projections de température à une échelle plus fine fournissent en général une indication d'un réchauffement plus faible dans la ville de Dakar (voir Tableau 1) :

- Dans le futur proche (2011-2040) : l'augmentation de la température est plus forte d'octobre à décembre, d'après le MCG à échelle plus fine, avec des différences allant jusqu'à 0.5°C par rapport aux prévisions de l'ensemble des 18 MCG.
- Dans le futur à moyen terme (2041-2070) : d'après le scénario à échelle plus fine, le réchauffement est également plus fort (avec des températures de 0.5 à 0.7°C) d'octobre à décembre, et d'une ampleur assez similaire à celle prévu par l'ensemble des 18 MCG en septembre (environ 1°C).
- Dans le futur lointain (2071-2100) : d'après le scénario à échelle plus fine, le réchauffement reste plus fort en octobre, novembre et avril, et a une ampleur similaire en mai, août et septembre. Les différences ne sont particulièrement élevées que pour le mois de novembre (environ 1°C).

Tableau 1: Évolution future de la température dans la ville de Dakar à différentes résolutions spatiales (RCP4.5) 1 - Projections à échelle plus fine (30 km); 2 - projections de l'ensemble des 18 MCG (50 km).

| Mois    | Projections | 2011-2040 | 2041-2070 | 2071-2100 |
|---------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| Janvier | 1           | 1.12      | 1.82      | 2.34      |
|         | 2           | 1.20      | 2.06      | 2.51      |
| Février | 1           | 0.95      | 1.70      | 2.26      |
|         | 2           | 1.16      | 1.86      | 2.33      |
| Mars    | 1           | 0.84      | 1.30      | 1.97      |
|         | 2           | 0.96      | 1.55      | 1.93      |
| Avril   | 1           | 0.55      | 0.88      | 1.74      |
|         | 2           | 0.65      | 1.12      | 1.51      |
| Mai     | 1           | 0.54      | 0.94      | 1.68      |
|         | 2           | 0.73      | 1.32      | 1.77      |
| Juin    | 1           | 0.76      | 1.09      | 1.77      |
|         | 2           | 0.81      | 1.53      | 1.98      |
| Juillet | 1           | 0.60      | 0.99      | 1.46      |
|         | 2           | 0.75      | 1.34      | 1.78      |
| Aout    | 1           | 0.56      | 0.92      | 1.27      |

# Messages clés

|           |   |      |      |      |
|-----------|---|------|------|------|
|           | 2 | 0.56 | 1.01 | 1.31 |
| Septembre | 1 | 0.60 | 1.11 | 1.45 |
|           | 2 | 0.57 | 1.10 | 1.40 |
| Octobre   | 1 | 0.99 | 1.56 | 1.91 |
|           | 2 | 0.65 | 1.13 | 1.46 |
| Novembre  | 1 | 1.27 | 2.29 | 2.65 |
|           | 2 | 0.86 | 1.50 | 1.85 |
| Décembre  | 1 | 1.38 | 2.19 | 2.67 |
|           | 2 | 1.24 | 2.06 | 2.53 |

- *Les projections du RCP4.5 à une échelle plus fine pour la ville de Dakar témoignent d'un réchauffement diurne asymétrique similaire aux projections de l'ensemble des 18 MCG, de faibles magnitudes de janvier à juillet et relativement similaires en août et septembre. Cette situation est caractéristique à la fois de jour et de nuit. Les projections à l'échelle plus fine suggèrent un réchauffement climatique plus fort dans la zone cible d'octobre à décembre.*
- La variation positive des valeurs de température maximale (jour) devrait être supérieure à celles estimées à partir des températures minimales, avec des différences de magnitude entre les trois intervalles de temps futurs suivant ces scénarios :
  - Dans le futur proche (2011-2040) : le réchauffement diurne est plus fort que celui nocturne dans l'ensemble entre janvier et mars et entre mai et décembre. Il y a une ampleur similaire pendant la nuit en décembre et avril. La plus forte augmentation de température est attendue en : novembre (1.3°C le jour et 1.1°C la nuit), décembre (environ 1.5°C le jour et la nuit) et janvier (1.2°C le jour et 1.1°C la nuit). Les augmentations les plus faibles sont projetées pour avril et mai, et sont estimées à moins de 0.6°C pendant les journées et les nuits. Exceptionnellement, en septembre, le réchauffement diurne est particulièrement plus élevé que celui nocturne avec environ 0.4°C.
  - Dans le futur à moyen terme (2041-2070) : les mêmes tendances sont attendues, avec un réchauffement diurne plus élevé que celui nocturne, en particulier de novembre à janvier (environ 3°C le jour et 2°C la nuit). Novembre et décembre sont les mois où les changements de température positifs projetés sont les plus importants (environ 2°C). À l'inverse, les réchauffements diurnes les moins importants sont attendus en avril (environ 1°C).
  - Dans le futur lointain (2071-2100) : le réchauffement diurne est plus important que celui nocturne, surtout en juillet à septembre. Il est à noter que, dans cet intervalle de temps du futur lointain, le réchauffement nocturne s'intensifie de manière visible, ce qui contribue à réduire les différences d'amplitude par rapport au jour. Des changements de température diurnes positifs sont projetés à des taux similaires de mars à avril (jusqu'à 2°C) ainsi qu'en juin. Le plus fort réchauffement diurne de l'année est attendu en décembre et janvier (en dessous de 3°C).



# Messages clés

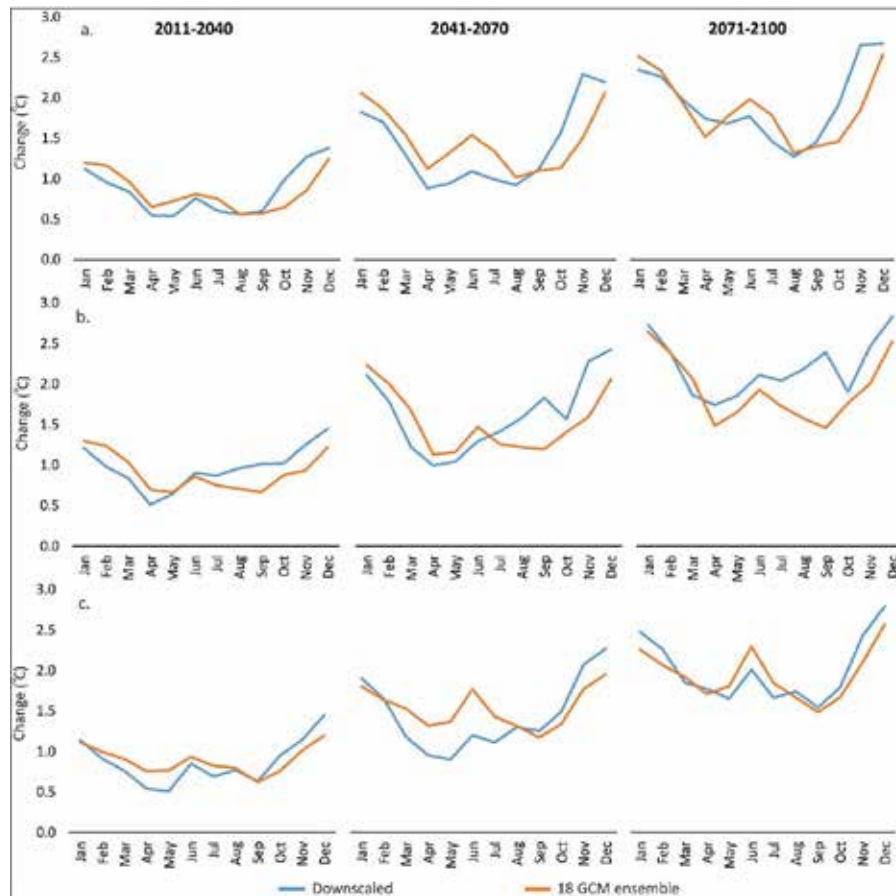


Figure 3 : Comparaison de l'évolution future de la température dans la ville de Dakar au XXIe siècle (RCP4.5) à partir de projections à échelle plus fine et de l'ensemble des 18 MCG : a. Température moyenne, b. Température maximale, c. Température minimale.

## 1.2.2 Précipitation

Le futur signal de changement d'intensité des précipitations (mm/jour) par rapport au scénario RCP4.5 à échelle plus fine du MCG EC-EARTH dans la zone de la ville de Dakar est inhomogène, avec des augmentations et des diminutions attendues jusqu'à la fin du 21ème siècle (voir Figure 3). Des travaux sont encore en cours afin d'améliorer les projections de précipitation à échelle plus fine. Selon ces projections, entre mai et novembre, la zone cible devrait connaître des changements dans la structure de l'intensité des précipitations, tandis que pour le reste de l'année (janvier à mai), aucun changement n'est prévu par rapport à la période de référence (1971-2010).

Dans le futur proche, les changements projetés sont principalement négatifs, particulièrement importants en décembre et juin (moins de 50%) et faibles ou modérés en août (4%) et en octobre (environ 18%), respectivement. Exceptionnellement, pour les mois de juillet et septembre, l'intensité des précipitations devrait augmenter (jusqu'à 15%).

# Messages clés

Dans le futur à moyen terme, des changements négatifs prévalent tout au long de la période allant de juin à novembre (l'intervalle pendant lequel la zone devrait connaître une saisonnalité modifiée de l'intensité des précipitations), avec une diminution maximale attendue en novembre (50%) et une minimale en septembre (3%). De plus, des conditions plus sèches sont attendues de juillet à septembre et en décembre, tandis qu'en octobre, aucun changement n'est prévu par rapport à la référence. Le mois de juin est le seul mois de l'année qui devrait devenir plus humide d'ici 2070 (20%).

Dans le futur lointain, des changements positifs suggérant une humidité croissante du climat local sont attendus en juin, juillet, septembre et octobre, avec des valeurs pouvant atteindre 35%. Un signal de changement opposé est prévu pour août (20%) et novembre (50%), les seuls mois de l'année qui devraient devenir plus secs d'ici 2100.

*Il convient de noter que l'ampleur prévue des changements et de la saisonnalité du RCP4.5 dérivé du MCG EC-EARTH à échelle plus fine est extrêmement différente et en grande partie opposée à celle estimée par l'ensemble des 18 MCG.*

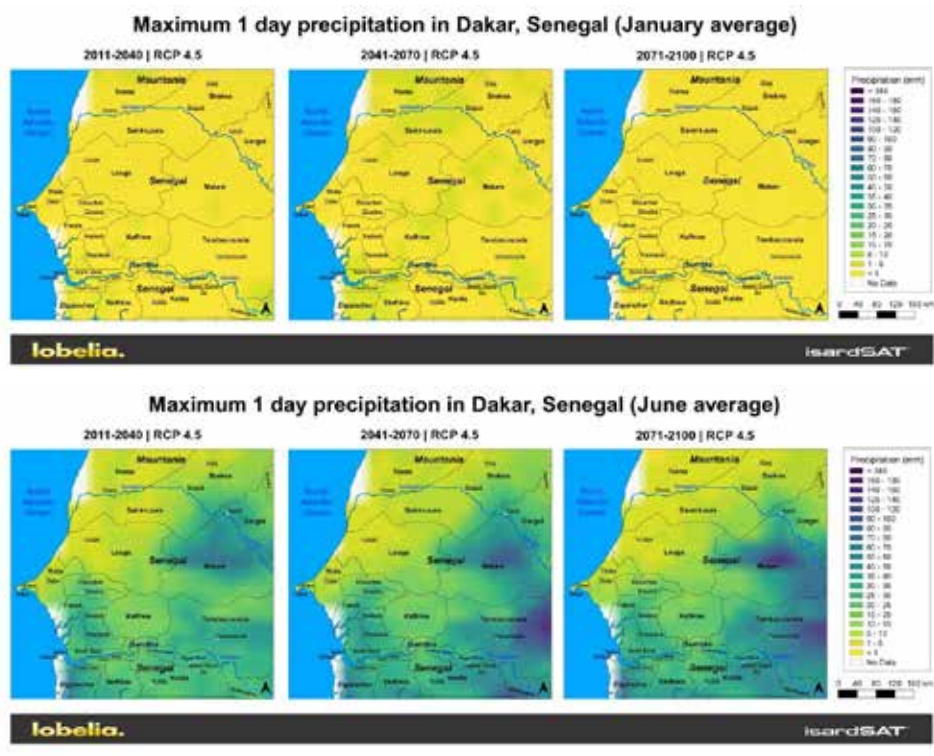


Figure 4 : Précipitations mensuelles maximales pour une journée (en mm) à partir de la projection à échelle plus fine pour le RCP4.5 à Dakar considérant différentes périodes. De gauche à droite : futur proche (2011-2040), futur à moyen terme (2041-2070), futur lointain (2071-2100). Les moyennes pour janvier sont représentées en haut, celles de juin en bas.

# Messages clés

## 2 Futurs changements des conditions climatiques extrêmes

### 2.1 Températures extrêmes

- *Augmentation importante de la fréquence des nuits chaudes.* Dans le climat actuel, la fréquence des nuits tropicales est élevée dans la ville de Dakar et atteint un maximum dans les intervalles de juin-août et de septembre-novembre (environ 90 cas par intervalle). Parallèlement à la transition vers un climat plus chaud, suivant le RCP 4.5, on prévoit une fréquence croissante des nuits tropicales dans la zone cible pendant les mois les moins touchés par ces extrêmes pendant la période de référence, à savoir de décembre à mai. Les changements positifs de ces mois devraient avoir des amplitudes similaires dans le futur proche (environ 51%) et moyen (environ 80%), tandis que dans le futur lointain, c'est l'intervalle mars-mai qui connaîtra les plus fortes augmentations (120% par rapport à l'intervalle décembre-février d'environ 100%). Dans le scénario RCP4.5, aucune modification de fréquence n'est prévue de juin à novembre d'ici 2100.
- *Un pourcentage croissant de jours où les températures minimales et maximales quotidiennes pourraient dépasser le seuil correspondant au 90ème percentile, ce qui indique que dans la ville de Dakar, les nuits et les journées chaudes deviendront probablement une caractéristique climatique plus courante après 2070.* Par conséquent, la fréquence des nuits et des journées chaudes devraient augmenter de manière notable dans le futur moyen et lointain, notamment dans les intervalles suivants : septembre-novembre aura une augmentation de 72 à 75% des nuits chaudes et de 73 à 79% des journées chaudes; décembre-février aura une augmentation de 53 à 66% des nuits chaudes et de 44 à 55% des journées chaudes; juin-août aura une augmentation de 78% des nuits chaudes et de 85% des journées chaudes; et mars-mai aura une augmentation de seulement 52% des nuits chaudes et de 39% des journées chaudes. Dans un futur proche, la fréquence de ces deux types d'extrême devrait augmenter de manière générale, avec un peu moins de 40%.
- *Exposition croissante à des épisodes de temps chaud plus récurrents et persistants (vagues de chaleur).*
  - Les vagues de chaleur devraient devenir très récurrentes à Dakar au cours du 21ème siècle. Les changements positifs projetés dans le nombre de vagues de chaleur sont considérables dans tous les intervalles par rapport à la période de référence, mais ils sont particulièrement importants dans l'intervalle juin-novembre. On estime que la fréquence des vagues de chaleur au cours de cet intervalle augmentera de 10 à 15 jours par rapport à aujourd'hui dans un futur proche, de 39 à 53 jours dans un futur à moyen terme et de 65 à 71 jours dans un futur lointain. Comparativement, en décembre-février, les augmentations estimées se maintiennent en dessous de 40 jours, même dans un futur lointain, alors que le réchauffement du climat local devrait s'intensifier davantage. Les plus petits changements sont prévus de mars à mai, lorsque la fréquence augmentera de 3 à 18 jours au cours du 21ème siècle.
  - En termes de durée, les épisodes de temps chaud deviendront probablement plus persistants dans la zone ciblée, ce qui posera probablement un besoin croissant

# Messages clés

d'adaptation au stress thermique grandissant. Comme pour le précédent indicateur d'extrême température, la durée de la vague de chaleur devrait augmenter le plus dans l'intervalle juin-novembre et le moins en décembre-février. Dans un futur proche, la durée de la vague de chaleur devrait augmenter de 9 à 15 jours de septembre à février, d'environ 10 jours de décembre à février et de seulement 3 jours de mars à mai. Dans le futur à moyen terme, les changements positifs deviennent de plus en plus importants, suggérant un allongement des vagues de chaleur avec 53 jours de septembre à novembre, environ 40 jours de juin à août, 25 jours de décembre à février et seulement 6 jours de mars à mai. Dans le futur lointain, les changements projetés sont les plus importants, dépassant 60 à 70 jours de juin à novembre, 30 jours de décembre à février, mais restant inférieurs à 20 jours de mars à mai.

- *Exposition croissante possible au stress thermique diurne associée à la hausse des températures minimales et maximales enregistrées tout au long de l'année.*
  - *Les températures minimales records, qui sont une mesure pertinente du réchauffement en cours, suggèrent une exposition croissante au stress thermique de nuit dans la ville de Dakar.* Les changements positifs les plus importants de cet indicateur sont attendus dans le futur moyen et lointain (avec une température supérieure à 2 °C) en décembre, janvier et mars, ce qui indique un allongement possible de la saison chaude en ville. Les plus petits changements positifs sont projetés pendant les mois les plus chauds de l'année et sont généralement limités à moins de 1,5 °C, même dans l'intervalle du futur lointain. Parmi ces mois, le signal le plus fort vient de juin et juillet, alors que les températures minimales record devraient augmenter aux alentours de 1,6 °C.
  - *Les températures maximales records devraient augmenter à des magnitudes légèrement inférieures aux températures minimales records, mais suggèrent néanmoins une augmentation possible du stress thermique pendant la journée.* La plupart des changements prévus, dans tous les intervalles de temps futurs, sont attendus en mars (jusqu'à 2,5 °C) et en septembre (jusqu'à 2,3 °C). Exceptionnellement, en août, dans un futur lointain, la température maximale record devrait augmenter le plus avec environ 3 °C. Malgré le réchauffement clair du climat local, on prévoit quelques mois d'évolution légèrement négative ou sans évolution dans le futur proche de cet indicateur avec des légères diminutions en février et juin par rapport à la période de référence (avec moins de 0,5 °C). En avril, cet indicateur n'indique aucun changement.
- Les phénomènes de froid persistants dans la ville de Dakar sont très rares au cours de la période de référence. *Dans le scénario RCP4.5, de tels extrêmes devraient disparaître d'ici la fin du 21ème siècle (après 2070).*
  - *La durée des vagues de froid devrait diminuer de manière significative toute l'année* avec 62 à 88% dans un futur proche (surtout dans les intervalles juin-août et décembre-février), avec 76 à 98% dans un futur à moyen terme (en particulier, dans l'intervalle septembre-février) et avec 98 à 100% dans un futur lointain (toute l'année).

# Messages clés

- *En termes de fréquence, les changements projetés sont les plus cohérents, suggérant que de tels extrêmes vont disparaître complètement après 2070.*

## 2.2 Précipitations extrêmes

- *L'augmentation des températures devrait intensifier les effets de la sécheresse dans la région de Dakar d'ici 2070. Dans le RCP4.5, ce signal de changement est soutenu par le nombre croissant de journées sèches consécutives, en particulier de juin à août, principalement dans le futur proche et moyen avec un maximum de 18% d'ici 2040 et de 23% d'ici 2070. La durée de l'intervalle sec (sécheresse) devrait augmenter de manière significative également de septembre à novembre (seulement dans un futur proche avec 58%), de décembre à février (uniquement dans le futur à moyen terme avec 52%) et légèrement de mars à mai (aussi bien dans le futur proche que moyen avec entre 1 et 2%). Toutefois, des baisses sont également prévues au cours de certaines périodes de l'année et de certains intervalles : plus fortes de septembre à novembre (environ 45%, entre 2041 et 2070) et de légères à modérées de décembre à février (environ 10%, entre 2011 et 2040). Dans le futur lointain, le nombre de jours secs consécutifs devrait diminuer de 1 à 25% de décembre à août, mais aucun changement n'est prévu dans l'intervalle septembre-novembre.*
- *Une exposition croissante à la sécheresse pendant certaines périodes de l'année d'ici 2070 est également attendue, par rapport aux changements prévus en ce qui concerne le nombre et la durée des périodes sèches (jours consécutifs sans précipitations mesurables).*
  - *En règle générale, les périodes de sécheresse devraient devenir plus fréquentes dans la région de Dakar jusqu'en 2070, mais l'ampleur des changements projetés pendant toute l'année et pendant les intervalles de temps futurs varie. Dans un futur proche, ce signal est plus fort de juin à novembre (augmentation d'environ 4%) et plus faible de décembre à février, tandis que dans le futur à moyen terme, le signal est apparemment plus prononcé de décembre à mai (augmentation d'environ 2%) et plus faible de juin à août (0,2%). Exceptionnellement, des fréquences décroissantes sont également attendues dans la zone cible, plus généralisées tout au long de l'année dans un futur lointain, touchant toutes les saisons (plus fortes en septembre-novembre, plus faibles de mars au mois de mai), comprises entre 0,3 et environ 8% et moins généralisées dans le futur proche et moyen.*
  - *En termes de durée, les périodes sèches devraient devenir plus longues que pendant la période de référence, de décembre à février dans tous les intervalles de temps futurs (de 26 à 56%), de juin à août jusqu'en 2070 (avec 16 à 17%), de mars à mai (uniquement dans le futur proche d'environ 2%), ainsi que de septembre à novembre (environ 4% dans le futur proche). Ce signal n'est homogène ni au cours d'une année ni au XXI<sup>e</sup> siècle, certaines diminutions étant également probables dans la zone cible : plus faibles de mars à mai (dans tous les futurs intervalles de temps, jusqu'à 2,8%) et plus fortes de juin à août (dans le futur lointain de 26%) et de décembre à février (d'environ 29% dans le futur à moyen terme).*

# Messages clés

- *Il existe une incertitude liée à l'occurrence future de précipitations extrêmes excessives dans la zone cible de Dakar au cours du 21ème siècle, tant intensification et diminution étant attendues.*
  - *Le nombre de jours consécutifs de pluie est en diminution visible de juin à août (dans tous les intervalles de temps futurs, mais plus fort dans le moyen terme avec environ 47%) et de septembre à novembre (également dans tous les intervalles de temps futurs, mais plus fort dans le moyen terme, avec environ 50%) et dans une moindre mesure de mars à mai (seulement dans un futur proche, avec environ 17%). Ce signal suggère une tendance à des épisodes de sécheresse. Cependant, certaines augmentations sont également projetées à Dakar : avec jusqu'à 160% de décembre à février (futur lointain), et avec 8 à 66% de mars à mai (futur moyen et lointain).*
  - *Les précipitations totales en jours de pluie sont en diminution généralisée tout au long du 21e siècle (particulièrement fortes dans le futur à moyen terme) de juin à août (avec 52 à 64%), de septembre à novembre (avec 35 à 52%) et de mars à mai (avec 40 à 59%). Certaines baisses sont également attendues de décembre à février, mais seulement dans un futur proche (13%), tandis qu'entre 2041 et 2100, les tendances futures sont exclusivement positives, indiquant une augmentation de l'humidité de 20 à 54% environ.*
  - *Les précipitations fortes (précipitations quotidiennes supérieures à 10 mm) dans la ville de Dakar sont susceptibles de devenir moins fréquentes dans l'intervalle juin-août dans tous les intervalles de temps futurs mais particulièrement à moyen terme (jusqu'à 31%), ainsi que dans l'intervalle septembre-novembre dans le futur proche et moyen (4-21%). Quelques augmentations modérées de la fréquence de tels extrêmes ne sont prévues dans la région que dans le futur lointain de septembre à novembre et elles devraient atteindre environ 26%. Associé à cette tendance, il est possible d'observer à Dakar, d'ici à 2100, une augmentation potentielle de la fréquence des inondations associée à des précipitations journalières excessives dans l'intervalle septembre-novembre. Aucun changement n'a été prévu pour les mois de décembre à mai.*
  - *Le signal de changement négatif dans l'occurrence de très fortes précipitations (précipitations quotidiennes supérieures à 20 mm) dans la ville de Dakar est assez similaire à l'indicateur précédent, suggérant une exposition décroissante à l'excès d'humidité quotidienne de juin à août (futur moyen et lointain jusqu'à 44%) et de septembre à novembre (seulement pour le futur à moyen terme avec 6%), et une augmentation de l'exposition de juin à novembre dans un futur proche (jusqu'à 19%) et seulement de septembre à novembre dans un futur lointain (90%).*
  - *Dans les séquences de temps quotidiennes, les quantités de précipitations enregistrées sont en diminution visible sur la majeure partie de l'année, en particulier en novembre (moins de 94%) et en décembre (moins de 40%). Les tendances*

# Messages clés

opposées sont les plus marquantes en janvier, dans le futur moyen (360%) et lointain (133%).

- *Dans des séquences temporelles de cinq jours consécutifs, le signal de changement dans les précipitations records est également contrasté*, enregistrant de fortes augmentations en février (jusqu'à 80% dans un futur proche), en mars (dans tous les intervalles de temps futurs, et avec jusqu'à 80% dans le moyen terme), en mai (jusqu'à 54% dans le moyen terme) et en juin (jusqu'à 100% également dans le moyen terme). Les augmentations prévues au cours des autres mois (août et octobre, futur moyen et lointain ; décembre, futur lointain) sont limitées à moins de 20%. Cet indicateur extrême du climat montre une tendance négative plus généralisée de juillet à décembre, avec les changements attendus les plus importants en juillet (pour tous les intervalles de temps futurs), en septembre (dans un futur moyen et lointain), en novembre (à tous les intervalles de temps futurs) et en décembre (dans un futur proche et moyen). Cependant leurs estimations sont généralement inférieures à 60%.

## 3 Impacts et vulnérabilités attendus

- La ville de Dakar est déjà très vulnérable à l'élévation du niveau de la mer et à l'érosion côtière sous le climat actuel. Sous l'effet d'un changement climatique plus intense d'ici la fin du 21<sup>ème</sup> siècle, cette vulnérabilité devrait s'accroître de manière significative, menaçant les plages de la ville et par conséquent le tourisme, mais également 12 des 19 communes de la ville situées le long du littoral atlantique. D'ici 2100, l'érosion côtière pourrait affecter gravement des infrastructures telles que le port et d'autres installations industrielles le long de la côte, comme la centrale électrique de Cap des Biches située à un mètre sous le niveau de la mer et ayant subi des inondations causées par de fortes houles saisonnières. Cela correspond aux estimations de la Banque Mondiale et du Ministre de l'Environnement et de la Protection de la Nature (étude économique et spatiale de la vulnérabilité des zones côtières du Sénégal et de l'adaptation au changement climatique), indiquant que plus de 300 bâtiments et 60% des plages pourraient disparaître d'ici 2080 due à l'élévation du niveau de la mer.
- En dépit des changements peu concluants dans les extrêmes de précipitations, l'augmentation prévue de la fréquence de fortes précipitations risque d'accroître l'exposition aux inondations des citoyens vivant dans les quartiers vulnérables de la ville de Dakar, provoquant une augmentation de l'exposition à des agents pathogènes dangereux (tels que le choléra, le paludisme), en particulier si l'infrastructure vieillissante de drainage des eaux usées de la ville n'est pas modernisée (Stratégie de résilience de Dakar, 2016). L'augmentation du nombre de précipitations importantes liée à la hausse du niveau de la mer devrait intensifier l'érosion et l'inondation des

# Messages clés

infrastructures côtières, ainsi que les dommages causés aux écosystèmes côtiers (par exemple, les mangroves). En outre, une exposition croissante aux inondations dans la zone côtière de la ville devrait contribuer à l'intrusion d'eau de mer et à la salinisation des aquifères côtiers peu profonds et des sols des zones arables.

- *La hausse des températures devrait intensifier les effets de la sécheresse dans la région de Dakar*, exposant ainsi sa population au manque de nourriture, à l'insécurité alimentaire et aux parasites. Liée à l'intensification attendue de l'évaporation des eaux de surface (par exemple, bassins de rétention, réservoirs), une réduction de la recharge des nappes phréatiques est également probable dans la zone ciblée, ce qui affectera l'approvisionnement en eau de la population et du bétail, induisant une demande croissante d'irrigation dans l'agriculture (également en relation avec des saisons des pluies très irrégulières dans le futur).
- L'augmentation de la température prévue dans la ville de Dakar est susceptible d'exacerber les risques pour la santé associés au stress thermique et aux maladies transmises par l'eau et les vecteurs qui existent déjà dans le climat actuel (par exemple, le choléra et le paludisme).

## 4 Références

---

Dakar Resilience Strategy, December 2016 (<https://www.100resilientcities.org/cities/dakar/>, accessed on October 29, 2018).

Sane M., Yamagishi H. (2004). Coastal erosion in Dakar, Western Senegal. Jour. Japan Soc. Eng. Geol., Vol. 44, No.6: 360-366.



# Annexe VI

# Gouvernement Local et Analyse des Parties Prenantes



## Liste des figures

---

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Figure 1</b> | Organigramme de la Ville de Dakar 2018. Source : CRPP (2019).   |
| <b>Figure 2</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Environnement Bâti. Source: CRPT (2019).                       |
| <b>Figure 3</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Logistique et Chaîne d'Approvisionnement. Source: CRPT (2019). |
| <b>Figure 4</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Infrastructures de Base. Source: CRPT (2019).                  |
| <b>Figure 5</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Mobilité Urbaine. Source: CRPT (2019).                         |
| <b>Figure 6</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Services Publics Municipaux. Source: CRPT (2019).              |
| <b>Figure 7</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Inclusion et Protection Sociale. Source: CRPT (2019).          |
| <b>Figure 8</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Économie. Source: CRPT (2019).                                 |
| <b>Figure 9</b> | Carte des acteurs impliqués dans l'élément Écologie. Source: CRPT (2019).                                 |

## Liste des tableaux

---

|                  |   |
|------------------|---|
| <b>Tableau 1</b> | Commissions du Conseil municipal. Source: Cabinet Expert du développement (2018). |
|------------------|---|

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>ADL</b>      | Agence de Développement local  |
| <b>ADM</b>      | Agence de Développement municipale   |
| <b>AGEROUTE</b> | Agence des Travaux et de Gestion des Routes au Sénégal                             |
| <b>AFD</b>      | Agence française de Développement  |
| <b>AIMF</b>     | Association internationale des Maires francophones                                 |
| <b>ANB</b>      | Autorité nationale de Biosécurité  |
| <b>ANER</b>     | Agence nationale de l'Énergie renouvelable   |
| <b>ANGMV</b>    | Agence nationale de la Grande Muraille verte                                       |
| <b>ANSD</b>     | Agence nationale des Statistiques et de la Démographie                             |
| <b>ARTP</b>     | Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes                        |
| <b>BM</b>       | Banque mondiale  |
| <b>BRW</b>      | Semaine de la Résilience de Barcelone (en anglais Barcelona Resilience Week)       |
| <b>BRT</b>      | Bus rapid Transit  |
| <b>CEFOPPEM</b> | Centre de Formation professionnelle et de Perfectionnement des Employés municipaux |
| <b>CEL</b>      | Contribution économique locale   |
| <b>CEPEM</b>    | Couveuse d'Entreprise pour la Promotion de l'Emploi par la Micro-économie          |
| <b>CETUD</b>    | Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar                                   |
| <b>CGCL</b>     | Code général des Collectivités locales   |
| <b>CGLU</b>     | Cités et Gouvernements locaux unis   |
| <b>CIFAL</b>    | Centre International de Formation des Autorités et Leaders                         |
| <b>CMU</b>      | Couverture Maladie universelle   |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                |   |
|----------------|---|
| <b>CNB</b>     | Comité national de Biosécurité  |
| <b>CNDD</b>    | Commission nationale pour le Développement durable  |
| <b>CRPP</b>    | Programme de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Programme) |
| <b>CRPT</b>    | Outil de Renforcement de la Résilience Urbaine (en anglais City Resilience Profiling Tool)          |
| <b>CSE</b>     | Centre de Suivi écologique pour la Gestion des Ressources naturelles                                |
| <b>CONSERE</b> | Conseil supérieur des Ressources naturelles et de l'Environnement                                   |
| <b>COUS</b>    | Centre des Opérations d'Urgence Sanitaire   |
| <b>DAF</b>     | Direction de l'Administration et des Finances   |
| <b>DAMCP</b>   | Direction des Aires marines communautaires protégées  |
| <b>DASS</b>    | Direction de l'Action sanitaire et des Services aux Personnes                                       |
| <b>DPC</b>     | Direction de la Protection civile   |
| <b>DCT</b>     | Direction de la Culture et du Tourisme  |
| <b>DDU</b>     | Direction du Développement urbain   |
| <b>DEEC</b>    | Direction de l'Environnement et des Établissements classés  |
| <b>DEI</b>     | Direction de l'Éducation et de l'Aide à l'Insertion   |
| <b>DEFCCS</b>  | Direction des Eaux et Forêts, Chasses et de la Conservation des Sols                                |
| <b>DPDD</b>    | Direction de la Planification et du Développement durable   |
| <b>DPM</b>     | Direction de la Police municipale   |
| <b>DPN</b>     | Direction des Parcs nationaux   |
| <b>DRH</b>     | Direction des Ressources humaines   |
| <b>DSCOS</b>   | Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol                                  |
| <b>DSJA</b>    | Direction des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative                                       |
| <b>DST</b>     | Direction des Services technique  |
| <b>FDD</b>     | Fonds de Dotation de la Décentralisation  |
| <b>FDV</b>     | Fondation Droit à la Ville  |
| <b>FND</b>     | Fonds nordique de Développement,  |
| <b>FODEM</b>   | Fonds de Développement et de Solidarité municipale  |
| <b>FUM</b>     | Forum Urbain Mondial  |
| <b>IAGU</b>    | Institut Africain de Gestion urbaine  |
| <b>ICS</b>     | Industries chimiques du Sénégal   |
| <b>ISE</b>     | Institut des Sciences de l'Environnement  |
| <b>MCSR</b>    | Rendre les villes durables et résilientes (en anglais Making Cities Sustainable and Resilient)      |
| <b>MEDD</b>    | Ministère de l'Environnement et du Développement durable  |
| <b>MEPC</b>    | Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération   |
| <b>MGDAT</b>   | Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire        |

## Liste des acronymes et abréviations

---

|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>MITTD</b>                 | Transports terrestres et du Désenclavement   |
| <b>MRR</b>                   | Mesures de Réduction des Risques   |
| <b>MULHP</b>                 | Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique   |
| <b>OCB</b>                   | Organisations communautaires de Base   |
| <b>ODD</b>                   | Objectifs du Développement Durable   |
| <b>OMS</b>                   | Organisation mondiale de la Santé  |
| <b>ONAS</b>                  | Office national de l'Assainissement du Sénégal   |
| <b>ONG</b>                   | Organisation Non Gouvernementale   |
| <b>ONU - Habitat</b>         | Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains  |
| <b>PACASEN</b>               | Programme d'Appui aux Communes et Agglomérations du Sénégal  |
| <b>PAFSEP</b>                | Programme d'Appui aux Familles en Situation d'extrême Pauvreté   |
| <b>PCET</b>                  | Plan Climat-Énergie territorial  |
| <b>PDU</b>                   | Plan directeur d'Urbanisme   |
| <b>PDUD</b>                  | Plan de Déplacement urbain de Dakar  |
| <b>PDV</b>                   | Plan de Développement de la Ville  |
| <b>PGDSU</b>                 | Programme de Gestion des Déchets solides urbains   |
| <b>Plan ORSEC</b>            | Plan national d'Organisation des Secours   |
| <b>PNUD</b>                  | Programme des Nations Unies pour le Développement  |
| <b>PROGEP</b>                | Projet de Gestion des Eaux pluviales et d'Adaptation au Changement climatique  |
| <b>Promovilles</b>           | Programme de modernisation des villes  |
| <b>RAR - D</b>               | Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité  |
| <b>SAR</b>                   | Société africaine de Raffinage   |
| <b>SDAU</b>                  | Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme  |
| <b>SENELEC</b>               | Société nationale d'Électricité  |
| <b>SIG</b>                   | Système d'Information géographique   |
| <b>SSC</b>                   | Chocs, Stress et Challenges (en anglais Shocks, Stresses and Challenges)   |
| <b>SONES</b>                 | Société nationale des Eaux du Sénégal  |
| <b>TRIMF</b>                 | Taxe représentative de l'Impôt du minimum Fiscal   |
| <b>UICN</b>                  | Union internationale pour la Conservation de la Nature   |
| <b>UCG</b>                   | Unité de Coordination de la Gestion des déchets solides  |
| <b>UNCDF</b>                 | Fonds d'équipement des Nations Unies   |
| <b>UNICEF</b>                | Fonds des Nations Unies pour l'Éducation des Enfants   |
| <b>UNDRR<br/>(ex-UNISDR)</b> | Bureau des Nations Unies pour la Réduction des Risques de Catastrophe (en anglais United Nations Office for Disaster Risk Reduction) |
| <b>UNITAR</b>                | Institut des Nations Unies pour la Formation et la Recherche (en anglais United Nations Institute for Training and Research)         |
| <b>WWF</b>                   | World Wildlife Fund  |

# Annexe VI

## Gouvernement Local et Analyse des Parties Prenantes

Cette section fournit une analyse transversale à plusieurs niveaux des parties prenantes contribuant aux processus de gouvernance dans la ville de Dakar. Il rassemble toutes les informations pertinentes collectées par le Programme Global de Renforcement de la Résilience Urbaine (CRPP) qui facilite une meilleure compréhension du système urbain dans son ensemble du point de vue de la gouvernance. Le gouvernement local, en tant que principal partenaire d'ONU-Habitat dans le cadre du CRPP et les principaux acteurs de la Ville chargés de fournir des services de qualité à tous ses habitants, constitue l'épine dorsale de l'analyse de la gouvernance urbaine.

Le but de cette analyse est d'appréhender les réalités concrètes du terrain, à travers une analyse exhaustive des acteurs, qui travaillent activement dans différents aspects du système urbain, tant dans des circonstances normales que dans des situations de crise, et ainsi pouvoir avoir informations pour formuler des Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité (RAR-D). L'étude examine le portrait complet du gouvernement local, depuis les processus de prise de décision, de mise en œuvre et de planification, jusqu'à une cartographie des parties prenantes qui tente de saisir les interactions factuelles entre les acteurs concernés.

Aux fins de cette analyse, plus d'une centaine de parties prenantes ont été hiérarchisées et classées parmi les huit éléments et thèmes urbains liés à la réduction des risques. Cela comprend environ près de 75% d'entités publiques, 10% d'entités privées, 10% d'entités de la société civile et 5% d'autres grandes entités. De même, toutes les instances du gouvernement local ont été analysées et prises en compte pour la préparation de ce rapport.

### 1. Gouvernement local

Cette section vise à examiner la structure, les rôles et les responsabilités du gouvernement local de la Ville de Dakar pour comprendre comment il peut efficacement travailler à renforcer la résilience. Il fournit des informations contextuelles telles que la place du gouvernement local dans la structure gouvernementale globale ainsi que sa structure interne, ses processus de planification et de budgétisation. Étant donné que l'administration locale est le premier point de contact entre les habitants de la ville et le gouvernement, cette section ouvre la voie à une analyse plus approfondie des autres acteurs de l'administration locale et de la relation avec les différents éléments du système urbain, ainsi que ceux liés à la mise en place des mesures de réduction des risques.

#### 1.1. Cadre légal d'intervention de la Ville de Dakar

Entamé depuis l'époque coloniale, le processus de décentralisation s'est approfondi au cours de la trajectoire politique et administrative du Sénégal. Cette évolution, s'est poursuivie avec l'adoption de la loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant code général des collectivités locales appelé « Acte III de la décentralisation ». Face à de nouvelles demandes de démocratie et de nouveaux défis économiques, technologiques, le Sénégal a opté pour une communalisation intégrale en érigeant les communautés rurales et les communes d'arrondissement en communes; certaines villes sont érigées en collectivités locales, ainsi que les départements qui conservent cumulativement leur statut de circonscription administrative.

L'article 28 de la loi 2013-10 du 28 Décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales (CGCL) indique ainsi, qu'à titre transitoire, « les attributions dévolues au Conseil départemental sont exercées le cas échéant, par la Ville si son périmètre correspond au territoire du Département »; ce qui est le cas pour la Ville de Dakar. La Ville de Dakar devient de facto une collectivité locale, en lieu et place du Département. L'article 27 du Code général des collectivités locales précise ainsi que le Département a compétence pour promouvoir le développement économique, éducatif, social,

sanitaire, culturel et scientifique, pour réaliser les plans départementaux de développement et organiser l'aménagement du territoire dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et des attributions des autres collectivités locales.

Le Département peut passer des conventions avec l'État ou avec d'autres collectivités locales ou leurs groupements, pour mener avec eux des actions relevant de leur compétence, dans le strict respect de leurs attributions. Il peut proposer aux communes du ressort du département toutes mesures tendant à favoriser la coordination des investissements locaux et des actions de développement, sous réserve des dispositions de l'article 15 du CGCL qui stipule : « Les collectivités locales sont d'égale dignité. Aucune collectivité locale ne peut établir ou exercer de tutelle sur une autre. »

Dans le respect de la Constitution et dans les conditions fixées par le Titre V du CGCL, le département peut passer des conventions de coopération décentralisée avec des collectivités locales, des organismes publics ou privés étrangers ou internationaux. L'article 169 du Code indique les compétences de la Ville alors que l'article 170 rappelle celles qui lui sont transférées dont :

- l'élaboration du Plan directeur d'Urbanisme (PDU), du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), des plans d'urbanisme de détail des zones d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement ;
- l'élaboration et l'exécution du Plan de Développement de la Ville (PDV) ;
- la mise en œuvre du contrat plan avec l'État pour la réalisation de projets de développement.

## 1.2. Structure organisationnelle

La Ville de Dakar est dirigée par un Conseil municipal composé de 100 élus. Ce dernier élit le maire parmi ses membres. Le maire et ses adjoints sont élus pour la même durée que le Conseil municipal. Il est l'organe exécutif de la Ville. Le maire et les adjoints doivent résider dans la Ville ou en être obligatoirement contribuables. Le maire est responsable de la mise en œuvre de la politique de développement économique et sociale définie par le gouvernement dans la Ville. Le maire est soutenu par ses adjoints qui forment avec lui le Bureau municipal. Ce dernier est notamment chargé :

- de l'établissement de l'ordre du jour des séances du conseil ;
- de l'assistance aux services administratifs et techniques dans la conception et la mise en œuvre des actions de développement et plus particulièrement en ce qui concerne les actions de participation populaire ;
- de surveiller la rentrée des impôts, taxes et droits municipaux, de prendre ou de proposer les mesures propres à améliorer le recouvrement ;
- de la détermination du mode d'exécution des travaux communaux, notamment, tâcheronnat, investissements humains, entreprises, régies.

### Les commissions

Le Conseil municipal ne peut déléguer ses attributions. Cependant, il peut former, au cours de la première session annuelle, des commissions pour l'étude des questions entrant dans ses attributions. Ces commissions peuvent se réunir pendant la durée et dans l'intervalle des sessions. Elles sont convoquées par le maire, dans les huit jours qui suivent leur constitution ou, à plus bref délai, sur la demande de la majorité des membres qui les composent.



## Commissions existantes

|    |  |
|----|--|
| 01 | Finances et Affaires Économiques ;   |
| 02 | Affaires Juridiques et Administratives ;   |
| 03 | Relations Extérieures et Coopération Décentralisée ;                                       |
| 04 | Éducation, Formation, Insertion Professionnelle et Emploi ;                                |
| 05 | Développement et Aménagement du territoire urbain ;  |
| 06 | Études Générales et Planification ;  |
| 07 | Santé Publique, Hygiène et Assainissement ;  |
| 08 | Développement Industriel, Promotion des Petites et Moyennes Entreprises ;                  |
| 09 | Affaires et Actions Sociales ;   |
| 10 | Pêche et Activités Maritimes ;   |
| 11 | Commerce et Artisanat ;  |
| 12 | Infrastructures, Transport et Mobilité Urbaine ;   |
| 13 | Sécurité Urbaine ;   |
| 14 | Organisation, Animation, Vie Publique, Démocratie Participative ;                          |
| 15 | Jeunesse, Vie Associative, Sports et Loisirs ;   |
| 16 | Environnement et Développement Durable, Qualité et Cadre de Vie;                           |
| 17 | Développement et Droits Humains;   |
| 18 | Informations, Technologies de l'Information et de la Communication;                        |
| 19 | Relations avec les délégués de quartiers, les chefs coutumiers et notabilités religieuses. |

**Tableau 1** : Commissions existantes dans le Conseil municipal. Source: Cabinet Expert du développement (2018).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGLDAT) – Ville de Dakar – Cabinet Expert du Développement (2018). Plan de développement de la Ville de Dakar 2018-2022.

## L'Administration municipale

Le maire est le chef de l'Administration municipale. Il peut, à cet effet, à tout moment prendre toutes mesures utiles pour le bon fonctionnement des Services. Il nomme un Directeur de Cabinet qui dirige le Cabinet et les services rattachés. Il est chargé de faire suivre les grandes orientations données par le Maire et de veiller à l'application de la politique municipale. Il coordonne l'ensemble des services rattachés au Cabinet. Outre le Cabinet du maire, les Services de la Ville de Dakar comprennent :

- le Secrétariat du Conseil municipal ;
- le Service des Relations extérieures et de la Coopération ;
- le Service du Protocole et des Relations publiques;
- le Service au Dialogue citoyen et de l'Accueil aux Usagers ;
- le Service de la Presse et de la Communication ;
- le Service des Archives, de la Bibliothèque et de la Documentation ;
- l'Inspection générale des Services municipaux ;
- le Fonds de Développement et de Solidarité municipale (FODEM) ;
- le Bureau de Gestion de l'Hôtel de Ville et ;
- le Bureau du Courrier.

Le Secrétariat municipal est chargé de la coordination des services municipaux. À ce titre, il assure la liaison entre le maire et les services administratifs et techniques. Il transmet les instructions de celui-ci et s'assure de leur exécution correcte.

Il assure la liaison entre le maire, le Conseil municipal et le représentant de l'État, le Préfet. Il est dirigé par un Secrétaire général qui a sous son autorité les directions suivantes :

- Direction de l'Administration et des Finances (DAF) ;
- Direction de la Planification et du Développement durable (DPDD) ;
- Direction des Ressources humaines (DRH) ;
- Direction du Développement urbain (DDU) ;
- Direction des Services techniques (DST) ;
- Direction de l'Action sanitaire et des Services aux Personnes (DASS);
- Direction de l'Éducation et de l'Aide à l'Insertion (DEI) ;
- Direction de la Culture et du Tourisme (DCT) ;
- Direction des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative (DSJA) et ;
- Direction de la Police municipale (DPM).

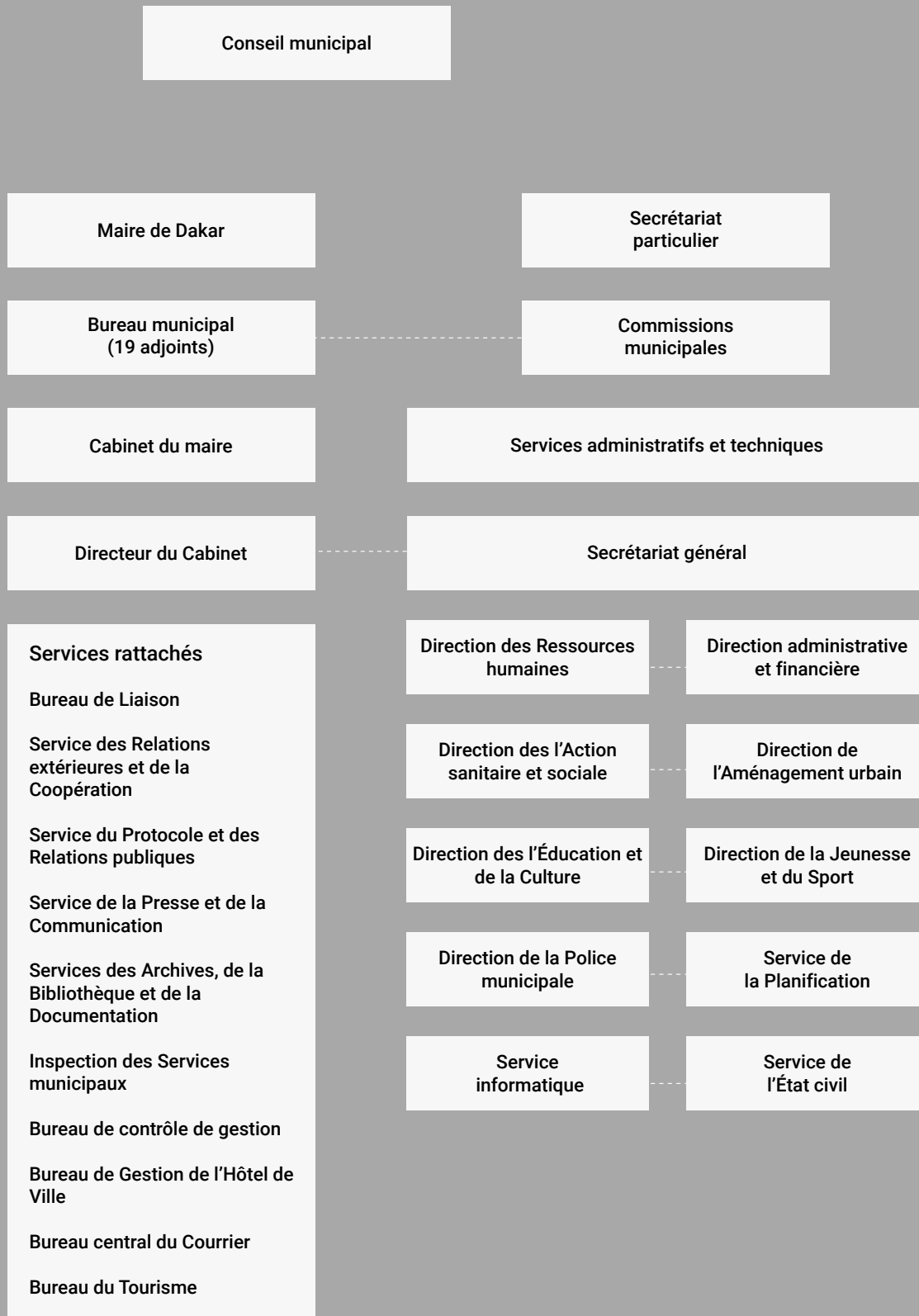


Figure 1 : Organigramme de la Ville de Dakar 2018. Source : CRPP (2019).

### 1.3. Compétences en matière de budget

La mise en œuvre du nouveau code général des collectivités locales a engendré une nouvelle configuration budgétaire au niveau de la Ville de Dakar. L'analyse des dispositions du chapitre 5 du CGCL relatives à la Ville, laisse apparaître une nouvelle redistribution des ressources et des compétences entre la Ville de Dakar et les communes qui la composent. Au niveau des recettes, des produits budgétaires initialement recouverts au profit de la Ville sont transférés aux communes. Ces produits concernent essentiellement la Taxe représentative de l'Impôt du minimum Fiscal (TRIMF), la taxe sur la plus-value immobilière, la taxe sur les véhicules automobiles, la taxe sur la publicité, les produits des actes d'urbanisme et toutes les recettes provenant de la gestion des équipements marchands (la patente, la location de cantines, et la taxe journalière).<sup>2</sup>

Ces dernières années, les finances de la Ville de Dakar se sont inscrites dans une dynamique d'assainissement, de renforcement des investissements structurants et de consolidation des programmes sociaux. Toutefois, la Ville de Dakar vit quelques difficultés financières en raison de la suppression de la patente remplacée par la Contribution économique locale (CEL).<sup>3</sup> Celle-ci pouvait constituer entre 70 à 90 % des recettes de la Ville. Ainsi, du fait de l'organisation et de la gestion de la fiscalité au Sénégal axées sur une concentration des pouvoirs au niveau central, la Ville n'a pas d'emprise sur la fixation des taux des impôts qui constituent par ailleurs une part importante de ses recettes.<sup>4</sup> Les recettes de la Ville de Dakar sont constituées des impôts locaux, des produits domaniaux, des produits des services et ventes diverses, des taxes municipales, de la dotation à la décentralisation, des produits divers, des fonds de concours et des intérêts et dividendes reçus.

En 2018, le Conseil municipal de la Ville de Dakar a adopté un budget de 58 milliards CFA. Le budget est réparti en dépenses de fonctionnement arrêtées à la somme d'environ 35 milliards CFA, tandis que celles d'investissement sont d'à peu près 22 milliards CFA. Un budget total de 51 milliards CFA a été adopté en 2019 dont un montant de 165 millions CFA (moins de 1%) constituait les crédits transférés par l'État central.

Les transferts de l'État envers la Ville de Dakar se canalisent essentiellement à travers le Fonds de Dotation de la Décentralisation (FDD). Ces ressources sont une part faible des recettes réelles de la Ville (0.324% en 2019) et demeurent très insuffisantes eu égard aux dépenses transférées.<sup>5</sup> La Ville a dû ainsi faire face d'un côté à des responsabilités accrues, de l'autre à un besoin de plus en plus urgent de ressources pour le financement de certaines infrastructures et des équipements de base de ses communes d'arrondissement. Dans ce contexte, la Ville a pu néanmoins accroître de façon significative ses ressources propres (notamment la fiscalité locale) pour pouvoir s'autofinancer.

<sup>2</sup> Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGLDAT) – Ville de Dakar – Cabinet Expert du Développement (2018). Ibid.

<sup>3</sup> Au Sénégal, depuis le 20 mars 2018, le système fiscal local a connu des modifications importantes qui sont considérées par le pouvoir public central comme des avancées majeures par rapport à l'objectif de mise en place de mécanismes rénovés de financement du développement territorial. En effet, un nouvel impôt dénommé « contribution économique locale (CEL) » est perçue au profit des collectivités territoriales en plus d'impôt foncier rénové. La CEL remplace ainsi la contribution des patentes, une vieille imposition héritée du système colonial français

<sup>4</sup> Entretien avec M. Dial de la Direction de l'Administration et des Finances de la Ville de Dakar.

<sup>5</sup> Banque Mondiale – PPIAF – Agence Française de Développement – Ville de Dakar. (2009). Évaluation de la gestion des finances publiques. Rapport PEFA sur les performances.

## 2. Les parties prenantes

Les parties prenantes sont des entités qui affectent ou sont affectées par les changements du système urbain et agissent sur différents aspects avec des rôles et des responsabilités variables. Un effort substantiel pour créer une carte complète de ces acteurs a été entrepris dans le cadre de la mise en œuvre du CRPT à Dakar. Des informations ont été recueillies sur le type de chaque partie prenante, les responsabilités vis-à-vis d'aspects spécifiques du système urbain (éléments) et les relations avec le gouvernement local et d'autres parties prenantes. Les types d'intervenants analysés comprennent :

- Gouvernement local: En tant qu'entité principale, en plus de son chapitre spécifique, son rôle dans chacun des éléments urbains est analysé.
- Entités du secteur public: entités locales, supra-locales et nationales pertinentes.
- Entités du secteur privé: entreprises à but lucratif, sociétés ou entreprises (par exemple, prestataires de services et instituts de recherche privés), du niveau local au niveau international.
- Entités de la société civile: organisations de la société civile (par exemple associations de quartier et culturelles, organisations caritatives et non gouvernementales locales), conseils traditionnels et communautaires, entre autres.
- Autres institutions pertinentes: fondations non gouvernementales, organisations, universités, institutions financières et consortiums public-privé; organisations multilatérales (par exemple Nations Unies, Banque mondiale, Union européenne, etc.).

Ce processus de cartographie a été réalisé à travers des entretiens et la révision de plusieurs types de documents: études, programmes, initiatives et / ou projets existants. Des listes de parties prenantes ont été établies par élément et certaines d'entre elles ont été rencontrées. De même, le processus de collecte de données pour les éléments urbains et les mesures de réduction des risques a permis d'identifier et de développer des informations sur les acteurs.

Cette cartographie et analyse des parties prenantes aide à identifier les acteurs clés et à élargir la compréhension de leurs possibilités d'actions pour le soutien potentiel apporté à la ville à des moments critiques, renforçant la résilience et allant vers le développement durable à Dakar. Elle vise à identifier d'éventuelles lacunes et à améliorer leur coordination, évitant ainsi la duplication des efforts et stimulant les synergies entre les acteurs. L'influence de ces acteurs sur les processus de résilience a été analysée en termes de :

- Pouvoir et capacité (politique, juridique, capital social, connaissances et / ou expertise).
- Intérêt et représentation (que ce soit pour le succès et / ou l'échec d'une intervention, avec un fort impact attendu sur la partie prenante).
- Ressources (capacité financière et avoir des actifs qui peuvent soutenir la mise en œuvre).
- Ce processus est dérivé des connaissances locales et de la pratique des différents acteurs étudiés tout au long du processus de mise en œuvre de l'outil. Compte tenu de ces critères et sur la base de l'analyse des interactions porteuses entre eux et avec le gouvernement local, dans une perspective de résilience, les parties prenantes identifiées ont été classées comme essentielles ou complémentaires pour la résilience.
- Parties prenantes essentielles: sont directement liées à l'aspect considéré et possèdent une combinaison de pouvoir (capacité), d'intérêt (représentation) et de ressources (zones 1 à 4), ce qui les rend cruciales pour l'action. L'analyse détaillée des parties prenantes dans les sections suivantes se concentre principalement sur ces parties prenantes essentielles.
- Parties prenantes complémentaires: les parties prenantes de la résilience ne sont pas toujours directement liées au gouvernement local et / ou national, mais elles peuvent influencer et être influencées par son fonctionnement et ses résultats. Les acteurs complémentaires sont ceux qui ont une influence moins directe (zones 5 à 7). Compte tenu de leur type d'influence, les actions de renforcement de la résilience activement impliquées dans le processus peuvent être soutenues ou améliorées.

## 2.1. Les parties prenantes par élément

Les parties prenantes liées à chacun des éléments urbains ne présentent pas tous les acteurs identifiés et/ou analysés, mais plutôt ceux priorités compte tenu de leur impact et de leur pertinence dans chacun des éléments. Plusieurs de ces parties prenantes concernées ont été consultées au cours du processus de collecte de données (la liste des parties prenantes analysées est présentée à l'**Appendice 5. Liste des parties prenantes**).

Dans certains éléments, comme dans le cas de l'inclusion et de la protection sociale (SIP), il existe une diversité d'acteurs identifiés par la Direction des Affaires sociales. Ces informations privilégiées permettent la mise en place et l'amélioration des processus de coordination. Cependant, ce rapport ne présentera que quelques-uns de ces intervenants identifiés.

La capacité de mobiliser la société civile peut être invisible en raison de sa dispersion et de son faible niveau institutionnel. Cependant, les processus de consultation présentent un potentiel élevé d'impact à long terme, en particulier dans les processus d'aménagement urbain et les opérations de désencombrement. Il est absolument nécessaire de les intégrer dans le processus de concertation en vue de renforcer la résilience.

Chacun des éléments et des risques urbains fait l'objet d'une présentation de l'analyse des parties prenantes. Enfin, les constats et problèmes issus de l'analyse sont aussi détaillés.

Une synthèse est présentée ci-dessous pour chaque élément urbain, exposant les aspects suivants :

- Participation du gouvernement local et de ses entités
- Participation et influence des parties prenantes
- Les attentes vis-à-vis des parties prenantes
- Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

## Parties prenantes de l'élément Environnement bâti

**Participation du Gouvernement Local et de ses entités**

Tel que précisé dans l'Acte 3 de la décentralisation, la Ville de Dakar détient l'autorité sur les règlements et les plans d'urbanisme. Le maire est ainsi chargé de l'élaboration du plan directeur d'urbanisme, du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, des plans d'urbanisme de détail des zones d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement. Il s'appuie sur les entités suivantes :

- Direction des Services techniques (DST)
- Direction du Développement urbain (DDU)
- Direction de la Planification et du Développement durable (DPDD)

**Participation et influence des parties prenantes**

Le ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique (MULHP) est chargé de préparer et de mettre en œuvre la politique définie dans les domaines de l'urbanisme, de la restructuration et de la rénovation urbaine, de l'habitat, de la construction, du logement et de l'hygiène publique. À ce titre, il est chargé de la planification urbaine sous réserve des compétences dévolues aux collectivités territoriales. Il veille à l'aménagement des villes et des agglomérations, notamment, par une action concertée avec le ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGDAT), notamment en matière d'espaces verts et de loisirs.

Ces deux ministères donc portent la plus grande responsabilité dans la gestion des programmes et projets à fort impact en milieu urbain (programme « Zéro bidonvilles » et « 100 mille logements », campagne « Zéro déchet », etc.), toujours en suivant les lignes de financement établies par le ministère des Finances. Par conséquent, ces acteurs détiennent les ressources, la capacité (intérêts) et, dans une large mesure, partagent des compétences avec le gouvernement local.

D'autres entités de l'État, comme la Fondation Droit à la Ville (FDV) jouent un rôle extrêmement important, notamment dans le cadre de la résorption des bidonvilles. La Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol (DSCOS), qui s'occupe notamment des empiétements irréguliers dans l'espace public a été rattachée au ministère des Forces armées pour mieux dépolitiser son rôle. Ces structures centrales produisent beaucoup de données qui ont servi de source d'information et de référence pour les scénarios de tendances qui ont été élaborées.

L'Acte 3 de la décentralisation a retiré un certain nombre de compétences à la Ville de Dakar : permis de construire, lotir et de démolir, délivrance de certificats d'urbanisme et de conformité de la gestion des bâtiments menaçant ruine, sécurité des bâtiments, contrôle des constructions, gestion des plages, etc. L'essentiel de ces compétences sont désormais dévolues aux nouvelles communes. Cette loi a entraîné un émiettement institutionnel très accentué des compétences transférées en matière d'urbanisme et d'habitat du fait de la multiplicité et de la pluralité des niveaux de prise de décision.

Les agences de financement internationales ont des ressources et une relation directe avec le gouvernement central. La Ville de Dakar peut être bénéficiaire direct des crédits et/ou devenir une unité d'exécution. Elle a ainsi bénéficié du Programme d'Appui aux Communes et Agglomérations du Sénégal (PACASEN), financé en partie par la Banque mondiale.

### Participation et influence des parties prenantes

D'autres acteurs de la société civile, qui s'investissent notamment dans les campagnes d'hygiène publique, comme « Save Dakar », doivent être considérées lors des processus de concertation puisqu'un intérêt légitime et un consensus sont nécessaires pour assurer le développement durable des interventions dans ce domaine. En ce sens et en raison de leur importance, ces acteurs sont représentés dans la section des acteurs liés aux risques.

### Les attentes vis-à-vis des parties prenantes

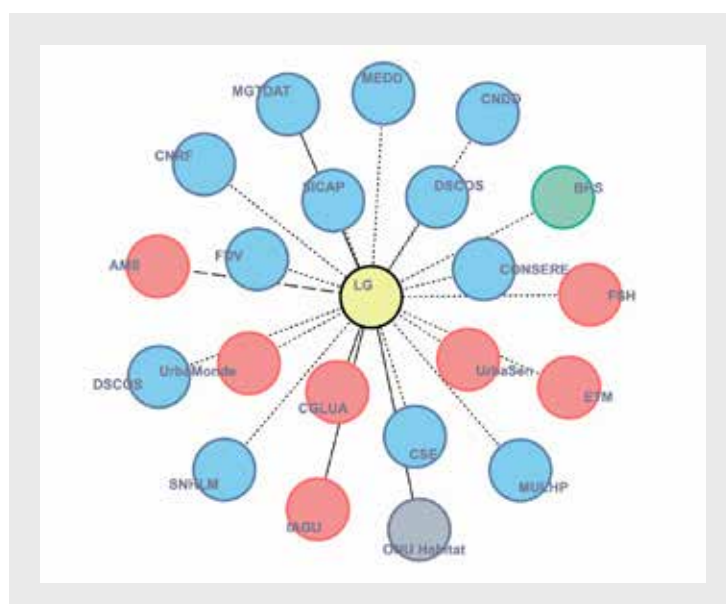
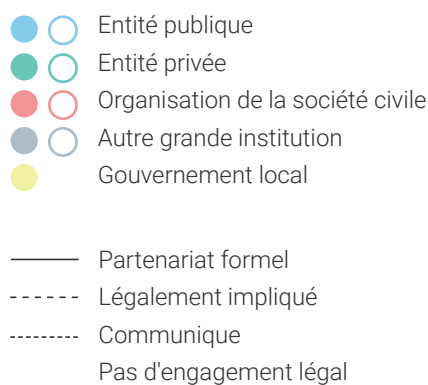
La Ville de Dakar, en tant qu'entité responsable de l'aménagement du territoire et du cadre de vie, doit renforcer la communication avec les organismes centraux afin d'établir des programmes conjoints de coordination qui renforceront les interventions actuelles ou à venir.

La Ville devrait aussi solliciter une augmentation des crédits transférés par le biais de fonds de dotation pour mieux soutenir les programmes d'infrastructures. En ce sens, des propositions de mutualisation de ressources peuvent être faites entre l'État central, la Ville de Dakar et les communes d'arrondissement.

Cette initiative ne peut se mettre en place sans la création d'une instance de gestion concertée et permanente qui garantit la participation des parties prenantes et d'une plate-forme de communication solide. Le projet de dépollution de la Baie de Hann, qui a fait l'objet d'un processus de concertation abouti entre les différents est un exemple de bonne pratique qui peut inspirer cette démarche.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

Les acteurs agissant au niveau de l'environnement urbain, notamment ceux du gouvernement central (ministères sectoriels (MULHP et MGDAT) ont des liens pertinents dans les éléments : infrastructures de base, écologie et mobilité urbaine. Ils influencent aussi les Services publics municipaux, notamment par leurs interventions sur la culture et le patrimoine.



**Figure 2** : Carte des acteurs impliqués dans l'élément environnement bâti.  
Source: CRPT (2019).



## Parties prenantes de l'élément Logistique et Chaîne d'Approvisionnement

### Participation du gouvernement local et de ses entités

La Ville ne détient pas de compétence directe sur la gestion du cycle d'approvisionnement en matière d'eau, d'électricité ou de d'aliments. Elle peut exercer des responsabilités partielles à travers la Direction des Services techniques (curage des canaux, assainissement, voiries, etc.).

### Participation et influence des parties prenantes

Les chaînes d'approvisionnement en énergie et en eau sont sous la gestion directe d'entités publiques ou privées (avec une forte participation de l'État) qui jouent un rôle majeur, détiennent les capacités et les ressources pour leur gestion : SÉN Eau, Société nationale d'électricité (SENELEC), Office national de l'Assainissement du Sénégal (ONAS). Dans la chaîne logistique alimentaire, les processus de gestion et le suivi centralisé et / ou la gestion directe ne sont pas identifiés. La participation d'acteurs de capacités diverses, installés et opérationnels, permet d'avoir différents services associés (marchés formels / informels avec de grands opérateurs, marchés intermédiaires et opérateurs).

La logistique urbaine est multimodale; il n'y a pas de plateforme logistique établie. Les acteurs impliqués sont divers et variés. Le ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) joue toutefois un rôle central et certains de ses programmes influent sur le cadre urbain : Train Express Régional, renouvellement et renforcement du parc de transports urbains, Programme de modernisation des villes, etc. Le pôle logistique le plus important à Dakar est certainement le Port de de Dakar. Dotée d'une capacité de stockage couvert de 40000 m2 environ, la plateforme logistique du Port est construite sur une surface de 21 ha, entièrement aménagée et abrite huit hangars, 750 places de parkings camions, une zone de voiries et de manœuvres, etc.

Mais, en l'état actuel, il n'a pas encore été noté une demande forte de mise en place d'une autorité de régulation des mouvements logistiques avec un mandat clair et pouvant être dotée de capacités techniques pour identifier les problèmes et ainsi proposer et mettre en œuvre une optimisation des initiatives.

### Les attentes vis-à-vis des parties prenantes

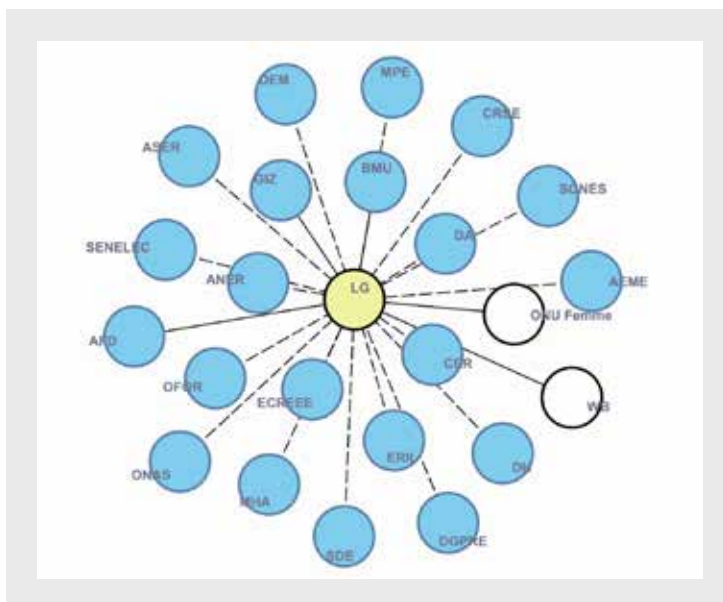
Les parties prenantes participent également à la prestation de services, ainsi qu'à l'évaluation de la qualité des services fournis. En l'état actuel, la Ville pourrait avoir besoin de mécanismes ou de programmes d'investissement innovants conçus, mis en œuvre et entretenus par les mêmes acteurs, et garantissant la durabilité et la qualité du service.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

Cet élément a relation directe avec l'élément Infrastructures de base (énergie / eau), les acteurs impliqués sont les mêmes et influencent les deux composantes. On peut aussi établir une relation avec la Mobilité urbaine.



**Figure 3 :** Carte des acteurs impliqués dans l'élément Logistique et Chaîne d'Approvisionnement Source: CRPT (2019).



## Parties prenantes de l'élément Infrastructures de base

**Participation du gouvernement local et de ses entités**

La Ville de Dakar partage des compétences avec les organes centraux et les communes d'arrondissement dans les domaines de l'assainissement et du drainage des eaux pluviales, mais aussi dans le domaine de l'éclairage public. La principale structure municipale impliquée est la Direction des Services techniques.

**Participation et influence des parties prenantes**

Dans l'élément Infrastructure de base, pour le cas de l'énergie et de l'eau, les parties prenantes concernées qui ont les ressources et la capacité de réponse nécessaires sont la Société nationale d'Électricité (SENELEC) pour l'approvisionnement en énergie. L'exploitation et la gestion du service de l'eau est assurée par la SÉN Eau (ex-SDE) alors que la SONES (Société nationale des Eaux du Sénégal) est chargée de la gestion du patrimoine et du contrôle de la qualité de l'exploitation et du service. Dans les deux cas, il existe des organismes de réglementation au niveau central. Par exemple, pour l'électricité, l'État a mis en place une Commission de Régulation du Secteur de l'Electricité. Ces parties prenantes peuvent être placées dans la zone 1 en raison de leur pouvoir, des ressources dont elles disposent et de leur capacité de représentation.

Dans le cas des déchets solides, l'Etat du Sénégal a, par décret n° 2015-1703 du 26 octobre 2015, transféré le Programme de Gestion des Déchets solides urbains (PGDSU) de la région de Dakar à l'Unité de Coordination de la Gestion des déchets solides (UCG). Ledit décret stipule que l'Unité de Coordination de la Gestion des Déchets solides assure la maîtrise d'ouvrage des opérations, prévues dans le cadre du programme de gestion des déchets solides urbains, notamment le nettoyage des rues, la collecte, le transport et la mise en décharge des ordures ménagères, dans l'ensemble des collectivités locales de la Région de Dakar, et tout autre projet y relatif", conformément à l'article 119 du code général des collectivités locales. L'UCG est placée sous la tutelle du MGDAT.

Le secteur des télécommunications est investi par une gamme large et diversifiée d'acteurs. Le gouvernement central réglemente et établit les politiques à travers l'Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes (ARTP). Les prestataires de services sont des acteurs multiples et variés. Cette situation permet d'avoir des services de couverture diversifiés, larges et d'assez bonne qualité.

**Les attentes vis-à-vis des parties prenantes**

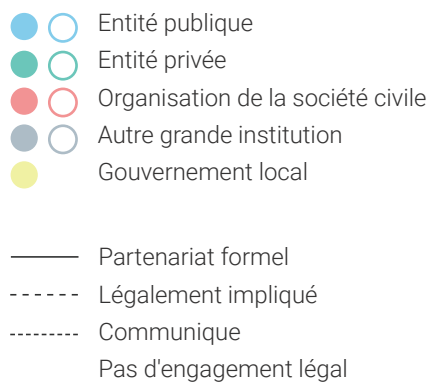
La Ville de Dakar, en vertu de ses compétences dans le domaine de l'assainissement et du drainage des eaux pluviales et des impacts des inondations sur la qualité de vie des citoyens dakarois, doit renforcer les processus de coordination avec les entités responsables de l'eau, afin de contribuer à la mise en œuvre des mesures actuellement mises en place. Dans le secteur de l'électricité, la Ville a des responsabilités dans le domaine notamment de l'éclairage public. À cet égard, elle doit contribuer aux processus actuels de modernisation du réseau de distribution d'énergie. La participation des parties prenantes à l'élaboration des plans de développement urbains est nécessaire, pour éviter un dédoublement des initiatives et des empiètements de compétences.

Dans le cas des déchets solides, l'administration locale doit utiliser son pouvoir d'influence pour favoriser l'extension du service de collecte dans les quartiers d'habitat spontané souvent difficiles d'accès. La Ville peut aussi utiliser son réseau pour contribuer aux activités de sensibilisation communautaire en faveur de quartiers plus propres et de la protection des espaces verts.

Enfin, en matière de télécommunications, la Ville est impactée positivement dans ses services par la multiplicité des acteurs et par le prélèvement de taxes sur les panneaux publicitaires.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

En raison de la diversité et de la pertinence des composantes de l'élément infrastructures de base, cet élément urbain a un large impact sur d'autres éléments. Sa relation avec les services publics municipaux est forte et pertinente; en raison notamment du rôle de la Ville dans le domaine de l'éclairage public. L'UCG et les acteurs des déchets solides sont également liés à l'élément inclusion et protection sociale en assurant la couverture, la préservation de la santé publique l'environnement, entre autres.



**Figure 4 :** Carte des acteurs impliqués dans l'élément Infrastructures de Base. Source: CRPT (2019).

## Parties prenantes de l'élément Mobilité

**Participation du gouvernement local et de ses entités**

La Ville de Dakar a des compétences très restreintes dans le domaine de la mobilité urbaine. Elle s'occupe essentiellement de la gestion des feux de circulation à travers la Division de la mobilité qui est logée à la Direction des Services techniques.

La congestion urbaine Dakar demeure un problème majeur dans le quotidien des dakarois. Avec un taux d'accroissement moyen annuel de la population de près de 3%, ajouté à l'augmentation annuelle du parc automobile à Dakar (environ 10% annuellement), le volume des déplacements, notamment motorisés, sera doublé dans un horizon de vingt (20) ans. D'où l'importance de mettre en place un système qui organise la circulation routière au niveau de la Ville de Dakar. C'est dans ce cadre que la Ville de Dakar a initié les travaux de modernisation des feux tricolores en 2010 pour accompagner le Plan de Déplacement urbain de Dakar (PDUD 2025) piloté par le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD).

Ainsi, en 2012, quelque 68 carrefours, les plus dangereux en termes de sécurité et les plus importants en termes de fluidité, ont été équipés en signalisation lumineuse, augmentant sensiblement le nombre d'intersections régulés par les feux. L'objectif principal était de réaliser une bonne coordination des feux tricolores permettant d'améliorer les conditions d'écoulement du trafic urbain en augmentant la vitesse moyenne de déplacement et en diminuant le nombre et la durée des arrêts et des attentes.

La coordination du fonctionnement de ces feux est assurée grâce à un poste central de commande, auquel sont reliés des contrôleurs de carrefours placés le long des axes routiers ou dans des zones appropriées. Ce poste central dispose de plusieurs fonctionnalités liées à la régulation du trafic par la télégestion pour la maintenance, la diffusion d'informations aux usagers, la gestion des priorités etc.<sup>6</sup>

**Participation et influence des parties prenantes**

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD) détient la compétence d'organiser et de réguler les transports urbains dans l'agglomération de Dakar. Le CETUD exerce au nom de l'Etat, des collectivités locales et des professionnels, les principales missions suivantes fixées par décret n°2001-557 du 19 Juillet 2001:

1. Détermination des lignes à desservir, des quotas;
2. Autorisation de transport public correspondant et de leurs modalités techniques d'exploitation;
3. Élaboration des critères d'accès à la profession de transporteurs publics de personnes;
4. Études, actions de formation, d'information ou de promotion des transports publics urbains de la région de Dakar;
5. Coordination entre les différents modes de transport public, notamment l'arbitrage du partage des recettes, en cas d'intégration tarifaire;
6. Amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et la pollution atmosphérique générée par les transports motorisés.

Bien que détenant l'autorité centrale de gestion, le CETUD cherche à « redéfinir le rôle des collectivités locales en matière de transport (même si le transport n'est pas une compétence transférée) pour leur permettre de contribuer à l'avènement d'une mobilité urbaine durable ». Dans ce cadre, il entretient une relation étroite avec la Ville de Dakar qu'elle associe à l'ensemble de ses projets.

<sup>6</sup> Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGLDAT) – Ville de Dakar – Cabinet Expert du Développement (2018). Plan de développement de la Ville de Dakar 2018-2022.

### Les attentes vis-à-vis des parties prenantes

Les principales parties prenantes incluent la promotion des interventions en matière d'infrastructures dans leur agenda, y compris l'étude des modes de transport nouveaux et alternatifs. C'est dans ce cadre que le CETUD a élaboré le projet du Bus rapid Transit (BRT). Le BRT est un système de transport de masse capable de transporter jusqu'à 300 mille passagers par jour mis en place pour apporter une solution efficace et durable aux difficultés de transport urbain dans la capitale.

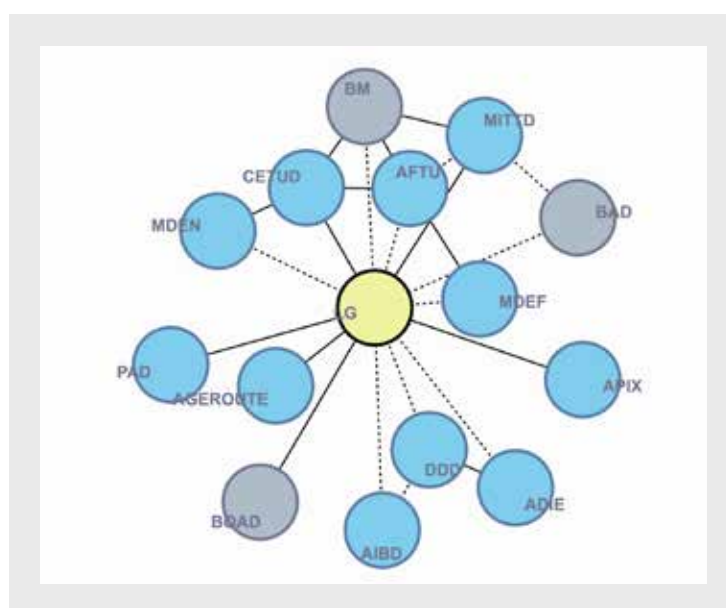
Pour accompagner cet engouement, la création d'espaces de concertation pour partager des informations et proposer des actions conjointes est essentielle. De même, il n'existe pas à Dakar une autorité organisatrice et régulatrice forte, inclusive, avec des compétences élargies et renforcées, (une seule autorité qui étudie, planifie, réalise et régule avec un élargissement de ses membres et des territoires couverts). La Ville de Dakar a un rôle représentatif, mais n'a ni les compétences ni les ressources pour la mise en œuvre d'initiatives à fort impact. Toutefois, elle souhaite reprendre la compétence sur la voirie pour une meilleure coordination centrale du système de circulation routière.

Les agences internationales ont des capacités et des ressources (Banque islamique de développement, la Banque mondiale, Banque africaine de développement, Agence française de développement). Ces acteurs jouent un rôle important dans le développement de procédés techniques et surtout dans le financement.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

La principale partie prenante (le MITTD par le biais du CETUD) dispose des capacités et des ressources jouent également un rôle important dans d'autres éléments urbains, tels que l'Environnement bâti, l'Inclusion et la protection sociale, la Logistique et la chaîne d'approvisionnement.

Son action a aussi un impact sur des éléments tels que l'Écologie et la gestion des Infrastructures de base. Il faudra donc que le MITTD soit disposé à mettre en place des dispositifs efficaces de concertation et de coordination avec la Ville de Dakar afin de convenir une approche plus globale de son action.



**Figure 5 :** Carte des acteurs impliqués dans l'élément Mobilité. Source: CRPT (2019).

## Parties prenantes de l'élément Services publics municipaux

**Participation du gouvernement local et de ses entités**

La Ville de Dakar participe à certaines des différentes composantes avec différents niveaux de rôle et / ou de fonction à travers ces différents services :

- Direction de l'Administration et des Finances;
- Direction de la Planification et du Développement durable;
- Direction du Développement urbain;
- Direction des Services techniques;
- Direction de l'Action sanitaire et des Services aux Personnes;
- Direction de l'Éducation et de l'Aide à l'Insertion;
- Direction de la Culture et du Tourisme;
- Direction de la Police municipale ;
- Direction des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative ;
- Inspection des Services municipaux.

**Participation et influence des parties prenantes**

Cet élément concerne une grande variété de parties prenantes impliquées dans chacune des composantes; par conséquent, seuls certains acteurs essentiels sont mentionnés. Les acteurs jouent plusieurs rôles selon leurs capacités et leurs ressources.

Dans la gestion de l'état civil, la Ville partage ses responsabilités avec le ministère de la Justice et les communes. La loi 96-06 du 22 Mars 1996 portant Code des Collectivités locales a confirmé les compétences des maires en tant qu'officiers de l'état civil. Toutefois, de larges pouvoirs et responsabilités demeurent au niveau central. De même le domaine de l'application de la loi demeure essentiellement une responsabilité de l'État central.

Dans la composante de la protection du patrimoine et des activités culturelles, les responsabilités sont partagées entre les autorités locales, les autorités nationales et privées et, dans la plupart des cas, elles ne disposent des ressources nécessaires pour assurer la protection et la valorisation du patrimoine culturel.

La responsabilité de la coordination des services d'urgence et de sauvetage relève du niveau central, à travers la Direction de la Protection civile. Il en est de même des services d'inspection et de surveillance des aliments qui relève du ministère de la Santé, à travers le Service national de l'Hygiène.

Dans la composante de l'éclairage public, l'entité du gouvernement central qui joue un certain rôle est le ministère du Pétrole et des Énergies, à travers l'ANER (Agence nationale de l'Énergie renouvelable) qui met en place des projets d'éclairage public solaire.

Enfin, la gestion des cimetières musulmans relève de la Ville de Dakar. Toutefois, l'organisation et la gestion des cimetières chrétiens sont assurées par le Comité de gestion des cimetières chrétiens qui est une organisation de type communautaire.

**Les attentes vis-à-vis des parties prenantes**

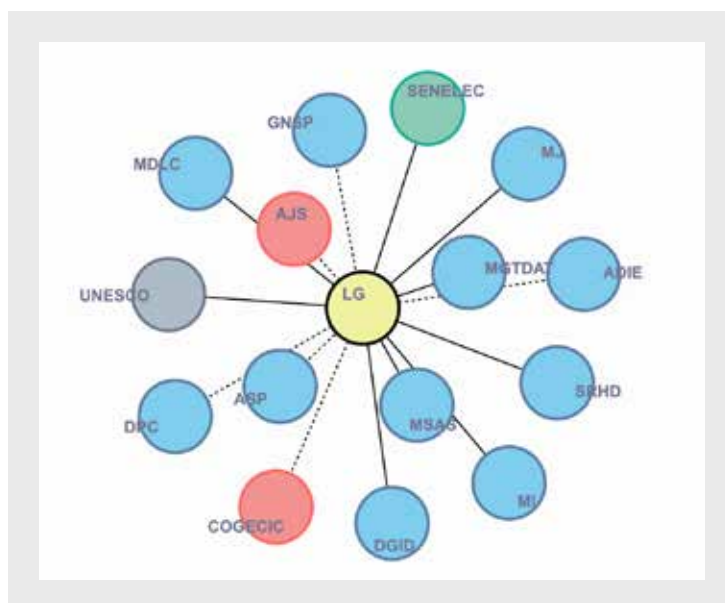
En raison de la quantité et de la diversité des composantes et du fait que, dans chaque cas, les principales parties prenantes sont différentes et ont des rôles et des compétences spécifiques, chaque partie impliquée doit évaluer et mettre en œuvre des interventions opportunes dans la ville. Cependant, le rôle de la mise en œuvre des processus de coordination avec d'autres composantes et éléments devrait être en charge de la Ville de Dakar, afin de favoriser des actions coordonnées et générer des échanges d'informations.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

Cet élément aux composantes diverses est principalement lié à l'infrastructure de base, à l'économie et aux services d'Inclusion et de protection sociale. En ce qui concerne ce dernier élément, du point de vue des droits légaux, la protection sécuritaire des données personnelles des citoyens est essentielle pour favoriser un environnement propice à un développement résilient et durable.



**Figure 6 :** Carte des acteurs impliqués dans l'élément Services Publics Municipaux.  
Source: CRPT (2019).





## Parties prenantes de l'élément Inclusion et Protection sociale

**Participation du gouvernement local et de ses entités**

La Ville de Dakar a mis en place un certain nombre d'initiatives visant à soutenir les groupes les plus vulnérables :

- Le PAFSEP (le Programme d'Appui aux Familles en Situation d'extrême Pauvreté) avec des financements dédiés à ces couches vulnérables ;
- Une prise en charge dans le domaine de la santé de ces couches vulnérables de la ville au niveau des hôpitaux ;
- la création du Fonds de Développement et de Solidarité municipal (FODEM) qui a pour mission de lutter contre la paupérisation urbaine et féminine ou la cible femme et jeunes peuvent bénéficier d'un appui financier d'un montant de 200 mille à 500 mille CFA ;
- le soutien aux Start up avec de la Couveuse d'Entreprise pour la Promotion de l'Emploi par la Micro-économie (CEPEM) en partenariat avec l'Association internationale des Maire francophones (AIMF), la Ville de Marseille qui a formé et accompagné une quarantaine de jeunes porteurs de projets d'entreprenariat et leur a assuré un service financier à l'issue de leur formation ;
- le projet de la Maison Jappalanté qui vise à apporter un soutien aux femmes en détresse.

Ces interventions sont soutenues par ces différents services :

- Direction de l'Action sanitaire et des Services aux Personnes (DASS);
- Direction de l'Éducation et de l'Aide à l'Insertion (DEI) ;
- Direction des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative (DSJA) ;
- Service au Dialogue citoyen et de l'Accueil aux Usagers ;
- Fonds de Développement et de Solidarité municipale (FODEM) ;
- Commission Organisation, Animation, Vie Publique, Démocratie Participative.

**Participation et influence des parties prenantes**

Dans le domaine de protection et de l'inclusion sociale, il existe un important réseau d'organisations gouvernementales et non- gouvernementales répondant aux situations d'urgence mais avec un chevauchement de leurs responsabilités. L'assistance sociale et les opérations de type filets de sécurité souffrent de la dispersion des initiatives et de la multiplicité des acteurs et des approches. Il existe plusieurs guichets d'assistance aux individus et groupes, dotés de mandats qui se chevauchent, de critères, mécanismes et règles de programmes différents et souvent divergents sans aucune coordination.

Les programmes financés par des bailleurs de fonds n'échappent pas à la règle, sans coordination les uns avec les autres ou avec les programmes de transferts du ministère de la Santé et de l'Action sociale suscitant des opportunités manquées de synergies / complémentarité et de renforcement institutionnel. Les stratégies d'inclusion sociale et de lutte contre la pauvreté ne devraient pas éclipser le besoin d'investissements préventifs et l'élaboration de mécanismes d'atténuation et de prévoyance comme l'assurance.



## Parties prenantes de l'élément Économie

### Participation du gouvernement local et de ses entités

La Direction de l'Administration et des Finances est l'instance la plus importante de l'administration locale. Elle est responsable de la coordination des activités financières et administratives. Elle fournit des orientations pour l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi du budget annuel de la Ville de Dakar. Elle veille au strict respect du budget et à l'utilisation judicieuse des ressources.

### Participation et influence des parties prenantes

La plupart des parties prenantes agissent au niveau national, cela est dû au fait que, bien que les municipalités soient autonomes, elles dépendent toujours du gouvernement national dans la réglementation normative (budgétaire et financière) et principalement pour la mise en œuvre d'initiatives à fort impact. De même, beaucoup d'agences à caractère empiètent sur les responsabilités de la Ville et développent des projets dans un cadre financier autonome. Il s'agit, par exemple de l'Agence de Développement municipal (ADM), de l'Agence de Développement local (ADL) ou du Programme de modernisation des villes (Promovilles).

En ce sens, le ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération (MEPC), en collaboration avec le ministère des Finances, établit et priorise l'allocation des ressources. Il coordonne également l'allocation des ressources pour le développement des études ou la mise en œuvre des programmes et projets. Le ministère des Collectivités territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires, le ministère de l'Urbanisme, du logement et de l'Hygiène publique dirigent les processus de conception et sont les unités d'exécution dans le cadre de leurs compétences.

Le MEPC dispose de ressources, de représentation et de capacités techniques, ces dernières étant partagées avec les agences susmentionnées. Alors que les organismes de financement (BM, AFD et BID) ont les ressources, grâce à des actions de coopération, ils augmentent la capacité technique nationale. En matière de connectivité, le Ministère du Commerce et des Petites et Moyennes Entreprises qui a le rôle et les capacités techniques.

### Les attentes vis-à-vis des parties prenantes

La région de Dakar abrite 50 % de la population urbaine sénégalaise, concentre plus de 52 % des emplois créés dans le pays et regroupe plus de 80 % des sociétés immatriculées au registre du commerce. Toutefois, le manque de réseaux d'infrastructures et de services adéquats dans les villes secondaires exacerbe l'exode rural vers la capitale, ce qui a pour effet de dégrader encore davantage les conditions de vie des populations pauvres et de mettre à rude épreuve les capacités techniques et financières déjà limitées des autorités municipales et métropolitaines. Il faut donc répondre aux besoins de financement à deux niveaux différents :

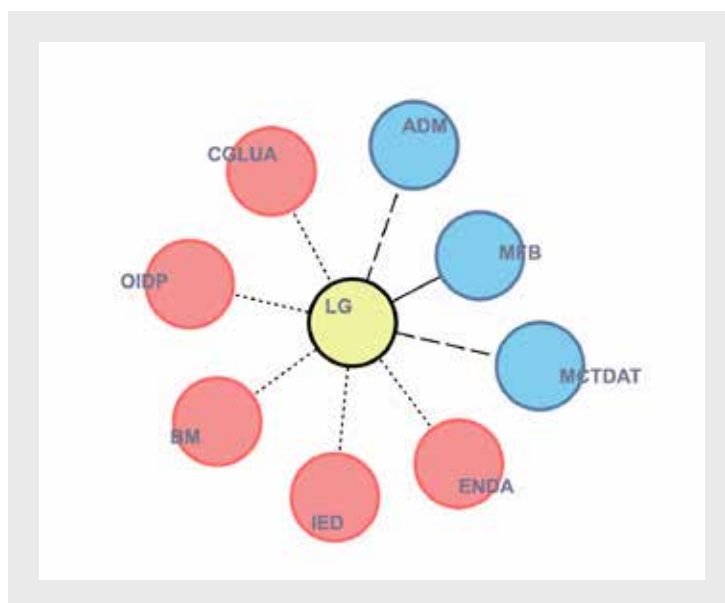
- en renforçant le rôle des villes secondaires, notamment des capitales régionales, pour qu'elles deviennent des pôles de développement plus productifs et plus vivables, afin de soulager l'agglomération urbaine de Dakar ;
- en investissant dans l'agglomération urbaine de Dakar afin de répondre au manque d'équipements infrastructurels non financés ces vingt dernières années.

L'État peut également améliorer la gouvernance urbaine et surmonter les difficultés associées à l'urbanisation en mettant l'accent sur des enjeux communs et en y faisant face avec anticipation. En particulier, il doit mettre sur pied de nouveaux modèles de gestion décentralisée et une coopération multidimensionnelle afin de créer des systèmes économiques en zones urbaines plus efficaces et des villes inclusives qui garantissent l'égalité d'accès au logement, aux services et à l'emploi.

Il est aussi préconisé de s'orienter vers les priorités stratégiques suivantes : revoir et moderniser les outils de planification territoriale ; dynamiser l'économie urbaine au moyen de programmes ciblés ; améliorer l'offre et l'accès aux services urbains ; développer les structures de gouvernance du territoire ; et réfléchir à des stratégies innovantes pour financer l'expansion du stock d'infrastructures urbaines.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

Cet élément doit être lié et pris en compte dans chaque activité, projet et/ou programme pour identifier et hiérarchiser l'allocation des ressources. Cet élément devrait également nous permettre de relier les initiatives à fort impact sur l'économie urbaine, d'incorporer des impacts/critères sur la réduction de la pauvreté, la création d'emplois, la diversification des ressources et l'identification de nouveaux mécanismes financiers.



**Figure 8 :** Carte des acteurs impliqués dans l'élément Économie. Source: CRPT (2019).

## Parties prenantes de l'élément Écologie

### Participation du gouvernement local et de ses entités

Les communes et les départements ont une part de responsabilité dans la gestion des forêts à travers l'Acte 3 de la décentralisation. Les Commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire, des domaines, de l'urbanisme et de l'habitat ont un rôle important dans la gestion de l'environnement et de la biodiversité. Pour sa part, la Ville de Dakar contribue aux questions écologiques à travers les instances et structures suivantes :

- Commission Développement et Aménagement du territoire urbain ;
- Commission Environnement et Développement durable, Qualité et Cadre de Vie;
- Direction de la Planification et du Développement durable ;
- Direction du Développement urbain;
- Direction des Services techniques.

### Participation et influence des parties prenantes

La gestion de la diversité biologique et l'écologie bénéficie de l'intervention des institutions de l'État, d'Organisations Non Gouvernementales (ONG), des Collectivités locales, des Organisations communautaires de Base (OCB) et de sociétés privées.

La gestion de la biodiversité est placée sous la responsabilité du Ministère de l'Environnement et du Développement durable (MEDD) à travers ses différentes directions : Direction de l'Environnement et des Établissements classés (DEEC), Direction des Eaux et Forêts, Chasses et de la Conservation des Sols (DEFCCS), Direction des Parcs nationaux (DPN) et Direction des Aires marines communautaires protégées (DAMCP). Ce ministère abrite aussi l'Agence nationale de la Grande Muraille verte (ANGMV) et des points focaux nationaux de conventions internationales et de protocoles. Les autres ministères qui interviennent dans la gestion de la biodiversité sont essentiellement ceux en charge de la pêche, de l'agriculture, de l'élevage, des finances, de la recherche scientifique, du commerce et du tourisme et des transports aériens.

Le Comité national sur la biodiversité est chargé de faciliter la synergie entre les institutions en collaboration avec le Comité national de Biosécurité (CNB), la Commission nationale pour le Développement durable (CNDD), l'Autorité nationale de Biosécurité (ANB), le Conseil supérieur des Ressources naturelles et de l'Environnement (CONSERE). La bonne collaboration entre ces directions et certaines structures nationales comme la Direction des Parcs nationaux (DPN), l'Institut des Sciences de l'Environnement (ISE) et le Centre de Suivi écologique pour la Gestion des Ressources naturelles (CSE) apparaît à travers l'élaboration de documents nationaux.

Les Organisations internationales comme l'Union internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), Wetlands International, World Wildlife Fund (WWF), appuient l'État et les populations dans la conservation de la biodiversité à travers l'évaluation du statut des espèces, l'élaboration de documents de politique, le financement de projets à l'intérieur et à la périphérie d'aires protégées.

Les Organisations communautaires de Base (OCB), les Associations etc. interviennent dans la protection et l'exploitation de la biodiversité. Le MEDD, à travers la Lettre de Politique sectorielle de l'Environnement et le Document de Politique forestière, oriente et met en œuvre les programmes, projets et actions du pays dans ces secteurs et constitue la partie prenante qui a le plus d'influence.

### Les attentes vis-à-vis des parties prenantes

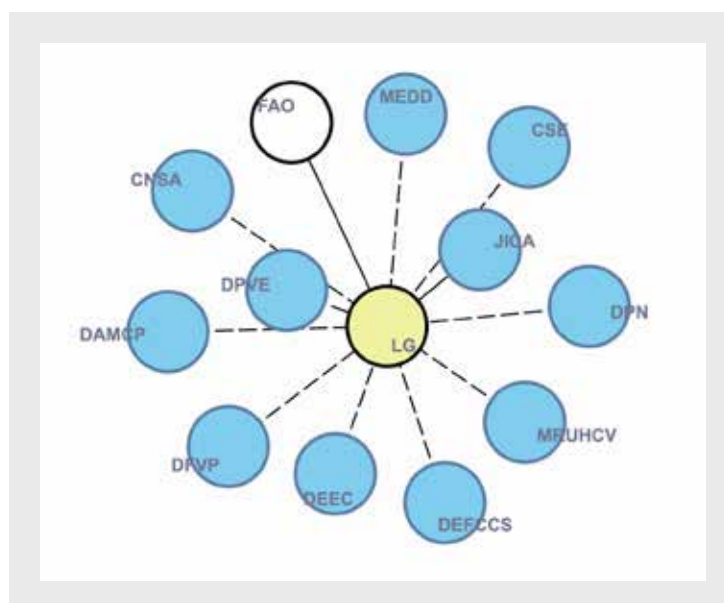
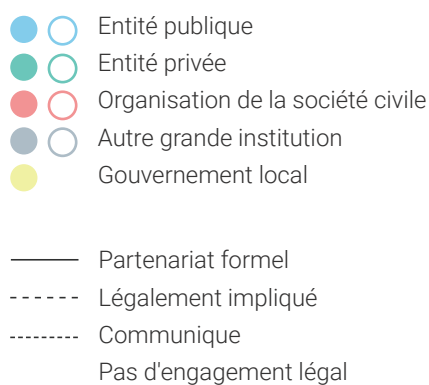
La responsabilité des questions écologiques est souvent mal définie, aussi bien verticalement qu'horizontalement. Les interventions des services des espaces verts urbains, des services de la voirie municipale, des directions des eaux et forêts ne sont pas toujours bien coordonnées. Le rôle des intervenants privés reste à définir, comme doivent l'être leurs statuts. La DPDD de la Ville de Dakar entretient une relation étroite avec le Centre de suivi écologique qui dépend du MEDD. Cette opportunité doit être saisie pour mieux planifier des interventions communes et partager les informations.

La spéculation foncière très forte à Dakar pour l'appropriation des terrains de constructions à usage d'habitation conserve toujours une longueur d'avance sur les schémas directeurs d'aménagement. C'est dire que les préoccupations liées à la rationalité écologique des aménagements, ont pour le moment, peu de chance d'être prise en considération. Dakar n'a quasiment plus de réserve foncière qui puisse être dédiée aux espaces écologiques. La spéculation sur les terres s'est faite et continue de se faire au détriment des formations naturelles et /ou établies (ceintures vertes). Même dans les lotissements des quartiers résidentiels, il est fréquent de voir le promoteur revenir quelques années plus tard pour « valoriser » les espaces verts ou les espaces socio-éducatifs. L'État doit mieux réguler le secteur du développement immobilier pour mieux préserver le peu de niches écologiques restantes.

### Influence des parties prenantes sur les autres éléments urbains

Les acteurs de l'Écologie doivent être étroitement liés au processus d'urbanisme et à la conception des programmes et projets dans plusieurs des éléments urbains.

Partant du principe qu'une bonne gestion environnementale améliore les conditions de vie des habitants, l'implication des parties prenantes doit être active dès la conception et la conception des initiatives. Cependant, dans certains cas, leur participation est limitée aux processus en aval; ce qui entraîne une négligence de l'évaluation environnementale. Il convient donc de renforcer les études d'impact environnemental dès la conception des projets d'infrastructures urbaines.



**Figure 9** : Carte des acteurs impliqués dans l'élément Écologie. Source: CRPT (2019).

## 2.2. Parties prenantes liées aux risques

Les chocs prioritaires auxquels la ville est exposée ont été présentés (**Voir Annexe IV: Analyse des chocs**). Dans cette classification, il a été établi que trois d'entre eux sont liés au groupe de risques considérés comme naturels (inondation par pluie et tempêtes), un avec le groupe des risques industriels et un dernier qui concerne le groupe environnemental (l'eau et la défaillance des infrastructures) (**Voir Appendice 4. Liste des chocs, contraintes et facteurs de stress**). Les acteurs concernés seront présentés en mentionnant - si possible - les types de risques associés et seront également liés aux Mesures de Réduction des Risques (MRR).

### Les acteurs nationaux

#### Direction de la Protection civile (Ministère de l'Intérieur)

La Direction de la Protection civile (DPC) en tant que structure d'exécution possède une longue expérience de la sécurité, de la gestion des risques et de la gestion des catastrophes. Placée sous le contrôle du ministère de l'Intérieur, la DPC est au cœur de l'action gouvernementale visant à gérer la sécurité civile et à lutter contre les incendies et les catastrophes naturelles.

Le ministère de l'Intérieur préside la Commission supérieure de la protection civile ainsi que la Cellule nationale de prévention et de lutte contre les infractions. Il est également le coordinateur du Plan national d'Organisation des Secours (Plan ORSEC), qui vise à réduire l'impact des catastrophes sur les personnes, les biens et l'environnement, avec l'aide du Comité national de sécurité civile dans lequel tous les ministres siègent.

Créée par le décret n° 62-0135 du 3 avril 1962, la DPC est chargée de veiller, en temps de paix comme en temps de guerre, à la protection des personnes, ainsi qu'à la conservation des installations, des ressources et des biens publics et privés. Elle a sous son contrôle la Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers et organise et coordonne les actions des services de protection civile à tous les niveaux. Dans le cadre de la mise en œuvre du plan ORSEC national, le directeur de la protection civile est le coordinateur du comité de gestion des ressources. Sur tout le territoire, il est soutenu par les commissions régionales de la protection civile et les commissions auxiliaires de la protection civile. La Ville de Dakar est un membre clé de la Commission auxiliaire de Dakar et participe à toutes les étapes du processus décisionnel. La Ville de Dakar est représentée au sein de cette commission auxiliaire par la Division des risques naturels et industriels. Il agit en parfaite complémentarité avec les organes du niveau consultatif, notamment la Plateforme nationale pour la réduction des risques majeurs de catastrophe, créée en 2008 par décret présidentiel, en application des recommandations du Cadre d'action de Hyōgo.

À la suite des inondations de 2009, un Comité national de lutte contre les inondations a été créé sous l'égide du Ministère de l'habitat et de la construction. Attaché plus tard au ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement en 2012, il est placé sous la coordination du ministère chargé des inondations depuis 2013, sachant que les interventions en matière de lutte contre les inondations sont également supervisées par le Premier ministre via des rencontres périodiques de plus en plus fréquentes à l'approche de la saison des pluies.

#### Centre des opérations d'urgence sanitaire (Ministère de la Santé et de l'Action sociale)

Créé le 1 décembre 2014 par arrêté ministériel n°17973 MSAS/SG/BL, le Centre des Opérations d'Urgence sanitaire (COUS) est une structure de coordination des urgences sanitaires.

Tirant les leçons de la gestion du cas importé de MVE au Sénégal, l'État du Sénégal a impulsé la mise en place d'une structure permanente de coordination des urgences de portée nationale. Cette structure a un rôle dans la prévention, la détection et la réponse aux urgences.

Ses missions principales sont :

- Définir les mesures d'urgence à mettre en œuvre selon les situations d'urgence sanitaires
- Coordonner l'action des différents acteurs impliqués dans la réponse aux urgences sanitaires
- Superviser les opérations de terrain
- Assurer liaison entre acteurs de la réponse d'urgence et le Ministre de la Santé

Le COUS, dans sa mise en place a bénéficié de l'appui déterminant de la Fondation Bill et Melinda Gates ainsi que de l'OMS, de l'UNICEF, du CDC, de DTRA et de la plupart des partenaires techniques ouvrant dans le domaine de la santé.

### **Centre de suivi écologique (Ministère de l'Environnement et du Développement durable)**

La mission du CSE est de « contribuer à la connaissance et à la gestion durable des ressources naturelles et de l'environnement, par la production et la diffusion de produits et de services d'aide à la décision pour notamment l'Etat, les collectivités locales, le secteur privé, la société civile, les institutions de recherche et de développement, les organisations de producteurs et les partenaires au développement ».

### **Ministère du Développement industriel et des petites et Moyennes Industries**

Il prépare et met en œuvre les stratégies de développement industriel.

- Il favorise le déploiement de nouvelles industries et veille à leur répartition harmonieuse sur l'ensemble du territoire. Il encourage l'implantation de domaines industriels dans les collectivités locales. Il accompagne la restructuration des entreprises industrielles et promeut la création de PMI.
- Il élabore et met en œuvre des stratégies pour le développement de programmes de promotion de la qualité à travers la diffusion de la culture de la qualité et de la certification au sein des entreprises industrielles.
- Il encourage et soutient les efforts de compétitivité ainsi que les politiques de promotion et d'exportation des produits industriels. Il est responsable de la mise en œuvre des politiques et activités de normalisation, de protection de la propriété industrielle et d'innovation technologique.
- Il veille, en relation avec le ministre chargé de l'environnement, à la surveillance des installations industrielles classées.

### **Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'adaptation au changement climatique (Agence de Développement municipal)**

Dans la perspective de trouver une solution durable au problème des inondations et autres vulnérabilités liées au changement climatique, l'Agence de Développement Municipal (ADM) a entrepris, pour le compte de l'État du Sénégal, avec le soutien de la Banque Mondiale et du Fonds Nordique de Développement, la préparation d'un Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP) visant à améliorer le drainage des eaux pluviales dans les quartiers périphériques de l'agglomération de Dakar.

Le PROGEP comprend quatre composantes :

- l'intégration des risques d'inondation dans la gestion urbaine et promotion de l'approche Ville durable;
- le développement d'une infrastructure prioritaire de drainage primaire;
- la gestion participative du risque d'inondation urbaine ;
- la coordination et la gestion du Projet.

Compte tenu de la multiplicité des parties prenantes à sa mise en œuvre, le projet est placé sous la tutelle d'un Comité de Pilotage présidé par la Primature. L'Agence de Développement Municipale (ADM) sera l'Agence d'exécution. Le PROGEP disposera d'un Comité Technique dont la présidence sera assurée par la Direction de la Protection civile. L'Agence de Développement municipal (ADM) assure le secrétariat des deux comités de suivi.



## Ville de Dakar

Le maire concourt par son pouvoir de police à l'exercice des missions de sécurité publique. En cas de danger grave ou imminent, tel que les accidents naturels. Le maire prescrit l'exécution des mesures de sûreté exigées par les circonstances. Il informe d'urgence le représentant de l'État dans le département et lui fait connaître les mesures qu'il a prescrites. Le maire est chargé, sur le territoire de sa commune, de prévenir et de faire cesser les accidents. Il lui appartient alors de diriger les secours.

Les opérations de secours relèvent du Préfet lorsque :

- le maire ne maîtrise plus les événements;
- le maire fait appel au préfet;
- le maire n'a pas pris les mesures nécessaires (pouvoir de substitution du préfet sur le maire);
- le problème concerne plusieurs mesures;
- un plan ORSEC est déclenché.

En vertu de ses responsabilités dans le domaine de la RRC, la Ville de Dakar a publié une Stratégie de résilience publiée en février 2017. Ce document de 138 pages est un produit du partenariat collaboratif entre la Ville et le Réseau 100 villes résilientes. Cette collaboration met en exergue l'engagement commun à installer la résilience dans le nouvel agenda urbain. L'utilisation de la technologie comme levier de résilience, la mise en œuvre d'une stratégie de gouvernance inclusive et efficace, une participation citoyenne de tous les Dakarais, l'implication du secteur privé ainsi que la création d'un cadre de vie sain sont au cœur de la stratégie de résilience de la Ville de Dakar. La Direction du développement durable et de la planification est chargée du suivi de l'implantation de la stratégie de résilience.

### Autres parties prenantes agissant au niveau local

Les ministères sectoriels (environnement, hygiène-assainissement, industrie, autorités locales, hydraulique, etc.) et les acteurs non étatiques jouent un rôle important dans la RRC dans la ville de Dakar. Les autres institutions publiques apportant leur soutien sont notamment :

- le Service régional d'Hygiène;
- l'Office national de l'Assainissement du Sénégal (ONAS);
- la Direction nationale de l'Hygiène de l'Agence de Développement municipal.

D'autres structures parapubliques ou privées telles que SENELEC, SONES, SÉN Eau, Autorité portuaire de Dakar, ICS (Industries chimiques du Sénégal), SAR (Société africaine de Raffinage), AGEROUTE, Nouvelle Prévention Routière et CETUD sont des acteurs centraux de la RRC qui gèrent des zones présentant un potentiel élevé de risques stratégiques tels que l'eau ou l'énergie. La société civile, en particulier les associations de femmes, de jeunes et de contrôle des inondations, ainsi que les ONG, participe au plaidoyer, à la réunion et à l'accompagnement des initiatives prises au niveau local pendant les phases de crise et de relèvement. Ces acteurs sont également souvent consultés lors de la planification et de la mise en œuvre de projets plus vastes. Enfin, les autorités locales sont par excellence les acteurs décentralisés du cadre opérationnel de RRC, y compris la gestion des inondations. Cependant, leurs capacités humaines, financières et logistiques sont très limitées et les empêchent de mener à bien leurs missions de prévention et de planification.

Ce cadre institutionnel est lié à un mécanisme opérationnel articulé autour de plusieurs plans d'intervention d'urgence, d'outils de formation et de sensibilisation aux risques et de mécanismes de financement en situation de crise. Sur le plan opérationnel, des conflits de compétences et de positionnement subsistent, favorisés par la similitude des missions qui sont confiées en matière de réduction des risques et de gestion des catastrophes.

Cela se manifeste par des interventions dispersées et à des prix compétitifs en l'absence de cadres partagés qui favoriseraient une meilleure organisation des activités axées sur la complémentarité et les avantages comparatifs.

## Principales constatations

- L'analyse par élément démontre que l'Acte III de la décentralisation a renforcé la dépendance du gouvernement local au gouvernement national et aux communes, selon les critères de pouvoir, de ressources et de représentation. Autrement dit, ce n'est que grâce aux mécanismes de coordination verticale (gouvernement central – supra local) que les conditions actuelles peuvent être améliorées et donc la résilience urbaine renforcée.
- La capacité de la Ville de Dakar à mobiliser des ressources indépendamment du cadre de financement actuel est minime par rapport au déficit d'infrastructures montré dans les indicateurs analysés à partir des éléments urbains. Cet aspect renforce sa dépendance pour la mise en œuvre de stratégies urbaines globales. Cependant, il convient de noter que la participation des habitants et de la société civile à la mise en œuvre des initiatives et à la promotion de la durabilité est de plus en plus forte (exemple du projet de dépollution de la Baie de Hann).
- Le gouvernement local a le défi d'étendre et d'améliorer les processus de coordination à la fois verticalement (gouvernement central) et horizontal (organisations territoriales, municipalités métropolitaines, société civile, etc.) en se fondant sur son statut de « département » pour permettre des interventions articulées et concertées.
- Il existe une forte influence et une participation de plus en plus importante des principales institutions de coopération, telles que la Banque mondiale, l'AFD, et d'autres mécanismes de coopération décentralisée. Il y a également une participation importante à la mise en œuvre des initiatives du PNUD ou de l'UNCDF qui gèrent divers programmes ayant un impact sur le développement urbain.
- En ce qui concerne les acteurs de la société civile, il y a une participation diversifiée et large, pas nécessairement articulée avec les initiatives publiques. Des fois, l'existence d'intérêts divergents ne renforcent pas nécessairement les initiatives qui nécessitent une approche holistique. Cet aspect constitue un défi supplémentaire à la coordination interinstitutionnelle pour favoriser un agenda urbain commun, avec des espaces de coordination où la participation de chacun des secteurs est considéré comme valable.
- Les responsabilités en matière de protection sociale et d'inclusion incombent au gouvernement central qui cherche à étendre la couverture et l'accessibilité aux services. Ces initiatives peuvent avoir plus d'impact pour les citoyens si la Ville de Dakar était mieux impliquée. Dans ce cas, les efforts de l'articulation et de la coordination de la Ville doivent être articulés avec le gouvernement central, mais aussi miser sur la coordination horizontale par le biais de l'intercommunalité.
- Tous les processus de mise en relation de la municipalité avec des acteurs essentiels et complémentaires ne sont pas formalisés et / ou institutionnalisés. Ce processus doit être mis en œuvre et systématisé pour générer des synergies et mener à bien les interventions nombreuses et variées en cours.



## Bibliographie et Références

---

**Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire (MGLDAT) – Ville de Dakar – Cabinet Expert du Développement (2018).** Plan de développement de la Ville de Dakar 2018-2022. Document non publié.

**Banque Mondiale – PPIAF – Agence Française de Développement – Ville de Dakar (2009).** Évaluation de la gestion des finances publiques. Rapport PEFA sur les performances. Disponible sur : [www.pefa.org/sites/default/files/assements/comments/SN-Dakar-Jan09-PFMPR-SN-Public.pdf](http://www.pefa.org/sites/default/files/assements/comments/SN-Dakar-Jan09-PFMPR-SN-Public.pdf)

# Annexe VII

**Termes de Références  
de l'Observatoire de  
la Résilience Urbaine de  
la Ville de Dakar**

# Annexe VII

## Termes de Références de l'Observatoire de la Résilience Urbaine de la Ville de Dakar

### Contexte

Aujourd'hui, les villes et leurs habitants sont confrontés à des défis sans précédent, conséquence de l'urbanisation rapide, des changements climatiques et de l'instabilité institutionnelle. En tant qu'Agence des Nations Unies pour les établissements humains, ONU-Habitat aide les villes et ses habitants à faire face à ces défis et à devenir résilients. ONU-Habitat définit la résilience urbaine comme la capacité mesurable de tout système urbain et de ses habitants à faire face aux crises et à leurs conséquences, tout en s'adaptant positivement et en se transformant pour devenir pérenne.

Une ville résiliente évalue, planifie et prend des mesures pour se préparer et réagir à tous les aléas – qu'ils soient soudains ou à évolution lente. Ainsi, les villes résilientes sont mieux à même de protéger et d'améliorer la vie des gens, de sécuriser leurs biens, de promouvoir un environnement favorable aux investissements et de favoriser les changements positifs. Les groupes

vulnérables et les personnes pauvres sont touchés de manière disproportionnée par les crises et les difficultés parce qu'ils vivent souvent dans des endroits et des situations précaires et n'ont pas les ressources ni la capacité de se prendre en charge. C'est pourquoi les villes durables pour tous sont un enjeu des Programmes mondiaux de développement.

Pour sa part, Dakar fait face à un développement urbain incontrôlé essentiellement dû à une croissance démographique rapide. Conscients de cet enjeu, la Ville de Dakar, qui a adopté une Stratégie de résilience urbaine depuis 2017, et ONU Habitat collaborent depuis 2018 dans le cadre du Programme global de renforcement de la résilience urbaine. Pour assurer une pérennité du Programme et faciliter une appropriation des orientations autant par les services internes de la Ville de Dakar, par ses partenaires externes que par les citoyens et autres parties prenantes, les deux entités ont convenu de mettre en place un « Observatoire de la résilience urbaine à Dakar », dénommé ORUD. Les présents termes de référence visent à mieux encadrer le travail et les orientations du futur Observatoire.

### Justification

Dans le contexte politique actuel, caractérisé par un engagement fort de l'Etat à redéfinir les orientations de l'Acte III de la décentralisation et à promouvoir des territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable, il est nécessaire

pour la métropole du Sénégal de s'appuyer sur des données probantes pour élaborer des politiques structurantes et renforcer sa capacité, ainsi que celle de ses habitants, à absorber des chocs endogènes et exogènes.

L'Observatoire de la résilience urbaine de Dakar et de ses intercommunalités (Région de Dakar) est un outil de pilotage technique destiné plus spécifiquement aux élus, aux gestionnaires et aux techniciens en charge du développement urbain à Dakar. L'ORUD a ainsi pour ambition d'être un outil indispensable aussi bien pour les décideurs locaux que pour les services concernant toutes les questions relatives aux fonctions urbaines et à la capacité de réponse de la ville de Dakar et de ses habitants.

Comment mieux appréhender les enjeux de la résilience urbaine à Dakar ? A quelles problématiques actuelles la ville de Dakar est-elle confrontée en matière de gestion urbaine ? Quels sont les projets-phares en cours et à venir ? Y a-t-il des expérimentations ou innovations prometteuses développées par la Ville, les communautés, le secteur associatif, privé ou autre ? Quelles sont les initiatives de développement urbain emblématiques ? Telles seront les questionnements qui devraient guider l'action de l'ORUD.

## Mandat

L'objectif général de l'Observatoire est de contribuer à une plus grande synergie et efficacité dans la conception, la réalisation, le contrôle, le suivi et l'évaluation des politiques de développement urbain à Dakar dans le but de renforcer les capacités de résilience de la ville et de ses habitants. Plus spécifiquement, l'ORUD se donne comme missions de :

- collecter, systématiser et gérer l'information relative à la mise en œuvre des politiques, initiatives et stratégies de développement urbain menées à Dakar autant par l'échelon local, régional, national qu'international ;
- faire le partage et la diffusion de l'information recueillie grâce des indicateurs définis et touchant les différentes fonctions urbaines;
- appuyer les processus de suivi et d'évaluation des projets ;
- Favoriser la communication et la diffusion des informations issues des différentes parties prenantes pour une mise en place efficace des actions/projets pour la résilience;
- Formuler des avis à l'intention de la Ville de Dakar en vue de l'institutionnalisation de la résilience dans les politiques municipales ;
- Constituer un cadre de réflexions pour la mise en place d'un mécanisme d'alerte précoce à la Ville de Dakar ;
- offrir un espace commun d'interaction et d'échange entre les différents acteurs impliqués dans les processus de développement à Dakar.

## Composition du panel d'experts

L'ORUD sera co-présidé par un élu de la Ville de Dakar et par un expert externe. Il sera composé par un panel d'experts issus du milieu institutionnel, universitaire, privé et associatif.

## Reddition de comptes

L'ORUD publiera un rapport annuel lors d'un événement de grande envergure, dénommé « Signes vitaux de Dakar », qui rassemblera l'ensemble des parties prenantes. Le rapport sera présenté sous la forme d'un tableau de bord qui présentera des indicateurs pertinents sur les fonctions urbaines centrales à Dakar (Criminalité, Gestion des ordures, Espaces verts, Mobilité urbaine, Protection civile, etc.).

Cet événement sera aussi l'occasion de délivrer un Prix de la résilience urbaine qui peut être destiné à une personne, une institution, une association de base, une entreprise, etc. Ce Prix portera le nom d'une personnalité emblématique de la Ville de Dakar.



# Annexe VIII

**Indicateurs clés de performance  
environnementale pour construire  
des espaces publics**

| <b>Annexe VIII</b>   |  |   |                    |
|--|--|---|--------------------|
| Indicateurs clés de performance environnementale pour construire des espaces publics |  |   |                    |
| <b>Objectifs:</b><br>Améliorations du design à appliquer au projet                   | <b>Cycle de Vie Phase de l'intervention:</b><br>Design / Fabrication /<br>Application / Utilisation / Démolition | <b>Indicateurs :</b><br>Estimation de la valeur quantitative des objectifs d'amélioration environnementale.   |                    |
|  |  | <b>Critères de design :</b><br>Fourchette de valeurs pour la proposition d'amélioration   | <b>Unités</b>      |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>  | <b>Énergie</b>   |   |                    |
| <b>L'impact Environnemental :</b>  | <b>Changement climatique</b><br>(Émissions de Co2) Niveau de Réduction des Émissions Ges ( 30%, 40%,....)        |   |                    |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Appliquer des mesures passives / minimiser les émissions de CO2 : végétation</b>                              |   |                    |
| Superficies TRANSPIRABLES : Absorber et dissiper la chaleur                          | Design / Utilisation   | 30 % de la SURFACE doit être VERTE  | % de la surface m2 |
| VÉGÉTATION NATIVE ET ADAPTÉE - toujours une protection solaire -                     | Design / Utilisation   | 100% de la végétation NATIVE OU ADAPTÉE   | % de la surface m2 |
| SURFACE FOLIARE de l'espèce choisie à prendre en considération                       |  | Capacité d'absorption du CO2 ESTIMATION   |                    |
| Capacité à augmenter la teneur en OXYGÈNE dans l'air                                 | Design / Utilisation   | (l'indicateur doit être une valeur qualitative ou quantitative, nombre, %, document, ....)  | T/an               |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Réduire la valeur maximale de la demande en énergie</b>   |   |                    |
| Sans pompes à eau  | Design / Application / Utilisation   | La PRESSION DE RÉSEAU est suffisante pour éviter l'utilisation de pompes<br>Niveau de pression (Kcal/h)   | Kcal/h             |
| Éclairage à HAUTE PERFORMANCE  | Design / Application / Utilisation / Démolition  | 100% de l'éclairage sera à haute performance  | Lux/W              |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Efficacité d'utilisation, de gestion et de contrôle</b>   |   |                    |
| Un système d'irrigation et une gestion efficace                                      | Design / Application / Utilisation / Démolition  | 100% des circuits d'irrigation seront équipés d'une électrovanne de contrôle, facteur > 0,9<br>Évaluation du programme d'irrigation par une société sélectionnée par appel d'offres | %<br>Unités        |
| Systèmes d'économie d'énergie par éclairage artificiel                               | Design / Application / Utilisation / Démolition  | Programme de contrôle centralisé de la lumière avec L'HORLOGE ASTRONOMIQUE  | Unités             |
| Capacité de contrôle local des systèmes (sectorisations)                             | Design / Application / Utilisation / Démolition  | Au moins 60% des installations doivent être sectorisées   | %                  |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>  | <b>L'eau</b>   |   |                    |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>  | <b>Perte d'écosystèmes locaux causée par l'épuisement des ressources en eau</b>                                  |   |                    |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Efficacité des équipements techniques et réduction de la consommation</b>                                     |   |                    |
| Robinets à basse consommation d'eau  | Design / Application / Utilisation / Démolition  | 0 ≤ valeur ≤ 90 % des installations. Facteur > 0,5  | %                  |
| Détecteurs de fuites d'eau   | Design / Application / Utilisation / Démolition  | 50 ≤ valeur ≤ 90% des diverses installations, facteur > 0,5   | %                  |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>  | <b>Réduction radicale de la perméabilité des sols</b>  |   |                    |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Gérer efficacement le cycle de l'eau</b>  |   |                    |
| DRAINAGES efficaces  | Design / Application / Utilisation / Démolition  | Proportion 40-60% de sol à végétation sableuse / l'analyse granulométrique  | % m3               |
| Combinaison de l'écoulement à surface et du drainage                                 | Design / Application / Utilisation / Démolition  | S'il existe une infrastructure existante, elle doit être réexaminée / bien gérée et exploitée.  | Unités             |

| Objectifs:<br>Améliorations du design à appliquer au projet  | Cycle de Vie Phase de l'intervention:<br>Design / Fabrication /<br>Application / Utilisation / Démolition   | Indicateurs :<br>Estimation de la valeur quantitative des objectifs<br>d'amélioration environnementale.  |          |
|--|---|--|----------|
|  |   | Critères de design :<br>Fourchette de valeurs pour la proposition<br>d'amélioration  | Unités   |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>  | <b>Matériaux</b>  |  |          |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>  | Épuisement des <b>Ressources Naturelles</b><br>(consommation de matières non renouvelables)<br>et/ou <b>Perte D'écosystèmes Locaux</b> (à cause<br>de la surexploitation des ressources naturelles) |  |          |
| <b>Objectif :</b>  | <b>L'utilisation de matériaux Recyclés et<br/>Renouvelables. Les Matériaux Certifiés<br/>avec ACV (analyse du cycle de vie), UPD<br/>(déclaration environnementale)<br/>ou écolabel reconnu</b>     |  |          |
| Utilisation de matériaux recyclés avec écolabel  | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition   | Surface revêtue ou nombre de Km revêtue<br>Le revêtement de la route d'ajustement du trafic routier sera fait de matériaux<br>recyclés.  | % budget |
| Utilisation de matériaux non toxiques, utilisation de bois FSC ou<br>PEFC                          | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition   | Les matériaux utilisés dans le cadre du projet porteront un label écologique.  | % budget |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Utilisation d'espèces végétales compatibles</b>  |  |          |
| Utilisation d'espèces NATIVES et / ou ADAPTÉES à la zone   | Design / Utilisation / Démolition   | 100%   | %        |
| CONTROLE PHYTOSANITAIRE des espèces végétales  | Design / Utilisation / Démolition   | 100%   | %        |
| Espèces ne nécessitant pas de TRAITEMENTS CHIMIQUES contre<br>les parasites ou les fruits toxiques | Design / Utilisation / Démolition   | 100%   | %        |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Augmentation de la Durée de Vie<br/>des matériaux</b>  |  |          |
| Utilisation de matériaux biologiques   | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition   | Cordes de fermeture des trottoirs et des chaussées 100 % - Espèces<br>végétales - 100 % - Bancs 50%  | %        |
| Haute DURABILITÉ des matériaux   | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition   | Éclairage - LEDS et VSAP à haute durabilité<br>-VSAP -28.000h de durée de vie- efficacité lumineuse entre 90 et 120lm/w.<br>-LED-50.000h durée de vie- efficacité lumineuse entre 85 et 100lm/w. | %        |
| RECICLABILITÉ des matériaux  | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition   | Les matériaux utilisés dans les poteaux sont l'aluminium et l'acier inoxydable.<br>Les métaux sont facilement recyclables.<br>Les matériaux obtenus par broyage seront également recyclés.       | %        |
| Matériaux actifs   | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition   | Il est recommandé d'utiliser des matériaux qui éliminent le Co2 de<br>l'atmosphère et / ou des matériaux catalytiques.   | %        |

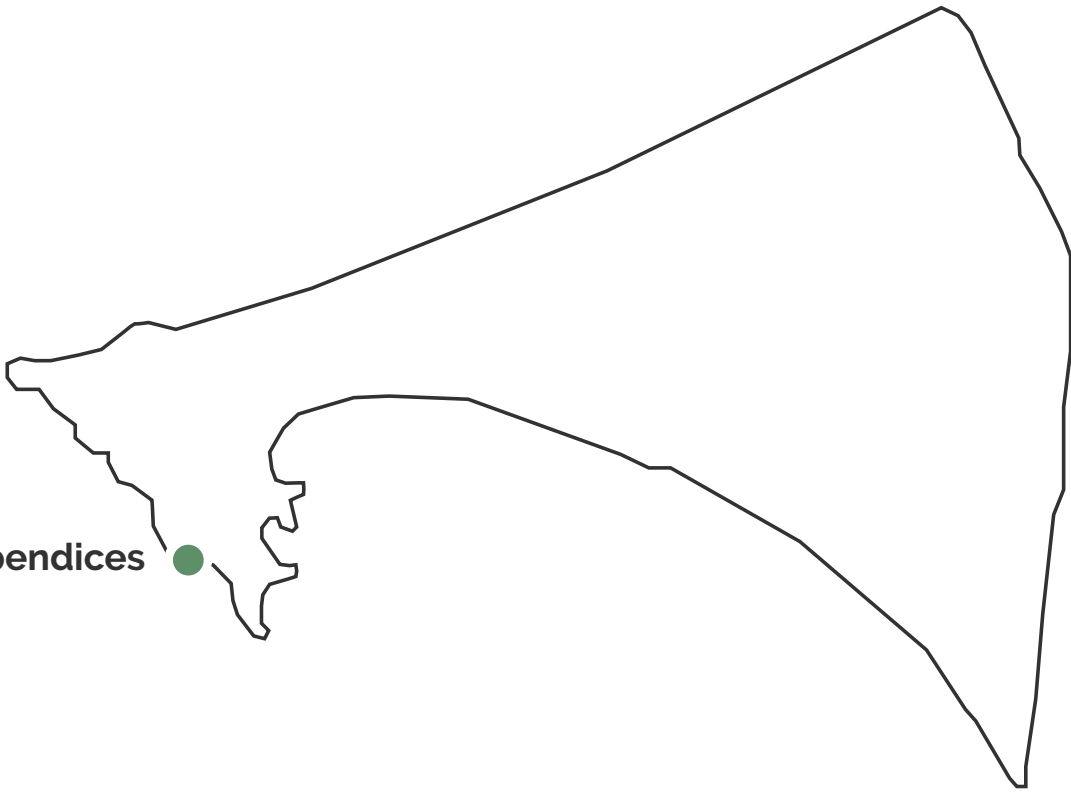
| Objectifs:<br>Améliorations du design à appliquer au projet   | Cycle de Vie Phase de l'intervention:<br>Design / Fabrication /<br>Application / Utilisation / Démolition  | Indicateurs :<br>Estimation de la valeur quantitative des objectifs<br>d'amélioration environnementale.                            |          |
|---|--|--|----------|
|   |  | Critères de design :<br>Fourchette de valeurs pour la proposition<br>d'amélioration  | Unités   |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>   | <b>Déchets</b>   |  |          |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>   | <b>Écosystèmes</b> et perte de biodiversité<br>(suite à l'occupation et à la contamination<br>des sols et des aquifères)                                     |  |          |
| <b>Objectif :</b>   | <b>L'utilisation de systèmes de construction<br/>de Basse Production de déchets</b>  |  |          |
| Utilisation de systèmes de construction préfabriqués  | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition  | 100% surface de chaussée aux dimensions de l'usine   | % budget |
| <b>Objectif :</b>   | <b>Minimisation ou élimination des<br/>nécessités de Gestion et de Traitement,<br/>et par conséquent du volume des déchets</b>                               |  |          |
| Système de tri et de séparation sélective des déchets   | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition  | Nombre de Tri et différenciation des bacs à litière  | Unités   |
| <b>Objectif :</b>   | <b>Incorporation de procédures de substitution,<br/>de reconstruction, de démontage et de<br/>récupération sélective des composants<br/>et des matériaux</b> |  |          |
| Processus de REUTILISATION des résidus forestiers comme<br>aliments pour les arbres à partir de leurs propres PROCESSUS<br>MICROBIOLOGIQUES | Design / Fabrication/<br>Application / Utilisation/<br>Démolition  | Nombre d'instructions données pour la réutilisation des débris végétaux<br>seront intégrées  | Unités   |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>   | <b>Confort</b>   |  |          |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>   | <b>Manque de confort</b> humain, thermique,<br>sonore et lumineux qui peut causer des<br>conditions de santé néfastes  |  |          |
| <b>Objectif :</b>   | <b>Améliorer le confort thermique</b>  |  |          |
| Utilisation de la végétation et des arbres comme barrière contre le<br>vent, le soleil et le bruit  | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition  | BANC toujours associé aux ARBRES : 100%.   | Unités   |
| <b>Objectif :</b>   | <b>Améliorer acoustic comfort</b>  |  |          |
| Barrières physiques et sonores pour les voies de circulation  | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition  | Nombre ou Km....ça doit être une valeur ou un ratio ou %<br>VÉGÉTATION BARRIÈRE PHYSIQUE / VÉGÉTATION SUR LES BORDS DES<br>CHEMINS | % m2     |

| Objectifs:<br>Améliorations du design à appliquer au projet  |  | Cycle de Vie Phase de l'intervention:<br>Design / Fabrication /<br>Application / Utilisation / Démolition   | Indicateurs :<br>Estimation de la valeur quantitative des objectifs<br>d'amélioration environnementale. |        |
|--|--|---|---|--------|
|  |  |   | Critères de design :<br>Fourchette de valeurs pour la proposition<br>d'amélioration                     | Unités |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>  |  | <b>Mobilité et transport</b>  |   |        |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>  |  | <b>Changement climatique<br/>et perte d'écosystèmes</b>   |   |        |
| <b>Objectif :</b>  |  | <b>Optimiser les mécanismes<br/>de mobilité et de transport</b>   |   |        |
| Privilégier les transports publics (train - bus)   | Design / Utilisation   | Surfaces aménagés<br>Aménager les arrêts de bus accessibles depuis la rue   | %   |        |
| Les transports publics s'arrêtent sans interférer avec la continuité des itinéraires piétons / cyclistes | Design / Utilisation   | Nombre de piste aménagés<br>Aménager une piste cyclable sans interférer avec les espaces piétons  | %   |        |
| Assurer l'accessibilité universelle  | Design / Utilisation   | Chaussées tactiles / conformité réglementaire et plus encore : Bancs 100% accessibles   | %   |        |
| <b>Objectif :</b>  |  | <b>Donner la priorité aux voies pédestriennes<br/>et aux voies cyclables</b>  |   |        |
| Aménagement de voies piétonnes protégées   | Design / Utilisation   | Nombre de barrières construites<br>Barrières végétales pour éviter les passages dangereux / éclairage adapté  | %   |        |
| Modération de la vitesse lors de l'aménagement des routes  | Design / Utilisation   | Nombre de voies lentes construites<br>Voies lentes dans des zones particulières   | %   |        |
| Un parking bien géré   | Design / Utilisation   | Nombre de Barrières pour protéger les personnes dans les rues   | %   |        |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>  |  | <b>Pollution par la lumière et le bruit</b>   |   |        |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>  |  | <b>Stress produit par le bruit / impact sur les<br/>espèces de animaux</b>  |   |        |
| <b>Objectif :</b>  |  | <b>Minimiser le bruit dans les espaces<br/>intérieurs et extérieurs</b>   |   |        |
| Utilisation de matériaux insonorisants   | Design / Fabrication / Application / Utilisation / Démolition    | % de traitement horizontal extérieur est insonorisant   | % m2  |        |
| <b>Objectif :</b>  |  | <b>Fight light pollution</b>  |   |        |
| Calcul et choix approprié de l'éclairage extérieur   | Design / Fabrication / Application /<br>Utilisation / Démolition | Éliminer complètement la pollution lumineuse - 100%.  | %   |        |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>  |  | <b>Utilisation du territoire</b>  |   |        |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>  |  | <b>Écosystèmes et perte de biodiversité.<br/>Changement climatique (émissions<br/>des véhicules). Pluies acides ou perte<br/>de fertilité (émissions des véhicules)</b> |   |        |
| <b>Objectif :</b>  |  | <b>Occuper des terres récupérées au<br/>lieu de terres "vertes"</b>   |   |        |
| Occuper un sol récupéré  | Design / Utilisation   | Le sol imperméable est récupéré sous forme d'espace vert (perméable si possible)  | %   |        |
| Vieux débris d'infrastructure  | Design / Utilisation   | Les débris doivent être réutilisés et / ou recyclés si possible avant d'être éliminés   | %   |        |

|  |  |   |               |
|--|--|---|---------------|
| <b>Objectifs:</b><br>Améliorations du design à appliquer au projet | <b>Cycle de Vie Phase de l'intervention:</b><br>Design / Fabrication /<br>Application / Utilisation / Démolition | <b>Indicateurs :</b><br>Estimation de la valeur quantitative des objectifs<br>d'amélioration environnementale.              |               |
|  |  | <b>Critères de design :</b><br>Fourchette de valeurs pour la proposition<br>d'amélioration                                  | <b>Unités</b> |
| <b>L'aspect Environnemental :</b>                                  | <b>Sensibilisation</b>   |   |               |
| <b>L'impact Sur L'environnement :</b>                              | <b>Changement climatique et prévention<br/>de la pollution generale</b>  |   |               |
| <b>Objectif :</b>  | <b>Sensibilisation des citoyens -<br/>Changement de comportement</b>   |   |               |
| Sensibiliser les utilisateurs                                      | Design / Utilisation   | Documents de réflexion et de diffusion sur les réalisations du projet en tant<br>qu'outil didactique et de sensibilisation. |               |

**Source:** Liste d'indicateurs clés de performance environnementale pour construire des espaces publics adaptée de Celaya A. (2013).  
Eco-design methodology following ISO 14006. Scientific communication.

Appendices





# Appendices

# Appendice 1





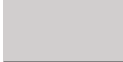
**Scénario actuel :  
Sélection d'indicateurs et leurs  
relations avec les stress à Dakar**




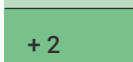


# Appendice 1

## Scénario actuel : Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar

| Légende                        |  |   |   |   |
|--------------------------------|--|---|---|---|
| Stressors (Facteurs de Stress) | Relation entre Indicateurs / Stressors de 1 à 3                              | 1 | 2 | 3 |
| 1                              | Gestion inadéquate des déchets solides                                       |   |   |   |
| 2                              | Gestion inadéquate des eaux usées et d'assainissement, et des eaux pluviales |   |   |   |
| 3                              | Gestion inadéquate de l'approvisionnement en eau                             |   |   |   |
| 4                              | Opportunités d'emploi inadéquates et conditions précaires                    |   |   |   |
| 5                              | Mendicité chronique  |   |   |   |
| 6                              | Vieillesse des infrastructures   |   |   |   |
| 7                              | Constructions illégales et projets de construction non conformes             |   |   |   |
| 8                              | Occupation anarchique de la voirie et de l'espace public                     |   |   |   |
| 9                              | Congestion urbaine et embouteillages   |   |   |   |
| 10                             | Perte de biodiversité  |   |   |   |
| 11                             | Détérioration des écosystèmes  |   |   |   |
| 12                             | Pollution environnementale   |   |   |   |
| 13                             | Pollution de l'air   |   |   |   |

| Couleur   |           |
|---|-----------|
| <b>Mesure Comparative</b>   |           |
|  | Vert      |
|  | Jaune     |
|  | Orange    |
|  | Rouge     |
| <b>Mesure qualitative</b>   |           |
|  | Gris [QM] |

| Poids   |                              |
|---|------------------------------|
| <b>Poids de la relation indicateur / facteur de stress basé sur la mesure comparative</b> |                              |
|        | -2 Influence négative élevée |
|        | -1 Influence négative        |
| 0   | Influence neutre             |
|        | +1 Influence positive        |
|        | +2 Influence positive élevée |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar  |  |  |  |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
|--|--|--|--|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|---|
| Élément  | Composante                             | Question   | Couleur  | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
|  |  |  |  |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglémentée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |
|  |  |  |  |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |
| 1 BE   | 1.1 Urban Form                         | 1.1.1.2 Percentage of urban footprint located in hazardous areas.  |  | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   | 3                           | 3  | 2  |    |   |
|  |  | 1.2 Land Tenure  | 1.2.1.2 Percentage of city area considered informal.   |       | -1                                     |   |   |  |   |                               |   |  |   | 3                           | 3  | 3  | 3  |   |
|  | 1.2 Land Tenure                        | 1.2.1.3 Percentage of informal land under tenure formalisation.  | QM   | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   | 2                           | 2  | 2  |    |   |
|  |  | 1.3 Housing  | 1.3.1.1 Percentage of homes in hazardous location.     |       | -2                                     |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  |    |   |
|  | 1.3.1.3 Quantitative housing shortage. |  |  | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   | 3                           |    |    |    |   |
|  | 1.4 Built Assets                       | 1.4.1.1 Percentage of critical facilities in hazardous locations.  |  | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   | 3                           | 3  |    |    |   |
|  |  | 1.4.2.1 Percentage of key buildings in hazardous locations.  |  | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   | 3                           | 3  |    |    |   |
|  | 2 SCL                                  | 2.1 Water Resources  | 2.1.1.1 Proportion of water supplied from each source. | QM    | 0                                      |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  |    | 2 |
| 2.1.1.2 Does the city have an operational prioritisation of water sources based on water level data? - National level -                          |  |  |  | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
| 2.1.1.3 Does the city have strategies in place for alternative resources in times of unavailability of primary water sources? - National level - |  |  |  | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  |    | 2 |
| 2.1.3.4 Is the city implementing water demand management strategies? - National level -  |  |  |  | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  |    |    |   |
| 2.2 Energy Resources   |  | 2.2.1.1 Proportion of energy consumed from each source, based on shares in total final consumption.            | QM   | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  |    |    |   |
|  |  | 2.2.3.1 Existence of energy efficiency regulations in place.   |  | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |   |
|  |  | 2.2.3.2 Does the local government finance clean/renewable energy transition and energy efficiency initiatives? |  | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |   |



| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                                  |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|---|----------------------------------|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|---|---|--|--|---|---|---|---|
| Élément   | Composante                       | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |   |  |  |   |   |   |   |
| 3 BI  | 3.1.2 Energy Supply for Mobility | 3.1.2.1.1 Percentage of vehicle fuel demand covered by supply network.  |         | 2     |  |   |   |  |   |                               | 2 |  |   |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.1.2.2.1 Transport energy consumption (ToE/capita).  | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.1.2.2.2 Alternative low/non-carbon fuels share (%)  |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      |   |                             |    |    |    |   |   |  |  | 3 | 3 |   |   |
|   |                                  | 3.1.2.3.1 What level of disruptions does the service face, per source? [+]  |         | 2     |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      |   |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.1.2.3.2 Does the city have its own network of gas station and mobile fueling trucks to bypass the retail liquid fuels market in case of supply chain breakdown? |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  | 3 |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   | 3.2.1 Water Supply               | 3.2.1.1.1 Percentage of population with access to water services (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situation, if possible)                     |         | 2     |  |   | 3 | 3  | 3 |                               |   |  | 3 |                             |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.1.2 Are there obligations/incentives in the building codes for secondary source/reusing of water?   |         | -2    |  |   | 2 | 3  | 3 |                               |   |  | 3 |                             |    |    |    | 2 | 2 |  |  | 3 |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.1.3 Proportion of household income spent on water, sanitation and hygiene   | QM      | 0     |  |   |   | 2  | 2 |                               |   |  | 2 |                             |    |    |    | 2 | 2 |  |  | 3 |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.2.1 Percentage of households covered by piped water supply network  |         | 2     |  |   |   | 3  | 3 |                               |   |  | 3 | 3                           |    |    |    | 2 | 2 |  |  | 3 |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.2.2 Percentage of water samples in a year that complies with drinking water quality standards.  |         | 2     |  |   |   |  |   | 3                             |   |  |   | 3                           |    |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.2.3 Is the capacity of the network able to cope with seasonal increases in water demand?  |         | -2    |  |   |   |  | 3 | 3                             |   |  |   |                             | 3  |    |    |   |   |  |  | 3 | 3 | 3 | 3 |
|   |                                  | 3.2.1.3.1 Percentage of unaccounted for water (water loss).   | QM      | 0     |  |   |   |  | 3 | 3                             |   |  |   | 3                           | 3  |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.3.2 Annual daily average of hours of continuous water supply service  | QM      | 0     |  |   |   |  | 3 | 3                             |   |  |   | 3                           | 3  |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |
|   |                                  | 3.2.1.3.3 Are there ways to supply water to priority infrastructure?  |         | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   |                             | 3  |    |    |   |   |  |  |   |   |   |   |



| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                               |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|---|-------------------------------|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante                    | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                               |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |                               |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 3 BI  | 3.2.1 Water Supply            | 3.2.1.3.4 What level of unplanned disruptions does the service face?  |         |       |  |   | 3 | 3  |   |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |
|   |                               | 3.2.1.4.1 Is the city conducting regular sampling of water in supply network for compliance with water quality standards? - National level -          |         | 0     |  |   | 3 | 3  |   |                               | 3 | 3                                      |   |                             |    |    |    |
|   |                               | 3.2.1.4.2 What maintenance and monitoring measures are applied?   |         | 2     |  |   | 3 | 3  |   |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |
|   | 3.2.2 Wastewater & Sanitation | 3.2.2.1.1 Percentage of population with access to sanitation facilities (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situation, if possible)  |         | 2     |  |   | 3 | 3  |   |                               |   |  |   | 3                           | 3  |    |    |
|   |                               | 3.2.2.1.2 Percentage of population with access to handwashing facilities (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situation, if possible) |         | 1     |  |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                               | 3.2.2.2.1 Percentage of households connected to a wastewater network.   | QM      | -2    |  |   | 3 |  |   |                               | 3 | 3                                      |   |                             | 3  | 3  |    |
|   |                               | 3.2.2.2.2 Is the network able to cope with seasonal increase in wastewater?   |         | -2    |  |   | 3 |  |   |                               | 3 | 3                                      |   |                             | 3  | 3  | 3  |
|   |                               | 3.2.2.2.3 Is the network able to cope with seasonal increase in rain/stormwater (if combined sewer system)?   |         | -2    |  |   | 3 |  |   |                               | 3 |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |
|   |                               | 3.2.2.3.1 Proportion of wastewater that is safely treated.  | QM      | -2    |  |   | 3 | 3  |   |                               | 3 |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |
|   |                               | 3.2.2.3.2 Proportion of hazardous wastewater that is safely treated.  | QM      | -2    |  |   | 3 | 3  |   |                               | 3 |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |
|   |                               | 3.2.2.3.3 Proportion of sludge that is safely treated.  | QM      | -2    |  |   | 3 | 3  |   |                               | 3 |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |
|   |                               | 3.2.2.5.1 What monitoring and maintenance measures are applied?   |         | 1     |  |   | 3 |  |   |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |
| 3.2.2.5.3 Redundant capacity available?   |                               | -2  |         |       | 3                                      |   |   |  |   | 2                             |   |  |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                  |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|---|------------------|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante       | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                  |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglémentée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |                  |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 3 BI  | 3.2.3 Stormwater | 3.2.3.1.1 Percentage of urban area covered by stormwater collection system.  | QM      | 0     |  | 3 |   |  |   | 2                             |   |  | 3 | 3                           | 3  |    |    |
|   |                  | 3.2.3.1.2 Is the city's drainage system currently able to cope with seasonal increase in rain/stormwater?                    |         | -2    |  | 3 |   |  |   | 2                             |   |  | 3 | 3                           | 3  |    |    |
|   |                  | 3.2.3.1.3 Is the city reusing rainwater to reduce drinking water consumption?  |         | 2     |  | 2 |   |  |   | 1                             |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                  | 3.2.3.2.1 Is existing protective infrastructure well-designed and well-built based on flood risk information?                |         | 1     |  | 3 | 3 | 3  |   |                               | 3 | 3                                      |   |                             |    |    |    |
|   |                  | 3.2.3.2.2 Does the city regularly and extensively consider the use of alternative water sensitive urban design solutions?    |         | -2    |  | 3 | 3 |  |   | 1                             | 2 |  |   | 3                           | 3  | 3  |    |
|   |                  | 3.2.3.2.4 Do building codes or standards that address water sensitive urban design and/or onsite stormwater solutions exist? | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |
|   |                  | 3.2.3.3.2 What level of disruptions on road traffic due to water logging does the service face?                              |         | -1    |  | 3 |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                  | 3.2.3.3.3 What level of disruption of access to public services due to water logging does the service face? [+]              |         | 1     |  | 3 |   |  |   | 2                             | 2 |  |   |                             |    |    |    |
| 3.2.3.4.1 What monitoring and maintenance measures are applied?                     |                  | -1   |         | 3     | 3                                      |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar                            |                 |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|--|-----------------|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément  | Composante      | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|  |                 |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|  |                 |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                 | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 3 BI   | 3.3 Solid Waste | 3.3.1.1 Proportion of solid waste collected out of total solid waste generated by the city, per category of waste (municipal/non-municipal; hazardous/non-hazardous; including through waste drop-off facilities for non-municipal). | QM      | -2    | 3                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   | 3 | 3                           | 3  |    |    |
|  |                 | 3.3.1.2 Number of waste pickers per 100 000 residents  |         | -1    | 2                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             | 3  |    |    |
|  |                 | 3.3.2.1 Percentage of population with regular municipal solid waste collection service (at least once a week) (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situation, if possible)   |         | -2    | 3                                      |   |   |  | 3 |                               |   |                                   |   | 3                           | 3  | 3  |    |
|  |                 | 3.3.3.1 Main method(s) used for pre-treatment (specify percentage, if available).  | QM      | -2    | 3                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|  |                 | 3.3.3.2 Legal obligation of pre-treatment for non-municipal solid waste generators?  |         | -2    | 3                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|  |                 | 3.3.4.2 Characterise the recovery trend of solid waste in the last 10 years.   |         | 1     | 3                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|  |                 | 3.3.5.1 Percentage of solid waste that is disposed of out of the total solid waste generated, by types of disposal and types of waste.   | QM      | 0     | 3                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 3                           | 3  | 3  |    |
|  |                 | 3.3.5.3 Characterise the trend of solid waste that has been landfilled in the last 10 years.   |         | -2    | 3                                      |   |   |  |   | 2                             |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|  |                 | 3.3.6.1.1 COLLECTION what is the level of impact of the disruptions?   |         | -2    | 3                                      | 3 | 2 |  |   | 1                             | 1 |                                   |   |                             | 3  | 3  | 2  |
|  |                 | TREATMENT What is the average number of days the solid waste systems are out of service per year?  | QM      | 0     | 3                                      |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    | 2  |    |
|  |                 | 3.3.6.1.1 TREATMENT what is the level of impact of the disruptions?  |         | -2    | 3                                      | 1 |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             | 3  | 3  | 2  |
| 3.3.7.1 COLLECTION For collection and for treatment, what maintenance and monitoring measures are applied? [+] |                 | 1  | 3       | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                        |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|---|------------------------|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante             | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |                        |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 3 BI  | 3.3 Solid Waste        | 3.3.7.1 TREATMENT For collection and for treatment, what maintenance and monitoring measures are applied? [+]   |         | -2    | 3                                      | 2 | 2 |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        | 3.3.7.3 Redundant capacity available?   |         | -2    | 2                                      |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   | 3.4.1 Phone & Internet | 3.4.1.1.1 Percentage of population with access to at least one telecommunication network (Please disaggregate by sex ad groups in vulnerable situation, if possible)  |         | 2     |  |   |   |  | 1 | 2                             |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        | 3.4.1.1.2 Access Opportunities - Number of subscriptions per 100 inhabitants<br>Phone Network<br><b>(Fixed and Cellular)</b>  |         | 2     |  |   |   |  | 1 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        | 3.4.1.1.2 Access Opportunities - Number of subscriptions per 100 inhabitants<br>Internet Broadband<br><b>(fixed and Mobile)</b>   |         | 2     |  |   |   |  | 2 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        | 3.4.1.1.3 For each service offered in the city (excluding fixed telephone), please indicate affordability of the entry level plan as a percentage of per capita income)<br><b>Phone Network (Cellular)</b>              |         | -1    |  |   |   |  | 1 | 1                             |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        | 3.4.1.1.3 For each service offered in the city (excluding fixed telephone), please indicate affordability of the entry level plan as a percentage of per capita income)<br><b>Internet Broadband (fixed and Mobile)</b> |         | -2    |  |   |   |  | 2 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                        | 3.4.1.2.1 Percentage of households covered by communication network, per network type [+]<br><b>Telephone network</b>   |         | 2     |  |   |   |  | 2 | 3                             |   |  |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |  |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|---|--|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante   | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |  |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglémentée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |  |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 3 BI  | 3.4.1 Phone & Internet   | 3.4.1.2.1 Percentage of households covered by communication network, per network type [+]<br><b>Internet broadband</b>  |         | 2     |  |   |   |  |   | 2                             | 3 |  |   |                             |    |    |    |
|   |  | 3.4.1.3.1 What level of disruptions does the service face?<br><b>Telephone network</b>  |         | 2     |  |   |   |  | 3 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |  | 3.4.1.3.2 Are there ways to maintain service continuity to priority assets and/or key services in case of telecommunications blackout ?<br><b>Telephone network</b> |         | -2    |  |   |   |  | 2 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |  | 3.4.1.3.3 Diversity of suppliers - Number of services providers, disaggregating between public and private.<br><b>Telephone network</b>                             | QM      | 0     |  |   |   |  | 1 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   | 3.4.1.3.4 Diversity of network infrastructure services - Number of infrastructure providers.<br><b>Telephone network</b> | QM  | -1      |       |  |   |   | 1  | 1 |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   | 3.4.2 Television & Radio   | 3.4.2.3.3 What level of disruptions does each service face?<br><b>Television</b>  |         | 2     |  |   |   |  |   |                               | 1 |  |   |                             |    |    |    |
| 3.4.2.3.3 What level of disruptions does each service face?<br><b>Radio</b>         |  |   | 2       |       |  |   |   |  |   | 1                             |   |  |   |                             |    |    |    |



| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                    |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|---|--------------------|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante         | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |                    |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 4 MOB   | 4.1 Urban Mobility | 4.1.3.4 Is public transport accessible to people with reduced-mobility?  |         | -2    |  |   |   |  |   | 3                             |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    | 4.1.3.6 Identify barriers to access per public transport mode (with particular attention to women and people in vulnerable situations) [+] | QM      | -2    |  |   |   |  | 3 |                               | 2 |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    | <b>Public mode - Busses</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    | 4.1.3.6 Identify barriers to access per public transport mode (with particular attention to women and people in vulnerable situations) [+] | QM      | -2    |  |   |   |  |   | 3                             |   | 3                                      |   |                             |    |    |    |
|   |                    | <b>transit mode- NN &amp; Cars Rapides</b>   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    | 4.1.4.1 What level of disruptions does the service face?   |         | 2     |  |   |   |  |   | 3                             |   | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |
|   |                    | <b>Public mode - TATA buses</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    | 4.1.4.2 Does the service have adequate redundant capacity?   |         | 2     |  |   |   |  |   | 3                             |   | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |
|   |                    | <b>Public mode - TATA buses</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                    | 4.1.4.5 Does this mode have a central control system?  |         | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |
| <b>Public mode - TATA buses</b>   |                    |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.1.4.6 What is the average age of the transport fleet?                             |                    | -2   |         |       |  |   |   |  | 3 |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |
| <b>Public mode - TATA buses</b>   |                    |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.1.4.1 What level of disruptions does the service face?                            |                    | -2   |         |       |  |   |   |  | 3 |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |
| <b>Public mode - DDD Buses</b>  |                    |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.1.4.2 Does the service have adequate redundant capacity?                          |                    | -2   |         |       |  |   |   |  | 3 |                               | 3 | 3                                      |   |                             |    |    |    |
| <b>Public mode - DDD Buses</b>  |                    |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar               |                    |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|---|--------------------|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|---|---|
| Élément   | Composante         | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |                    |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglémentée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |   |
|   |                    |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |   |
| 4 MOB   | 4.1 Urban Mobility | 4.1.4.5 Does this mode have a central control system?   |         | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |                    | Public mode - DDD Buses   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |                    | 4.1.4.1 What level of disruptions does the service face?  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  | 3 |                             |    |    | 3  | 3 |   |
|   |                    | Public mode - Train   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |                    | 4.1.4.3 If the mode selected is public, what is the average passenger capacity during peak hours? | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    | 3  | 3 |   |
|   |                    | Public mode - Train   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |                    | 4.1.4.6 What is the average age of the transport fleet?   |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    | 3 | 3 |
|   |                    | Public mode - Train   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |                    | 4.1.4.1 What level of disruptions does the service face?  |         | 2     |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   | 3                           | 3  |    |    |   |   |
|   |                    | Paratransit mode (NN & Car Rapide)  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
| 4.1.4.2 Does the service have adequate redundant capacity?  |                    | 2   |         |       |  |   |   |  |   | 3                             |   |  | 3 | 3                           |    |    |    |   |   |
| Paratransit mode (NN & Car Rapide)  |                    |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
| 4.1.4.3 If the mode selected is public, what is the average passenger capacity during peak hours? | QM                 | -1  |         |       |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   | 3                           | 3  |    | 3  | 3 |   |
| Paratransit mode (NN & Car Rapide)  |                    |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
| 4.1.4.6 What is the average age of the transport fleet?   |                    | -2  |         |       |  |   |   |  |   |                               | 3 |  |   |                             | 3  |    |    | 3 | 3 |
| Paratransit mode (NN & Car Rapide)  |                    |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |



| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar  |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|--|-----------------------------|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément  | Composante                  | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|  |                             |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 4 MOB  | 4.2 Inter-Regional Mobility | 4.2.2.1 Number of major coach/bus terminals in city with regional/ international destinations |         | 1     |  |   |   |  | 3 | 3                             | 3 |  |   | 3                           | 3  |    |    |
|  |                             | 4.2.2.3 Number of ports in city   |         | 2     |  |   | 2 |  | 3 | 3                             | 3 | 3                                      |   | 3                           | 3  |    |    |
|  |                             | 4.2.2.4 Number of airports in city  |         | 2     |  |   | 2 |  |   |                               |   |  |   | 3                           | 3  |    |    |
|  |                             | 4.2.3.1 Is it accessible for vehicles (cars/ motorcycles)?                                    | QM      | 0     |  |   |   |  | 3 | 3                             | 2 |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             | Bus/ Coach - Gare de Baux Maraichers  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             | 4.2.3.2 Availability of adequate car parking?   |         | 2     |  |   |   |  | 3 | 3                             | 2 |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             | Bus/ Coach - Gare de Baux Maraichers  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             | 4.2.3.3 Is it accessible through at least one public urban transport mode?                    |         | 1     |  |   |   |  | 3 | 3                             | 3 |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             | Bus/ Coach - Gare de Baux Maraichers  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|  |                             | 4.2.3.4 Is it accessible for people with reduced-mobility?                                    |         | -2    |  |   |   |  | 3 | 3                             | 3 |  |   |                             |    |    |    |
| Bus/ Coach - Gare de Baux Maraichers   |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.3.5 Identify barriers to access to inter-regional/ international transport modes (with particular attention to gender and people in vulnerable situations) | QM                          | -1  |         |       |  | 2 |   | 3  | 3 | 3                             |   |  |   |                             |    |    |    |
| Bus/ Coach - Gare de Baux Maraichers   |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.3.1 Is it accessible for vehicles (cars/ motorcycles)?   | QM                          | 0   |         |       |  |   |   | 3  | 3 | 2                             |   |  |   |                             |    |    |    |
| Gare de Petersen   |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.3.2 Availability of adequate car parking?  |                             | -2  |         |       |  |   |   | 3  | 3 | 2                             |   |  |   |                             |    |    |    |
| Gare de Petersen   |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                             |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|---|-----------------------------|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|--|--|--|--|
| Élément   | Composante                  | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |  |  |  |  |
| 4 MOB   | 4.2 Inter-Regional Mobility | 4.2.3.3 Is it accessible through at least one public urban transport mode?<br><b>Gare de Petersen</b>  |         | 1     |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.4 Is it accessible for people with reduced-mobility?<br><b>Gare de Petersen</b>  |         | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.5 Identify barriers to access to inter-regional/international transport modes (with particular attention to gender and people in vulnerable situations)<br><b>Gare de Petersen</b> | QM      | -1    |  |   |   | 2  |   |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.1 Is it accessible for vehicles (cars/motorcycles)?<br><b>Gare de Lat Dior</b>   | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 2 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.2 Availability of adequate car parking?<br><b>Gare de Lat Dior</b>   |         | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 2 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.3 Is it accessible through at least one public urban transport mode?<br><b>Gare de Lat Dior</b>  |         | 1     |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.4 Is it accessible for people with reduced-mobility?<br><b>Gare de Lat Dior</b>  |         | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.5 Identify barriers to access to inter-regional/international transport modes (with particular attention to gender and people in vulnerable situations)<br><b>Gare de Lat Dior</b> | QM      | -1    |  |   |   | 2  |   |                               | 3 | 3                                      | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|---|-----------------------------|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|--|--|--|--|
| Élément   | Composante                  | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglémentée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |  |  |  |  |
| 4 MOB   | 4.2 Inter-Regional Mobility | 4.2.3.1 Is it accessible for vehicles (cars/motorcycles)?   | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      | 2 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | Garage Mali   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.2 Availability of adequate car parking?   |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      | 3 | 2                           |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | Garage Mali   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.3 Is it accessible through at least one public urban transport mode?  |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      | 3 | 3                           |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | Garage Mali   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.4 Is it accessible for people with reduced-mobility?  |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      | 3 | 3                           |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | Garage Mali   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.5 Identify barriers to access to inter-regional/international transport modes (with particular attention to gender and people in vulnerable situations) | QM      | -1    |  |   |   |  |   | 2                             |   |  | 3 | 3                           | 3  |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | Garage Mali   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | 4.2.3.1 Is it accessible for vehicles (cars/motorcycles)?   | QM      | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  | 3 |                             | 3  |    |    |  |  |  |  |
|   |                             | Port - Le Port Autonome de Dakar  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
| 4.2.3.2 Availability of adequate car parking?                                       |                             | -2  |         |       |  |   |   |  |   |                               | 3 |  | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
| Port - Le Port Autonome de Dakar  |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
| 4.2.3.3 Is it accessible through at least one public urban transport mode?          |                             | 2   |         |       |  |   |   | 2  |   |                               | 3 |  | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
| Port - Le Port Autonome de Dakar  |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |
| 4.2.3.4 Is it accessible for people with reduced-mobility?                          |                             | -2  |         |       |  |   |   |  |   |                               | 3 |  | 3 |                             |    |    |    |  |  |  |  |
| Port - Le Port Autonome de Dakar  |                             |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |  |  |  |  |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                             |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|---|-----------------------------|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante                  | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                             |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |                             |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 4 MOB   | 4.2 Inter-Regional Mobility | 4.2.3.5 Identify barriers to access to inter-regional/ international transport modes (with particular attention to gender and people in vulnerable situations) | QM      | -1    |  |   |   | 2  |   | 3                             |   | 3                                      |   |                             |    |    |    |
|   |                             | <b>Port - Le Port Autonome de Dakar</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                             | 4.2.3.3 Is it accessible through at least one public urban transport mode?   |         | 1     |  |   | 2 |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                             | <b>Airport - Blaise Diagne</b>   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                             | 4.2.4.1 What level of disruptions does the service face?   |         | 2     |  |   |   |  | 3 |                               | 3 | 3                                      |   | 3 3                         |    |    |    |
|   |                             | <b>Bus/ coach</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                             | 4.2.4.2 Does this services have adequate redundant capacity?   |         | 2     |  |   |   |  | 3 |                               | 3 | 3                                      |   |                             |    |    |    |
|   |                             | <b>Bus/ coach</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
|   |                             | 4.2.4.4 What is average age of the fleet?  |         | -2    |  |   |   |  | 3 |                               | 3 | 3                                      |   | 3 3                         |    |    |    |
|   |                             | <b>Bus/ coach</b>  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.4.1 What level of disruptions does the service face?                            |                             | 1  |         |       |  |   | 3 | 3  | 3 |                               | 3 | 3 3                                    |   |                             |    |    |    |
| <b>Port</b>   |                             |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.4.2 Does this services have adequate redundant capacity?                        |                             | -2   |         |       |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3 3                                    |   |                             |    |    |    |
| <b>Port</b>   |                             |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.4.4 What is average age of the fleet?   |                             | 2  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   | 3                                      |   |                             |    |    |    |
| <b>Port</b>   |                             |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |
| 4.2.4.1 What level of disruptions does the service face?                            |                             | 1  |         |       |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3 3                                    |   |                             |    |    |    |
| <b>Airport</b>  |                             |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |   |   |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|---|---|---|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------|----|----|----|---|
| Élément   | Composante                                  | Question  | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|   |   |   |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |
|   |   |   |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                 | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |
| 5 MPS   | 5.1 Cemeteries & Crematoriums               | 5.1.1.1 Number of burial sites located within the city's administrative boundaries.   | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               | 3 |                                   |   |                             |    | 2  | 3  |   |
|   |   | 5.1.2.4 Does the municipality have plans for further development of the burial and crematory infrastructure?  |         | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    | 2  | 3 |
|   |   | 5.1.3.2 Do mechanisms exist to support people who cannot afford burial or cremation services?   |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    | 2  | 2 |
|   |   | 5.1.4.2 Existence of regulations and protocols.   |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    | 3  | 3 |
|   |   | 5.1.4.4 Do any public or private burial sites or crematoriums pose a contamination risk?  | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               | 3 |                                   |   |                             |    |    | 3  | 3 |
|   | 5.3 Criminal Justice & Law Enforcement      | 5.3.2.3.1 Operational schedule of law enforcement entities performing at the local level.   |         | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 3                           |    |    |    |   |
|   |   | 5.3.3.1.1 Detention facilities available in the city and their operators.   | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               | 2 |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|   |   | 5.3.3.1.3 Existence of alternatives to detention.   | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               | 3 |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|   | 5.4 Cultural Heritage & Cultural Activities | 5.4.3.1 Main barriers that inhibit women and people in vulnerable situations from participating in cultural activities.   | QM      | -2    |  |   |   |  | 3 |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|   |   | 5.4.3.2 Do all ethnic minorities in the city have the right to enjoy their culture, practice their religion, and use their own language in private and in public? |         | 2     |  |   |   |  | 2 |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|   |   | 5.4.4.2 Measures the municipality undertaken as part of its expenditure on cultural heritage  | QM      | -1    |  |   |   |  | 1 |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |   |
|   | 5.8 Municipal Taxes                         | 5.8.2.1 Tax collection accessibility measures (per municipal tax authority) [+]   |         | -2    |  |   |   |  |   | 2                             | 2 | 2                                 |   |                             |    |    |    | 2 |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |   |  |                           |       |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|---|---|--|---------------------------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------|----|----|----|
| Élément   | Composante                                    | Question   | Couleur                   | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |                                   |   |                             |    |    |    |
|   |   |  |                           |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |
|   |   |  |                           |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                 | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |
| 6 SIP   | 6.2 Access to Social Protection Floor for All | 6.2.1.1 Estimated number and proportion of children living in poverty, sex disaggregated.  | QM                        | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |                                   | 3 |                             |    |    |    |
|   |   | 6.2.1.2 Estimated number and proportion of in work poor people, sex disaggregated.   |                           | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 3                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.1.3 Estimated number and proportion of youths not in education, employment or training (NEETs), sex disaggregated.   | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 1                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.1.5 Estimated number and proportion of unemployed people not benefiting of unemployment benefit.   | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 1                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.3.3 Specific means tested allowances - Coverage of poor children (or poor families with children, or poor numerous families) covered with social benefits. | QM                        | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 3                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.3.4 Specific means tested allowances - Coverage of poor children in schools covered with social benefits (to allow them to go to school).                  | QM                        | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 2                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.4.2 Underemployed & poor people - Coverage with means tested benefits for the poor people (excepting children and elderly).                                | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 2                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.5.1 Elderly - Coverage with public pension schemes   | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 1                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.5.2 Elderly - Coverage with means tested benefits for elderly not benefitting from pensions  | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 1                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.5.3 Disabled Adults - Coverage with means tested benefits (MTBDA), including personal assistance   | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 2                           |    |    |    |
|   |   | 6.2.5.4 Disabled Adults - Coverage with in kind benefits, including personal assistance (IKPA)   | QM                        | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |                                   |   | 2                           |    |    |    |
|   |   | 6.3.1 Access to Education  | 6.3.1.2.1 Enrolment rate. | QM    | -1                                     |   |   |  |   |                               | 3 | 1                                 |   |                             |    |    |    |
| 6.3.1.2.2 What is the drop-out rate per education level?                            | QM  |  | -2                        |       |  |   |   |  | 3 | 1                             |   |                                   |   |                             |    |    |    |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |  |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|---|--|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|---|---|
| Élément   | Composante                               | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |  |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |   |
|   |  |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |   |
| 6 SIP   | 6.3.4 Access to Food                     | 6.3.4.3.1 Describe the availability of products/regularity of shortages in accessing fresh foods.                    |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 2  | 2  |    |   |   |
|   |  | 6.3.4.3.3 Are there regular inspections conducted to ensure food quality?  |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    | 2  | 2  |   |   |
| 7 ECON  | 7.1 Local Economic Structure             | 7.1.1.3 Total number of business establishments per 1,000 square kilometers  |         | 2     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |   |
|   |  | 7.1.2.1 Diversity of businesses based on ICIS industry sector categorisation   | QM      | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 1  | 1  | 1  | 1 |   |
|   |  | 7.1.2.2 Proportion of total businesses that can be classified as informal (by sector if possible)                    | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    | 3  | 3  | 3 | 3 |
|   |  | 7.1.3.3 Informal employment rate (Please disaggregate by sex and vulnerable groups, if possible)                     | QM      | -2    |  |   |   | 3  |   |                               |   | 3                                      | 1 |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.3.4 Youth unemployment rate (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situations, if possible)        |         | 1     |  |   |   | 3  |   |                               |   | 3                                      | 2 |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.3.5 NEET Rate (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situations, if possible)                      | QM      | -1    |  |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.3.6 Are worker training and retraining programs available for city inhabitants?                                  |         | 2     |  |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.4.1 Local income distribution (Please disaggregate by sex and groups in vulnerable situations, if possible)      | QM      | 0     |  |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.4.2 Proportion of the households below the poverty line (Please disaggregate by sex of householder, if possible) |         | -2    |  |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.4.4 Gender pay gap (women's income as a percentage of men's income)  |         | -2    |  |   |   | 3  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |   |
|   |  | 7.1.5.3 Average proportion of a household's budget spent on rental housing   |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  | 1 |                             |    |    |    |   |   |
|   | 7.2 Fiscal Stability & Municipal Finance | 7.2.3.1 Expenditure diversity of the local government  | QM      | 0     |  | 2 | 2 | 2  |   |                               | 2 |  |   |                             |    |    |    |   |   |

| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |   |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
|---|---|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|---|
| Élément   | Composante                              | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
|   |   |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-règlementée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |
|   |   |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |
| 8 ECOL  | 8.1 Ecosystem Services                  | 8.1.2.1 Please select the services the local government obtains from the surrounding ecosystems  |         | -1    |  |   |   |  |   |                               | 3 | 3                                      |   | 3                           | 3  | 3  | 3  |   |
|   |   | 8.1.2.2 Please identify the policies or plans that the local government developed to preserve the selected ecosystem services  | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   |   | 8.1.2.3 Does the local government take the ecosystem services approach or a different environmental approach into consideration in local policy and planning?  |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   |   | 8.1.2.4 Is the local government involved in transboundary agreements or collaborations to enable policy and planning for the implementation of ecosystem services approaches?  |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   | 8.2 Ecological Footprint                | 8.2.1.1 What is the biocapacity of the region over the last 10 years? Please specify the area size (in hectares) of each land use type present in the region, in order to calculate the area's biocapacity (in global hectares) for 2008 and 2017. | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   |   | 8.2.2.1 Ecological Footprint of Production (10 year trend)   | QM      | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   |   | 8.2.2.2 Ecological Footprint of Consumption (10 year trend)  | QM      | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   | 8.3 Biodiversity & Green Infrastructure | 8.3.1.1 Specify the change in number of native species over the past ten years. If data is available, please disaggregate further, particularly into those species on the Red List of Threatened Species.  | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  | 3 |
|   |   | 8.3.1.2 Proportion of invasive alien species as percentage of all species  | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 2  | 2  |    |   |
|   |   | 8.3.1.3 Proportion of natural areas and urban green spaces in the city as a percentage of the urban area   | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 2  | 2  |    |   |



| Scénario actuel: Sélection d'indicateurs et leurs relations avec les stress à Dakar |                           |  |         |       |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
|---|---------------------------|--|---------|-------|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|----|----|----|---|
| Élément   | Composante                | Question   | Couleur | Poids | Stress                                 |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             |    |    |    |   |
|   |                           |  |         |       | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |   |   | Croissance économique mal maîtrisée et chômage |   | Fragilité des infrastructures |   | Urbanisation rapide et non-réglémentée |   | Dégradation des écosystèmes |    |    |    |   |
|   |                           |  |         |       | 1                                      | 2 | 3 | 4  | 5 | 6                             | 7 | 8                                      | 9 | 10                          | 11 | 12 | 13 |   |
| 8 ECOL  | 8.4 Environmental Quality | 8.4.1.1 CO2 Emissions (tones of CO2 per inhabitant)  | QM      | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   | 1                           | 2  |    | 3  |   |
|   |                           | 8.4.1.2 CO2 Intensity (grams per unit of real GDP)   | QM      | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 1  | 2  |    | 3 |
|   |                           | 8.4.2.1 Particulate matter (PM10) concentration (24-hour average)  | QM      | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 1  | 2  |    | 3 |
|   |                           | 8.4.2.2 Fine particulate matter (PM2.5) concentration (1-year average)   |         | 1     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 1  | 2  |    | 3 |
|   |                           | 8.4.2.3 Nitrogen dioxide (NO2) concentration (1-hour average)  | QM      | -1    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 1  | 2  |    | 3 |
|   |                           | 8.4.3.1 Select the pollutants present in ground water that have transgressed the established limit                               |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 2  | 2  | 3  |   |
|   |                           | 8.4.3.2 Select the pollutants present in Inland surface water that have transgressed the established limit                       | QM      | 0     |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 2  | 2  | 3  |   |
|   |                           | 8.4.4.1 Are there areas in the city with significant land pollution (e.g. brownfield sites, riverbeds, agricultural sites etc.)? |         | -2    |  |   |   |  |   |                               |   |  |   |                             | 3  | 3  | 3  |   |

# Appendice 2

**Synthèse de l'exercice de couplage  
entre les éléments urbains et les stress  
prioritaires dans le contexte de Dakar**

# Appendice 2

## Synthèse de l'exercice de couplage entre les éléments urbains et les stress prioritaires dans le contexte de Dakar

| Stress & Facteurs de Stress                 |  |  |  |   |                     |                                |  |   |                                      |                             |                               |                            |                    |
|---|--|--|--|---|---------------------|--------------------------------|--|---|--------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------------------|--------------------|
| Elements Urbains                            | Mauvaise gestion du métabolisme urbain |  |  | Croissance économique mal maîtrisée et chômage            |                     | Fragilité des infrastructures  |  | Urbanisation rapide et non-réglée                         |                                      | Dégradation des écosystèmes |                               |                            |                    |
|   | Gestion inadéquate des déchets solides | Gestion inadéquate des eaux usées et d'assainissement, et des eaux pluviales | Gestion inadéquate de l'approvisionnement en eau | Opportunités d'emploi inadéquates et conditions précaires | Mendicité chronique | Vieillesse des infrastructures | Constructions illégales et projets de construction non conformes | Occupation anarchique de la voirie et des espaces publics | Congestion urbaine et embouteillages | Perte de la biodiversité    | Détérioration des écosystèmes | Pollution environnementale | Pollution de l'air |
| 01 Environnement Bâti                       | -9                                     | 0  | 0  | 0   | 0                   | 0                              | -27  | -11   | 0                                    | -5                          | -35                           | -29                        | -10                |
| 02 Chaîne d'approvisionnement et Logistique | 0                                      | 0  | -12  | 0   | 0                   | -4                             | 0  | -7  | -18                                  | -10.5                       | -4.5                          | -9                         | -14.5              |
| 03 Infrastructure de Base                   | -55                                    | -60  | -14  | 0   | 0                   | -33                            | -22  | 0   | 0                                    | -66                         | -72                           | -89                        | -25                |
| 04 Mobilité                                 | -6                                     | 0  | 0  | -4  | 0                   | -93                            | -48  | -63   | -43                                  | -6                          | -6                            | -20                        | -20                |
| 05 Services Publics Municipaux              | -4                                     | -4   | -4   | -15   | 0                   | -16                            | 0  | -6  | 0                                    | 0                           | -11                           | -10                        | 0                  |
| 06 Inclusion et Protection Sociale          | 0                                      | 0  | 0  | -33   | -43                 | 0                              | 0  | 0   | 0                                    | 0                           | 0                             | 0                          | 0                  |
| 07 Économie                                 | -3                                     | -3   | -3   | -34   | -28                 | -3                             | -10  | -24   | 0                                    | -7                          | -7                            | -7                         | -7                 |
| 08 Écologie                                 | -16                                    | -17  | -2   | 0   | 0                   | -21                            | -12  | -16   | -18                                  | -44                         | -48                           | -39                        | -36                |
|   | -93                                    | -84  | -35  | -86   | -71                 | -170                           | -119   | -127  | -79                                  | -138.5                      | -183.5                        | -203                       | -112.5             |

Légende : degré auquel les éléments agissent sur l'existence et la gravité des stress dans le contexte de Dakar.




# Appendice 3

Liste des chocs,  
stress et facteurs de stress


# Liste Sélective: Chocs


Le CRPT considère six groupes principaux de chocs, dont quatre sont conformes à la terminologie et à la taxonomie de UNDRR sur les aléas et les risques de 2017 (Naturels, Biologiques, Environnementaux, et Technologiques / Anthropogénique) .


En plus de ces quatre groupes, la liste du CRPT comprend les chocs Complexes et les chocs Sociétaux qui cherchent à saisir une gamme plus vaste de potentiels chocs auxquels une ville peut être confrontées, tels que les chocs socio-économiques, socio-spatiaux ou socio-culturels, pour n'en nommer que quelques-uns.


| Groupe   | Type  | Sous-type                        | Description  |
|--|---|----------------------------------|--|
| <br><b>Biologique</b> | <b>Maladies Infectieuses</b>                                      | Épidémie et pandémie virale      | Ex: Rubéole / Rougeole, Varicelle/ Variole, mumps, fièvre aphteuse, Chikungunya, fièvre de la Vallée du Rift, virus Zika, grippe, Hépatite, Sida et autres maladies sexuellement transmissibles. |
|  |   | Épidémie et pandémie bactérienne | Ex: Salmonelle, Choléra et Tuberculose.  |
|  |   | Épidémie et pandémie parasitaire | Ex: Paludisme, maladie de Chagas, Giardiase et Trichinellose.  |
|  |   | Épidémie et pandémie fongique    | Ex: Pneumonie et Méningite Fongique.   |
|  |   | Épidémie et pandémie à prions    | Ex: Encéphalopathie Spongiforme Bovine (ESB), maladie de Creutzfeldt-Jakob (MCJ) et Kuru.  |
|  |   | <b>Infestation</b>               | Infestation d'insectes   |
|  | Infestation d'animaux, de plantes, de champignons et de parasites |                                  | Ex: Infestation par les vers, les rats, les oiseaux granivores et les lapins, contamination par les champignons, plantes envahissantes nuisibles ou nuisibles (ex: Vigne Kudzu).                 |





| Groupe  | Type                                       | Sous-type                      | Description   |
|---|--|--------------------------------|---|
| <br><b>Naturel</b> | <b>Sécheresse</b>                          | Sécheresse                     | Une période prolongée de précipitations exceptionnellement basses qui provoque une pénurie d'eau pour les hommes, les animaux et les plantes. Le degré de réduction des précipitations qui constitue une sécheresse varie selon la localité, le climat et le secteur de l'environnement.  |
|   | <b>Conditions météorologiques extrêmes</b> | Canicule                       | Périodes de temps anormalement chaud et / ou inhabituellement humide.   |
|   |  | Vague de froid                 | Périodes de temps anormalement froid qui peuvent être aggravées par des vents violents.   |
|   |  | Conditions hivernales extrêmes | Conditions météorologiques hivernales extrêmes telles que le gel, le gel, la neige et la glace.   |
|   |  | Brouillard                     | Évènements de brouillard sévère.  |
|   | <b>Incendies</b>                           | Feu terrestre                  | Les incendies de forêt sont des incendies de végétation imprévus pouvant survenir sur les terres (broussailles, broussailles, prairies, broussailles et pâturages) et dans les forêts.  |
|   |  | Feu de forêt                   |   |
|   | <b>Séisme</b>                              | Tremblement de terre           | Les tremblements de terre résultent de mouvements brusques de blocs de la croûte terrestre le long de failles géologiques.  |
|   | <b>Mouvement de masse</b>                  | Éboulement                     | Chute d'une masse de roche nouvellement détachée d'une falaise ou d'une pente très raide, causée par des facteurs tels que le calage glaciaire, la croissance des racines, les tremblements de terre ou l'érosion.  |
|   |  | Glissement de terrain          | Mouvement modéré à rapide du sol ou des débris, qui inclut des phénomènes tels que coulées de boue, coulées de boue et coulées de débris.   |
|   |  | Avalanche                      | Masse de neige, de glace, de débris et / ou de roches coulant et glissant rapidement sur une pente raide.   |
|   |  | Liquéfaction du sol            | Transformation d'un sol saturé en eau d'un état solide à un état liquide causé par un séisme. La liquéfaction réduit la résistance et la rigidité du sol, ce qui amène les structures lourdes (par exemple, les bâtiments) à s'enfoncer et les structures légères (par exemple, conduites et réservoirs souterrains), à remonter à la surface du sol. |


| Groupe  | Type                               | Sous-type  | Description   |   |
|---|------------------------------------|--|---|---|
| <br><b>Naturel</b> | <b>Mouvement de masse</b>          | Subsidence   | Enfoncement du sol dû à l'extraction des eaux souterraines, à l'exploitation minière, à la dissolution du calcaire (karst, gouffres, par exemple), aux tremblements de terre, entre autres. |   |
|   |                                    | <b>Activité volcanique</b>   | Activité volcanique   | Activité volcanique dangereuse se produisant pendant les éruptions, telles que coulées de lave et pyroclastique et éjection de matière pyroclastique / téphra et de gaz toxiques; ainsi que l'activité volcanique qui se produit entre les éruptions (par exemple, des explosions lahar et hydrothermales). |
|   | <b>Inondations</b>                 |  | Éruption volcanique   |   |
|   |                                    |  | Inondation subite   | Précipitations abondantes ou excessives sur une courte période qui produisent un ruissellement immédiat, créant des conditions d'inondation en quelques minutes ou quelques heures pendant ou après la pluie.   |
|   |                                    |  | Inondation fluviale   | Type d'inondation résultant du débordement d'eau d'un ruisseau ou canal de la rivière sur des terres normalement sèches dans la plaine inondable adjacente à la chaîne.   |
|   |                                    |  | Inondation des eaux souterraines  | L'inondation des eaux souterraines se produit lorsque le système de drainage souterrain naturel ne peut pas drainer les pluies assez rapidement, ce qui fait remonter la nappe phréatique à la surface.   |
|   |                                    |  | Inondation pluviale   | Une inondation pluviale se produit lorsqu'une pluie extrêmement lourde sature les systèmes de drainage et que l'excès d'eau ne peut pas être absorbé.   |
|   |                                    |  | Inondation côtière  | Des niveaux d'eau plus élevés que la normale le long de la côte, causés par les changements de marée ou les orages entraînent des inondations pouvant durer de quelques jours à plusieurs semaines.   |
|   |                                    |  | Débordement d'un lac glaciaire  | Une inondation qui se produit lorsque l'eau barrée par un glacier ou une moraine est relâché soudainement.  |
|   | Inondation causée par les embâcles | Type de crue survenant lorsqu'une accumulation de glace flottante restreint ou bloque le débit et le drainage d'une rivière. |   |   |


| Groupe  | Type                     | Sous-type                        | Description   |
|---|--------------------------|----------------------------------|---|
| <br><b>Naturel</b> | <b>Tempête</b>           | Tempête tropicale                | Ex: Cyclones, ouragans et typhons.  |
|   |                          | Tempête extra-tropicale          | Ex: Hiver européen / tempête de vent et Nor'easter.   |
|   |                          | Tempête locale / convective      | Ex: Tempêtes ou orages électriques, tempêtes de pluie, tempêtes de vent, tempêtes de neige et blizzard, tornades et tempêtes de poussière et de sable.  |
|   |                          | Tempête géomagnétique            | Tempête causée par les ondes de choc du vent solaire qui perturbent temporairement la magnétosphère terrestre. Les orages géomagnétiques peuvent perturber les réseaux électriques, les opérations des engins spatiaux et les communications par satellite.   |
|   | <b>Action des vagues</b> | Tsunami                          | Fortes vagues dans l'océan ou dans des masses d'eau partiellement ou entièrement fermées, telles que des lacs ou des baies, pouvant endommager les bateaux et les infrastructures côtières, contribuant ainsi aux inondations et à l'érosion. Généralement générés par des vents violents (houle de mer, vagues et seiches par exemple) ou par des tremblements de terre sous-marins, des éruptions volcaniques ou des glissements de terrain (par exemple des tsunamis). |
|   |                          | Forte houle et vagues scélérates |   |
|   |                          | Seiche                           |   |

| Groupe  | Type                                  | Sous-type  | Description  |
|---|---------------------------------------|--|--|
| <br><b>Environnemental</b> | <b>Dégradation de l'eau et du sol</b> | Dégradation du sol   | La dégradation des sols se produit lorsque le sol perd soudainement sa valeur (en termes d'éléments nutritifs, de composition chimique, etc.) du fait de l'acidification, de la surexploitation, du pâturage excessif, de la déforestation, de la désertification ou de l'érosion.   |
|   |                                       | Dégradation des masses d'eau   | Changements physiques soudains dans l'eau, tels que l'augmentation de la température, la décoloration, la turbidité, l'envasement, l'épuisement de l'oxygène (anoxie), l'intrusion d'eau salée et l'acidification, entre autres.   |
|   | <b>Pollution de l'air</b>             | Pollution soudaine de l'air  | La pollution atmosphérique est l'introduction de particules, de molécules biologiques ou d'autres matériaux nocifs dans l'atmosphère terrestre, causant des problèmes de santé et contribuant au smog photochimique et aux pluies acides, à la corrosion des bâtiments et aux dommages causés aux arbres et aux cultures. Les sources naturelles de pollution atmosphérique comprennent l'activité volcanique, le méthane provenant du bétail ou la poussière provenant de régions peu ou pas couvertes de végétation. |
|   |                                       | <b>Érosion</b>   | Érosion intérieure soudaine  |
| Érosion côtière soudaine  |                                       |  |  |
| <b>Perte de biodiversité</b>  | Perte de la biodiversité              | Ex: Dégradation de la biodiversité, extinction d'espèces, changements majeurs dans la répartition des espèces. |  |


| Groupe   | Type                           | Sous-type   | Description   |
|--|--------------------------------|---|---|
| <br><b>Sociétal</b> | <b>Chocs socio-économiques</b> | Crise économique  | La crise économique est une menace urgente et structurelle, aux niveaux régional et/ou national, qui nécessite des solutions urgentes et alternatives, mais qui a également un impact sur le secteur économique de la ville (par exemple, l'inflation due aux changements du prix du pétrole, due baisse des monnaies, perturbations des importations et des exportations de biens et services).  |
|  |                                | Crise financière  | Une récession économique soudaine ou une dépression causée par le manque de liquidités nécessaires dans les institutions financières. Une crise financière peut être provoquée par des catastrophes naturelles, des informations économiques négatives ou tout autre événement ayant un impact financier significatif. Les crises financières ont tendance à provoquer une baisse des activités commerciales, entraînant une intensification auto-renforçant de la crise. |
|  | <b>Chocs socio-spatiaux</b>    | Immigration de masse  | L'immigration de masse est le mouvement de population dans la ville, avec l'intention de s'y installer, de manière temporaire ou permanente. Tandis que le déplacement massif de population vers l'extérieur représente les mouvements de population qui sortent de la ville.   |
|  |                                | Déplacement massif vers l'extérieur   |   |
|  | <b>Chocs socio-culturels</b>   | Destruction du patrimoine culturel  | Destruction ou profanation de patrimoine culturel ou de sites et symboles sacrés (par exemple: temples, églises, terres sacrées et symboles nationaux).   |
|  | <b>Chocs socio-politiques</b>  | Crise politique   | La crise politique est une menace urgente et structurelle, aux niveaux politique local, régional et / ou national, qui nécessite des moyens d'action urgents et alternatifs et qui a un impact sur le fonctionnement normal de la ville.  |
| <b>Criminalité</b>   | Crime violent                  | Événements criminels soudains tels que des vagues de crimes personnels violents, des vagues de crimes contre la propriété, des massacres ou des exterminations. |   |

| Groupe   | Type                 | Sous-type   | Description  |
|--|----------------------|---|--|
| <br><b>Sociétal</b> | <b>Cyber-attaque</b> | Cyber-Attaque   | Les cyber-attaques sont des manœuvres offensives, employées par des individus ou des organisations, dirigées contre des ordinateurs ou d'autres appareils, ou des attaques dans lesquelles des ordinateurs ou d'autres appareils font partie intégrante de l'infraction. Ceux-ci incluent le piratage informatique, la fraude massive et le vol de données, l'espionnage, etc. |
|  | <b>Terrorisme</b>    | Terrorisme  | Le terrorisme est l'utilisation systématique de la terreur, par le biais d'actes violents ou de fausses alarmes, exploitant la peur humaine comme moyen d'atteindre des objectifs politiques, ethniques, économiques et / ou religieux. Cela peut comprendre des attaques biologiques, chimiques ou à la bombe, des détournements d'avion ou des tirs.                         |
|  | <b>Conflit</b>       | Conflit urbain  | Conflit dans les villes entre différents groupes pouvant être causé par l'ethnie, le nationalisme, la religion, la classe ou la race.  |
| Conflit entre états  |                      | Conflit entre les gouvernements des États, susceptible de conduire à une guerre ou à un conflit armé. |  |

| Groupe  | Type                                 | Sous-type   | Description  |
|---|--------------------------------------|---|--|
| <br><b>Technologique</b> | <b>Incident industriel et minier</b> | Déversement de produits chimiques   | Les incidents industriels et miniers englobent des événements tels que l'effondrement, l'incendie, l'explosion et les rejets de rayonnement primaire provenant de ces sites et installations, y compris l'effondrement de barrages et de décharges industriels et miniers résiduels. Cela peut être dû à un accident, à une négligence, à une incompétence ou à un autre danger (tremblements de terre, par exemple). Il comprend en outre les déversements de produits chimiques, les fuites de gaz, les déversements de pétrole, le torchage du gaz et la pollution de l'environnement dû aux activités industrielles. |
|   |                                      | Effondrement  |  |
|   |                                      | Explosion   |  |
|   |                                      | Feu   |  |
|   |                                      | Fuite de gaz  |  |
|   |                                      | Déversement d'hydrocarbures   |  |
|   |                                      | Empoisonnement  |  |
|   | Radiation                            |   |  |
|   | <b>Incident non industriel</b>       | Explosion   | Les explosions non industrielles comprennent l'explosion de vieilles munitions de guerre et de mines et munitions non explosées.   |
|   |                                      | Incendie urbain   | Les incendies urbains englobent les incendies non maîtrisés dans les zones urbaines, affectant les installations résidentielles et / ou commerciales.  |
| Incident de transport   |                                      | Les incidents de transport englobent des événements causés par des accidents, des conditions météorologiques, une défaillance mécanique, une incompétence ou une négligence, dans les domaines aérien, routier, ferroviaire et fluvial. Celles-ci incluent le transport de matières dangereuses telles que des feux d'artifice, des gaz comme le GPL, des carburants comme le diesel ou l'essence, des acides et des alcalis, des solvants industriels, des remèdes pour les animaux, des liquides de nettoyage et des produits chimiques utilisés dans la fabrication. |  |

| Groupe  | Type   | Sous-type                                | Description   |
|---|--|--|---|
| <br><b>Technologique</b> | <b>Défaillance des infrastructures et des services</b> | Défaillance des infrastructures de base  | Panne ou effondrement des infrastructures de base, telles que l'eau, l'énergie, les déchets solides, les eaux usées ou les systèmes de communication.   |
|   |  | Endommagement des infrastructures bâties | Effondrement de l'environnement bâti de la ville, par exemple dommages importants sur les installations et / ou infrastructures résidentielles, commerciales et publiques.  |
|   |  | Interruption des services publics        | Panne ou effondrement des services publics, par exemple hôpitaux et cliniques, services d'urgence et de sauvetage, établissements d'enseignement ou services de protection sociale.   |
|   |  | Panne du système de mobilité             | Panne ou effondrement du système de mobilité, y compris des infrastructures connexes (ex: effondrements de ponts et de tunnels, effondrement du chemin de fer de la ville), pour les systèmes utilisant l'eau, l'air ou la terre. |





| Groupe   | Type                                      | Sous-type          | Description  |
|--|---|--------------------|--|
| <br><b>Complexe</b> | <b>Défaillance de l'approvisionnement</b> | Crise alimentaire  | Une crise alimentaire survient lorsque l'accès de la population à des quantités et à une qualité adéquates d'aliments et de nutrition devient insuffisant ou peu fiable. Elle peut englober, outre la rareté des aliments, des événements naturels et accidentels tels que la contamination chimique, biologique et par des corps étrangers.   |
|  |   | Crise de l'eau     | Une crise de l'eau est une baisse significative de la disponibilité d'une quantité acceptable et d'une qualité d'eau potable suffisante pour la population (maintien de la santé et des moyens de subsistance) et pour les activités économiques. Cela peut également englober des situations de concurrence et de conflit sur l'accès à l'eau, non seulement par différents secteurs (ex: l'agriculture, l'industrie et le tourisme) mais également par-delà les frontières (ex: des conflits dans des bassins hydrographiques transfrontaliers).                     |
|  |   | Crise de l'énergie | Une crise de l'énergie représente souvent une réduction importante de l'offre et/ ou une augmentation substantielle du prix des ressources énergétiques (par exemple, l'électricité, le combustible et le gaz). Cela peut être dû aux fluctuations du marché, aux limitations du libre-échange, à la nationalisation des entreprises énergétiques, aux pénuries ou aux perturbations dans le fonctionnement des producteurs d'énergie et des réseaux de distribution (ex: dus à des accidents ou au sabotage) et à des conditions naturelles (ex: un hiver rigoureux). |







# Liste Sélective : Stress et Facteurs de Stress

Les Objectifs du Développement Durable et le Nouveau Programme pour les Villes sont des cadres internationaux visant un développement positif, qui devrait être abordés au niveau local.



En se basant sur ces 2 cadres, une liste de stress et de facteurs de stress a été définie par le CRPT. Cette liste non-exhaustive sert de point de départ pour l'identification des stress et est ouverte aux ajouts ou modifications en fonction du contexte local.

| ODDs   | Stress   | Facteurs de stress  | Stress liées   |
|--|--|---|--|
|  <p data-bbox="264 423 355 454"><b>ODD1</b></p>     | <p data-bbox="459 203 595 259"><b>Pauvreté concentrée</b></p>    | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="699 203 927 412">● Discrimination - formes multiples: raciale/ religieuse/ sexospécifique/ ethnique/ par nationalité.</li> <li data-bbox="699 439 938 539">● Distribution spatiale inégale des opportunités</li> <li data-bbox="699 566 962 622">● Ségrégation spatiale / impacts de zonage</li> <li data-bbox="699 649 954 678">● Inégalité des revenus</li> <li data-bbox="699 705 906 734">● Expulsion forcée</li> <li data-bbox="699 761 826 790">● Pauvreté</li> <li data-bbox="699 817 946 896">● Isolement social - manque d'accès aux services sociaux</li> <li data-bbox="699 922 834 952">● Chômage</li> <li data-bbox="699 978 946 1099">● Manque d'accès aux services de base, y compris médical<br/>.....</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1034 203 1246 232">● "Analphabétisme</li> <li data-bbox="1034 259 1270 288">● Inégalité des sexes</li> <li data-bbox="1034 315 1334 371">● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li data-bbox="1034 398 1353 454">● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li data-bbox="1034 481 1366 537">● Justice et déficit de sécurité<br/>.....</li> </ul>  |
|  <p data-bbox="264 1359 355 1391"><b>ODD2</b></p> | <p data-bbox="459 1140 603 1196"><b>Faim et Malnutrition</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="699 1140 967 1218">● Approvisionnement alimentaire insuffisant</li> <li data-bbox="699 1245 986 1274">● Dépendance alimentaire</li> <li data-bbox="699 1301 978 1379">● Méthodes et productions agricoles fragiles et non durables</li> <li data-bbox="699 1406 986 1507">● Absence de surveillance et d'inspection alimentaire</li> <li data-bbox="699 1534 826 1563">● Pauvreté</li> <li data-bbox="699 1590 946 1646">● Manque d'accès aux terres agricoles</li> <li data-bbox="699 1673 938 1751">● Manque de sensibilisation sur l'agriculture durable</li> <li data-bbox="699 1778 970 1856">● Dégradation des terres agricoles</li> <li data-bbox="699 1883 850 1912">● Sécheresse</li> <li data-bbox="699 1939 986 1995">● Perte de terres agricoles<br/>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1034 1140 1286 1169">● Pauvreté concentrée</li> <li data-bbox="1034 1196 1353 1252">● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li data-bbox="1034 1279 1286 1335">● Mauvaise gestion du métabolisme urbain</li> <li data-bbox="1034 1361 1334 1417">● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li data-bbox="1034 1444 1353 1473">● Inégalité socioéconomique</li> <li data-bbox="1034 1500 1374 1556">● Dégradation de l'écosystème<br/>.....</li> </ul> |


| ODDs   | Stress   | Facteurs de stress   | Stress liées   |
|--|--|--|--|
|  <p><b>ODD3</b></p>   | <p><b>Environnement précaire et défavorisé</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Couverture insuffisante des services d'eau et d'assainissement</li> <li>● Couverture insuffisante des services de santé</li> <li>● Capacité inadéquate de sensibilisation</li> <li>● Manque de surveillance et d'inspection des aliments</li> <li>● Absence de surveillance des maladies transmissibles</li> <li>● Manque d'accès à l'eau et aux services d'assainissement</li> <li>● Manque d'accès aux services de santé de base</li> <li>● Développements dans les zones dangereuses, y compris les zones contaminées / polluées et les zones industrielles lourdes.</li> <li>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Mauvaise gestion du métabolisme urbain</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>.....</li> </ul>        |
|  <p><b>ODD4</b></p> | <p><b>Analphabétisme</b></p>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Couverture insuffisante des services d'éducation</li> <li>● Capacité physique insuffisante des services et installations d'enseignement</li> <li>● Couverture inadéquate des activités / installations culturelles (ex: bibliothèques)</li> <li>● Manque d'accès aux services d'éducation</li> <li>● Pauvreté</li> <li>● Manque d'accès aux activités culturelles</li> <li>.....</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul> |

| ODDs   | Stress   | Facteurs de stress   | Stress liées   |
|--|--|--|--|
|  <p><b>ODD5</b></p>   | <p><b>Inégalité des sexes</b></p>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Discrimination séxospécifique</li> <li>● Obstacles normatifs/ législatifs</li> <li>● Pauvreté</li> <li>● Composition de l'emploi</li> <li>● Manque d'accès aux services d'éducation</li> <li>● Manque d'accès aux services de base, y compris médical</li> <li>● Manque de participation à la prise de décision et à leur mise en œuvre</li> <li>● Manque de sensibilisation sur les plans et politiques</li> <li>● Barrières à la mobilité</li> <li>● Normes socioculturelles</li> <li>● Déplacement</li> <li>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Analphabétisme</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Décroissance urbaine</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul> |
|  <p><b>ODD6</b></p> | <p><b>Mauvaise gestion du métabolisme urbain</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Mauvaise gestion des cycles de l'eau</li> <li>● Mauvaise gestion des cycles énergétiques</li> <li>● Mauvaise gestion des déchets solides</li> <li>● Mauvaise gestion des cycles de production et de consommation alimentaire</li> <li>● Mauvaise gestion des transports</li> <li>● Mauvaise gestion de la logistique urbaine</li> <li>.....</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Forte dépendance aux énergies non-renouvelables</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul>  |



| ODDs   | Stress  | Facteurs de stress  | Stress liées   |
|--|---|---|--|
|  <p><b>ODD7</b></p> | <p><b>Forte dépendance aux énergies non-renouvelables</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Manque d'incitations à promouvoir l'utilisation d'énergies propres</li> <li>● Mauvaise gestion des cycles énergétiques</li> <li>● Sensibilisation inadéquate du public</li> <li>● Sources d'énergie propre inabordables</li> <li>● .....</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Mauvaise gestion du métabolisme urbain</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Décroissance urbaine</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>● .....</li> </ul>  |
|  <p><b>ODD8</b></p> | <p><b>Croissance économique mal maîtrisée et chômage</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diversification économique inadéquate</li> <li>● Opportunités d'emploi inadéquates</li> <li>● Stagnation économique (mesurée par le taux de croissance du PIB)</li> <li>● Diversification économique insuffisante</li> <li>● Couverture inadéquate du système de transport</li> <li>● Isolement social / accès local aux réseaux sociaux</li> <li>● Manque de compétences professionnelles</li> <li>● Discrimination - formes multiples: raciale/ religieuse/ sexospécifique/ ethnique/ par nationalité.</li> <li>● Environnements de travail précaires</li> <li>● Manque d'accès aux systèmes de mobilité</li> <li>● Crise économique / financière dépassant le niveau municipal / national</li> <li>● .....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Analphabétisme</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Infrastructures fragiles</li> <li>● Développement industriel non durable</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Décroissance urbaine</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>● .....</li> </ul> |

| ODDs   | Stress   | Facteurs de stress  | Stress liées   |
|--|--|---|--|
|  <p><b>ODD9</b></p>   | <p><b>Infrastructures fragiles</b></p>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vieillessement des infrastructures</li> <li>● Infrastructure sous-développée</li> <li>● Faible maintenance des infrastructures</li> <li>.....</li> </ul>   |  |
|  | <p><b>Développement industriel non-durable</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Manque de diversité dans les industries et la fabrication</li> <li>● Couverture inadéquate du système de transport</li> <li>● Industries à forte émission</li> <li>.....</li> </ul>  |  |
|  <p><b>ODD10</b></p> | <p><b>Inégalité socioéconomique</b></p>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Exclusion économique</li> <li>● Exclusion sociale</li> <li>● Discrimination - formes multiples, incluant la sexospécificité, l'éthnicité, la religion, la nationalité.</li> <li>● Ségrégation spatiale / zonage</li> <li>● Insécurité du revenu</li> <li>● Précarité de logement</li> <li>● Manque d'accès aux services sociaux</li> <li>● Manque d'accès aux services d'éducation</li> <li>● Chômage</li> <li>● Manque d'accès au système de mobilité</li> <li>● Économie informelle</li> <li>● Déplacement</li> <li>● Expulsion forcée</li> <li>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Analphabétisme</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Forte dépendance aux énergies non-renouvelables</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglée</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul> |



| ODDs  | Stress   | Facteurs de stress  | Stress liées   |
|---|--|---|--|
|  <p><b>ODD11</b></p> | <p><b>Urbanisation rapide et non-réglémentée</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Expansion urbaine</li> <li>● Ségrégation spatiale</li> <li>● Privation périphérique et spécialisation</li> <li>● Établissements informels</li> <li>● Logement dans des endroits à risque</li> <li>● Structures inadéquates - application insuffisante des règles et des réglementations</li> <li>● Développements à faible densité</li> <li>● Mono centrique</li> <li>● Couverture insuffisante des infrastructures de base</li> <li>● Forte dépendance aux voitures contre une faible dépendance des transports publics et durables</li> <li>● Perte de terres agricoles</li> <li>● Perte de biens naturels</li> <li>● Manque d'accès aux espaces publics ouverts</li> <li>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Mauvaise gestion du métabolisme urbain</li> <li>● Forte dépendance aux énergies non-renouvelables</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Infrastructures fragiles</li> <li>● Développement industriel non durable</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul> |
|   | <p><b>Décroissance urbaine</b></p>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vieillesse de la population</li> <li>● Migration négative</li> <li>● Déclin économique</li> <li>.....</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Fragile infrastructures</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>.....</li> </ul>   |

| ODDs   | Stress   | Facteurs de stress  | Stress liées  |
|--|--|---|---|
|  <p><b>ODD12</b></p>  | <p><b>Inefficacité dans l'utilisation des ressources</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Consommation de terres non durable</li> <li>● Changements inutiles d'utilisation des terres</li> <li>● Développements mixtes inadéquats</li> <li>● Modes de consommation non durables</li> <li>● Manque d'incitations (positives et négatives) à la promotion de l'efficacité énergétique (résidentielle / commerciale / industrielle)</li> <li>● Forte dépendance à des sources lointaines d'énergie, d'eau, de nourriture et de matériaux</li> <li>.....</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Analphabétisme</li> <li>● Mauvaise gestion du métabolisme urbain</li> <li>● Forte dépendance aux énergies non-renouvelables</li> <li>● Développement industriel non durable</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Décroissance urbaine</li> <li>.....</li> </ul>   |
|    <p><b>ODD13, ODD14 &amp; ODD15</b></p> | <p><b>Dégradation des écosystèmes</b></p>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté</li> <li>● Dégradation de l'environnement</li> <li>● Émission de gaz à effet de serre</li> <li>● Déforestation</li> <li>● Émissions de carbone noir</li> <li>● Pollution de l'air</li> <li>● Pollution marine</li> <li>● Localisation spatiale inappropriée d'industries dangereuses</li> <li>● Bruit</li> <li>● Érosion côtière</li> <li>● Feu de forêt</li> <li>● Mauvaise gestion des déchets solides</li> <li>● Mauvaise gestion des eaux usées</li> <li>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Faim et malnutrition</li> <li>● Analphabétisme</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Mauvaise gestion du métabolisme urbain</li> <li>● Forte dépendance aux énergies non-renouvelables</li> <li>● Développement industriel non durable</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Inefficacité dans l'utilisation des ressources</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul> |

| ODDs   | Stress  | Facteurs de stress   | Stress liées  |
|--|---|--|---|
|  <p><b>ODD16</b></p>  | <p><b>Défaillance de la sécurité, de la justice et des institutions</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté</li> <li>● Taux de criminalité élevé</li> <li>● Discrimination</li> <li>● Corruption</li> <li>● Exclusion économique</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Ségrégation</li> <li>● Inégalités socio-économiques</li> <li>● Violence</li> <li>● Application de la loi inadéquate</li> <li>● Prolifération des quartiers informels</li> <li>.....</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Mauvaise croissance économique et chômage</li> <li>● Infrastructures fragiles</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Urbanisation rapide et non-réglémentée</li> <li>● Dégradation de l'écosystème</li> <li>● Absence de politiques et de cohésion institutionnelle</li> <li>.....</li> </ul> |
|  <p><b>ODD17</b></p> | <p><b>Absence de politique et de cohésion institutionnelle</b></p>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Politiques et mesures de réduction des risques inadéquates</li> <li>● Absence de suivi et d'évaluation des politiques, y compris celles de réduction des risques</li> <li>● Conflit de juridictions et de compétences</li> <li>● Capacités inadéquates des collectivités locales - Finances et ressources humaines</li> <li>● Absence de mécanisme de mobilisation des ressources</li> <li>● Obstacles à la participation du public à la prise de décision, en particulier pour les personnes en situation de vulnérabilité</li> <li>.....</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pauvreté concentrée</li> <li>● Analphabétisme</li> <li>● Inégalité des sexes</li> <li>● Inégalité socioéconomique</li> <li>● Justice et déficit de sécurité</li> <li>.....</li> </ul>  |



# Appendice 4

Liste de  
Parties Prenantes

# Liste de Parties Prenantes

Liste  
des acteurs  
par type

| Entité   | Acronyme    | Type                              |
|--|-------------|-----------------------------------|
| Commission nationale de réforme foncière   | CNRF        | Entité publique                   |
| Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol                           | DSCOS       | Entité publique                   |
| Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du territoire | MGTDAT      | Entité publique                   |
| Fondation Droit à la Ville   | FDV         | Entité publique                   |
| Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols                         | DSCOS       | Entité publique                   |
| Centre de suivi écologique   | CSE         | Entité publique                   |
| Ministère de l'Environnement et du Développement durable                                     | MEDD        | Entité publique                   |
| Commission Nationale pour le Développement Durable   | CNDD        | Entité publique                   |
| Conseil Supérieur des Ressources Naturelles et de l'Environnement                            | CONSERE     | Entité publique                   |
| Société immobilière du Cap-Vert  | SICAP       | Entité publique                   |
| Société nationale des Habitations à Loyer modéré   | SNHLM       | Entité publique                   |
| Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique                               | MULHP       | Entité publique                   |
| Enda Tiers Monde   | ETM         | Organisation de la société civile |
| Institut Africain de Gestion urbaine   | IAGU        | Organisation de la société civile |
| Banque de l'Habitat du Sénégal   | BHS         | Entité privée                     |
| Coalition des Gouvernements Locaux Unis d'Afrique  | CGLUA       | Organisation de la société civile |
| Organisation des Nations Unies pour les établissements humains                               | ONU Habitat | Autre grande institution          |
| UrbaMonde  | UrbaMonde   | Organisation de la société civile |
| UrbaSen  | UrbaSen     | Organisation de la société civile |
| Fédération sénégalaise des Habitants   | FSH         | Organisation de la société civile |
| Association des Maires du Sénégal  | AMS         | Organisation de la société civile |
| Ministère du Pétrole et des Énergies   | MPE         | Entité publique                   |
| Ministère de l'Hydraulique   | MHA         | Entité publique                   |
| Société des Eaux   | SDE         | Entité publique                   |
| Société nationale des Eaux du Sénégal  | SONES       | Entité publique                   |
| Ministère des Infrastructures et de l'Énergie  | MIE         | Entité publique                   |
| ENDA GRAF  | ENDA        | Organisation de la société civile |
| Magasins AUCHAN  | AUCHAN      | Entité privée                     |
| Association des consommateurs du Sénégal   | ASCOSSEN    | Organisation de la société civile |



| Entité   | Acronym   | Type                              |
|--|-----------|-----------------------------------|
| Port Autonome de Dakar   | PAD       | Entité privée                     |
| Société du domaine industriel de Dakar   | SODIDA    | Entité privée                     |
| Agence des Travaux et de Gestion des Routes au Sénégal                                       | AGERROUTE | Entité publique                   |
| Agence nationale de l'aménagement du territoire  | ANAT      | Entité publique                   |
| Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar   | CETUD     | Entité publique                   |
| Conseil sénégalais des chargeurs   | COSEC     | Entité publique                   |
| Ministère du Pétrole et des Énergies   | MPE       | Entité publique                   |
| Aéroport International Blaise Diagne   | AIBD      |                                   |
| Agence de développement de l'informatique de l'État - ADIE                                   | ADIE      | Entité publique                   |
| Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU)                     | AFTU      | Entité publique                   |
| Banque Africaine de Développement  | BAD       | Autre grande institution          |
| Banque Mondiale  | BM        | Autre grande institution          |
| Banque Mondiale  | BM        | Autre grande institution          |
| Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)                                     | CETUD     | Entité publique                   |
| Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)                                     | CETUD     | Entité publique                   |
| Dakar Dem Dikk   | DDD       | Entité publique                   |
| Ministère de l'Environnement   | MDEN      | Entité publique                   |
| Ministère de l'Economie et des Finances  | MDEF      | Entité publique                   |
| Ministère des Infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement                | MITTD     | Entité publique                   |
| Agence de développement de l'informatique de l'État - ADIE                                   | ADIE      | Entité publique                   |
| Agence de sécurité de proximité - ASP  | ASP       | Entité publique                   |
| Agence de sécurité de proximité - ASP  | ASP       | Entité publique                   |
| Association des Juristes sénégalaises  | AJS       | Organisation de la société civile |
| Comité de gestion des cimetières catholiques (COGECIC)                                       | COGECIC   | Organisation de la société civile |
| Direction de la Protection civile - DPC  | DPC       | Entité publique                   |
| Direction Générale des Impôts et Domaines - DGID   | DGID      | Entité publique                   |
| Groupement national des Sapeurs Pompiers   | GNSP      | Entité publique                   |
| Ministère de l'Interieur   | MI        | Entité publique                   |
| Ministère de l'Interieur   | MI        | Entité publique                   |
| Ministère de la Culture  | MDLC      | Entité publique                   |
| Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du territoire | MGTDAT    | Entité publique                   |
| Ministère de la Justice  | MJ        | Entité publique                   |
| Ministère de la Justice  | MJ        | Entité publique                   |
| Ministère de la Justice  | MJ        | Entité publique                   |
| Ministère de la Justice  | MJ        | Entité publique                   |
| Ministère de la Justice  | MJ        | Entité publique                   |
| Ministère de la Justice  | MJ        | Entité publique                   |

| Entité   | Acronyme    | Type                              |
|--|-------------|-----------------------------------|
| Ministère de la Santé et de l'Action sociale   | MSAS        | Entité publique                   |
| Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture                                      | UNESCO      | Autre grande institution          |
| Service Régional de l'Hygiène de Dakar   | SRHD        | Entité publique                   |
| Société nationale d'électricité - SENELEC  | SENELEC     | Entité publique                   |
| Agence de la couverture maladie universelle  | CMU         | Entité publique                   |
| Agence de la couverture maladie universelle  | CMU         | Entité publique                   |
| Agence de la couverture maladie universelle  | CMU         | Entité publique                   |
| Agence de la couverture maladie universelle  | CMU         | Entité publique                   |
| Association des médecins de brousse  | AMB         |                                   |
| Banque Mondiale  | BM          | Autre grande institution          |
| Caisse de sécurité sociale   | CSS         | Entité publique                   |
| Service Régional de l'Hygiène de Dakar   | SRY         | Entité publique                   |
| Association des consommateurs du Sénégal   | ASCOSEN     | Entité publique                   |
| Conseil national de sécurité alimentaire   | CNSA        | Entité publique                   |
| Cellule de lutte contre la malnutrition - CLM  | CLM         | Entité publique                   |
| Coalition des organisations en synergie pour la défense de l'éducation publique-COSYDEP                        | COSYDEP     | Organisation de la société civile |
| Inspection d'académie de Dakar   | IA          | Entité publique                   |
| Inspection d'académie de Dakar   | IA          | Entité publique                   |
| Coalition nationale pour l'éducation pour tous du Sénégal  | CNEPT       | Organisation de la société civile |
| Conseil national de sécurité alimentaire   | CNSA        | Entité publique                   |
| Délégation Générale à la Protection sociale et la Solidarité nationale - DGPSN                                 | DGPSN       | Entité publique                   |
| Délégation Générale à la Protection sociale et la Solidarité nationale - DGPSN                                 | DGPSN       | Entité publique                   |
| Association des Mareyeurs de Hann - Quai de pêche  | AMH         | Organisation de la société civile |
| Association sportive et culturelle Quartier Hann-Plage   | ASC         | Organisation de la société civile |
| Haut Conseil des Collectivités Territoriales   | HCCT        | Entité publique                   |
| Organisation de développement des activités de vacances  | ODCAV       | Organisation de la société civile |
| Association des notables du Quartier Hann-Plage  | Assoq       | Organisation de la société civile |
| Académie Africaine des collectivités territoriales   | ALGA        | Organisation de la société civile |
| Enda Ecopop - Espaces Co production et d'Offres Populaires pour l'Environnement et le Développement en Afrique | ENDA ECOPOP | Organisation de la société civile |
| Fondation du secteur privé pour l'éducation  | FSPPE       | Organisation de la société civile |
| Food and Agriculture Organization  | FAO         | Autre grande institution          |
| Food and Agriculture Organization  | FAO         | Autre grande institution          |

| Entité   | Acronym  | Type                              |
|--|----------|-----------------------------------|
| Pharmacie Lat-Dior   | PLD      | Entité publique                   |
| Centre de gérontologie et de gériatrie de Ouakam   | CGGO     | Entité publique                   |
| Institut polyclinique de Dakar   | IPD      | Entité publique                   |
| Hôpital Aristide Le Dantec   | HALD     | Entité publique                   |
| Hôpital Principal de Dakar   | HPD      | Entité publique                   |
| Centre hospitalier universitaire de Fann   | CHU FANN | Entité publique                   |
| Hôpital Abass Ndao   | HAN      | Entité publique                   |
| Pharmacie Lat-Dior   | PLD      | Private Entity                    |
| Délégation Générale à la Protection sociale et la Solidarité nationale - DGPSN               | DGPSN    | Entité publique                   |
| Centre de gérontologie et de gériatrie de Ouakam   | CGGO     | Entité publique                   |
| Institut polyclinique de Dakar   | IPD      | Entité publique                   |
| Hôpital Aristide Le Dantec   | HALD     | Entité publique                   |
| Hôpital Albert Royer   | HAR      | Entité publique                   |
| Hôpital Albert Royer   | HAR      | Entité publique                   |
| Hôpital Principal de Dakar   | HPD      | Entité publique                   |
| Centre hospitalier universitaire de Fann   | CHU FANN | Entité publique                   |
| Hôpital Abass Ndao   | HAN      | Entité publique                   |
| Ministère de l'Éducation nationale   | MEN      | Entité publique                   |
| Ministère de l'Éducation nationale   | MEN      | Entité publique                   |
| Ministère de l'Éducation nationale   | MEN      | Entité publique                   |
| Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du territoire | MGTDAT   | Entité publique                   |
| Ministère de la Santé et de l'Action sociale   | MSAS     | Entité publique                   |
| Ministère de la Santé et de l'Action sociale   | MSAS     | Entité publique                   |
| Observatoire de la démocratie participative  | ODP      | Organisation de la société civile |
| ONG ACRA   | ACRA     | Organisation de la société civile |
| ONG COOPI  | COOPI    | Organisation de la société civile |
| ONU DC   | UNODC    | Autre grande institution          |
| Organisation mondiale de la santé  | OMS      | Autre grande institution          |
| SAMU Municipal   | SAMUM    |                                   |
| SAMU Municipal   | SAMUM    |                                   |
| SAMU Social  | SAMUS    |                                   |
| SAMU Social  | SAMUS    |                                   |
| SAMU Social  | SAMUS    |                                   |
| SOGEPAL  | SOGEPAL  |                                   |
| UNICEF   | UNICEF   | Autre grande institution          |
| UNICEF   | UNICEF   | Autre grande institution          |
| Union des associations d'élus locaux   | UAEL     |                                   |

| Entité                                    | Acronym | Type                     |
|---|---------|--------------------------|
| Ville de Milan                            | VDMI    | Autre grande institution |
| Ministère des Finances et du Budget       | MFB     | Entité publique          |
| Ministère de l'Environnement              | MDEN    | Entité publique          |
| Commune de Biscuiterie                    | CABI    | Entité publique          |
| Commune de Cambérène                      | CACAM   | Entité publique          |
| Commune de Dieuppeul - Derklé             | CADD    | Entité publique          |
| Commune de Fann - Point E - Amitié        | CAFPA   | Entité publique          |
| Commune de Gorée                          | CAGO    | Entité publique          |
| Commune de Grand-Dakar                    | CAGD    | Entité publique          |
| Commune de Grand-Yoff                     | CAGY    | Entité publique          |
| Commune de Gueule Tapée - Fass - Colobane | CAGTFC  | Entité publique          |
| Commune de Hann - Bel Air                 | CAHBA   | Entité publique          |
| Commune de Médina                         | CAME    | Entité publique          |
| Commune de Mermoz - Sacré Cœur            | CAMSC   | Entité publique          |
| Commune de Ngor                           | CANG    | Entité publique          |
| Commune de Ouakam                         | CAOU    | Entité publique          |
| Commune de Patte d'oie                    | CAPO    | Entité publique          |
| Commune de Sicap Liberté                  | CASL    | Entité publique          |
| Commune de Yoff                           | CAYO    | Entité publique          |
| Commune des HLM                           | CAHLM   | Entité publique          |
| Commune des Parcelles Assainies           | CAPA    | Entité publique          |
| Commune du Plateau                        | CAPL    | Entité publique          |
| Commune de Biscuiterie                    | CABI    | Entité publique          |
| Commune de Cambérène                      | CACAM   | Entité publique          |
| Commune de Dieuppeul - Derklé             | CADD    | Entité publique          |
| Commune de Fann - Point E - Amitié        | CAFPA   | Entité publique          |
| Commune de Gorée                          | CAGO    | Entité publique          |
| Commune de Grand-Dakar                    | CAGD    | Entité publique          |
| Commune de Grand-Yoff                     | CAGY    | Entité publique          |
| Commune de Gueule Tapée - Fass - Colobane | CAGTFC  | Entité publique          |
| Commune de Hann - Bel Air                 | CAHBA   | Entité publique          |
| Commune de Médina                         | CAME    | Entité publique          |
| Commune de Mermoz - Sacré Cœur            | CAMSC   | Entité publique          |
| Commune de Ngor                           | CANG    | Entité publique          |
| Commune de Ouakam                         | CAOU    | Entité publique          |
| Commune de Patte d'oie                    | CAPO    | Entité publique          |
| Commune de Sicap Liberté                  | CASL    | Entité publique          |
| Commune de Yoff                           | CAYO    | Entité publique          |
| Commune des HLM                           | CAHLM   | Entité publique          |
| Commune des Parcelles Assainies           | CAPA    | Entité publique          |
| Commune du Plateau                        | CAPL    | Entité publique          |

| Entité  | Acronym    | Type                              |
|---|------------|-----------------------------------|
| Société des Eaux du Sénégal   | SDE        | Entité publique                   |
| Société nationale d'électricité   | SENELEC    | Entité publique                   |
| Société nationale des Eaux du Sénégal   | SONES      | Entité publique                   |
| Banque mondiale   | BM         | Entité publique                   |
| Entente intercommunautaire CADAK –CAR   | CADAK –CAR | Entité publique                   |
| Ministère du l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique                                  | MULHP      | Entité publique                   |
| Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature                                   | MEPN       | Entité publique                   |
| Société nationale de Télécommunications   | SONATEL    | Entité publique                   |
| FREE Sénégal  | FREE       | Entité publique                   |
| La Poste Sénégal  | La Poste   | Entité publique                   |
| Unité de Coordination et de Gestion des déchets   | UCG        | Entité publique                   |
| Ministère des collectivités territoriales, du développement et de l'aménagement des territoires | MCTDAT     | Entité publique                   |
| Banque mondiale   | BM         | Organisation de la société civile |
| Enda Ecopop   | ENDA       | Organisation de la société civile |
| Innovation Environnement Développement Afrique  | IED        | Private Entity                    |
| Coalition des Gouvernements Locaux Unis d'Afrique   | CGLUA      | Organisation de la société civile |
| Observatoire international de la démocratie participative                                       | OIDP       | Autre grande institution          |
| Agence de développement municipal   | ADM        | Organisation de la société civile |
| l'Agence Nationale de la Grande Muraille Verte  | ANGMV      | Organisation de la société civile |
| Comité National de Biosécurité  | CNB        | Organisation de la société civile |
| Commission Nationale pour le Développement Durable  | CNDD       | Organisation de la société civile |
| Conseil Supérieur des Ressources Naturelles et de l'Environnement                               | CONSERE    | Entité publique                   |
| Institut des Sciences de l'environnement  | ISE        | Entité publique                   |
| Centre de Suivi Écologique pour la Gestion des Ressources naturelles                            | CSE        | Private Entity                    |
| Union internationale pour la conservation de la nature  | UICN       | Entité publique                   |
| World Wildlife Fund   | WWF        | Entité publique                   |
| Wetlands International  | Wetlands   | Organisation de la société civile |



# Liste de Parties Prenantes

Liste des  
acteurs par  
élément urbain

| Élément Urbain                          | Entité   | Acronyme    |
|---|--|-------------|
| Environnement Bâti                      | Commission nationale de réforme foncière   | CNRF        |
| Environnement Bâti                      | Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol                           | DSCOS       |
| Environnement Bâti                      | Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du territoire | MGTDAT      |
| Environnement Bâti                      | Fondation Droit à la Ville   | FDV         |
| Environnement Bâti                      | Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols                         | DSCOS       |
| Environnement Bâti                      | Centre de suivi écologique   | CSE         |
| Environnement Bâti                      | Ministère de l'Environnement et du Développement durable                                     | MEDD        |
| Environnement Bâti                      | Commission Nationale pour le Développement Durable   | CNDD        |
| Environnement Bâti                      | Conseil Supérieur des Ressources Naturelles et de l'Environnement                            | CONSERE     |
| Environnement Bâti                      | Société immobilière du Cap-Vert  | SICAP       |
| Environnement Bâti                      | Société nationale des Habitations à Loyer modéré   | SNHLM       |
| Environnement Bâti                      | Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique                               | MULHP       |
| Environnement Bâti                      | Enda Tiers Monde   | ETM         |
| Environnement Bâti                      | Institut Africain de Gestion urbaine   | IAGU        |
| Environnement Bâti                      | Banque de l'Habitat du Sénégal   | BHS         |
| Environnement Bâti                      | Coalition des Gouvernements Locaux Unis d'Afrique  | CGLUA       |
| Environnement Bâti                      | Organisation des Nations Unies pour les établissements humains                               | ONU Habitat |
| Environnement Bâti                      | UrbaMonde  | UrbaMonde   |
| Environnement Bâti                      | UrbaSen  | UrbaSen     |
| Environnement Bâti                      | Fédération sénégalaise des Habitants   | FSH         |
| Environnement Bâti                      | Association des Maires du Sénégal  | AMS         |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement  | MHA         |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Direction de l'Hydraulique   | DH          |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Direction de la Gestion et de la Planification des Ressources en Eau                         | DGPRE       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Direction de l'Assainissement  | DA          |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Direction de l'Exploitation et de la Maintenance   | DEM         |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Office de gestion des forages ruraux   | OFOR        |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Sénégalaise des Eaux   | SDE         |



| Élément Urbain                          | Entité   | Acronym   |
|---|--|-----------|
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Société Nationale des Eaux du Sénégal  | SONES     |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Office de gestion des forages ruraux   | ONAS      |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Agence Française de Développement  | AFD       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit   | GIZ       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Ministère fédéral allemand de l'Environnement, de la Protection de la Nature et de la Sécurité nucléaire | BMU       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Ministère du Pétrole et des Énergies   | MPE       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | "Ministère du Pétrole et des Énergies  | MPE       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Société nationale d'électricité du Sénégal   | SENELEC   |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Agence Nationale pour l'Economie et la Maitrise de l'Energie   | AEME      |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Agence Nationale pour les Energies Renouvelables   | ANER      |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Agence Sénégalaise pour l'Électrification Rurale   | ASER      |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Concession d'Électrification Rurale  | CER       |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Commission de Régulation du Secteur de l'Electricité   | CRSE      |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Électrification Rurale d'Initiative Locale   | ERIL      |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Centre pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique de la Cedeao                          | ECREEE    |
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | Entité des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes                         | ONU Femme |

| Élément Urbain                          | Entité  | Acronyme   |
|---|---|------------|
| Chaîne d'Approvisionnement & Logistique | World Bank  | WB         |
| Infrastructure de Base                  | Ministère du Pétrole et des Énergies  | MPE        |
| Infrastructure de Base                  | Société des Eaux du Sénégal   | SDE        |
| Infrastructure de Base                  | Société nationale d'électricité   | SENELEC    |
| Infrastructure de Base                  | Société nationale des Eaux du Sénégal   | SONES      |
| Infrastructure de Base                  | Banque mondiale   | BM         |
| Infrastructure de Base                  | Entente intercommunautaire CADAK –CAR   | CADAK –CAR |
| Infrastructure de Base                  | Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique                | MULHP      |
| Infrastructure de Base                  | Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature                 | MEPN       |
| Infrastructure de Base                  | Société nationale de Télécommunications                                       | SONATEL    |
| Infrastructure de Base                  | FREE Sénégal  | FREE       |
| Infrastructure de Base                  | La Poste Sénégal  | La Poste   |
| Infrastructure de Base                  | Unité de Coordination et de Gestion des déchets                               | UCG        |
| Mobilité                                | Aéroport International Blaise Diagne  | AIBD       |
| Mobilité                                | Agence de développement de l'informatique de l'État - ADIE                    | ADIE       |
| Mobilité                                | Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU)      | AFTU       |
| Mobilité                                | Banque Africaine de Développement   | BAD        |
| Mobilité                                | Banque Mondiale   | BM         |
| Mobilité                                | Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)                      | CETUD      |
| Mobilité                                | Dakar Dem Dikk  | DDD        |
| Mobilité                                | Ministère de l'Environnement  | MDEN       |
| Mobilité                                | Ministère de l'Economie et des Finances                                       | MDEF       |
| Mobilité                                | Ministère des Infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement | MITTD      |
| Mobilité                                | Agence de gestion des routes du Sénégal                                       | AGEROUTE   |
| Mobilité                                | Banque Ouest Africaine de Développement                                       | BOAD       |
| Mobilité                                | Agence de Promotion des investissements du Sénégal (APIX)                     | APIX       |
| Mobilité                                | Port Autonome de Dakar  | PAD        |

| Élément Urbain                  | Entité   | Acronyme |
|---------------------------------|--|----------|
| Services Publics Municipaux     | Agence de développement de l'informatique de l'État - ADIE                                   | ADIE     |
| Services Publics Municipaux     | Agence de sécurité de proximité - ASP  | ASP      |
| Services Publics Municipaux     | Association des Juristes sénégalaises  | AJS      |
| Services Publics Municipaux     | Comité de gestion des cimetières catholiques (COGECIC)                                       | COGECIC  |
| Services Publics Municipaux     | Direction de la Protection civile - DPC  | DPC      |
| Services Publics Municipaux     | Direction Générale des Impôts et Domaines - DGID   | DGID     |
| Services Publics Municipaux     | Groupement national des Sapeurs Pompiers   | GNSP     |
| Services Publics Municipaux     | Ministère de l'Interieur   | MI       |
| Services Publics Municipaux     | Ministère de la Culture  | MDLC     |
| Services Publics Municipaux     | Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du territoire | MGTDAT   |
| Services Publics Municipaux     | Ministère de la Justice  | MJ       |
| Services Publics Municipaux     | Ministère de la Santé et de l'Action sociale   | MSAS     |
| Services Publics Municipaux     | Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture                    | UNESCO   |
| Services Publics Municipaux     | Service Régional de l'Hygiène de Dakar   | SRHD     |
| Services Publics Municipaux     | Société nationale d'électricité - SENELEC  | SENELEC  |
| Inclusion et Protection Sociale | Agence de la couverture maladie universelle  | CMU      |
| Inclusion et Protection Sociale | Association des médecins de brousse  | AMB      |
| Inclusion et Protection Sociale | Banque Mondiale  | BM       |
| Inclusion et Protection Sociale | Caisse de sécurité sociale   | CSS      |
| Inclusion et Protection Sociale | Service Régional de l'Hygiène de Dakar   | SRY      |
| Inclusion et Protection Sociale | Association des consommateurs du Sénégal   | ASCOSEN  |
| Inclusion et Protection Sociale | Conseil national de sécurité alimentaire   | CNSA     |
| Inclusion et Protection Sociale | Cellule de lutte contre la malnutrition - CLM  | CLM      |

| Élément Urbain                  | Entité   | Acronym     |
|---------------------------------|--|-------------|
| Inclusion et Protection Sociale | Coalition des organisations en synergie pour la défense de l'éducation publique-COSYDEP                        | COSYDEP     |
| Inclusion et Protection Sociale | Inspection d'académie de Dakar   | IA          |
| Inclusion et Protection Sociale | Coalition nationale pour l'éducation pour tous du Sénégal  | CNEPT       |
| Inclusion et Protection Sociale | Délégation Générale à la Protection sociale et la Solidarité nationale   | DGPSN       |
| Inclusion et Protection Sociale | Association des Mareyeurs de Hann - Quai de pêche  | AMH         |
| Inclusion et Protection Sociale | Association sportive et culturelle Quartier Hann-Plage   | ASC         |
| Inclusion et Protection Sociale | Haut Conseil des Collectivités Territoriales   | HCCT        |
| Inclusion et Protection Sociale | Organisation de développement des activités de vacances  | ODCAV       |
| Inclusion et Protection Sociale | Association des notables du Quartier Hann-Plage  | Assoq       |
| Inclusion et Protection Sociale | Académie Africaine des collectivités territoriales   | ALGA        |
| Inclusion et Protection Sociale | Enda Ecopop - Espaces Co production et d'Offres Populaires pour l'Environnement et le Développement en Afrique | ENDA ECOPOP |
| Inclusion et Protection Sociale | Fondation du secteur privé pour l'éducation  | FSPPE       |
| Inclusion et Protection Sociale | Food and Agriculture Organization  | FAO         |
| Inclusion et Protection Sociale | Centre de gérontologie et de gériatrie de Ouakam   | CGGO        |
| Inclusion et Protection Sociale | Institut polyclinique de Dakar   | IPD         |
| Inclusion et Protection Sociale | Hôpital Aristide Le Dantec   | HALD        |
| Inclusion et Protection Sociale | Hôpital Principal de Dakar   | HPD         |
| Inclusion et Protection Sociale | Centre hospitalier universitaire de Fann   | CHU FANN    |
| Inclusion et Protection Sociale | Hôpital Abass Ndao   | HAN         |
| Inclusion et Protection Sociale | Pharmacie Lat-Dior   | PLD         |
| Inclusion et Protection Sociale | Hôpital Albert Royer   | HAR         |
| Inclusion et Protection Sociale | Ministère de l'Éducation nationale   | MEN         |
| Inclusion et Protection Sociale | Ministère de la Gouvernance territoriale, du Développement et de l'Aménagement du territoire                   | MGTDAT      |

| Élément Urbain                  | Entité  | Acronyme |
|---------------------------------|---|----------|
| Inclusion et Protection Sociale | Ministère de la Santé et de l'Action sociale  | MSAS     |
| Inclusion et Protection Sociale | Observatoire de la démocratie participative   | ODP      |
| Inclusion et Protection Sociale | ONG ACRA  | ACRA     |
| Inclusion et Protection Sociale | ONG COOPI   | COOPI    |
| Inclusion et Protection Sociale | ONU DC  | UNODC    |
| Inclusion et Protection Sociale | Organisation mondiale de la santé   | OMS      |
| Inclusion et Protection Sociale | SAMU Municipal  | SAMUM    |
| Inclusion et Protection Sociale | SAMU Social   | SAMUS    |
| Inclusion et Protection Sociale | SOGEPAL   | SOGEPAL  |
| Inclusion et Protection Sociale | UNICEF  | UNICEF   |
| Inclusion et Protection Sociale | Union des associations d'élus locaux  | UAEL     |
| Inclusion et Protection Sociale | Ville de Milan  | VDMI     |
| Economie                        | Ministère des Finances et du Budget   | MFB      |
| Economie                        | Ministère des collectivités territoriales, du développement et de l'aménagement des territoires | MCTDAT   |
| Economie                        | Banque mondiale   | BM       |
| Economie                        | Enda Ecopop   | ENDA     |
| Economie                        | Innovation Environnement Développement Afrique  | IED      |
| Economie                        | Coalition des Gouvernements Locaux Unis d'Afrique   | CGLUA    |
| Economie                        | Observatoire international de la démocratie participative                                       | OIDP     |
| Economie                        | Agence de développement municipal   | ADM      |
| Ecologie                        | Ministère de l'Environnement et du Développement Durable  | MEDD     |
| Ecologie                        | Direction de l'Environnement et des Etablissements classés                                      | DEEC     |
| Ecologie                        | Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie                                  | MRUHCV   |
| Ecologie                        | Direction des Financements Verts et des Partenariats  | DFVP     |
| Ecologie                        | Conseil National de Sécurité Alimentaire  | CNSA     |
| Ecologie                        | Direction des Aires Marines Communautaires Protégées  | DAMCP    |
| Ecologie                        | Direction des Parcs nationaux   | DPN      |
| Ecologie                        | Direction de la Planification et de la Veille Environnementale                                  | DPVE     |
| Ecologie                        | Direction des Eaux, Forêts, Chasse et de la Conservation des Sols                               | DEFCCS   |
| Ecologie                        | Centre de Suivi Ecologique  | CSE      |
| Ecologie                        | Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture                             | FAO      |

| Élément Urbain                       | Entité   | Acronyme  |
|--------------------------------------|--|-----------|
| Ecologie                             | Agence Japonaise de Coopération Internationale                       | JICA      |
| Réduction des risques de catastrophe | Direction de la Protection civile-Ministère de l'Intérieur           | DPC       |
| Réduction des risques de catastrophe | Ministère de l'Intérieur   | MINT      |
| Réduction des risques de catastrophe | Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers                               | BNSP      |
| Réduction des risques de catastrophe | Commission auxiliaire régionale de la protection civile              | CAPC      |
| Réduction des risques de catastrophe | Comité national de lutte contre les inondations                      | CNLI      |
| Réduction des risques de catastrophe | Ministère de l'Eau et de l'Assainissement                            | MEA       |
| Réduction des risques de catastrophe | Direction des Parcs nationaux  | DPN       |
| Réduction des risques de catastrophe | Service National d'Hygiène   | SNY       |
| Réduction des risques de catastrophe | Centre de suivi écologique   | CSE       |
| Réduction des risques de catastrophe | Agence nationale de la météorologie                                  | ANACIM    |
| Réduction des risques de catastrophe | Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Hygiène publique      | MUHHP     |
| Réduction des risques de catastrophe | Office national de l'assainissement du                               | ONAS      |
| Réduction des risques de catastrophe | Direction Nationale de l'Hygiène - Agence de Développement Municipal | ADM       |
| Réduction des risques de catastrophe | Port Autonome de Dakar   | PAD       |
| Réduction des risques de catastrophe | Nouvelle Prévention Routière-Ministère des Transports                | NPR       |
| Réduction des risques de catastrophe | Agence des Travaux et de Gestion des Routes au Sénégal               | AGERROUTE |

# Appendice 5

**Liste des politiques,  
plans et initiatives**



|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Catégorie</b> | <b>PL:</b> Plan                                  |
|                  | <b>IN:</b> Initiative<br>(Programme et Projects) |
|                  | <b>ET:</b> Etudes                                |
|                  | <b>AU:</b> Autres                                |

|                |                        |
|----------------|------------------------|
| <b>Échelle</b> | <b>NAT:</b> National   |
|                | <b>SUP:</b> Supralocal |
|                | <b>LOC:</b> Local      |
|                | <b>SUB:</b> Sublocal   |

|               |                                   |
|---------------|-----------------------------------|
| <b>Statut</b> | <b>AP:</b> Approuvé               |
|               | <b>EC:</b> En Cours d'approbation |
|               | <b>NAP:</b> Non Approuvé          |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année     | Catégorie | Statut | Échelle     | Éditeur   | Remarques  | Disponibilité   |
|---|-----------|-----------|--------|-------------|---|--|---|
| <b>Documents principaux</b>   |           |           |        |             |   |  |   |
| Plan Sénégal Émergent   | From 2012 | PL        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   | Constitue le référentiel de la politique économique et sociale nationale sur le moyen et le long terme.  | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/dossiers/plan-senegal-emergent-pse">www.sec.gouv.sn/dossiers/plan-senegal-emergent-pse</a>   |
| Plan Sénégal Émergent - Plan d'Actions Prioritaires 2014-2018   | 2014-2018 | PL        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   | Constitue le document de référence des interventions de l'Etat suivant le PSE.   | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/sites/default/files/Plan%20Senegal%20Emergent%20Plan%20d%27Actions%20Prioritaires%202014-2018.pdf">www.sec.gouv.sn/sites/default/files/Plan%20Senegal%20Emergent%20Plan%20d%27Actions%20Prioritaires%202014-2018.pdf</a>   |
| Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales (Acte III de la Décentralisation) | From 2013 | AU        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article10120">www.jo.gouv.sn/spip.php?article10120</a><br>Additionnal info: <a href="http://www.sec.gouv.sn/code-général-des-collectivités-locales">www.sec.gouv.sn/code-général-des-collectivités-locales</a><br><a href="http://www.decentralisation.gouv.sn/l'acte-iii-de-la-decentralisation">www.decentralisation.gouv.sn/l'acte-iii-de-la-decentralisation</a> |
| Loi n° 96-06 du 22 mars 1996 portant Code des Collectivités locales (replaced by Loi n° 2013.10)                    | From 1996 | AU        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/code-des-collectivités-locales">www.sec.gouv.sn/code-des-collectivités-locales</a>   |
| Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme  | From 2008 | AU        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/code-de-l'urbanisme">www.sec.gouv.sn/code-de-l'urbanisme</a>   |
| loi n 76-66 du 02 juillet 1976 portant Code du domaine de l'Etat  | From 1976 | AU        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/code-de-l'urbanisme">www.sec.gouv.sn/code-de-l'urbanisme</a>   |
| Décret-20 mai 2008 portant création des ARD (Agences Régionales de Développement)                                   | From 2008 | AU        | AP     | NAT for SUP | Etat du Sénégal   | L'Agence régionale de Développement a pour mission générale l'appui à la coordination et à l'harmonisation des interventions et initiatives des collectivités locales en matière de développement local. | Disponible en ligne: <a href="http://www.pndl.org/Legislation-et-reglementation.html">www.pndl.org/Legislation-et-reglementation.html</a><br>Info on ARD: <a href="http://www.pndl.org/-Les-ARD-.html">www.pndl.org/-Les-ARD-.html</a>  |
| Plan de Développement de la Ville de Dakar  | 2018-2022 | PL        | NAP    | LOC         | Ville de Dakar  |  |   |
| Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035  | 2016      | PL        | AP     | LOC         | Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture - Ministère du Renouveau urbain, de l'Habitat et du Cadre de vie. |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da19eb.pdf">www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da19eb.pdf</a>   |
| Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES)  | 2015-2025 | IN        | AP     | NAT for LOC | Ministere des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Desenclavement.                                  |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/sites/default/files/fiche%20de%20projet%20Promovilles%20Octobre%202017.pdf">www.sec.gouv.sn/sites/default/files/fiche%20de%20projet%20Promovilles%20Octobre%202017.pdf</a>   |

| Liste des politiques, plans et initiatives  |                       |           |        |             |   |  |  |
|---|-----------------------|-----------|--------|-------------|---|--|--|
| Nom du Document   | Année                 | Catégorie | Statut | Échelle     | Éditeur   | Remarques  | Disponibilité  |
| <b>Réduction des Risques de Catastrophes</b>  |                       |           |        |             |   |  |  |
| Programme national de réduction des risques de catastrophe  | ?                     | IN        | AP     | NAT         | Ministère de l'Intérieur  | Also indicated in BI - Stormwater  | Info: <a href="http://www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe">www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe</a>   |
| Projet de Gestion des Risques et Catastrophes et d'Adaptation au Changement climatique GRC-ACC                          | From 2012             | IN        | AP     | NAT         | Ministère de l'Intérieur  |  | Info: <a href="http://www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/projet-de-gestion-des-risques-et-catastrophes-et-dadaptation-au-changement-climatique-grc-acc">www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/projet-de-gestion-des-risques-et-catastrophes-et-dadaptation-au-changement-climatique-grc-acc</a> |
| Gestion des risques de catastrophes (GRC) dans le cadre de la Stratégie Nationale de Développement Economique et Social | From 2016             | PL        | AP     | LOC         | Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie République du Sénégal / Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA). |  | Info: <a href="http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf">www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf</a>   |
| Plateforme nationale pour la Prévention et la Réduction des risques majeurs de catastrophes                             | From 2008             | AU        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal   |  | Info: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article6784">www.jo.gouv.sn/spip.php?article6784</a>   |
| Projet d'Appui au programme national de prévention, de réduction et de gestion des catastrophes naturelles              | From 2008             | ET        | AP     | NAT         | Direction de la protection Civile   |  | Info: <a href="http://www.preventionweb.net/files/submissions/14922_SenegalAnalyseinstitutionelle.pdf">www.preventionweb.net/files/submissions/14922_SenegalAnalyseinstitutionelle.pdf</a>   |
| Géo-portail de la Direction de la Protection Civile du Sénégal  | From 2016             | AU        | AP     | NAT         | Direction de la protection Civile   | Il est un système d'information et un outil de communication et de sensibilisation sur les informations sur la gestion des risques au Sénégal. | Info: <a href="http://www.georisques.sec.gouv.sn/site">www.georisques.sec.gouv.sn/site</a>   |
| Projet de Gestion des Eaux Pluviales et d'adaptation au changement climatique (PROGEP)                                  | From 2010             | PL        | AP     | LOC         | Etat du Sénégal   | page 5   | Info: <a href="http://www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf">www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf</a>   |
| Plan National d'Organisation des Secours (ORSEC)  | From 2000 to nowadays | PL        | AP     | LOC         | Etat du Sénégal   | Il est l'un des principaux outils de gestion de crises au Sénégal - page 10  | Info: <a href="http://www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf">www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf</a>   |
| Plan directeur d'urbanisme - Dakar et Environs - Horizon 2035.  | 2016                  | PL        | AP     | NAT for SUP | Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture - Ministère du Renouveau urbain, de l'Habitat et du Cadre de vie                                | Plan développé avec le soutien de JICA.  | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn">www.pdudakar.gouv.sn</a>  |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année          | Catégorie | Statut | Échelle     | Éditeur  | Remarques   | Disponibilité   |
|---|----------------|-----------|--------|-------------|--|---|---|
| <b>1. Environnement Bâti</b>  |                |           |        |             |  |   |   |
| Schéma directeur d'aménagement et de développement territorial de la zone Dakar-Thiès-Mbour   | 2015?          | PL        | PL     | NAT for SUP | ANAT - Agence nationale de l'Aménagement du Territoire   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.anat.sn/triangle-dtm">www.anat.sn/triangle-dtm</a>   |
| Plan directeur d'urbanisme - Dakar et Environs - Horizon 2035.  | 2016           | PL        | PL     | NAT for SUP | Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture - Ministère du Renouveau urbain, de l'Habitat et du Cadre de vie                   | Plan développé avec le soutien de JICA.   | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn">www.pdudakar.gouv.sn</a>   |
| Loi n° 2008-43 du 20 août 2008 portant Code de l'Urbanisme  | From 2008      | AU        | AU     | NAT         | Etat du Sénégal  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/code-de-l-urbanisme">www.sec.gouv.sn/code-de-l-urbanisme</a>   |
| Loi n° 2011-07 du 30 mars 2011 portant régime de la Propriété foncière  | 2011           | AU        | AU     | NAT         | Etat du Sénégal  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.extwprlegs1.fao.org/docs/texts/sen131114.doc">www.extwprlegs1.fao.org/docs/texts/sen131114.doc</a>   |
| Code du domaine de l'État   | 1976           | AU        | AU     | NAT         | État du Sénégal  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.au-senegal.com/IMG/pdf/domaine20de223e0.pdf">www.au-senegal.com/IMG/pdf/domaine20de223e0.pdf</a>   |
| Fonds de Restructuration et de Régularisation Foncière  | 1991           | IN        | IN     | NAT         | État du Sénégal  |   | No <a href="http://www.journals.openedition.org/com/6913">www.journals.openedition.org/com/6913</a>   |
| Zone d'aménagement concerté   | NA             | IN        | IN     | NAT         | Etat du Sénégal  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn/Acceder-a-une-zone-d-amenagement-concerte-ZAC.html">www.pdudakar.gouv.sn/ Acceder-a-une-zone-d-amenagement-concerte-ZAC.html</a>  |
| Fonds pour l'Amélioration de l'Habitat et de l'Urbanisme  | 1977           | IN        | IN     | NAT         | Etat du Sénégal  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article41">www.jo.gouv.sn/spip.php?article41</a>   |
| Plan d'action foncier du Sénégal  | 1996           | PL        | PL     | NAT         | État du Sénégal  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.bameinfopol.info/IMG/pdf/PlanActionFoncierSngal.pdf">www.bameinfopol.info/IMG/pdf/PlanActionFoncierSngal.pdf</a>   |
| <b>2. Chaîne d'Approvisionnement &amp; Logistique</b>   |                |           |        |             |  |   |   |
| Plan de Gestion Intégrée des Ressources en Eau (PAGIRE)   | ?              | PL        |        | NAT         | Direction de la Gestion et de la Planification des Ressources en Eau (DGPRE) - Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.dgpre.gouv.sn/index.php/2018/09/14/le-plan-de-gestion-integree-des-ressources-en-eau-pagire">www.dgpre.gouv.sn/index.php/2018/09/14/le-plan-de-gestion-integree-des-ressources-en-eau-pagire</a>   |
| Le Programme d'Actions Prioritaires du PAGIRE (PAP-GIRE 2008-2015)  | 2008-2015      | PL        | AP     | NAT         | Direction de la Gestion et de la Planification des Ressources en Eau (DGPRE) - Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement | Les bénéficiaires principaux du projet sont à la fois les populations rurales et urbaines du Sénégal, les collectivités, les usagers de l'eau et l'ensemble des acteurs du secteur de l'eau au niveau national et local dont la Ville de Dakar. |   |
| Gouvernance métropolitaine de la Transition Énergétique (MGET)  | 2019           | IN        | AP     | SUP         | Metropolis, Ville de Dakar, Ville de Madrid, Aire Métropolitaine de Barcelone, Medcities   | Applicable pour BI - Approvisionnement en énergie   | Disponible en ligne : <a href="http://www.metropolis.org/mget">www.metropolis.org/mget</a>  |
| Plan d'Actions National des Energies Renouvelables (PANER)  | 2015-2020/2030 | PL        |        | NAT         | Ministère de l'Énergie et du Développement des Energies Renouvelables  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.se4all-africa.org/fileadmin/uploads/se4all/Documents/Country_PANER/Senegal_Plan_d_Actions_National_des_Energies_Renouvelables_.pdf">www.se4all-africa.org/fileadmin/uploads/se4all/Documents/Country_PANER/Senegal_Plan_d_Actions_National_des_Energies_Renouvelables_.pdf</a> |
| Code de l'eau (loi n° 81-13 du 4 mars 1981)   | From 1981      | AU        | AP     | NAT         | Etat du Sénégal  |   |   |
| Projet d'Appui à la Mise en Œuvre de la Stratégie Nationale de Gestion Durable des Eaux de Ruissellement et de Lutte contre la Salinisation des Terres au Sénégal | 2013-2027      | PL        | AP     | LOC         | Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement  | Page 3-115  | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da19eb.pdf">www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da19eb.pdf</a>   |
| Stratégie Nationale de Sécurité Alimentaire et de Résilience (SNSAR)  |                | PL        | EC     | NAT         | Conseil National de Sécurité Alimentaire   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.secnsa.sn/secnsa-programme-national-dappui-a-la-securite-alimentaire-et-a-la-resilience-pnsar">www.secnsa.sn/secnsa-programme-national-dappui-a-la-securite-alimentaire-et-a-la-resilience-pnsar</a>   |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document  | Année     | Catégorie | Statut | Échelle     | Éditeur   | Remarques  | Disponibilité   |
|--|-----------|-----------|--------|-------------|---|------------|---|
| <b>3. Infrastructure de Base</b>   |           |           |        |             |   |            |   |
| <b>Energie - Approvisionnement en Energie pour les Batiments et la Mobilité</b>  |           |           |        |             |   |            |   |
| Lettre de politique sectorielle de l'énergie   |           |           |        | NAT         |   |            |   |
| Programme Energies Durables (PED)  | 2017-2022 | IN        | EC     | NAT         | Ministère de la Coopération économique de l'Allemagne et Ministère du Pétrole et des Energies                             |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.energie.gouv.sn/programme-energies-durables-ped">www.energie.gouv.sn/programme-energies-durables-ped</a>   |
| Projet ACE WA  | 2016      | ET        | AP     | NAT         | ENDA Energie  |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.test.endaenergie.org/wp1/wp-content/uploads/Situation_Base_Senegal-Final.pdf">www.test.endaenergie.org/wp1/wp-content/uploads/Situation_Base_Senegal-Final.pdf</a>   |
| Programme National De Biogaz Domestique (PNB-SN)   | 2012-2017 | PL        | AP     | NAT         | Ministère de l'énergie  |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.energie.gouv.sn/programme-national-de-biogaz-domestique-pnb-sn/">www.energie.gouv.sn/programme-national-de-biogaz-domestique-pnb-sn/</a>   |
| <b>Eau - Approvisionnement en Eau</b>  |           |           |        |             |   |            |   |
| Projet sectoriel Eau et Assainissement (PSEA)  |           |           |        | NAT for SUP | République du Sénégal / Banque Africaine de Développement (BAD) ;   |            |   |
| Programme d'Eau Potable et d'Assainissement du Millénaire (PEPAM)  | 2015      | PL        | AP     | NAT for SUP | Etat du Sénégal   |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/programme-d%E2%80%99eau-potable-et-d%E2%80%99assainissement-du-mill%C3%A9naire-pepam">www.sec.gouv.sn/programme-d%E2%80%99eau-potable-et-d%E2%80%99assainissement-du-mill%C3%A9naire-pepam</a>                 |
| Projet de construction d'une unité de dessalement aux Mamelles   | 2018      | PL        | AP     | LOC         | Ministère de l'Eau et de l'Assainissement   |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.eau-assainissement.gouv.sn/Construction-d-une-unite-de-dessalement-aux-Mamelles.html">www.eau-assainissement.gouv.sn/Construction-d-une-unite-de-dessalement-aux-Mamelles.html</a>   |
| Le Programme National de Développement de l'Irrigation Locale  | 2013-2027 | PL        | AP     | LOC         | Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement   | Page 3-115 | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/ejr16003_da19eb.pdf">www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/ejr16003_da19eb.pdf</a>   |
| Projet Enda eau-populaire  | 2007      | IN        | AP     | LOC         | Enda eau-populaire  |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.enda-eau.org/index.php/component/splms/course/realisation-de-bornes-fontaines-a-malika-et-keur-m">www.enda-eau.org/index.php/component/splms/course/realisation-de-bornes-fontaines-a-malika-et-keur-m</a>                 |
| Point focal du pS-Eau  | 2016      | AU        | AP     | NAT         | Le pS-Eau en partenariat avec la Cellule de Coordination du PEPAM et l'association Ardèche Drôme Ourosogui Sénégal (ADOS) |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.forages-ruraux.sn/sites/default/files/documents/ps_eau_newsletter_senegal_septembre_2016.pdf">www.forages-ruraux.sn/sites/default/files/documents/ps_eau_newsletter_senegal_septembre_2016.pdf</a>                         |
| Programme Nationale de Lutte contre la Salinisation des Terres   | 2013-2027 | PL        | AP     | LOC         | Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement   |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/opev/Documents/Projet_d%E2%80%99assainissement_de_la_ville_de_Dakar_PAVD_.pdf">www.afdb.org/fileadmin/uploads/opev/Documents/Projet_d%E2%80%99assainissement_de_la_ville_de_Dakar_PAVD_.pdf</a> |
| Projet de gestion intégrée et durable des ressources en eau en Afrique axé sur les Etats membres de la région du Sahel | 2012      | PL        | EC     | NAT         | Direction de la Gestion et de la Planification des Ressources en Eau  |            | Disponible en ligne: <a href="http://www.iaea.org/sites/default/files/18/07/sahel-senegal-160712.pdf">www.iaea.org/sites/default/files/18/07/sahel-senegal-160712.pdf</a>   |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année       | Catégorie | Statut | Échelle | Éditeur   | Remarques | Disponibilité   |
|---|-------------|-----------|--------|---------|---|-----------|---|
| <b>Eau - Eaux Usées et Assainissement</b>   |             |           |        |         |   |           |   |
| Plan directeur d'assainissement des eaux usées, eaux pluviales de Dakar   |             |           |        |         |   |           |   |
| Projet de drainage des eaux usées dans les quartiers de Rebeuss, Colobane et Yoff   |             | PL        | EC     | LOC     | BAD - ONAS  |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.onas.sn/projets-en-cours">www.onas.sn/projets-en-cours</a>   |
| Projet d'assainissement et de purification pour l'accès à l'eau potable en faveur des populations des zones de Guédiawaye, Mbour, Thiès et Ziguinchor | 2018        | IN        | EC     | LOC     | PFONGUE   |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.pfongue.org/Projet-d-assainissement-et-de-purification-pour-l-access-a-l-eau-potable-en-1108.html">www.pfongue.org/Projet-d-assainissement-et-de-purification-pour-l-access-a-l-eau-potable-en-1108.html</a>     |
| Programme d'assainissement de 10 villes   |             | PL        | EC     | LOC     | BAD - ONAS  |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.onas.sn/projets-en-cours">www.onas.sn/projets-en-cours</a>   |
| Projet d'assainissement de la ville de Dakar  |             |           |        |         |   |           |   |
| Programme d'Assainissement des Quartiers Péri-Urbains de Dakar (PAQPUD)   | 2002-2008   | PL        | AP     | LOC     | Etat du Sénégal   | page 27   | Disponible en ligne: <a href="http://www.wsp.org/sites/wsp.org/files/publications/CSO-senegal-FR.pdf">www.wsp.org/sites/wsp.org/files/publications/CSO-senegal-FR.pdf</a>   |
| <b>Eaux - Eaux Pluviales</b>  |             |           |        |         |   |           |   |
| Programme national de réduction des risques de catastrophe  |             |           |        |         |   |           |   |
| Lettre de politique sectorielle de l'hydraulique et de l'assainissement en milieu urbain et rural   |             | AU        |        | NAT     | multiples Ministries  |           |   |
| Programme Eau Potable et Assainissement pour le Millénaire (PEPAM)  |             |           |        |         |   |           |   |
| Programme décennal de Gestion des Inondations (PDGI)  | 2012        | IN        | AP     | LOC     | Gouvernement du Sénégal   | page 7    | Disponible en ligne: <a href="http://www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf">www.gfdr.org/sites/gfdr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf</a>   |
| Rapport d'évaluation des besoins post catastrophes  | 2009        | ET        | AP     | LOC     | République du Sénégal / Banque Mondiale, / ONU / Union Européenne |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.gfdr.org/sites/gfdr/files/documents/GFDRR_Senegal_PDNA_2010_FR.pdf">www.gfdr.org/sites/gfdr/files/documents/GFDRR_Senegal_PDNA_2010_FR.pdf</a>   |
| Projet d'adaptation au changement climatique et de gestion des eaux de ruissellement  | 2012 - 2019 | IN        | AP     | LOC     | Banque Mondiale   |           | Disponible en ligne: <a href="http://projects.banquemondiale.org/P122841/flood-prevention-drainage-project?lang=fr&amp;tab=overview">projects.banquemondiale.org/P122841/flood-prevention-drainage-project?lang=fr&amp;tab=overview</a>                   |
| Cadre de Gestion Environnementale et Sociale du PROGEP  | 2011        | ET        | AP     | LOC     | Agence de Développement Municipal                                 |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.documents.worldbank.org/curated/en/684731468308063489/pdf/E29130v20FR0SEN0stormwater0management.pdf">www.documents.worldbank.org/curated/en/684731468308063489/pdf/E29130v20FR0SEN0stormwater0management.pdf</a> |
| Flood Prevention and Drainage Project   | 2011        | PL        | AP     | LOC     | World Bank  |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.adl.sn/sites/default/files/projet/Document%20d%27information%20du%20projet%20%28flood%29.pdf">www.adl.sn/sites/default/files/projet/Document%20d%27information%20du%20projet%20%28flood%29.pdf</a>               |
| Programme Spécial de Renforcement de l'Alimentation en eau potable de Dakar   | 2018        | PL        |        | SUP     | Société des eaux du Sénégal                                       |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.seneweb.com/news/Communique/finalisation-d-rsquo-un-nouveau-centre-d_n_289835.html">www.seneweb.com/news/Communique/finalisation-d-rsquo-un-nouveau-centre-d_n_289835.html</a>                                   |
| Projet Eau potable et Assainissement en milieu urbain   | 2014        | IN        |        | NAT     | Société des eaux du Sénégal                                       |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.seneweb.com/news/Communique/finalisation-d-rsquo-un-nouveau-centre-d_n_289835.html">www.seneweb.com/news/Communique/finalisation-d-rsquo-un-nouveau-centre-d_n_289835.html</a>                                   |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document  | Année       | Catégorie | Statut | Échelle | Éditeur  | Remarques  | Disponibilité   |
|--|-------------|-----------|--------|---------|--|--|---|
| <b>Gestion des Déchets</b>   |             |           |        |         |  |  |   |
| Programme de gestion des déchets solides urbains de la Région de Dakar   |             | IN        |        | SUP     |  |  |   |
| Plan stratégique de la gestion des déchets solides de la Région de Dakar   | 2016-2020   | PL        |        | SUP     |  |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2018/08/Synthese_Plan_Strategique.pdf">www.ucg.gouv.sn/wp-content/uploads/2018/08/Synthese_Plan_Strategique.pdf</a>   |
| Décret n° 2015-1703 du 26 octobre 2015 portant transfert du programme de gestion des déchets solides urbains de la Région de Dakar à l'Unité de Coordination de la Gestion des Déchets solides du Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire | 2015        | AU        | AP     | LOC     | République du Sénégal  | Le programme de gestion des déchets solides urbains de la Région de Dakar est confié à l'Entente intercommunautaire CADAK-CAR                                  | Disponible en ligne: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?page=imprimer&amp;id_article=10336">www.jo.gouv.sn/spip.php?page=imprimer&amp;id_article=10336</a>   |
| Unité de Coordination de la Gestion des Déchets solides du Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire  | 2015        | AU        | AP     | LOC     | Organisation se chargeant de la gestion des déchets de Dakar |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article10336">www.jo.gouv.sn/spip.php?article10336</a>   |
| Programme de gestion des déchets solides urbains de la Région de Dakar   | Oct-15      | PL        | EC     | LOC     | UCG  | Le programme de gestion des déchets solides urbains de la région de Dakar a été transféré à l'Unité de Coordination de la Gestion des déchets solides en 2015. | Disponible en ligne: <a href="http://www.ucg.gouv.sn/index.php/programmes/le-programme-de-dakar">www.ucg.gouv.sn/index.php/programmes/le-programme-de-dakar</a>   |
| Programme national de gestion des déchets  | 2015 - 2020 | IN        | EC     | NAT     | UCG  |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.ucg.gouv.sn/index.php/programmes/le-pngd/#1533384105794-bc52e312-2f77">www.ucg.gouv.sn/index.php/programmes/le-pngd/#1533384105794-bc52e312-2f77</a>   |
| Guide pratique approche et outils de gestion et de valorisation des ordures ménagères par les Elus Locaux  |             | AU        |        |         |  |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.pseau.org/outils/ouvrages/cael_guide_pratique_approche_et_outils_de_gestion_et_de_valorisation_des_ordures_menageres_par_les_elus_locaux_2012.pdf">www.pseau.org/outils/ouvrages/cael_guide_pratique_approche_et_outils_de_gestion_et_de_valorisation_des_ordures_menageres_par_les_elus_locaux_2012.pdf</a> |
| Modèle de gestion des déchets solides de Mbeubeuss   |             | ET        |        | LOC     | Association des récupérateurs et recycleurs de Mbeubeuss     |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.globalrec.org/wp-content/uploads/2012/04/pune2012_dakar.pdf">www.globalrec.org/wp-content/uploads/2012/04/pune2012_dakar.pdf</a>   |
| Stratégie Sénégal numérique 2016-2023  |             |           |        | NAT     |  |  |   |
| Plan national haut débit Sénégal   |             | PL        |        | NAT     |  |  |   |
| <b>Télécommunications - Téléphone et Internet + TV et radio</b>  |             |           |        |         |  |  |   |
| Code de la Presse  |             |           |        | NAT     |  |  |   |
| Politique de sécurité des systèmes d'information de l'État du Sénégal  |             |           |        | NAT     |  |  |   |
| Stratégie nationale de cybersécurité du Sénégal  |             |           |        | NAT     |  |  |   |
| Code des Télécommunications  |             |           |        | NAT     |  |  |   |
| Stratégie Sénégal numérique 2016-2023  |             |           |        | NAT     |  |  |   |
| Plan national haut débit Sénégal   | PL          |           |        | NAT     |  |  |   |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année                  | Catégorie | Statut | Échelle     | Éditeur   | Remarques   | Disponibilité   |
|---|------------------------|-----------|--------|-------------|---|---|---|
| <b>4. Mobilité</b>  |                        |           |        |             |   |   |   |
| Plan de Déplacements urbains de l'agglomération dakaroise (2010-2025)   | 2010-2025              |           |        |             |   |   |   |
| Le Programme de Modernisation des Transports  |                        | IN        | EC     | LOC         | CETUD   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.cetud.sn/index.php/projets/programme-modernisation-transport">www.cetud.sn/index.php/projets/programme-modernisation-transport</a>   |
| Restructuration du réseau de transport en commun de Dakar   |                        | IN        | EC     | LOC         | CETUD - AFD   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.cetud.sn/index.php/projets/restructuration-reseau-tc">www.cetud.sn/index.php/projets/restructuration-reseau-tc</a>   |
| Projet de Bus Rapid Transit (BRT)   |                        | PL        | AP     | LOC         | Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement / CETUD   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.cetud.sn/index.php/projets/brt-dakar">www.cetud.sn/index.php/projets/brt-dakar</a>   |
| Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035  | 2016 - 2035            | PL        | EC     | LOC         | Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement / CETUD   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da2875.pdf">www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da2875.pdf</a>   |
| Programme d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine (PATMUR)  | 2010 - 2014            | IN        | AP     | LOC         | Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement / Association Internationale de Développement / World Bank / BCI-ETAT |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.pgfe.finances.gouv.sn/TEMPLATE/reamp/modules/activity-preview/index.html#/activity/16096">www.pgfe.finances.gouv.sn/TEMPLATE/reamp/modules/activity-preview/index.html#/activity/16096</a> |
| Lettre de Politique des Déplacements urbains (LPDU) 2015-2020   | 2015 - 2020            | PL        | EC     | LOC         | CETUD   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.cetud.sn/index.php/mobilite/lpdu">www.cetud.sn/index.php/mobilite/lpdu</a>   |
| <b>5. Services Publics Municipaux</b>   |                        |           |        |             |   |   |   |
| <b>5.1. Cimetières et Crématoriums</b>  |                        |           |        |             |   |   |   |
| DECRET n° 2002-276 du 11 mars 2002 portant dévolution des biens meubles et immeubles et répartition des services et des personnels de l'ex-communauté urbaine de Dakar. | From 2002              | AU        | AP     | NAT         | Ministere de l'interieur  | Les cimetières de Yoff, Bel-Air, Saint-Lazare et Hann-Mariste seront cédés, tout au plus, au franc symbolique, à la Ville de Dakar, leur territoire d'implantation. | Disponible en ligne: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article1735">www.jo.gouv.sn/spip.php?article1735</a>   |
| Plan directeur d'urbanisme - Dakar et Environs - Horizon 2035.  | 2016                   | PL        | AP     | NAT for SUP | Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture - Ministère du Renouveau urbain, de l'Habitat et du Cadre de vie                                      | Plan développé avec le soutien de JICA. P 174.  | Disponible en ligne: <a href="http://www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/rapport_de_presentation_du_pdu_dakar_horizon_2025.pdf">www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/rapport_de_presentation_du_pdu_dakar_horizon_2025.pdf</a>                     |
| <b>5.2. Services d'État Civil</b>   |                        |           |        |             |   |   |   |
| Projet d'appui à la modernisation de l'état civil (PAMEC)   | 2010 - 2016            | IN        | AP     | NAT         | ADL - Agence de Développement Local   | Le PAMEC a pris fin en 2017 après une année de prolongation   | Plan non disponible en ligne.<br><br>Info diponible en ligne: <a href="http://www.adl.sn/projet/pamec">www.adl.sn/projet/pamec</a>  |
| Programme d'appui au renforcement du système d'information de l'état civil et à la création d'un fichier national d'identité biométrique                                | 48 months from 05/2017 | IN        | AP     | NAT         | EU and partners   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/t05-eutf-sah-sn-07_etat_civil.pdf">www.ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/t05-eutf-sah-sn-07_etat_civil.pdf</a>         |
| Projet de développement d'une application de gestion centralisée des faits d'état civil dénommée HERA   | 2012                   | AU        | AP     | NAT         | Ministère de l'aménagement du territoire et des collectivités locales   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.apai-crvs.org/sites/default/files/public/Country%20Report%20-%20Senegal_Fr_0.pdf">www.apai-crvs.org/sites/default/files/public/Country%20Report%20-%20Senegal_Fr_0.pdf</a>                 |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année                 | Catégorie | Statut | Échelle | Éditeur   | Remarques  | Disponibilité   |
|---|-----------------------|-----------|--------|---------|---|--|---|
| <b>5.3. Justice Criminelle et Application de la Loi</b>   |                       |           |        |         |   |  |   |
| Corps des Volontaires Municipaux  |                       | AU        | AP     | LOC     | Ville de Dakar  | Le Corps des Volontaires Municipaux a été créé afin d'impulser et de dynamiser la participation citoyenne dans le processus de construction urbaine. | Some info available here: <a href="http://www.observatoirevivreensemble.org/corps-des-volontaires-municipaux">www.observatoirevivreensemble.org/corps-des-volontaires-municipaux</a>  |
| Projet de mise en œuvre de la gouvernance sécuritaire de proximité (PRAGOS)   | 2017-2019             | IN        | AP     | NAT     | Ministère de l'Intérieur  |  | Plan non disponible en ligne. <a href="http://www.interieur.sec.gouv.sn/cabinet-et-service-ratache/agence-dassistance-la-securite-de-proximite">www.interieur.sec.gouv.sn/cabinet-et-service-ratache/agence-dassistance-la-securite-de-proximite</a>        |
| Programme Quartiers sûrs  |                       | IN        |        | NAT     | Ministère de l'Intérieur  |  | Website not accessible  |
| Plan sectoriel Justice  |                       | PL        |        | NAT     |   |  | Website under maintenance   |
| Projet de gouvernance économique  |                       | IN        |        | NAT     |   |  | Website under maintenance   |
| Loi n° 2016-30 du 08 novembre 2016 modifiant la loi n° 65-61 du 21 juillet 1965 portant Code de procédure pénale                          | 2016                  | AU        | AP     | NAT     | Présidence de la République   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article11002">www.jo.gouv.sn/spip.php?article11002</a>   |
| <b>5.4. Patrimoine et Activités Culturelles</b>   |                       |           |        |         |   |  |   |
| GDP informed not available online anymore. To be revised.   |                       |           |        |         |   |  |   |
| Fonds d'Appui aux initiatives privées culturelles de la Ville de Dakar  | 2016                  | IN        | AP     | LOC     | UNESCO / La Direction de la culture et du tourisme de la Ville de Dakar |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.en.unesco.org/creativity/policy-monitoring-platform/fonds-dappui-aux-initiatives">www.en.unesco.org/creativity/policy-monitoring-platform/fonds-dappui-aux-initiatives</a>   |
| Centres Socioculturels  |                       | AU        | AP     | LOC     | Direction de la Culture et du Tourisme                                  |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.proadiph.org/IMG/pdf/accessibilite_et_utilisation_des_edifices_culturels_de_la_1_-2.pdf">www.proadiph.org/IMG/pdf/accessibilite_et_utilisation_des_edifices_culturels_de_la_1_-2.pdf</a>                           |
| Programme Promotion des Entreprises Culturelles et Créatives (PECCS)  | 2016                  | IN        | AP     | NAT     | Ministère chargé de la Culture / Agence espagnole Interrarts            |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.en.unesco.org/creativity/policy-monitoring-platform/programme-promotion-des">www.en.unesco.org/creativity/policy-monitoring-platform/programme-promotion-des</a>   |
| <b>5.5. Services d'Urgence et de Secours</b>  |                       |           |        |         |   |  |   |
| Plan National d'Organisation des Secours (ORSEC)  | From 2000 to nowadays | PL        | AP     | LOC     | Etat du Sénégal   | Il est l'un de sprincipaux outils de gestion de crises au Sénégal - page 10  | Disponible en ligne: <a href="http://www.gfdrr.org/sites/gfdrr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf">www.gfdrr.org/sites/gfdrr/files/Senegal_French_Sept%202014.pdf</a>   |
| <b>5.6. Institutions d'Inspection et d'Evaluation de l'Alimentaire</b>  |                       |           |        |         |   |  |   |
| Plan national de développement sanitaire (PNDS)   | 2009-2018             | PL        | AP     | NAT     | Ministère de la Santé et de la Prévention                               |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.who.int/pmnch/media/events/2014/sen_pnds.pdf">www.who.int/pmnch/media/events/2014/sen_pnds.pdf</a>   |
| Lettre de politique de développement de la nutrition  | 2001                  | PL        | EC     | NAT     | Ministère de la Santé et de la Prévention                               | Page 33  | Disponible en ligne: <a href="http://www.dapsa.gouv.sn/sites/default/files/publications/SNSAR%20VALIDEE%20AVEC%20PAP%20Version%20Finale-1.pdf">www.dapsa.gouv.sn/sites/default/files/publications/SNSAR%20VALIDEE%20AVEC%20PAP%20Version%20Finale-1.pdf</a> |
| Projet de Soutien au Renforcement du Système National 'Alerte Précoce pour la sécurité alimentaire et le suivi de la nutrition au Sénégal | 2009 - 2011           | IN        | AP     | NAT     | USAID   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.coin.fao.org/coin-static/cms/media/3/12611512798450/plaquette_cellule_durgence.pdf">www.coin.fao.org/coin-static/cms/media/3/12611512798450/plaquette_cellule_durgence.pdf</a>                                     |
| Programme PRO-ACT   |                       | IN        | EC     | NAT     | Conseil National de Sécurité Alimentaire                                |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.secnsa.sn/secnsa-programme-pro-act">www.secnsa.sn/secnsa-programme-pro-act</a>   |
| Stratégie Nationale de Sécurité Alimentaire et de Résilience  | 2015 - 2035           | PL        | AP     | NAT     | Conseil National de Sécurité Alimentaire                                |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.dapsa.gouv.sn/sites/default/files/publications/SNSAR%20VALIDEE%20AVEC%20PAP%20Version%20Finale-1.pdf">www.dapsa.gouv.sn/sites/default/files/publications/SNSAR%20VALIDEE%20AVEC%20PAP%20Version%20Finale-1.pdf</a> |



## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document  | Année       | Catégorie | Statut | Échelle     | Éditeur  | Remarques  | Disponibilité  |
|--|-------------|-----------|--------|-------------|--|--|--|
| Programme d'appui à l'amélioration de la sécurité alimentaire des aliments   | 2004        | PL        | AP     | NAT         | République du Sénégal,<br>Banque Mondiale, ONU                                 |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.hubrural.org/IMG/pdf/senegal_programme_appui_amelioration_securite_sanitaire_aliments.pdf">www.hubrural.org/IMG/pdf/senegal_programme_appui_amelioration_securite_sanitaire_aliments.pdf</a>            |
| <b>5.7. Surveillance et Système de Réponse pour les Maladies Transmissibles</b>  |             |           |        |             |  |  |  |
| Programme national de réduction des risques de catastrophe   | ?           | IN        | AP     | NAT         | Ministère de l'Intérieur   | Also indicated in BI - Stormwater and DRR  | Info: <a href="http://www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe">www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/programme-national-de-reduction-des-risques-de-catastrophe</a> |
| <b>5.8. Taxes Municipales</b>  |             |           |        |             |  |  |  |
| Stratégie globale d'amélioration des recettes de la Ville de Dakar   | 2013        | ET        | AP     | LOC         | PPIAF / Ville de Dakar /<br>Banque Mondiale                                    |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.ppiaf.org/documents/3164/download">www.ppiaf.org/documents/3164/download</a>  |
| <b>5.9. Éclairage Public</b>   |             |           |        |             |  |  |  |
| Programme d'éclairage public de la Ville de Dakar  | 2008-2014   | IN        | AP     | LOC         | AFD - Agence Française de Développement / Ville de Dakar                       |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.ecowrex.org/fr/node/13284">www.ecowrex.org/fr/node/13284</a>  |
| Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES)   | 2015-2025   | IN        | AP     | NAT for LOC | Ministere des Infrastructures, des Transports Terrestres et du desenclavement  | La réalisation de 63 Km linéaires de voiries assainies, éclairées et avec des aménagements paysagers dans les villes de Dakar. | Disponible en ligne: <a href="http://www.sec.gouv.sn/sites/default/files/fiche%20de%20projet%20Promovilles%20Octobre%202017.pdf">www.sec.gouv.sn/sites/default/files/fiche%20de%20projet%20Promovilles%20Octobre%202017.pdf</a>                  |
| <b>6. Inclusion et Protection Sociale</b>  |             |           |        |             |  |  |  |
| Programme National de Développement Local  |             |           |        | NAT         |  |  |  |
| Systèmes de Protection Sociale dans les stratégies de luttres contre la pauvreté au Sénégal                                |             |           |        | NAT         |  |  |  |
| Stratégie nationale de protection sociale 2015-2035  | 2015-2035   |           | Yes    | NAT         | Délégation Générale à la Protection Sociale et à la Solidarité Nationale DGPSN |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen176991.pdf">www.extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sen176991.pdf</a>  |
| Plan stratégique de santé digitale   | 2018 - 2023 | EC        | AP     | NAT         | Ministère de la Santé et de l'Action Sociale                                   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.sante.gouv.sn/sites/default/files/plsantedigitale.pdf">www.sante.gouv.sn/sites/default/files/plsantedigitale.pdf</a>  |
| Fonds de Développement et de Solidarité Municipal (FODEM)  |             | IN        | AP     | LOC         | Ville de Dakar   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/862">www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/862</a>  |
| <b>6.3.1. Accès aux Services Sociaux de Base - Education</b>   |             |           |        |             |  |  |  |
| Programme D'amélioration de la Qualité, de l'Équité et de la Transparence (Paquet) - Secteur Éducation-Formation 2013-2025 | 2013-2025   |           |        | NAT         | Etat du Sénégal  |  |  |
| Aide municipale d'études au niveau national  |             | IN        | AP     | LOC         | Ville de Dakar   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/572">www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/572</a>  |
| Stratégie Nationale de Développement Economique et Social 2013-2017  | 2013 - 2017 | IN        | AP     | NAT         | République du Sénégal  | Axe 2  | Disponible en ligne: <a href="http://www.ipar.sn/IMG/pdf/SNDES_2013-2017_-_consolidation_version_24_oct_2012.pdf">www.ipar.sn/IMG/pdf/SNDES_2013-2017_-_consolidation_version_24_oct_2012.pdf</a>  |
| PASEC- Programme d'analyse des systèmes éducatifs de la CONFEMEN -2014 et 2019   | 2016        | ET        | AP     | NAT         | Ministère de l'Éducation Nationale   |  | Disponible en ligne: <a href="http://www.pasec.confemen.org/wp-content/uploads/2017/02/PASEC2014-Rapport-S%C3%A9n%C3%A9gal.pdf">www.pasec.confemen.org/wp-content/uploads/2017/02/PASEC2014-Rapport-S%C3%A9n%C3%A9gal.pdf</a>                    |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année       | Catégorie | Statut | Échelle | Éditeur   | Remarques   | Disponibilité   |
|---|-------------|-----------|--------|---------|---|---|---|
| Programme d'éducation de base pour l'Afrique  | 2011        | IN        | AP     | NAT     | UNESCO  | Il promeut une éducation de base gratuite pour les 9-10 ans et sans faille de qualité, liée à au moins une année d'éducation préscolaire (ECE). | Disponible en ligne: <a href="http://www.unesco.org/new/fr/dakar/education/sector-wide-policy-and-planning/basic-education-in-africa-programme">www.unesco.org/new/fr/dakar/education/sector-wide-policy-and-planning/basic-education-in-africa-programme</a> |
| Octroi d'une allocation municipale d'études à l'étranger                                  |             | IN        | AP     | LOC     | Ville de Dakar  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/573">www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/573</a>   |
| <b>6.3.2. Accès aux Services Sociaux de Base - Santé</b>                                  |             |           |        |         |   |   |   |
| Plan national de développement sanitaire (PNDS)   | 2009-2018   | PL        | AP     | NAT     | Ministère de la Santé et de la Prévention                             | Also mentioned in MPS   |   |
| <b>6.3.3. Accès aux Services Sociaux de Base - Protection Sociale</b>                     |             |           |        |         |   |   |   |
| Programme d'appui aux familles en situation d'extrême pauvreté-PAFSEP                     |             | IN        | AP     | LOC     | Ville de Dakar  |   |   |
| <b>6.3.4. Accès aux Services Sociaux de Base - Alimentaire</b>                            |             |           |        |         |   |   |   |
| Strategie Nationale de Securite Alimentaire et de Resilience (SNSAR) 2015-2035            | 2015-2035   |           |        | NAT     | Primature   |   |   |
| Programme National d'Investissement Agricole pour la Sécurité Alimentaire et la Nutrition | 2018 - 2022 | IN        | EC     | NAT     | Direction de l'Analyse, de la Prévision et des Statistiques Agricoles |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.dapsa.gouv.sn/sites/default/files/publications/PNIASAN%20v4%20D%C3%A9c_1.pdf">www.dapsa.gouv.sn/sites/default/files/publications/PNIASAN%20v4%20D%C3%A9c_1.pdf</a>   |
| Plan stratégique de pays de la FAO – Sénégal (2019-2023)                                  | 2013 - 2023 | IN        | EC     | NAT     | World Food Program  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.docs.wfp.org/api/documents/75a7532c-b575-4db1-99fb-a49d43773632/download">www.docs.wfp.org/api/documents/75a7532c-b575-4db1-99fb-a49d43773632/download</a>   |
| <b>7. Economie</b>  |             |           |        |         |   |   |   |
| Stratégie de recouvrement des recettes  |             |           |        | NAP     | WB PPIAF  |   |   |
| Stratégie Nationale de Développement économique et Social                                 | 2013 - 2017 | IN        | AP     | NAT     | République du Sénégal   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.un-page.org/files/public/sndes_2013-2017_-_version_finale_-_08_novembre_2012.pdf">www.un-page.org/files/public/sndes_2013-2017_-_version_finale_-_08_novembre_2012.pdf</a>   |
| PACASEN   | 2018        | IN        | AP     | NAT     | Agence de Développement Municipal / Banque Mondiale                   |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.adm.gouv.sn/en/entree-en-vigueur-du-pacasen">www.adm.gouv.sn/en/entree-en-vigueur-du-pacasen</a>   |
| Projet Financement Innovant des Territoires (PROFIT)                                      |             | IN        | AP     | NAT     | Agence de Développement Municipal                                     |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.adm.sn/projet-financement-innovants-des-territoires-profit">www.adm.sn/projet-financement-innovants-des-territoires-profit</a>   |
| PRECOL  | 2006 - 2013 | IN        | AP     | NAT     | Agence de Développement Municipal                                     |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.adm.sn/fr/accueil">www.adm.sn/fr/accueil</a>   |
| Fonds de Développement et de Solidarité Municipal (FODEM)                                 |             | IN        | AP     | LOC     | Ville de Dakar  |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/862">www.servicepublic.gouv.sn/index.php/demarche_administrative/demarche/1/862</a>   |
| Stratégie globale d'amélioration des recettes de la Ville de Dakar                        | 2013        | ET        | AP     | LOC     | PPIAF / Ville de Dakar / Banque Mondiale                              |   | Disponible en ligne: <a href="http://www.ppiaf.org/documents/3164/download">www.ppiaf.org/documents/3164/download</a>   |

## Liste des politiques, plans et initiatives

| Nom du Document   | Année            | Catégorie | Statut | Échelle        | Éditeur  | Remarques | Disponibilité   |
|---|------------------|-----------|--------|----------------|--|-----------|---|
| <b>8. Ecologie</b>  |                  |           |        |                |  |           |   |
| Stratégie Nationale de Sécurité Alimentaire et de Résilience (SNSAR)  | 2015 - 2035      |           |        | NAT            | Primature & Conseil National de Sécurité Alimentaire   |           | Disponible en ligne <a href="http://www.secnsa.sn/secnsa-programme-national-dappui-a-la-securite-alimentaire-et-a-la-resilience-pnasar">www.secnsa.sn/secnsa-programme-national-dappui-a-la-securite-alimentaire-et-a-la-resilience-pnasar</a>  |
| PSE Vert  | 2019             | PL        | AP     | NAT            | Etat du Sénégal  |           | Disponible en ligne <a href="http://www.senegal2019.org/macky-sall/programme-senegal-emergent-pse-le-pse-vert-ou-la-reforestation-durable-du-territoire-national">www.senegal2019.org/macky-sall/programme-senegal-emergent-pse-le-pse-vert-ou-la-reforestation-durable-du-territoire-national</a>                                    |
| Politique Nationale de Gestion des Zones Humides  | 2015             | PL        | AP     | LOC            | Ministère de l'Environnement   |           | Disponible en ligne <a href="http://www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf">www.open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250031_01.pdf</a>  |
| Plan Climat Energie Territorial (PCET)  |                  | PL        | AP     | LOC            | Ville de Dakar   |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.climate-chance.org/bonne-pratique/pcet-dakar">www.climate-chance.org/bonne-pratique/pcet-dakar</a>   |
| Plan Climat Territorial Intégré   |                  | PL        | AP     | SUP (regional) | Conseil Régional   |           |   |
| Intégration de l'Adaptation au Changement Climatique dans le développement durable au Sénégal   | 2010 - 2012      | IN        | AP     | NAT            | PNUD / Ministère de l'Environnement  |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.sn.undp.org/content/senegal/fr/home/operations/projects/environment_and_energy/intac.html">www.sn.undp.org/content/senegal/fr/home/operations/projects/environment_and_energy/intac.html</a>   |
| Programme national de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre à travers l'Efficacité Energétique dans le secteur du bâtiment au Sénégal | 2013 -2016       | IN        | AP     | NAT            | PNUD / Mairie de Dakar   |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.sn.undp.org/content/senegal/fr/home/operations/projects/environment_and_energy/EfficaciteEnergetique.html">www.sn.undp.org/content/senegal/fr/home/operations/projects/environment_and_energy/EfficaciteEnergetique.html</a>   |
| Plan d'Actions National des Energies Renouvelables (PANER)  | 2015-2020 / 2030 | PL        | EC     | NAT            | Etat du Sénégal / CEDEAO   |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.se4all-africa.org/fileadmin/uploads/se4all/Documents/Country_PANER/Senegal_Plan_d_Actions_National_des_Energies_Renouvelables_.pdf">www.se4all-africa.org/fileadmin/uploads/se4all/Documents/Country_PANER/Senegal_Plan_d_Actions_National_des_Energies_Renouvelables_.pdf</a>               |
| Projet de Gestion des Risques et Catastrophes et d'Adaptation au Changement climatique GRC-ACC  | 2012             | IN        | AP     | NAT            | Ministère de l'Intérieur   |           | Disponible en ligne: <a href="http://www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/projet-de-gestion-des-risques-et-catastrophes-et-dadaptation-au-changement-climatique-grc-acc">www.interieur.sec.gouv.sn/programmes-et-projets/projet-de-gestion-des-risques-et-catastrophes-et-dadaptation-au-changement-climatique-grc-acc</a> |
| Projet pilote d'amélioration de l'intégration des stratégies d'adaptation au changement climatique au Sénégal                                   | 2019             | IN        | AP     | SUP            | Gouvernement du Pays Basque, BC3 Centre basque pour le changement climatique-Klima Aldaketa IKERGAI, Fondation de l'Institut d'hydraulique environnementale de Cantabria (IHCANTABRIA) |           |   |



Pour plus d'information sur le **Programme de Renforcement de la Resilience Urbaine**  
et les **partenariats d'ONU-Habitat** avec d'autres villes :

[www.unhabitat.org/urbanresilience](http://www.unhabitat.org/urbanresilience)

---

[info@cityresilience.org](mailto:info@cityresilience.org)

[!\[\]\(bd1a142de767a21e5362c595f844a4ff\_img.jpg\)](#) [!\[\]\(d4257ae6a3e163e6d467b3eb87960fa1\_img.jpg\)](#) [!\[\]\(37da042f270bb1ebdb248503fcdcdd43\_img.jpg\)](#) [!\[\]\(22b1bf7712f21472f961e36af9cc7acb\_img.jpg\)](#) /uresiliencehub



**ONU HABITAT**  
POUR UN MEILLEUR AVENIR URBAIN













## Recommandations d'Actions pour la Résilience et la Durabilité

### DAKAR

---

Ce rapport présente les résultats, l'analyse, le diagnostic et la portée de l'engagement, ainsi que les recommandations d'actions pour la résilience et la durabilité pour la Ville de **Dakar**.