

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
*Un Peuple – Un But – Une Foi*



Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire

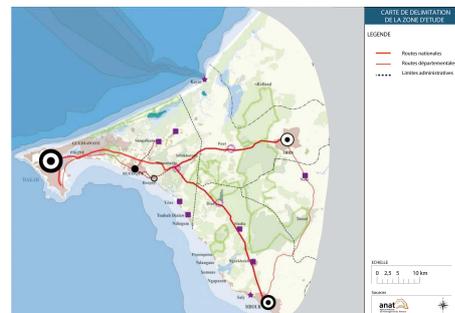


Agence nationale de  
l'Aménagement du Territoire

# SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA ZONE DAKAR-THIES-MBOUR

RAPPORT PROVISOIRE

JANVIER 2015



## **AVANT PROPOS**

---

*Face à la récurrence des inondations et dans sa volonté de trouver des solutions durables à cette lancinante question, le Gouvernement du Sénégal a mis en place le Plan décennal de lutte contre les inondations. Ce programme a été décidé par son Excellence, Monsieur Macky SALL Président de la République, lors du Conseil Présidentiel sur les inondations du 19 septembre 2012.*

*Ce projet rentre dans le volet aménagement du territoire du Plan décennal de lutte contre les inondations et concerne la zone du triangle Dakar-Thiès-Mbour qui est très stratégique pour le Sénégal mais qui est particulièrement sensible aux inondations.*

*L'objectif de ce schéma est d'établir une vision d'ensemble du devenir du triangle et de concevoir les priorités stratégiques et les options d'aménagement et de développement les plus pertinents face aux enjeux environnementaux, démographiques et socio-économiques.*

*Ce rapport provisoire est l'aboutissement d'un long processus inclusif et participatif qui a débuté en Juillet en 2013 et qui a vu la mobilisation des agents de l'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire, de deux cabinets d'expertise et l'implication des acteurs territoriaux de la zone.*

*En effet plus de 170 structures ont été consultées à travers l'organisation d'entretiens individuels et de réunions publiques, la tenue de CDD et l'organisation d'un atelier de partage avec l'ensemble des structures centrales de l'Etat.*

*Ce document, une fois partagée avec les acteurs territoriaux, sera soumis pour validation à la Commission nationale d'Aménagement du Territoire puis au Conseil Interministériel sur l'Aménagement du Territoire.*

*Je remercie l'ensemble des acteurs qui ont participé à ce projet.*

**Mamadou DJIGO**

*Directeur Général de l'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire*

## **TABLE DES MATIERES**

<b>AVANT PROPOS .....</b>	<b>2</b>
<b>JUSTIFICATIFS DU PROJET .....</b>	<b>8</b>
<b>LES OBJECTIFS DU SCHEMA.....</b>	<b>10</b>
<b>LE CONTEXTE D'INTEGRATION DU SCHEMA.....</b>	<b>11</b>
<b>LE CONTEXTE MONDIAL.....</b>	<b>11</b>
<b>LE CONTEXTE SOUS-REGIONAL.....</b>	<b>12</b>
<b>LES OBJECTIFS NATIONAUX EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITORE</b>	<b>12</b>
<b>PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE ET METHODOLOGIE .....</b>	<b>16</b>
<b>LE PLAN DU RAPPORT .....</b>	<b>18</b>
<b>1 LA SYNTHESE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....</b>	<b>19</b>
<b>1.1 SITUATION GÉNÉRALE DES DÉPARTEMENTS DE DAKAR, GUÉDIAWAYE ET PIKINE .....</b>	<b>20</b>
<b>1.1.1 Le milieu physique et les enjeux environnementaux .....</b>	<b>20</b>
<b>1.1.2 L'analyse urbaine et spatiale.....</b>	<b>22</b>
<b>1.1.3 Les axes de communications et infrastructures structurantes .....</b>	<b>23</b>
<b>1.1.4 Le tissu économique .....</b>	<b>24</b>
<b>1.1.5 La gouvernance territoriale.....</b>	<b>25</b>
<b>1.2 LA SITUATION DES TROIS DÉPARTEMENTS DE RUFISQUE, THIÈS ET MBOUR.....</b>	<b>26</b>
<b>1.2.1 Le milieu physique et les risques environnementaux .....</b>	<b>26</b>
<b>1.2.2 L'analyse urbaine et spatiale.....</b>	<b>31</b>
<b>1.2.3 Transports et infrastructures structurantes .....</b>	<b>36</b>
<b>1.2.4 Analyse du tissu économique .....</b>	<b>38</b>
<b>1.2.5 La gouvernance territoriale.....</b>	<b>44</b>
<b>2 VISION ET ORIENTATIONS.....</b>	<b>46</b>
<b>2.1 LA VISION.....</b>	<b>46</b>
<b>2.2 LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES .....</b>	<b>48</b>
<b>2.2.1 Gestion durable de l'environnement et préservation des écosystèmes sensibles.....</b>	<b>48</b>

2.2.2	<b>Maîtrise de l'urbanisation</b> .....	48
2.2.3	<b>Amélioration du cadre de vie des populations</b> .....	49
2.2.4	<b>Renforcement des réseaux de transport et amélioration de la mobilité</b> 49	
2.2.5	<b>Renforcement du tissu économique</b> .....	49
<b>3</b>	<b>LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT</b> .....	<b>50</b>
3.1	<b>LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE</b> .....	<b>51</b>
3.1.1	<b>Les zones de contraintes à l'occupation du sol</b> .....	53
3.1.2	<b>Les différentes zones d'affectation du territoire</b> .....	54
3.2	<b>LA STRUCTURATION FONCTIONNELLE DU TERRITOIRE</b> .....	<b>60</b>
3.2.1	<b>La métropole Dakaroise</b> .....	62
3.2.2	<b>Les métropoles d'équilibres</b> .....	64
3.2.3	<b>Les pôles d'expansion urbaine et économique</b> .....	67
3.2.4	<b>Les Pôles agricoles</b> .....	71
3.3	<b>LES ACTIONS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL</b> .....	<b>73</b>
3.3.1	<b>Gestion durable de l'environnement et préservation des écosystèmes sensibles</b> .....	74
3.3.2	<b>Maîtrise de l'urbanisation</b> .....	82
3.3.3	<b>Amélioration du cadre de vie des populations</b> .....	95
3.3.4	<b>Renforcement des réseaux de transport et amélioration de la mobilité</b> 109	
3.3.5	<b>Renforcement du tissu économique</b> .....	119
<b>4</b>	<b>STRATEGIE DE MISE EN OEUVRE</b> .....	<b>142</b>
4.1	<b>ANALYSE AFOM DE LA MISE EN ŒUVRE</b> .....	<b>142</b>
4.1.1	<b>Les Atouts</b> .....	143
4.1.2	<b>Les Faiblesses</b> .....	143
4.1.3	<b>Les opportunités</b> .....	143
4.1.4	<b>Les menaces</b> .....	144
4.2	<b>ORGANES ET INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE ET DU SCHEMA</b> .....	<b>145</b>
4.2.1	<b>Les organes de coordination et de pilotage</b> .....	145

4.2.2	Instruments juridiques.....	148
4.2.3	Mécanismes de financement.....	149
4.3	LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE LA MISE EN ŒUVRE.....	150
4.3.1	La phase « PLAN » .....	151
4.3.2	La phase « DO » .....	152
4.3.3	La phase « CHECK » .....	152
4.3.4	La phase « ACT » .....	153
	<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>154</b>
	<b>LISTE DES STRUCTURES CONSULTÉES.....</b>	<b>156</b>
	<b>CONSULTATIONS PUBLIQUES.....</b>	<b>162</b>
	<b>DOCUMENT ANNEXE :.....</b>	<b>163</b>

## LISTE DES ACRONYMES

- AIBD:** Aéroport International Blaise Diagne
- ANAT :** Agence nationale de l'Aménagement du Territoire
- ANSD :** Agence nationale de la Statistique et de la Démographie
- BTP:** Bâtiments et Travaux Publics
- CICES :** Centre International de Commerce et d'Echange du Sénégal
- DEPONAT :** Déclaration de Politique Nationale d'Aménagement du Territoire
- FIFA :** Fédération Internationale de Football Amateur
- NEPAD:** New Partnership for Africa's Development
- OMS :** Organisation Mondiale de la Santé
- OMVG :** Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Gambie
- OMVS :** Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
- PNAT :** Plan national d'Aménagement du Territoire
- PDU :** Plan Directeur d'Urbanisme
- PUD :** Plan d'Urbanisme de Détail
- PSE :** Plan Sénégal Emergent
- RN :** Route Nationale
- SAPCO :** Société d'Aménagement et de Promotion de la Petite Côte
- SOCOCIM :** Société Ouest africaine des Ciments
- TIC :** Technologies de l'Information et de la Communication
- UEMOA :** Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
- UICN :** Union Internationale pour la Conservation de la Nature
- UNICEF:** United Nations International Children's Emergency Fund
- ZAC :** Zone d'Aménagement Concertée
- ZADEC :** Zone d'Activités Dédiée à L'Ecosystème de la Construction
- ZAE :** Zone d'Activités Economiques
- ZAEC :** Zone d'Activité Economique Communale
- ZESI :** Zone Economique Spéciale Intégrée
- ZIR :** Zone Industrielle de Relocalisation

## LISTE DES ILLUSTRATIONS

**Figure 1** : Zone d'Intervention du Projet

**Figure 2** : Carte de l'évolution urbaine et des zones inondables

**Figure 3** : Carte du relief

**Figure 4** : Carte de la géologie et des cimenteries

**Figure 5** : Carte de l'hydrographie

**Figure 6** : Evolution urbaine de la zone entre 1942 et 2013

**Figure 7** : Carte administrative de la zone en 2012

**Figure 8** : Carte des grandes affectations du territoire

**Figure 9** : Structuration fonctionnelle du territoire

**Figure 10** : Métropole Dakaroise

**Figure 11** : Thiès métropole

**Figure 12** : Mbour métropole

**Figure 13** : Pôle de Diamniadio

**Figure 14** : Pôle de DIASS

**Figure 15** : Pôle du Lac ROSE

**Figure 16** : Pôle des Niayes

**Figure 17** : L'axe Thiès-Mbour

**Figure 18** : Actions, thématique environnement

**Figure 19** : Zones et projets urbains

**Figure 20** : Carte des intercommunalités proposées

**Figure 21** : Infrastructures et équipements de transport structurants

**Figure 22** : Equipements structurants proposés

**Figure 23** : Répartition spatiale des principales zones d'activités économiques

**Figure 24** : Universités et écoles de formation professionnelle

**Figure 25** : Diagramme AFOM de la mise en œuvre

**Figure 26** : Instances de coordination et de pilotage de la mise en œuvre

**Figure 27** : Méthode PDCA

## JUSTIFICATIFS DU PROJET

---

Dakar est la région la plus peuplée du pays, avec près de 25% de la population concentrée sur 0,3% du territoire national, ce qui correspond à une densité de 5374 hbts/km<sup>2</sup>. Elle abrite l'essentiel des activités économiques et politiques du pays et contribue pour plus de la moitié à la formation du produit intérieur brut (PIB) national. Toutes les institutions du pays ainsi que la majorité des grandes infrastructures et équipements y sont implantées.

En effet, les plus grands équipements du pays tels que le port, l'aéroport, les grands hôpitaux, les grands équipements marchands sont localisés à Dakar. Au niveau de l'enseignement supérieur, avec près de 83%<sup>1</sup> des étudiants du Sénégal, Dakar concentre l'essentiel des établissements d'enseignement supérieur du pays dont l'Université Cheikh Anta Diop.

Cette forte polarisation de Dakar a conduit à une forte pression foncière dans la capitale, induisant en même temps une urbanisation non contrôlée, qui s'est traduite par l'occupation de zones inondables et la prolifération de l'habitat spontané.

Dans un contexte de changements climatiques, avec des niveaux de précipitation élevés associés à un manque d'assainissement, les inondations sont devenues récurrentes, ce qui oblige les populations situées dans les zones à risque à se reloger ailleurs.

Les réserves foncières se raréfient, celles qui sont disponibles sont situées principalement dans le département de Rufisque et au-delà vers les départements de Thiès et de Mbour.

De fait, la zone comprise entre Dakar, Thiès et Mbour, qui fait l'objet de ce schéma d'aménagement et de développement territorial, constitue un territoire à enjeux très stratégiques. C'est une zone caractérisée par l'existence de richesses naturelles diversifiées et elle est le réceptacle de grands projets structurants en cours de réalisation ou en vue de l'être.

Au niveau agricole, la zone des Niayes produit l'essentiel des fruits et légumes du pays grâce notamment à la fertilité de ses sols.

Au niveau de la pêche, les localités de Mbour, Kayar et Rufisque font du triangle le premier pôle de pêche artisanale du Sénégal.

Cette zone est également le premier pôle d'industries extractives du pays avec, notamment la SOCOCIM et les cimenteries du Sahel, qui couvrent les besoins du

---

<sup>1</sup> Situation économique et sociale du Sénégal en 2011, ANSD

Sénégal en ciment et même au-delà. Cette position sera renforcée par la mise en service programmée de la nouvelle cimenterie DANGOTE.

Au niveau du tourisme, ce triangle est l'une des premières zones touristiques du pays avec la station balnéaire de Saly et les autres sites touristiques le long de la Petite Côte.

L'aviculture y est également très développée grâce à un milieu physique favorable pour l'élevage et la proximité des grandes agglomérations pour écouler la production.

Concernant les infrastructures, cette zone a été choisie pour accueillir d'importants projets structurants tels que l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD), la Zone Economique Spéciale Intégrée (ZESI), les pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose, la zone industrielle de Diamniadio, la deuxième université de Dakar, les projets d'autoroutes Diamniadio-AIBD, AIBD-Thiès et AIBD-Mbour.

Ces importantes richesses, ces potentialités de développement, associées à la polarisation de Dakar font de ce triangle une zone stratégique, ce qui se manifeste par l'installation progressive d'entreprises et la construction de nouveaux logements. Cette tendance s'est renforcée avec la mise en service de l'autoroute à péage qui permet de faire le trajet Dakar-Diamniadio en moins de 30 minutes.

Au regard de tous ces éléments, il devient crucial de maîtriser et de planifier le développement de cette zone. Afin d'éviter que l'urbanisation anarchique qui s'est produite à Dakar ne s'y reproduise de nouveau, et pour mieux valoriser les ressources et potentialités de ce triangle, le Gouvernement du Sénégal, à travers l'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT) a pris l'initiative d'élaborer le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement territorial (SDADT) de la zone entre Dakar, Thiès et Mbour.

La décision d'élaborer ce schéma a été prise par le Conseil présidentiel sur les inondations, tenu le 19 Septembre 2012. Ce projet a été inscrit dans le volet urgence du Plan décennal de lutte contre les inondations.

## LES OBJECTIFS DU SCHEMA

---

L'objet global de ce schéma est d'établir une vision d'ensemble du devenir du triangle Dakar-Thiès-Mbour et de concevoir les priorités stratégiques ainsi que les options d'aménagement et de développement les plus pertinentes face aux grands enjeux économiques et démographiques. Ces stratégies s'inscriront dans une logique de mise en œuvre du Plan Sénégal Emergent et des différents documents de planification spatiale.

Les objectifs spécifiques sont :

- proposer un schéma d'organisation et d'occupation de l'espace ;
- mettre en cohérence les infrastructures structurantes de la zone ;
- accompagner le mouvement de décongestion de l'agglomération dakaroise ainsi que la métropolisation des villes de Thiès et de Mbour ;
- promouvoir le développement économique de la zone et la création d'emplois et de richesses ;
- anticiper sur les dynamiques urbaines et spatiales par une démarche prospective ;
- promouvoir la gestion durable de l'environnement et la préservation des écosystèmes sensibles de la zone

## LE CONTEXTE D'INTEGRATION DU SCHEMA

---

### LE CONTEXTE MONDIAL

Actuellement le contexte international est notamment marqué par la mondialisation ; la forte progression de l'urbanisation et de la concentration de l'économie et les enjeux de développement durable dans un contexte de changements climatiques.

En effet, nous assistons depuis deux décennies à une globalisation de l'économie mondiale, accélérée par le développement des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC). Cette globalisation est accompagnée entre autres par un éclatement et une relocalisation permanente des chaînes de valeur de la production. Les pays qui en profitent le plus sont ceux capables d'offrir des avantages comparatifs dans les domaines de l'innovation, de la qualité et du coût de main-d'œuvre, du volume et de la proximité des marchés et des infrastructures.

Dans ce contexte de la mondialisation, chaque pays se positionne en fonction de son degré de compétitivité. A cet effet, plusieurs outils de développement et d'intégration à la mondialisation ont été initiés à travers le monde. Il s'agit principalement d'instruments qui visent à créer et à produire des biens et services compétitifs tels que les clusters, les zones économiques spéciales, les zones franches d'exportation et les infrastructures de transport tels que les ports et les aéroports qui sont des interfaces permettant de connecter les différents pays aux marchés mondiaux.

La mondialisation est également accompagnée d'une concentration et d'une métropolisation de l'économie. En effet, à l'échelle du monde, la production se concentre dans les grandes villes, les provinces dynamiques et les pays riches. La moitié de la production mondiale provient de 1,5 % des terres de la planète<sup>2</sup>. Cette situation est corollaire à l'urbanisation galopante. En effet, pour la première fois dans l'histoire du monde, en 2011 près de 50% de la population mondiale vit en ville. Cette tendance devrait se renforcer selon les prévisions des Nations Unies qui estiment qu'entre 2000 et 2030, les superficies occupées par les villes devraient tripler<sup>3</sup>. Dès lors, l'approche du développement territorial pourrait constituer un levier pour l'atténuation de la concentration urbaine mais aussi un moyen de promotion du développement sur les différents territoires en s'appuyant sur leurs ressources et potentialités.

---

<sup>2</sup> Rapport sur le développement dans le monde, Banque mondiale, 2009

<sup>3</sup> Perspectives de l'urbanisation mondiale, Nations Unies, Avril 2004

Par ailleurs, jusqu'à une période récente, le développement économique était essentiellement axé sur l'exploitation intensive des ressources naturelles. Avec la raréfaction des ressources, les changements climatiques, l'émergence des sociétés civiles, le concept de développement durable s'impose de plus en plus et vise un développement économique intégrant les aspects environnementaux et sociaux. C'est un modèle de développement qui «répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins». A travers différents traités internationaux, le Sénégal s'est engagé à intégrer les principes de développement durable dans ses différentes politiques nationales.

### **LE CONTEXTE SOUS-REGIONAL**

L'acte additionnel numéro 3 du 10 janvier 2004 portant adoption de la politique d'aménagement communautaire de l'UEMOA stipule que «La Politique d'Aménagement du Territoire communautaire vise à terme l'édification d'une union plus forte et solidaire, plus attractive et compétitive, avec un marché régional dans lequel chaque Etat optimise, dans la complémentarité, ses avantages comparatifs. Dans l'espace sous-régional, le Sénégal est concerné par les projets structurants de l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS) et de l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Gambie (OMVG) qui visent une meilleure intégration des Etats et une meilleure valorisation et partage des ressources communautaires. Le NEPAD est un programme érigé à l'échelle du continent pour une meilleure intégration de l'Afrique à travers la mise en œuvre de grands projets structurants notamment dans les domaines de l'énergie et des infrastructures.

### **LES OBJECTIFS NATIONAUX EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

A l'échelle nationale, les orientations et objectifs en matière d'aménagement du territoire sont déclinés à travers le Plan Sénégal Emergent qui régit toute la politique de développement économique et sociale du pays et le Plan national d'Aménagement du Territoire. A l'échelle de la zone d'étude les outils d'aménagement applicables sont les schémas régionaux d'aménagement du territoire des régions de Dakar et de Thiès et le schéma Directeur d'Aménagement et de Développement de la Grande-Côte élaboré en 2007.

**La Plan Sénégal Emergent (PSE)** régit la nouvelle stratégie de développement économique et sociale du Sénégal. La vision de cette nouvelle stratégie est celle d'un Sénégal émergent en 2035 avec une société solidaire et dans un Etat de droit. Dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations, les objectifs stratégiques visent notamment à :

- promouvoir des territoires viables et des pôles de développement compétitifs ;
- promouvoir le développement de pôles urbains ;
- assurer une meilleure planification et gestion de l'espace des villes et autres établissements humains ;
- améliorer la qualité du cadre de vie en milieu urbain et rural ;
- lutter contre les inondations.

**La Déclaration de Politique nationale d'Aménagement du Territoire (DEPONAT)** adoptée par le Gouvernement du Sénégal en 2006 vise à mettre en œuvre le document de politique d'aménagement du territoire communautaire défini en janvier 2004 par les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'espace UEMOA. Les orientations de la DEPONAT sont :

- La lutte contre la pauvreté ;
- Le renforcement de la décentralisation ;
- L'intégration sous-régionale avec la mise en œuvre des politiques communautaires de l'UEMOA ;
- La mise en œuvre du NEPAD.

Pour la traduction opérationnelle de ces orientations, la DEPONAT recommande trois axes d'intervention : la maîtrise de l'information géographique ; le développement territorial et le développement des régions périphériques.

**Le Plan national d'Aménagement du Territoire (PNAT)** est le document national de référence en matière d'aménagement du territoire adopté en 1997. Le PNAT est l'aboutissement d'un long processus de planification spatiale qui a débuté en 1977. C'est un document de prospective à l'horizon 2021 qui repose sur le scénario du « développement durable et harmonieux » et vise à la fois l'exploitation optimale des ressources et des potentialités là où elles se trouvent, la décentralisation et la recherche d'un meilleur équilibre entre les régions. Les objectifs spécifiques poursuivis consistent à :

- promouvoir un réseau de pôles de développement hiérarchisés et bien répartis ;
- développer des réseaux d'infrastructures de communication et d'équipements collectifs structurants et correctement répartis sur le territoire national ;

- promouvoir une gestion rationnelle des ressources naturelles et du cadre de vie ;
- développer durablement l'économie nationale à travers ses différents secteurs.

Dans sa stratégie de mise en œuvre, le PNAT avait recommandé l'élaboration de schémas directeurs d'aménagement spécifiques dans les zones spécifiques à fortes potentialités. Ainsi l'élaboration du Schéma d'Aménagement et de Développement territorial (SDADT) de la zone Dakar-Thiès-Mbour contribue à la mise en œuvre du PNAT.

**Les Schémas régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT)** sont les déclinaisons des orientations stratégiques du Plan national d'Aménagement du Territoire au niveau des régions. La zone d'étude est à cheval sur les régions de Dakar et de Thiès.

Les principaux objectifs visés dans le Schéma régional d'Aménagement du Territoire de la région de Dakar sont de<sup>4</sup> :

- créer une structure urbaine plus équilibrée ;
- améliorer le cadre de vie dakarois ;
- unifier le cadre de référence spatiale et de planification régionale ;
- renforcer la place de Dakar comme pôle international.

Les principaux objectifs visés dans le Schéma régional d'Aménagement du Territoire de la région de Thiès sont de<sup>5</sup> :

- promouvoir les établissements humains ;
- renforcer les infrastructures et équipements socio-économiques de base ;
- développer les réseaux de communication ;
- améliorer le cadre territorial ;
- développer les activités économiques régionales ;
- renforcer la gestion de l'environnement.

**Le Schéma directeur d'aménagement et de développement de la Grande Côte (SDADGC)** a été élaboré en 2007 pour une meilleure valorisation de la zone éco-géographique des Niayes qui est une zone spécifique définie par le PNAT. Le SDADGC couvre toute la zone des Niayes de Dakar à Saint Louis et implique les

---

<sup>4</sup> Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire de la Région de Dakar, 2013

<sup>5</sup> Schéma Régional d'Aménagement du Territoire, Région de Thiès, 2004

régions de Dakar, Thiès, Louga et Saint-Louis. La vision du SDADGC est de faire de la Grande Côte un pôle de développement durable ouvert sur le monde. A cet effet, les objectifs stratégiques retenus sont <sup>6</sup>:

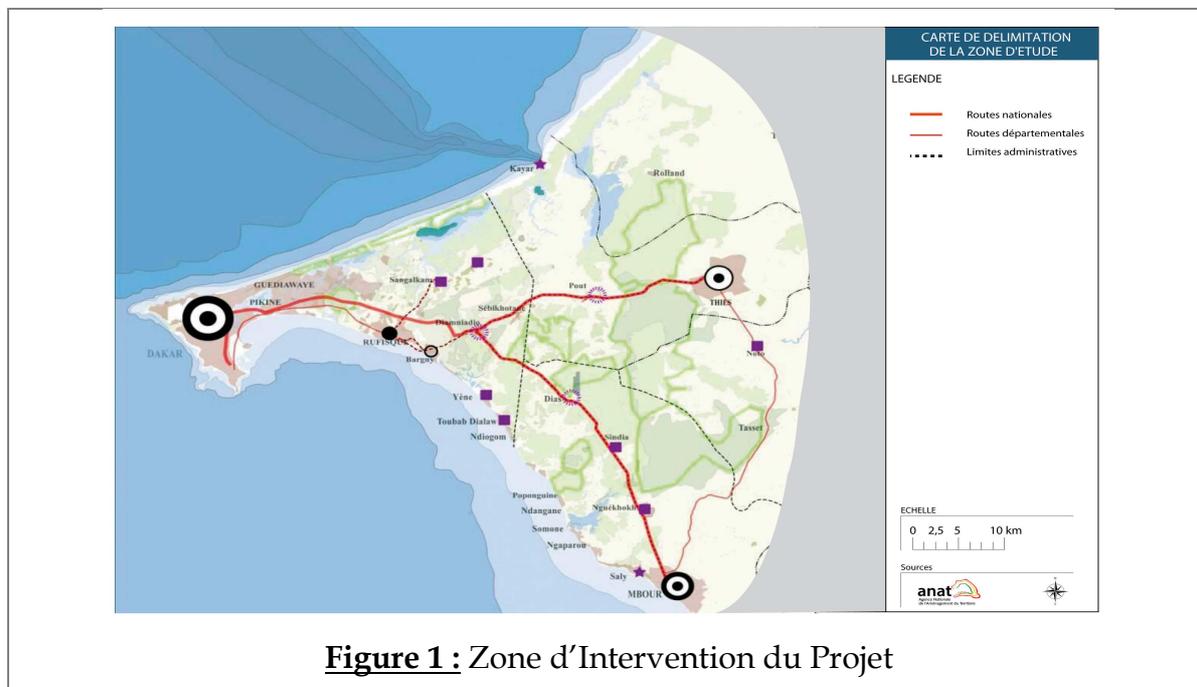
- la protection et la mise en valeur du territoire côtier des Niayes ;
- le soutien et la modernisation du secteur économique ;
- l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base ;
- le développement des infrastructures de transport structurantes.

---

<sup>6</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et de développement de la Grande Côte, 2007

## PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE ET METHODOLOGIE

La zone globale d'intervention du projet est constituée de la région de Dakar et d'une partie de la région de Thiès.



Compte tenu des objectifs de l'étude, la zone d'intervention active est située dans les départements de Rufisque, Thiès et Mbour. A cet effet, une analyse plus approfondie a été réalisée dans cette partie qui possède des disponibilités foncières en mesure d'accueillir de nouveaux aménagements.

Pour atteindre les objectifs spécifiés et compte tenu de l'accélération des dynamiques dans la zone, le comité de pilotage du projet a pris l'option de mettre l'accent sur les thématiques suivantes :

- le milieu physique et les risques environnementaux ;
- l'urbanisation ;
- les transports et les infrastructures structurantes ;
- l'économie ;
- la gouvernance territoriale.

Les travaux d'élaboration du schéma comprennent trois grandes phases que sont :

- L'orientation méthodologique ;
- Le diagnostic territorial ;

- Le projet d'aménagement et de développement.

La phase d'orientation méthodologique est l'étape préalable qui permet d'adopter une démarche adaptée à la complexité et aux contraintes de la mission. Elle comporte le recueil et l'analyse documentaire, les visites de terrain et l'élaboration des grilles d'entretien et l'identification des personnes et structures ressources.

La phase de diagnostic territorial consiste à réaliser un état des lieux de la zone pour les différentes thématiques abordées et à dégager les grands enjeux de développement socio-économiques du triangle.

La phase de formulation du projet d'aménagement et de développement consiste à fixer la vision, à définir les orientations fondamentales sur les quinze prochaines années du processus de développement durable de ce territoire et à formuler des actions structurantes d'aménagement et de développement. Cette phase comporte également l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement.

## LE PLAN DU RAPPORT

---

Ce document est le rapport provisoire du schéma d'aménagement et de développement. Il est composé de quatre parties :

La première partie est consacrée à la synthèse du diagnostic territorial de la zone d'étude.

La deuxième partie présente la vision et les orientations stratégiques.

La troisième partie présente le plan d'aménagement et de développement territorial qui comprend les grandes affectations du territoire, la structuration fonctionnelle du territoire et les actions structurantes d'aménagement et de développement proposées.

Enfin, la quatrième partie est consacrée à l'exposé de la stratégie de mise en œuvre préconisée.

## **1 LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL**

---

La synthèse du diagnostic territorial comprend deux parties.

La première partie dresse la situation générale de la zone totalement urbanisée qui comprend les départements de Dakar, Guédiawaye et Pikine.

La deuxième partie présente le diagnostic de la zone comprenant les départements de Rufisque, Thiès et Mbour. Cette zone représente la zone active d'aménagement compte tenu de la disponibilité d'espaces pour accueillir de l'habitat et des activités économiques.

Un diagnostic territorial approfondi a été réalisé dans la zone active d'aménagement selon une démarche participative et inclusive avec une implication des différents acteurs. A cet effet, après les phases de recueil documentaire et de collecte de données, une large concertation a été menée à travers l'organisation de trois comités départementaux de développement dans les départements de Rufisque, Thiès et Mbour et la réalisation d'entretiens individuels avec les principaux acteurs territoriaux.

Le diagnostic a permis de dresser un état des lieux du territoire suivant ses atouts et ses faiblesses et d'identifier les enjeux pour les cinq (5) thématiques abordées que sont le milieu physique ; l'analyse urbaine et spatiale ; les axes de communication et les infrastructures structurantes ; l'analyse du tissu économique et la gouvernance territoriale.

## **1.1 SITUATION GÉNÉRALE DES DÉPARTEMENTS DE DAKAR, GUÉDIAWAYE ET PIKINE**

### **1.1.1 Le milieu physique et les enjeux environnementaux**

Les trois départements que sont Dakar, Guédiawaye et Pikine appartiennent au cadre physique de la Presqu'île du Cap Vert. Ils occupent une superficie totale de 175 km<sup>2</sup> répartie comme suit : 82 km<sup>2</sup> pour Dakar, 13 km<sup>2</sup> pour Guédiawaye et 80 km<sup>2</sup> pour Pikine. Cet ensemble est entouré par l'océan Atlantique au Nord, au Sud et à l'Ouest et limité à l'Est par le département de Rufisque.

Au plan du relief, le département de Dakar reste dominé par un ensemble volcanique avec des points culminant à 105 m au niveau des Mamelles. Il est ceinturé par des côtes rocheuses.

Les départements de Guédiawaye et de Pikine marquent le début de l'écosystème des Niayes qui s'étend jusqu'à Saint-Louis. C'est un milieu caractérisé par la prédominance de zones basses, la présence de nombreux lacs et plans d'eau où les nappes sont quasi affleurantes. La zone des Grandes Niayes de Pikine constitue un continuum hydraulique qui traverse ces trois départements.

Le cadre environnemental est marqué par l'avancée de la mer et par différents types de pollutions. L'érosion côtière revêt un caractère particulièrement sensible dans cette zone compte tenu de son insularité et de l'exploitation du sable marin. La pollution environnementale se manifeste par une contamination de la nappe due aux rejets d'effluents divers, la pollution des eaux de surface provoquée par les rejets de déchets ménagers et industriels mais aussi par la prolifération de décharges sauvages symbolisées par celle de Mbeubeuss.

Les départements de Pikine et de Guédiawaye sont particulièrement affectés par les inondations compte tenu de la spécificité de son milieu physique, du déficit d'assainissement et de l'occupation des zones basses par l'habitat.

La figure 2 illustre la prédominance des zones basses inondables entre la zone des grandes Niayes de Pikine et le lac Rose.

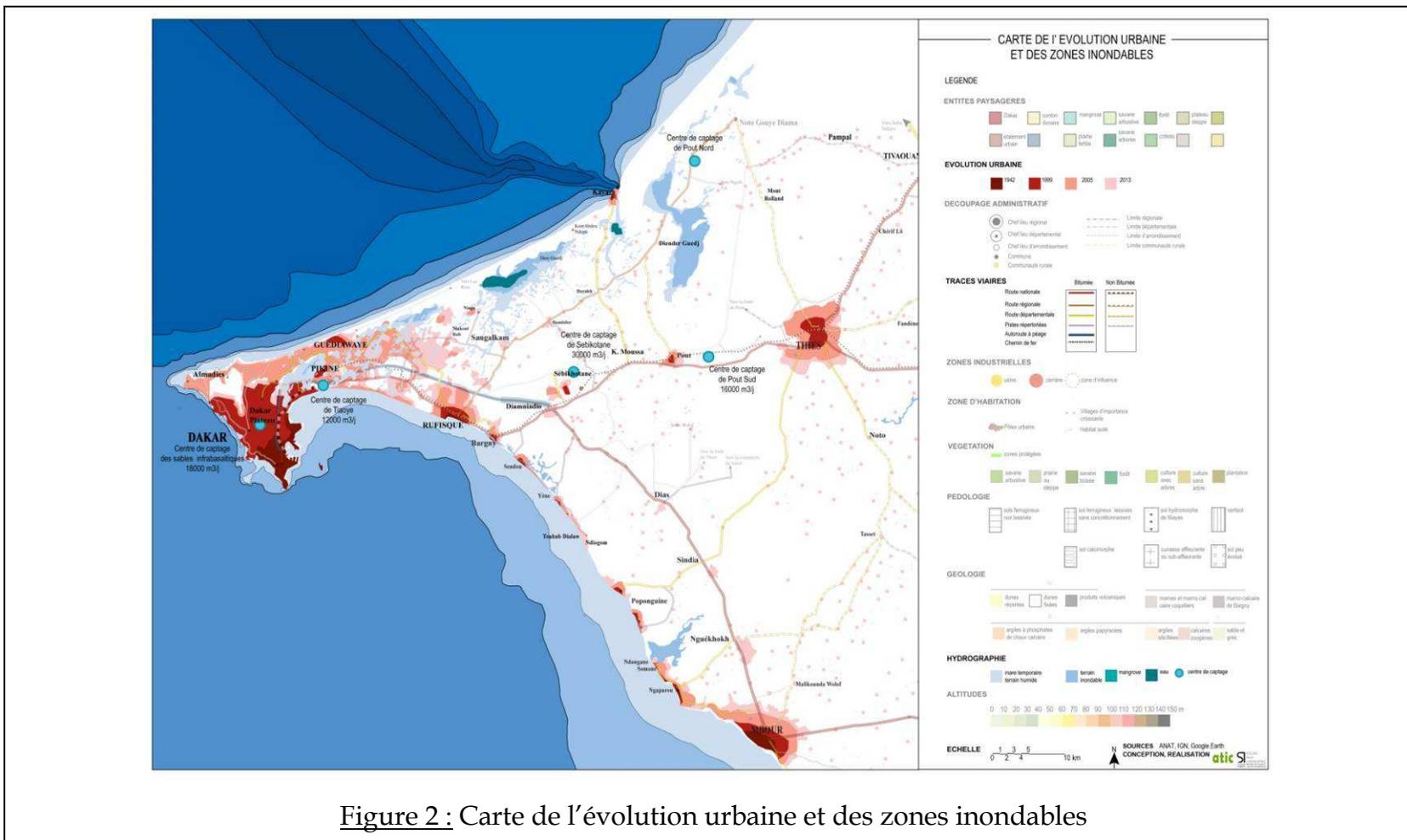


Figure 2 : Carte de l'évolution urbaine et des zones inondables

Les principaux enjeux environnementaux identifiés sont :

- la protection et la restauration des zones côtières ;
- l'augmentation de la résilience des zones basses face aux risques d'inondation ;
- la conservation et la restauration des écosystèmes humides ;
- la mise aux normes de l'outil de production industrielle et technologique ;
- la dépollution des sites contaminés par différents types de déchets ;
- la mise en œuvre des réseaux d'assainissement et d'évacuation des eaux de pluie performants

### **1.1.2 L'analyse urbaine et spatiale**

Le fait marquant au niveau de ces trois départements est l'existence d'un fort potentiel humain qui se mesure par l'importance de la population. Selon les résultats provisoires du dernier recensement général de la population, Dakar, Guédiawaye et Pikine, concentrent 2 493 282 habitants en 2013 contre 1 887 215 habitants en 2002, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 2,5%. Ce dynamisme démographique traduit l'attractivité de cette partie du territoire induite par ses fonctions de capitale politique et économique du pays.

Du point de vue de la distribution spatiale, le département de Dakar concentre 43,4% de la population régionale contre 44,2% et 12,4% respectivement pour Pikine et Guédiawaye.

La densité moyenne de population sur l'ensemble des 3 départements est de 14 247 hbts/km<sup>2</sup>. Cette forte densité de la population cache des disparités importantes. En effet, le département de Guédiawaye est le plus densément peuplé avec 23 862 hbts/km<sup>2</sup>, suivi du département de Pikine avec 13 773 hbts/km<sup>2</sup> et Dakar avec 13 186 hbts/km<sup>2</sup>.

Au niveau du développement urbain, il est constaté une densification de l'habitat structuré qui contraste cependant avec le développement de quartiers spontanés, mal lotis qui s'étendent sur des terres généralement inondables et insalubres dans plusieurs communes de Guédiawaye et Pikine où près de 40% des superficies sont occupées par de l'habitat spontané.

Malgré cette tendance à la densification, les difficultés d'accès au logement se posent avec acuité dans la zone.

L'urbanisation non maîtrisée de la banlieue s'est traduite par une dégradation du cadre de vie des populations avec un déficit criard d'équipements et d'infrastructures socio-économiques de base, l'insuffisance du réseau d'assainissement, la promiscuité, l'insécurité, l'insalubrité et une plus grande vulnérabilité aux changements climatiques.

Au niveau spatial, il existe un grand déséquilibre entre Dakar et les départements de Guédiawaye et de Pikine qui se traduit d'une part, par la localisation de la quasi-totalité des grandes infrastructures et équipements dans le département de Dakar et d'autre part, par des disparités dans l'accès aux services socio-économiques de base. Cette situation a engendré une forte dépendance de la banlieue vis-à-vis de Dakar qui est à l'origine du mouvement pendulaire de la population, de la banlieue vers Dakar, qui accentue les problèmes de mobilité urbaine.

Les principaux enjeux identifiés sont :

- la valorisation optimale du capital humain des territoires ;
- la promotion d'un cadre de vie et d'habitat favorable à l'épanouissement individuel et collectif ;
- l'optimisation rationnelle de l'occupation de l'espace urbain ;
- la promotion de la construction en hauteur pour une urbanisation économe en espace ;
- la réalisation d'outils de planification spatiale pour les collectivités locales ;
- la restructuration et/ou la rénovation des vieux quartiers de Dakar et des quartiers spontanés de la banlieue.

### **1.1.3 Les axes de communications et infrastructures structurantes**

Ces dernières années d'importants progrès ont été notés 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 : l'offre de transport demeure insuffisante et la voirie urbaine ne suit pas le rythme de la densification du tissu urbain notamment dans la banlieue. Egalement 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 est peu utilisé du fait de son faible maillage : le Petit Train Bleu sur l'axe Dakar-Pikine demeure la seule ligne ferroviaire.

Ainsi, au regard du rythme soutenu de la croissance démographique qui s'accompagne d'une demande accrue en mobilité, les grands enjeux dans le domaine des transports consistent à :

- renforcer la voirie urbaine ;
- augmenter et moderniser l'offre de transport ;
- développer des modes de transport de masse ;
- mettre en place une stratégie adaptée pour l'entretien de la voirie ;
- aménager des espaces de stationnement.

Dans le domaine des infrastructures, la quasi-totalité des infrastructures et équipements structurants de la région sont localisés dans le département de Dakar : Port Autonome de Dakar, 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 grandes infrastructures et équipements dans le département de Dakar, fait que ce dernier, représente le principal pôle économique de la région et du pays et justifie le mouvement pendulaire de la banlieue vers Dakar.

Ainsi, dans le domaine des infrastructures et équipements structurants, les principaux enjeux sont :

- la promotion de l'émergence de pôles d'activités économiques et de services dans les départements de Pikine et de Guédiawaye ;
- la promotion d'une répartition spatiale équitable des infrastructures et des équipements ;
- La requalification ou la délocalisation de certains grands équipements localisés à Dakar.

#### **1.1.4 Le tissu économique**

La région de Dakar est le principal pôle économique du Sénégal. En effet, Dakar contribue pour plus de la moitié à la formation du PIB national et offre la quasi-totalité des opportunités d'emplois.

Le département de Dakar concentre la plus grande part d'activités économiques soutenue par une base infrastructurelle importante et d'équipements marchands modernes. Les activités économiques sont dominées par le commerce, l'industrie, la pêche, les services et les transports.

Dans les départements de Pikine et de Guédiawaye, l'activité économique est dominée par l'artisanat et les activités informelles et dans une moindre mesure par l'industrie, localisée dans la zone franche industrielle de Pikine.

Les principales contraintes liées à l'activité économique sont la présence d'industries polluantes, le déficit d'espaces aménagés pour l'artisanat et les activités informelles qui entraînent l'occupation de la voie publique, le déficit de professionnalisation des acteurs, les problèmes de mobilité urbaine, les coupures d'électricité et le déficit d'équipements de soutien à l'activité économique dans la banlieue.

Les principaux enjeux liés au développement économique dans cette zone sont :

- Le renforcement des piliers de création de richesses et d'emplois dans les départements de Pikine et de Guédiawaye ;
- L'aménagement d'espaces dédiés pour les activités artisanales et industrielles ;
- L'accompagnement des acteurs économiques ;
- La fourniture correcte d'électricité ;
- L'amélioration de la mobilité urbaine.

### **1.1.5 La gouvernance territoriale**

L'ensemble de cette zone se structure en 40 communes et 3 villes qui ont pour fonction de mutualiser les compétences afin de favoriser le développement communautaire. Les villes correspondent aux trois départements de Dakar, Guédiawaye et Pikine qui comptent respectivement 19, 5 et 16 communes.

Les principales contraintes liées à la gouvernance territoriale sont l'émiettement du cadre de gouvernance territoriale qui pose le problème de la viabilité de certaines communes, la faiblesse des capacités des communes, les conflits entre communes et la faible prise en charge de certaines compétences transférées.

Les principaux enjeux dans le cadre de la gouvernance territoriale sont :

- La promotion de l'intercommunalité pour mieux gérer certaines thématiques qui dépassent l'échelle de la ville ;
- Le renforcement des capacités des collectivités locales.

## 1.2 LA SITUATION DES TROIS DÉPARTEMENTS DE RUFISQUE, THIÈS ET MBOUR

### 1.2.1 Le milieu physique et les risques environnementaux

Le milieu physique est caractérisé par l'existence de 3 zones éco-géographiques que sont :

- **La zone des Niayes** : encore appelée Grande côte, ou zone du littoral nord, elle s'étend sur les régions de Dakar, Thiès, Louga et Saint-Louis, le long de la côte et sur une bande de 10 à 15 km de large. C'est une unité morphologique composée d'un système dunaire et de sols hydromorphes et des nappes quasi affleurantes.
- **La zone des massifs** : elle s'étend du massif de Diass au plateau de Thiès (jusqu'à Mont Rolland) et est caractérisée par un relief prononcé par rapport au reste du pays. En effet, elle abrite les points les plus culminants de la zone qui sont constitués du massif de Diass et du plateau de Thiès qui dépassent 100 m.
- **La Petite côte** : elle s'étend de Bargny à Joal-Fadiouth et est caractérisée par l'existence de plage de sables fins et une température douce qui lui ont donné sa vocation touristique.





La figure 5 représente la carte de l'hydrographie et montre que cette zone est particulièrement sensible aux inondations.

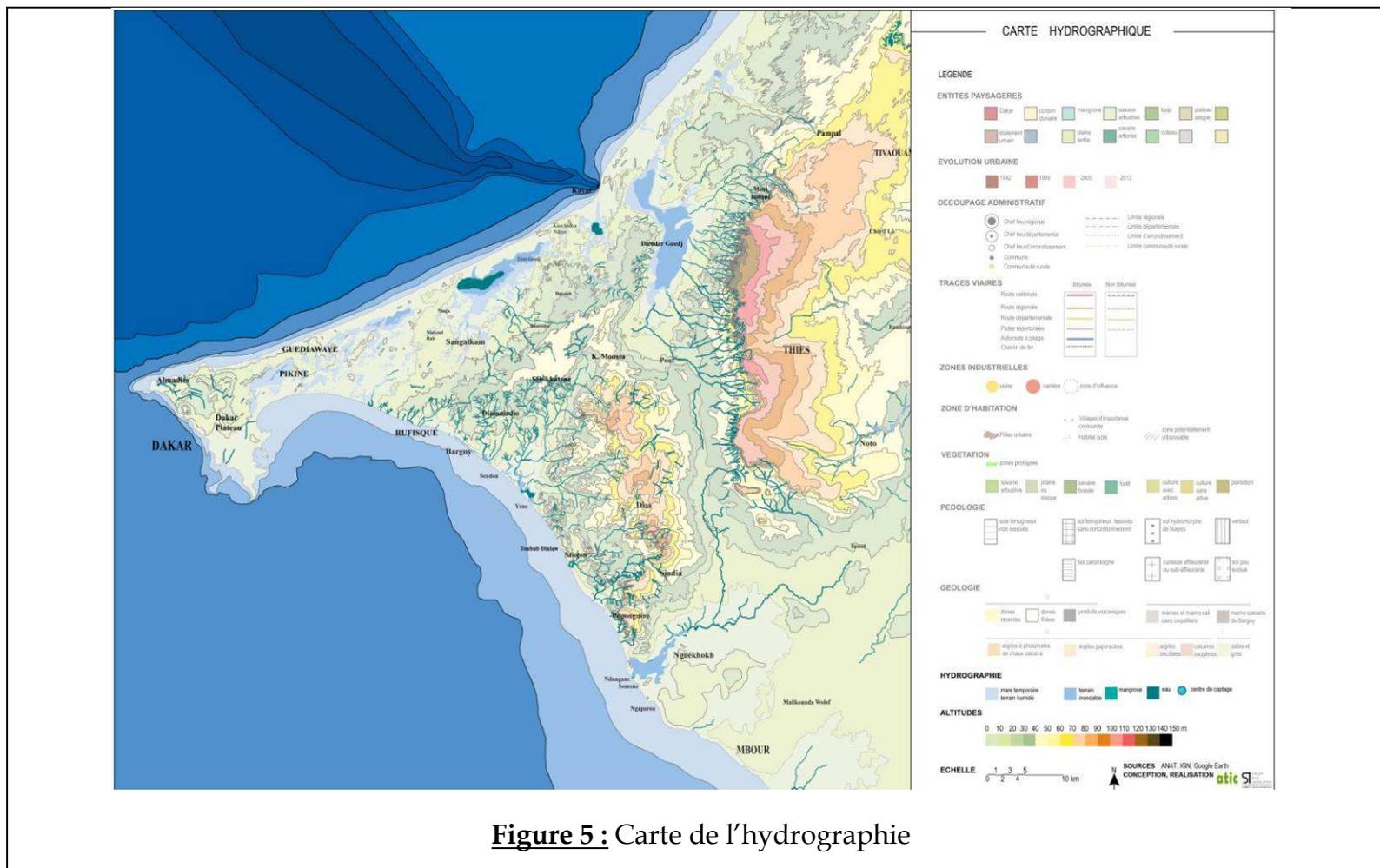


Figure 5 : Carte de l'hydrographie

Pour préserver l'environnement et les écosystèmes d'importantes initiatives ont été mises en œuvre dans cette zone : il s'agit de l'établissement de forêts classées et de réserves communautaires, la plantation de la bande des filaos le long de la Grande Côte pour fixer l'avancée des dunes de sable et l'établissement d'aires marines protégées.

La détérioration du milieu physique et les activités anthropiques ont induit plusieurs menaces qui pèsent sur l'environnement et sur les populations notamment :

- la perturbation du réseau hydrographique naturel causée par l'avancée du front urbain et la construction d'infrastructures ;
- les risques d'inondation accentués par la présence de nombreux bassins versants et le dysfonctionnement du réseau hydrographique ;
- l'érosion hydrique qui provoque le lessivage des terres agricoles ;
- l'érosion côtière et la pollution marine constituent des phénomènes naturels et anthropiques récurrents qui entravent l'essor socio-économique de la zone notamment dans les secteurs de la pêche et du tourisme ;
- l'ensablement des cuvettes maraîchères, la salinisation des terres et l'avancée du biseau salé qui représente une menace pour la zone des Niayes ;
- l'étalement urbain qui constitue une réelle menace pour les activités agricoles et les ressources végétales ;
- les excavations induites par les exploitations de carrières ;
- les risques technologiques liés à la présence, dans la zone, de foyers incubateurs de risques : les installations industrielles à risque des ICS et TMD, l'électrification et l'électrocution liées à la présence des lignes à HT, MT et BT dans la zone, les risques d'explosion d'engins ou de munitions militaires dans les zones d'entraînement militaire.

Les principaux enjeux liés au milieu physique et à l'environnement sont les suivants :

- la protection des zones côtières et la fixation des dunes du littoral ;
- la restauration des anciennes exploitations des mines de carrière ;
- l'augmentation de la résilience des localités situées sur les bassins versants, faces aux risques d'inondation ;
- la conservation du potentiel forestier ;
- la promotion d'industries extractives propres.

## **1.2.2 L'analyse urbaine et spatiale**

### **1.2.2.1 Position géographique**

Le premier atout de cette zone est sa position géographique favorable. En effet, ce territoire constitue la première zone de contact avec Dakar. Il est idéalement placé au carrefour de nombreuses routes terrestres. La morphologie particulière de la presqu'île du Cap Vert avec Diamniadio comme point d'entrée et de sortie, fait de ce territoire le principal nœud d'interconnexion entre Dakar et le reste du pays.

Ainsi, ce territoire représente la zone d'extension naturelle de Dakar et de sa banlieue. Ce positionnement est renforcé par la présence de l'autoroute à péage qui permet de faire le trajet Dakar- Diamniadio en 30 minutes.

Cette zone est bordée au nord par la Grande côte et au sud par la Petite côte et traversée pendant une bonne partie de l'année par les alizés maritimes. Cette position fait de ce territoire une zone naturelle de pêche et favorable au développement d'activités touristiques.

### **1.2.2.2 Population**

L'ensemble des 3 départements représente 1,9 % du territoire national et concentre 13,5 % de la population nationale en 2013. En effet, la population totale des départements de Rufisque, Mbour et Thiès était estimée selon les résultats provisoires du dernier recensement général de la population à 1.739.897 habitants en 2013.

Avec une superficie totale de 3 852 km<sup>2</sup>, la densité moyenne de la population dans cette zone est de 453 hbts/km<sup>2</sup> contre une densité moyenne de 65 hbts/km<sup>2</sup> au niveau national.

La population potentiellement active (15-59 ans) et donc théoriquement en âge de travailler, est estimée à 863 399 habitants en 2012, soit environ 65% de la population totale de la zone Dakar-Thiès-Mbour. Les moins de 20 ans représentent environ 52% (821 996 habitants), ce qui traduit les énormes besoins en formation et d'emplois.

La zone connaît une croissance soutenue de la population avec un taux de croissance moyen de 4,3% donc supérieur à la moyenne nationale qui est de 2,5%.

Ces projections n'intègrent pas l'influence probable des grandes infrastructures prévues dans la zone. En effet, l'accessibilité apparaît aujourd'hui comme l'un des premiers critères d'implantation des entreprises et des ménages. Ainsi, les infrastructures structurantes prévues dans cette zone notamment les infrastructures de transport vont probablement renforcer son dynamisme démographique.

### 1.2.2.3 Analyse urbaine

Le triangle Dakar-Thiès-Mbour a connu différentes phases d'évolution qui ont marqué ce territoire. Ces mutations sont liées au dynamisme de la capitale, à la disponibilité foncière et à l'exode rural. Le territoire est ainsi construit par une diversité d'unités de vie qui au cours du temps ont acquis leurs spécificités. Si le poids démographique est resté fort, sa répartition sur le territoire a fortement évolué, insufflant une nouvelle répartition dans l'espace.

Le taux d'urbanisation du triangle est, en 2013, d'environ 62%, contre 45% au niveau national. Le département de Rufisque est le plus urbanisé avec un taux d'urbanisation de 77% contre des taux d'environ 57% pour Thiès et 56% pour Mbour.

L'armature urbaine de cette zone est structurée autour des 3 pôles dominants que sont Thiès, Mbour et Rufisque qui est fortement influencée par la métropole de Dakar. Dans ce triangle, l'urbanisation s'est traduite par l'émergence de centres urbains secondaires suivant 2 axes préférentiels : la Petite côte et le long du réseau routier principal.

### Les villes principales

Villes	Population	Taux de croissance (%)	Atouts/opportunités	Faiblesses/Menaces
Thiès	300 192	2,1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville carrefour</li> <li>• Proximité avec Dakar</li> <li>• Présence du rail</li> <li>• enseignement supérieur</li> <li>• Industries de transport</li> <li>• Projets ZODIR, AIBD, autoroutes, ZES</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inondations</li> <li>• insalubrité</li> <li>• occupation anarchique de l'espace</li> <li>• manque d'emplois</li> </ul>
Mbour	219 819	2,3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximité avec Dakar</li> <li>• Station balnéaire de Saly</li> <li>• dynamisme de la pêche</li> <li>• Proximité des Niayes</li> <li>• Projets AIBD, autoroutes, ZES</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• déficit de logements sociaux</li> <li>• absence d'un PDU</li> <li>• absence d'une zone d'activités économique</li> <li>• Difficulté d'extension</li> <li>• Erosion côtière</li> </ul>
Rufisque	207 828	3,3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Position géographique</li> <li>• Quai de pêche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• faiblesse du tissu économique</li> <li>• problèmes</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cimenterie SOCOCIM</li> <li>• Projet Port Minéralier de Bargny</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• d'assainissement</li> <li>• difficultés d'extension</li> <li>• forte dépendance de Dakar</li> <li>• Erosion côtière</li> </ul>
--	--	--	--	---

Tableau 1 : Caractérisation des villes principales

### Les centres urbains secondaires de la Petite côte

Centres urbains et semi-urbains	Population	Taux de croissance (%)	Atouts/Opportunités	Faiblesses/Menaces
BARGNY/ SENDOU	51 135	3,2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• position sur la route nationale</li> <li>• pêche et activités de transformation</li> <li>• tourisme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• érosion côtière</li> <li>• absence de quai de pêche</li> <li>• difficultés d'extension</li> </ul>
YENN*	14 290	5,1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tourisme</li> <li>• disponibilité de réserves foncières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• érosion côtière</li> </ul>
TOUBAB-DIALAW*	4 081	6,0		
POPENGUINE	8 629	9,7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• résidence présidentielle</li> <li>• tourisme religieux</li> <li>• réserve naturelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erosion côtière</li> </ul>
SOMONE	5 438	9,6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourisme, grands hôtels</li> <li>• écotourisme</li> <li>• lagune</li> <li>• plage de sable fin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erosion côtière</li> <li>• absence d'outils de planification</li> </ul>
NGAPAROU	9 536	4,1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pêche</li> <li>• Tourisme</li> <li>• aire marine protégée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• érosion côtière</li> <li>• absence de quai de pêche</li> </ul>
SALY-PORTUDAL	26 918	12,1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tourisme</li> <li>• station balnéaire</li> <li>• artisanat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• érosion côtière</li> <li>• manque de réserves foncières</li> <li>• absence de réseau d'assainissement</li> </ul>

Tableau 1 : Caractérisation des pôles urbains secondaires le long de la petite côte

**Les centres urbains secondaires situés sur le réseau routier principal**

Entités urbaines et semi-urbaines	Population	Taux de croissance (%)	Atouts/Opportunités	Faiblesses/Menaces
DIAMNIADIO	22 145	5,4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• position stratégique : carrefour</li> <li>• projets structurants</li> <li>• disponibilité de réserves foncières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• menace sur les surfaces agricoles</li> <li>• absence d'outils de planification</li> <li>• déficit de mise en cohérence des projets structurants</li> </ul>
DIASS <sup>7</sup>	5 579	2,4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Position sur la RN 1</li> <li>• Proximité de l'AIBD</li> <li>• Industries (Kirène, cimenterie)</li> <li>• Couverte par la ZES</li> <li>• Disponibilité de réserves foncières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ravinelements dans la zone</li> </ul>
SINDIA <sup>8</sup>	7 903	7,8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximité de la forêt classée et réserve animalière touristique de Bandia</li> <li>• Disponibilité de réserves foncière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• absence d'outils de planification</li> </ul>
NGUEKHOKH	26 966	4,7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réserve foncière</li> <li>• Position carrefour</li> <li>• Réserve de Bandia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• absence d'outils de planification</li> </ul>
SEBIKOTANE	25 769	3,3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Position sur la RN2 entre Dakar et Thiès</li> <li>• Université</li> <li>• Grands projets structurants</li> </ul>	
POUT	23 699	3,2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Position sur la RN2 entre Dakar et Thiès</li> <li>• Point de vente de fruits</li> <li>• Industries (SISMAR, Cegelec)</li> <li>• Grands projets structurants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• absence d'outils de planification</li> </ul>

**Tableau 1** : Caractérisation des pôles urbains secondaires du réseau routier<sup>7</sup> Chiffres 2012<sup>8</sup> Chiffres 2012



#### **1.2.2.4 Les enjeux**

Compte tenu des dynamiques économiques qui se développent dans la zone avec les nombreux projets structurants, la croissance démographique va probablement se poursuivre et se renforcer. Ainsi, les grands enjeux identifiés consistent à :

- assurer une meilleure occupation de l'espace ;
- prévoir des zones d'extension urbaine ;
- créer des bassins d'emplois et de richesse à même de fixer la population sur le territoire afin d'éviter le phénomène de cité dortoir et d'atténuer la pression sur l'agglomération Dakaroise ;
- promouvoir une urbanisation économe en ressources foncières ;
- relever le niveau de la grille des infrastructures de base ;
- doter les collectivités locales d'outils de planification spatiale adaptés ;
- promouvoir l'assainissement des différents pôles urbains.

### **1.2.3 Transports et infrastructures structurantes**

#### **1.2.3.1 Les transports**

Le réseau de communication est essentiellement structuré par deux modes de transports : la route et dans une moindre mesure le chemin de fer.

Pour le transport routier, la zone est desservie par un réseau de communication assez attractif qui s'appuie principalement sur l'autoroute A1, la route nationale n° 1 (RN 1) et la route nationale n°2 (RN 2). Ces trois axes portent le territoire au cœur des enjeux de développement économique du Sénégal et de la sous-région. Les grands projets prévus dans cette zone et les projets de prolongement de l'autoroute vers Mbour et Thiès, vont probablement bouleverser la structure des déplacements.

Le réseau routier de la zone connaît cependant des faiblesses qui résident dans la mauvaise qualité du réseau secondaire, la faible desserte des zones rurales, le déficit de l'offre de transport et d'équipements de transports adaptés.

Quant au transport ferroviaire, il reste limité à l'axe Dakar-Thiès en passant par Rufisque. Le transport ferroviaire reste handicapé par :

- l'arrêt de certains axes ferroviaires ;
- la vétusté du réseau ferroviaire ;
- la faible utilisation du rail comme outil de transport de masse.

Ainsi, dans le domaine des transports, les principaux enjeux identifiés sont de :

- améliorer les dessertes des zones rurales ;
- développer le transport ferroviaire ;
- prévoir des équipements de stationnement adaptés ;
- structurer et moderniser l'offre de transport.

### 1.2.3.2 Infrastructures et équipements structurants

Cette zone est le réceptacle de grands projets structurants en cours de réalisation ou projetés. Ces projets d'aménagement vont incontestablement changer la physionomie spatiale de la zone. Le tableau ci-après présente de façon synthétique les principaux projets structurants prévus dans la zone.

N°	Projets	Gestion	Localisation	Type d'activités
1	AIBD	AIBD	Diass	Transport aérien
2	ZES-Phase 1	APIX	Diass	Plateforme logistique
3	ZES-Phase 2	APIX	Diass	Activités économiques et habitat
4	CET	APIX	SINDIA	Traitement de déchets
5	Zone Industrielle	APROSI	Diamniadio	Accueil d'activités
6	Palais des congrès	Comité ad hoc	Diamniadio	Accueil de conférences
7	Grand abattoir moderne à Diamniadio (22 ha)	Min. Elevage	Diamniadio	Foirail, abattoir, recyclage des déchets
8	Hara National à Diamniadio	Min. Elevage	Diamniadio	Hara
9	Deuxième université	Min. Enseignement Supérieur	Sébikotane	Formation sciences et technologies
10	Port Minéralier	APIX	Bargny	Transport

				maritime
11	Centrale à charbon	MIN. Energie	Bargny	Production d'énergie
12	Abattoir moderne à Thiès	Min. Elevage	Thiès	Abattoir et Foirail
14	Zone Industrielle	Conseil Régional de Thiès	Thiès	Accueil d'activités économiques
15	Sites touristiques de Mbodiène et de Pointe Sarène	SAPCO	Zone de Mbour	Tourisme
16	Pôle urbain de Diamniadio	DGPU	Diamniadio	Habitat
17	Pôle urbain du Lac Rose	DGPU	Lac Rose	Habitat

**Tableau 1 :** Liste des principaux projets structurants de la zone Dakar-Thiès-Mbour

Pour assurer une bonne mise en œuvre de ces projets, certaines faiblesses devront être levées notamment :

- le manque de cohérence des différents projets ;
- le manque de visibilité sur certains projets ;
- le déficit d'appropriation par les populations locales.

Ainsi, dans ce domaine, les principaux enjeux identifiés sont de :

- mettre en cohérence les différents projets structurants ;
- promouvoir des infrastructures et équipements structurants pour la production, la transformation et la commercialisation des produits de l'agriculture et de la pêche ;
- prévoir des infrastructures et équipements complémentaires dans les villes de Thiès et Mbour ;
- promouvoir l'installation de services administratifs pour répondre à la demande des entreprises et des particuliers.

## 1.2.4 Analyse du tissu économique

Dans le cadre de ce projet, l'analyse du tissu économique s'est focalisée sur les secteurs d'activité à grands potentiels de développement. Les secteurs retenus à cet effet sont la pêche, l'industrie, le tourisme, l'horticulture, l'artisanat et l'aviculture.

### 1.2.4.1 La pêche

La zone du triangle représente le premier pôle de pêche artisanale du Sénégal avec près des 2/3 de la production nationale correspondant à 223 613 tonnes des mises à

terre en 2011. Les activités directement liées à la pêche (mareyage, transformation) ont généré en 2012, près de 30 000 emplois dans la zone.<sup>9</sup>

Au plan infrastructurel, la zone est dotée de quais de pêche à Kayar, Rufisque, Mbour et Yenn mais aussi de plusieurs unités de transformation artisanales et industrielles de produits halieutiques.

Il existe cependant, plusieurs contraintes qui entravent l'exploitation du potentiel de ce secteur dans la zone. Parmi ces contraintes nous pouvons notamment citer :

- la baisse de la production liée essentiellement à la surexploitation de la ressource et à la difficulté d'accès à la ressource ;
- la faible valorisation des produits halieutiques ;
- la faible structuration du circuit de commercialisation du poisson ;
- le manque de professionnalisation dans le secteur ;
- le manque de modernisation de la flotte ;
- la menace de l'érosion côtière sur les installations de débarquements ;
- l'insalubrité des sites de débarquements.

A la lumière de ces constats, les enjeux identifiés sont :

- le renforcement des infrastructures, des équipements en amont et en aval de la production (unités de stockage, de conservation et de transformation) ;
- le renouvellement et la modernisation de la flotte de pêche artisanale ;
- l'installation d'industries modernes de transformation dans la zone ;
- le développement de l'aquaculture ;
- la protection des sites de débarquement face à l'érosion côtière ;
- le renforcement des capacités des acteurs de la filière.

#### **1.2.4.2 L'horticulture**

Une bonne partie de la zone est encore profondément rurale avec un poids de l'agriculture relativement important dans l'activité économique. Dans cette zone, compte tenu d'une pluviométrie irrégulière qui ne dure que 3 mois, de la présence des forêts classées, de la forte tendance d'urbanisation notamment de l'axe Rufisque-Mbour, de la présence de grandes infrastructures consommatrices d'espace, l'avenir de l'agriculture se trouve dans l'horticulture. Dans la zone des Niayes et dans la zone de Notto-Tassette, les conditions physiques sont particulièrement favorables à

---

<sup>9</sup> Services Régionaux de la pêche de Dakar et de Thiès

l'horticulture et la proximité des grandes agglomérations facilitent l'écoulement des productions.

Les 2/3 de la production nationale de fruits et légumes proviennent de la zone des Niayes. Sur les 837 sites de production identifiés dans toute la bande des Niayes de Dakar à Saint-Louis, environ la moitié (49,4%) se situe dans la zone du triangle, dans les communes de Bambilor, Keur Moussa et Diender Guedj.

Malgré les conditions physiques favorables, il existe un certain nombre de contraintes qui freinent l'exploitation de tout son potentiel, notamment :

- les difficultés d'accès à l'eau ;
- la prédominance des exploitations familiales avec des moyens rudimentaires ;
- la faiblesse des circuits de commercialisation des produits ;
- le déficit de professionnalisation des acteurs ;
- l'insuffisance des équipements de base pour la transformation, la conservation et le stockage des produits ;
- les difficultés d'accès aux financements ;
- la perte de surfaces cultivables à cause de l'urbanisation, de l'avancée du biseau salé et des dunes de sable ;

Les principaux enjeux de l'agriculture en général et de l'horticulture en particulier dans la zone du triangle se résument à :

- la maîtrise de l'eau ;
- la préservation des surfaces agricoles ;
- la transformation des produits ;
- la mise en œuvre de politiques d'accompagnement et de structuration des acteurs ;
- l'amélioration de la desserte des zones agricoles ;
- la mise en place d'infrastructures et équipements de base pour le stockage et la conservation des produits ;
- le renforcement du circuit de commercialisation (équipement marchand, exportation, etc.).

### **1.2.4.3 Le tourisme**

Le tourisme est très développé dans la zone du triangle grâce aux conditions très favorables liées à l'existence de belles plages, à la proximité de l'agglomération dakaroise, à la douceur du climat et à des aménagements adéquats. Au niveau national, le département de Mbour représente le second pôle touristique avec 23,4 %

de la capacité touristique derrière Dakar qui concentre 35% de l'offre touristique. De nouveaux aménagements sont envisagés par la SAPCO dans la zone d'influence directe du triangle à Mbodiène et Pointe Sarène.

Malgré le dynamisme du tourisme observé dans la zone, des difficultés subsistent. Il s'agit de :

- l'enclavement ou l'inaccessibilité de certains sites caractérisés par le mauvais état des voies d'accès ;
- la faible connectivité entre les sites touristiques le long de la Petite Côte ;
- l'insalubrité des plages ;
- la faible diversification de l'offre touristique ;
- le déficit d'aménagement pour les sites de moyenne envergure ;
- la cohabitation entre le tourisme et les activités de nuisance ;
- l'exposition de certains sites touristiques à l'érosion côtière et la disparition des plages.

Les principaux enjeux pour le développement et l'exploitation du potentiel touristique du triangle sont :

- la diversification des produits touristiques ;
- le renforcement de la desserte et de la connectivité des sites touristiques ;
- l'exploitation du potentiel touristique de la Petite côte entre Bargny et Saly ;
- l'amélioration de la politique de promotion du tourisme ;
- le renforcement des capacités des acteurs en charge du développement touristique ;
- la protection des côtes contre l'érosion marine et la restauration des plages ;
- l'aménagement d'espaces dédiés pour les activités de nuisance.

#### **1.2.4.4 L'industrie**

Grâce à la présence d'importants gisements de carrière, l'appareil industriel reste dominé par les industries chimiques (ICS, TMD, etc.) et extractives (SOCOCIM, SAHEL Industries et DANGOTE Industries, etc.).

En plus de la présence des industries extractives, le tissu industriel est dans une forte dynamique de renforcement avec des projets d'aménagement de sites industriels notamment la zone industrielle de Diamniadio et la Zone économique spéciale intégrée.

Les contraintes liées au développement du secteur industriel sont :

- la faible diversification du tissu industriel ;
- la dispersion des industries ;
- le problème de l'énergie ;
- les difficultés d'accès du foncier ;
- les problèmes de pollution des industries extractives ;
- la concurrence internationale.

Les enjeux du développement industriel de la zone sont :

- le développement de nouvelles filières industrielles ;
- la mise en œuvre de mesures incitatives pour l'accueil d'entreprises étrangères ;
- la mise en cohérence des différents sites industriels en vue d'une meilleure complémentarité ;
- la promotion de l'émergence d'un tissu de PME et PMI.

#### **1.2.4.5 L'artisanat**

Le secteur de l'artisanat reste dynamique et est porté par un tissu de petites et moyennes entreprises de type formel ou informel et pourvoyeuses d'emplois. Le nombre d'artisans a fortement augmenté depuis une dizaine d'années, traduisant le dynamisme du secteur.

Par ailleurs, l'augmentation continue de la population du triangle, le mouvement de desserrement des activités économiques de Dakar, l'accessibilité renforcée du triangle, la construction de grands projets d'infrastructures, augurent d'une bonne santé du secteur dans les années à venir.

Mais pour pouvoir profiter pleinement de ces opportunités, il faut lever un certain nombre de contraintes notamment :

- le caractère informel du secteur et le manque de statistiques fiables ;
- la faiblesse du niveau d'équipement et des outillages ;

- la faiblesse de la qualification professionnelle ;
- les difficultés d'accès au crédit ;
- les problèmes de structuration des acteurs de la filière ;
- l'absence de structures d'accueil dédiées ;
- la faible valorisation du métier d'artisan.

Dans le domaine de l'artisanat, les enjeux identifiés sont :

- la création de structures d'accueil dédiées ;
- le renforcement de capacités et la formation des acteurs ;
- le suivi du secteur afin de mieux répondre aux préoccupations des acteurs ;
- l'organisation du secteur et son intégration dans le secteur économique formel ;
- la valorisation du métier d'artisan.

#### **1.2.4.6 L'aviculture**

L'aviculture constitue un secteur porteur de croissance et son importance socio-économique dans le triangle est certaine. Deux principales formes d'aviculture sont pratiquées dans la zone d'étude : l'aviculture traditionnelle qui exploite des sujets locaux et l'aviculture moderne qui utilise des races exotiques à potentiel génétique élevé.

La filière avicole a réussi sa transition vers la modernisation des moyens et des pratiques de gestion. Cela se manifeste par une nette évolution de son chiffre d'affaires qui est passé de 72,2 à 130 milliards de FCFA entre 2000 et 2011 soit un taux de croissance de plus de 77%.

Malgré son dynamisme, le secteur de l'aviculture est encore confronté à un certain nombre de contraintes qui freinent l'exploitation de son potentiel, dont :

- le caractère rudimentaire des équipements (surtout pour les exploitations familiales) ;
- l'absence d'équipements de conservation et de transformation ;
- la pression foncière dans la zone des Niayes ;
- les faiblesses dans le circuit de commercialisation.

Les enjeux identifiés dans le domaine de l'aviculture sont :

- la mise en place d'abattoirs aménagés et modernes ;
- la mise en place d'équipements et d'infrastructures de conservation, de transformation et de commercialisation ;
- la protection des zones avicoles ;
- le renforcement de capacités des acteurs.

### **1.2.5 La gouvernance territoriale**

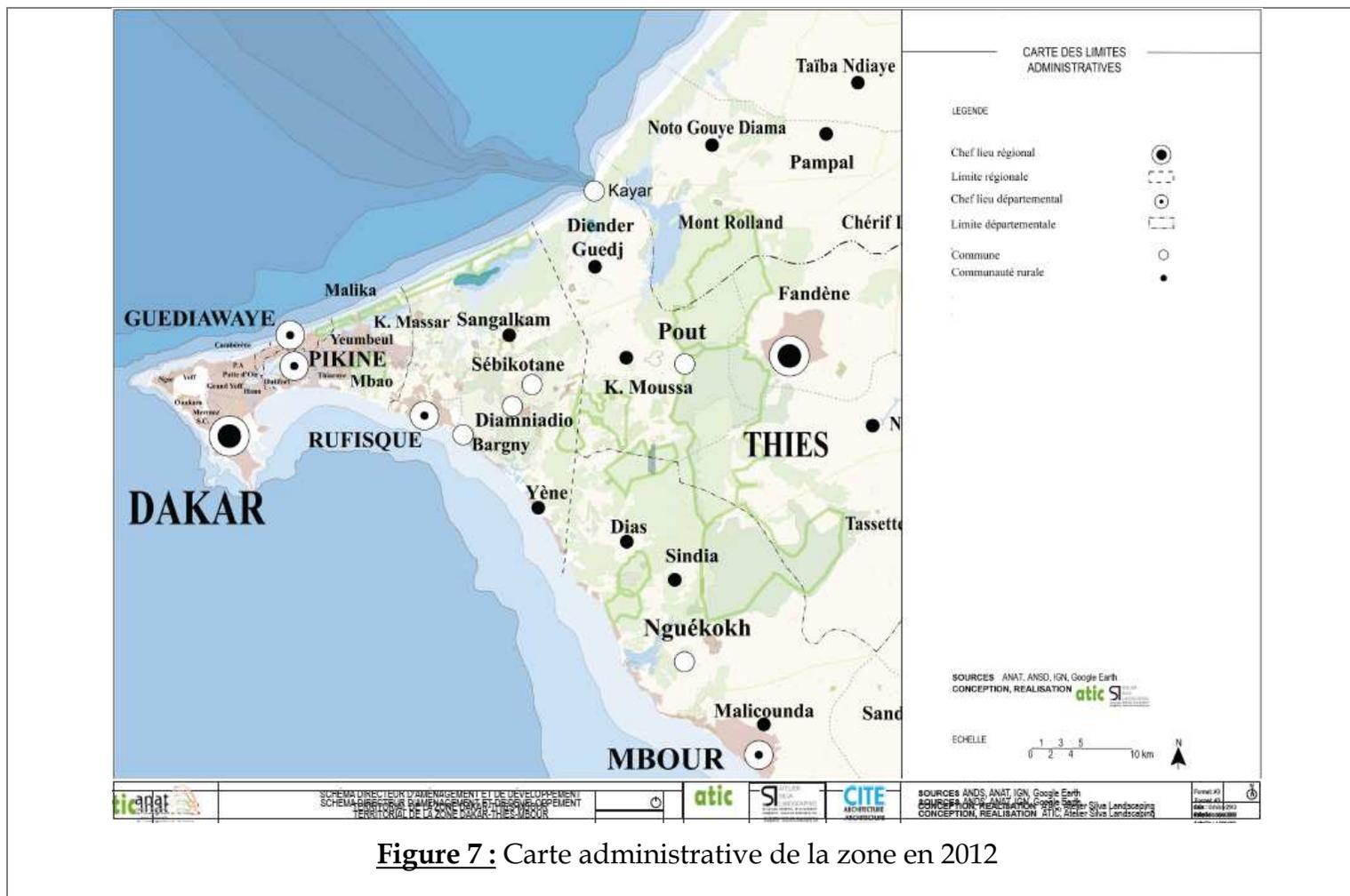
La zone du triangle est à cheval sur les régions de Dakar et de Thiès, elle compte 3 départements et 29 communes. Elle est caractérisée par une multiplicité d'acteurs qui interviennent dans le développement socio-économique de l'espace. Ils sont constitués par l'Etat, les communes, les départements mais aussi par les chambres consulaires, les organisations communautaires de base, la société civile et les acteurs du secteur privé.

Cette diversité d'acteurs n'obéit pas cependant à une logique de mise en cohérence des stratégies de développement mais plutôt à celle d'un cloisonnement des initiatives. Les autres faiblesses du système de gouvernance territoriale résident à la faible capacité des acteurs territoriaux, les problèmes de limites entre collectivités locales qui créent des conflits entre ces dernières et la faible coopération entre collectivités locales.

La forte attractivité de cette zone et les nombreux projets prévus dans le triangle nécessitent une vigilance accrue dans la gouvernance des territoires concernés. Dans ce contexte, les enjeux identifiés consistent à :

- mettre en place un cadre de concertation et de mise en cohérence des différentes interventions ;
- renforcer les capacités des collectivités locales et des structures de l'Etat ;
- promouvoir l'intercommunalité pour faciliter la mise en œuvre de projets d'envergure.

La figure 7 montre la carte administrative de la zone en 2012.



**Figure 7 :** Carte administrative de la zone en 2012

## **2 VISION ET ORIENTATIONS**

### **2.1 LA VISION**



Dakar dispose actuellement de formidables atouts mais elle ne peut se considérer comme dépositaire d'acquis. La région capitale ne pourra continuer à jouer des rôles spécifiques au niveau africain et mondial que si elle sait insérer de manière cohérente son arrière-pays afin de faire face à l'émergence, partout dans le monde, de territoires extrêmement dynamiques et variés. Les inégalités territoriales trop fortes risquent de nuire à la cohésion sociale et donc de handicaper les potentiels de développement. C'est pourquoi, la région capitale est obligée d'intégrer de manière cohérente les territoires du triangle.

Territoire complémentaire de la métropole dakaroise, cette zone est le théâtre d'importants enjeux de développement pour le Sénégal. Quel que soit le choix politique effectué, la relation entre les enjeux de développement dakarois et la dynamique des territoires dans cette zone est centrale pour le rayonnement international de Dakar. Dans cette perspective, les relations entre Dakar et ces territoires ne peuvent plus se résumer à une simple opposition centre-périphérie. Ils

ont des intérêts communs et il convient donc de concevoir aujourd'hui un projet de développement commun, harmonieux et complémentaire.

Cette interdépendance nous conduit à penser le projet à l'échelle des régions de Dakar et de Thiès. Nous appellerons cet ensemble le triangle Dakar-Thiès-Mbour. Le triangle Dakar-Thiès-Mbour est donc un projet visant à transformer l'agglomération dakaroise en une grande métropole africaine et mondiale du XXI<sup>e</sup> siècle, en symbiose avec son environnement.

Pour se réaliser, l'ambition du triangle Dakar-Thiès-Mbour doit se concrétiser par une vision d'avenir.

L'appréciation des forces et faiblesses de la zone des menaces auxquelles elle est confrontée et des opportunités qu'elle peut saisir, est aujourd'hui largement partagée par les acteurs. C'est à partir de cette appréciation, et en accord avec les orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire fixées par les différents documents de planification à l'échelle nationale et régionale, qu'une véritable vision d'avenir s'est forgée : il s'agit de faire du **triangle Dakar-Thiès-Mbour un pôle de développement durable, compétitif, tête de pont du Sénégal émergent.**

Cette vision s'articule autour de la réalisation, à moyen et long termes, des grands objectifs déclinés comme suit :

- L'agglomération de Dakar formera avec les autres territoires de la zone un grand pôle de développement avec une armature urbaine équilibrée et un tissu économique performant générateur d'emplois ;
- un développement économique durable avec la valorisation des ressources de la zone, la préservation des écosystèmes sensibles et le maintien des grands équilibres écologiques ;
- les conditions et le cadre de vie des populations seront nettement améliorés grâce à une urbanisation bien maîtrisée, la mise en œuvre d'une stratégie efficace de prévention des risques notamment les risques d'inondation, un accès correct des populations aux services socio-économiques de base (eau, électricité, assainissement, santé, éducation) et la séparation entre l'habitat et les activités de nuisance.
- Un pôle compétitif par rapport aux autres capitales mondiales qui va positionner le Sénégal dans la mondialisation et tirer les autres territoires du pays dans la voie de l'émergence économique.

## **2.2 LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES**

Pour mettre en œuvre la vision énoncée qui est celle de faire du triangle Dakar-Thiès-Mbour un pôle de développement durable et compétitif, tête de pont du Sénégal émergent, les cinq orientations stratégiques suivantes ont été retenues :

- la gestion durable de l'environnement et la préservation des écosystèmes sensibles ;
- la maîtrise de l'urbanisation ;
- l'amélioration du cadre de vie des populations ;
- l'amélioration de la mobilité ;
- le renforcement du tissu économique.

### **2.2.1 Gestion durable de l'environnement et préservation des écosystèmes sensibles**

Pour assurer la gestion durable de l'environnement et la préservation des écosystèmes, les objectifs spécifiques poursuivis sont :

- préserver les zones agricoles ;
- lutter contre l'érosion côtière ;
- conserver et valoriser le potentiel forestier ;
- préserver et valoriser les zones humides sensibles ;
- préserver et valoriser les zones insulaires de la presqu'île du Cap Vert ;
- préserver les ressources marines.

### **2.2.2 Maîtrise de l'urbanisation**

La maîtrise de l'urbanisation vise l'atteinte des objectifs spécifiques suivants :

- maîtriser la croissance urbaine ;
- lutter contre la bidonvilisation ;
- répondre à la demande en logements ;
- promouvoir un développement urbain équilibré ;
- améliorer la gouvernance territoriale.

### **2.2.3 Amélioration du cadre de vie des populations**

Pour l'amélioration du cadre de vie des populations, les objectifs spécifiques poursuivis sont :

- assurer une gestion adaptée des risques sur l'environnement et sur les populations ;
- répondre aux besoins en eau et en électricité des populations et des entreprises ;
- assurer l'assainissement des différents établissements humains et une bonne gestion des eaux pluviales ;
- assurer une bonne gestion des déchets ;
- répondre aux besoins en équipements collectifs ;
- créer des coupures vertes dans les zones urbaines.

### **2.2.4 Renforcement des réseaux de transport et amélioration de la mobilité**

Pour renforcer les réseaux de transports et améliorer la mobilité, les objectifs spécifiques poursuivis sont :

- renforcer le réseau routier ;
- améliorer l'offre de transport ;
- développer des modes de transport alternatifs à la route ;
- renforcer les équipements de transports ;
- Promouvoir l'émergence d'un grand hub aérien structuré autour de l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD).

### **2.2.5 Renforcement du tissu économique**

Pour renforcer le tissu économique, les objectifs spécifiques poursuivis sont :

- moderniser et renforcer les équipements de soutien à l'activité économique ;
- promouvoir le développement industriel ;
- promouvoir l'artisanat et renforcer le tissu des petites et moyennes entreprises ;
- répondre aux besoins en formation de la zone ;
- promouvoir l'exploitation et la valorisation des ressources et potentialités de la zone.

### **3 LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT**

---

Le plan d'aménagement et de développement territorial traduit l'organisation spatiale à promouvoir et les actions d'aménagement et de développement à réaliser pour mettre en œuvre les orientations stratégiques retenues.

Le plan d'aménagement et de développement comporte 3 parties :

**les grandes affectations du territoire ;**

**la structuration fonctionnelle du territoire ;**

**les actions d'aménagement et de développement territorial.**

### 3.1 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Le territoire est découpé en zones d'affectation du sol qui ont été déterminées en fonction de l'occupation actuelle des sols, de leur vocation, de leur potentiel ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le cadre de ce schéma.

Les zones de contraintes à l'occupation du sol sont les zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de santé, de sécurité, de bien-être public.

Le schéma propose cinq grandes zones d'affectation du sol :

- Les zones urbaines ;
- Les zones d'activités économiques ;
- Les zones agricoles ;
- Les zones touristiques ;
- Les zones de conservation.

Pour chacune de ces zones, une affectation dominante mais non exclusive a été définie. A partir de l'adoption du schéma, tous les outils d'aménagement et de développement qui seront élaborés (notamment les plans directeurs d'urbanisme, les plans d'urbanisme de détail, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les schémas d'aménagement et de développement des zones de terroir, les plans d'occupation et d'affectation des sols) dans la zone devront respecter les affectations définies.

La figure 8 montre la carte des grandes affectations du territoire.

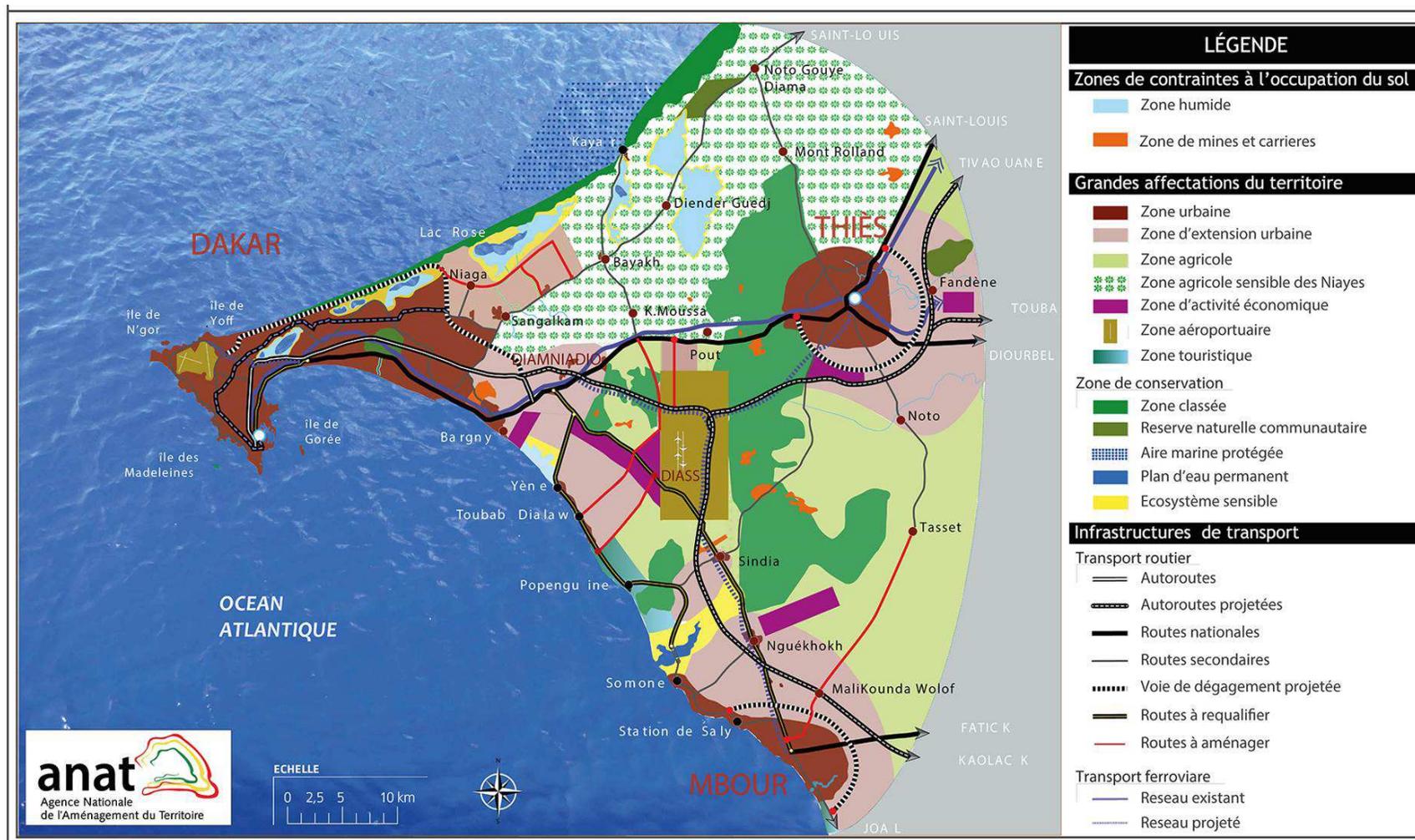


Figure 8 : Carte des Grandes Affectations du Territoire

### **3.1.1 Les zones de contraintes à l'occupation du sol**

Le contrôle dans les zones de contraintes consiste à régir ou prohiber les usages tels que les modifications du sol, les constructions, ou les opérations cadastrales. Il tient compte des dangers d'inondation, d'éboulis, de glissement de terrain, d'autres cataclysmes ou de tout autre facteur propre à la nature des lieux pouvant être pris en considération pour des raisons de santé et de sécurité publiques. Un tel contrôle peut se traduire par une interdiction de construire, une limitation du passage d'un état naturel à un état artificiel des sols, un contrôle du drainage, une réglementation des pratiques d'aménagement.

Cette limitation peut aussi servir à la mise en valeur des zones de contraintes. Par exemple, ces lieux peuvent devenir des espaces verts, des espaces protégés à des fins environnementales ou des espaces comportant des aménagements récréatifs légers, lesquels, bien intégrés, rehausseront le caractère ou la valeur écologique de ces milieux.

Les zones de contraintes à l'occupation du sol sont constituées des zones de contraintes naturelles et des zones de contraintes anthropiques.

#### **3.1.1.1 Les zones de contraintes naturelles**

Les zones de contraintes naturelles correspondent notamment à des zones :

- d'inondation ;
- d'érosion ;
- humides (mangrove, marais, mare temporaire, savane marécageuse, zone humide identifiée par l'UICN, etc.).

Les zones humides et les zones d'inondation seront déterminées de façon exhaustive par le Plan directeur de drainage des eaux de pluie dont l'élaboration et la mise en œuvre seront proposées comme action structurante dans le cadre de ce schéma.

#### **3.1.1.2 Les zones de contraintes anthropiques**

Les contraintes de nature anthropique sont constituées par les ouvrages et les activités qui résultent de l'intervention humaine et qui sont susceptibles de mettre en péril la santé, la sécurité et le bien-être des personnes et/ou de causer des dommages importants aux biens situés à proximité.

La prise en considération des contraintes de nature anthropique dans la démarche de planification du territoire permet d'atténuer les effets négatifs de certaines activités sur les personnes, les biens et l'environnement. La détermination des sources de contraintes de nature anthropique permettra d'éviter l'empiétement et le rapprochement d'usages, de constructions ou d'ouvrages qui sont incompatibles, et

qui pourraient compromettre la sécurité et la santé des personnes ; de même que les possibilités d'exploitation ou d'agrandissement d'activités désignées comme telles.

Les principales zones de contraintes anthropiques sont :

- les sites abritant des installations qui utilisent, produisent ou entreposent des produits dangereux, ou dont l'activité constitue elle-même un danger ;
- les routes et les voies ferrées sur lesquelles sont transportées des matières dangereuses ;
- le corridor de la ligne de haute tension et les postes de transformation ;
- les zones de mines et carrières conformément à la loi n° 2003-36 du 24 novembre 2003 portant Code minier et son décret d'application en raison des vibrations émises et les risques de retombées de projectiles lors du dynamitage, l'émission de poussières, l'augmentation du camionnage sur les voies de circulation aux abords des sites et le bruit des machines.

### **3.1.2 Les différentes zones d'affectation du territoire**

#### **3.1.2.1 Les zones urbaines**

Dans l'affectation urbaine on distingue deux catégories de zones d'affectation : les zones urbanisées, les zones préférentielles d'extension urbaine.

##### 3.1.2.1.1 Les zones urbanisées

Les zones urbanisées sont constituées des espaces urbanisés construits avec un tissu urbain plus ou moins continu. Les principales zones urbaines du triangle sont la zone urbanisée de l'agglomération dakaroise (trame urbaine plus ou moins continue de Dakar à Rufisque), les villes de Thiès et de Mbour.

La délimitation de l'affectation urbaine vise les objectifs suivants :

- Prévenir l'insertion d'usages incompatibles avec les activités urbaines à l'intérieur des zones urbaines ;
- Lutter contre l'occupation anarchique de l'espace public ainsi que la cohabitation entre l'habitat et les activités de nuisance ;
- doter ces zones de services et d'équipements répondant à la demande des populations.

Les usages autorisés dans les zones urbaines sont les activités normalement exercées dans un pôle urbain pouvant comprendre les habitations, les équipements et services institutionnels, les commerces de détail, de gros et de services, les activités

artisanales, les industries manufacturières hors industries lourdes qui devront respecter la législation sur les établissements classés.

Les activités de commerce, artisanales et industrielles ne devront être autorisées que dans des espaces aménagés à cet effet. Cela permettrait de réduire les nuisances et d'éviter l'occupation anarchique de la voie publique.

#### 3.1.2.1.2 Les zones préférentielles d'extension urbaine

Les zones préférentielles d'extension urbaine sont les espaces d'extension des pôles urbains qui ne présentent pas des contraintes majeures à l'occupation des sols et ne représentent pas une menace pour les écosystèmes sensibles et les zones agricoles stratégiques. Les villes de Thiès et de Mbour présentent les meilleures possibilités d'extension.

La délimitation des zones préférentielles d'extension urbaine vise les objectifs suivants :

- lutter contre l'habitat spontané et la bidonvilisation ;
- éviter l'extension urbaine dans des zones de contraintes à l'occupation du sol notamment les zones inondables ;
- préserver les zones agricoles sensibles et les zones d'intérêt écologique ;
- réaliser des équipements adaptés dans les zones d'extension.

Les usages autorisés dans les zones préférentielles d'extension urbaine sont la construction d'habitations et la viabilisation de terrains à condition qu'elles soient régies par un plan d'urbanisme ou qu'elles rentrent dans le cadre d'une zone d'aménagement spécifique ; la construction d'équipements et d'infrastructures socio-économiques, les activités artisanales et industrielles localisés dans des zones d'aménagement dédiées.

#### **3.1.2.2 Les zones agricoles**

La zone agricole comprend la zone agricole extensive, la zone agricole urbaine et la zone agricole sensible.

##### 3.1.2.2.1 La zone agricole extensive

La zone agricole extensive est la zone située à l'Est des forêts classées de Thiès et de Bandia et comprise entre Thiès et Mbour. C'est une vaste plaine qui marque le début du bassin arachidier. Le sol, en général du type *Dior*, qui occupe toute la partie

centrale autour de Tassette est utilisé globalement pour la culture de l'arachide et du mil<sup>10</sup>. On retrouve toutefois du sol *Deck* et *Deck-Dior* par endroits.

Les usages autorisés dans la zone agricole extensive sont généralement toutes les activités liées à l'agriculture et à l'élevage, l'habitat, l'artisanat et les industries de transformation agro-alimentaires, les équipements et services institutionnels ainsi que le commerce.

#### 3.1.2.2.2 La zone agricole sensible

La zone agricole sensible est principalement constituée de la bande des Niayes comprise entre Sangalkam et Notto Gouye Diama. C'est un écosystème spécifique favorable à l'horticulture et à l'aviculture mais qui est en même temps très sensible et menacée. Les différentes menaces sur l'écosystème sont relatives aux risques de salinisation de la nappe phréatique, à l'avancée des dunes de sables qui menacent les cuvettes maraîchères et l'étalement urbain de l'agglomération Dakaroise.

La délimitation de la zone agricole sensible vise les objectifs suivants :

- promouvoir l'horticulture ;
- lutter contre le changement de vocation des sols ;
- prévenir l'installation d'activités incompatibles avec les activités agricoles ou ayant tendance à dégrader l'écosystème ;
- préserver l'écosystème des Niayes.

Les usages autorisés dans la zone agricole protégée sont principalement ceux liés aux activités agricoles. Outre l'agriculture, ces usages peuvent notamment comprendre, selon les contextes, les résidences reliées à la production agricole, l'élevage en espace clos ainsi que les usages reliés aux activités d'entreposage, de conditionnement, de conservation ou de vente de produits agricoles et d'élevage. Les usages autorisés concernent également l'habitat dans les établissements humains ou dans leurs zones d'extension naturelles et l'ensemble des activités liées à l'habitat rural tels que le commerce, l'artisanat, les équipements et services institutionnels visant à améliorer les conditions et le cadre de vie des populations locales.

#### 3.1.2.2.3 La zone agricole urbaine

Le zone agricole urbaine correspond aux zones particulièrement favorables à l'agriculture et situées en zone urbaine ou entourées d'un tissu urbain plus ou moins dense.

La délimitation des zones agricoles urbaines vise les objectifs suivants :

---

<sup>10</sup> Plan de développement de la Communauté rurale de Tassette, 1986

- valoriser certains espaces non aedificandi ;
- créer des coupures vertes et éviter une urbanisation totale ;
- protéger ces zones de la spéculation foncière ;
- permettre aux populations locales des zones nouvellement urbanisées de pérenniser l'activité agricole.

Les usages autorisés dans la zone agricole urbaine sont essentiellement le maraîchage, l'arboriculture et l'élevage en espace clos.

La zone agricole urbaine devra être prévue dans les documents de planification urbaine notamment dans les Plans directeurs d'Urbanisme et dans les Plans d'Urbanisme de Détail.

### **3.1.2.3 Les zones d'activités économiques**

La zone d'activités économiques est un périmètre aménagé, destiné à l'accueil d'entreprises ou d'unités artisanales. Les zones d'activités se distinguent essentiellement par la typologie des activités ciblées, les conditions d'installation, le niveau d'équipement et d'aménagement du site et la superficie.

La délimitation des zones d'activités vise les objectifs suivants :

- éviter le mélange entre activités incompatibles ;
- éviter les nuisances afin d'améliorer le cadre de vie des populations ;
- lutter contre l'occupation anarchique de l'espace public ;
- regrouper les entreprises d'un secteur pour mieux leur fournir des services adaptés.

Les différentes zones d'activités économiques identifiées ou à promouvoir sont :

- la zone économique spéciale intégrée ;
- la zone industrielle ;
- la zone artisanale ;
- le parc technologique ;
- la zone aéroportuaire (ZA) ;
- la zone logistique ;
- La zone commerciale ;
- la zone mixte ;
- la zone d'activités économiques communale (ZAEC).

Les usages autorisés dans les zones d'activités économiques peuvent être dédiés à un type d'activités (industriel, artisanal, logistique, commercial, aéroportuaire, technologique, etc.) ou mixte. Pour la zone économique spéciale intégrée, les activités autorisées dépendent des choix stratégiques opérés par l'organisme en charge de sa gestion. Les usages autorisés dans les ZAEC sont les activités commerciales, artisanales et de service. Chaque commune ou groupement de commune devra aménager des zones d'activités communales pour répondre aux besoins en espace des opérateurs économiques.

#### **3.1.2.4 Les zones touristiques**

L'aménagement touristique concerne les zones particulièrement favorables à l'activité touristique et ne présentant pas une menace pour les écosystèmes fragiles. A l'échelle du triangle, la zone touristique est principalement constituée du littoral de la Petite côte.

La délimitation de la zone touristique vise essentiellement à prévenir l'installation d'activités incompatibles avec l'activité touristique.

Les usages autorisés dans les zones touristiques sont : les activités hôtelières, de loisirs et de découverte, l'habitat, l'artisanat dans des espaces réservés, le commerce, les services, les équipements et services institutionnels.

#### **3.1.2.5 Les zones de conservation**

Les usages autorisés dans les zones de conservation correspondent aux propositions formulées dans le Schéma directeur d'Aménagement de la Grande côte. Les zones de conservation sont constituées des aires marines protégées, des forêts classées et de la bande des filaos, des forêts communautaires, des lacs et zones humides.

##### 3.1.2.5.1 Les aires protégées

Dans les aires protégées, les usages autorisés ou interdits devront être établis de manière à préserver les écosystèmes originaux et représentatifs et maintenir la diversité biologique.

L'objectif de l'érection des aires marines protégées est la gestion durable des ressources marines et côtières qui constituent les éléments de base du développement et de la lutte contre la pauvreté des communautés littorales. Cet écosystème intègre des objectifs de développement et de conservation de la biodiversité marine et côtière. Les modalités d'accès à ces aires, la pêche et toute autre forme d'utilisation de l'espace ou des ressources sont fixées par un règlement intérieur élaboré par le conservateur en concertation avec les acteurs concernés.

##### 3.1.2.5.2 Les forêts classées et bandes de filaos

La circonscription des forêts classées et de la bande de filaos permet la conservation et l'utilisation durable des ressources forestières par une gestion décentralisée. Ces espaces relèvent du domaine forestier de l'État. Son mode de gestion privilégie l'approche écosystémique. Ces zones ont pour fonctions d'assurer le renouvellement des espèces forestières, l'amélioration de la croissance et de l'état des peuplements, la fourniture de revenus pour les populations locales dans le respect des fonctions écologiques des écosystèmes, l'approvisionnement durable en combustibles ligneux et autres ressources naturelles, l'accueil du public dans la mesure où l'environnement naturel et social est préservé.

#### 3.1.2.5.3 Les réserves naturelles communautaires

Les réserves naturelles communautaires sont des aires protégées locales. Les activités autorisées dans les réserves naturelles communautaires devront privilégier la conservation et l'utilisation durables des ressources naturelles, de manière à :

- assurer le renouvellement des espèces de faune et de flore ;
- améliorer la croissance et l'état des espèces de faune et de flore ;
- fournir une source de revenus pour les populations locales dans le respect des fonctions écologiques des écosystèmes ;
- permettre l'approvisionnement durable en combustible ligneux et autres ressources naturelles ;
- accueillir le public dans la mesure où l'environnement naturel et social est préservé.

#### 3.1.2.5.4 Les lacs, zones humides et autres écosystèmes fragiles

Les activités autorisées sur le littoral et sur la rive des cours d'eau et des lacs, dans les milieux humides et dans les autres écosystèmes fragiles devront viser la protection de ces milieux fragiles et de l'habitat d'espèces fauniques réputées pour leur grande concentration ou leur statut précaire. Les activités génératrices de revenus et le tourisme sont autorisés à condition qu'ils ne présentent pas de menaces pour les écosystèmes.

Le domaine public des plans et cours d'eau est fixé à 100 mètres des rivages à partir de la limite atteinte par les plus fortes marées ; à partir d'une zone de 25 mètres pour les cours d'eau navigables ou flottables ; à partir de 10 mètres pour les cours d'eau non navigables ni flottables ; et à partir de 25 mètres pour les lacs, étangs, et mares permanentes. Aucune construction pérenne ne pourra être permise dans le domaine public des plans et cours d'eau non permanents et permanents.

### 3.2 LA STRUCTURATION FONCTIONNELLE DU TERRITOIRE

La structuration du territoire vise à identifier les différents pôles de la zone, à déterminer leur positionnement et à préciser les liens fonctionnels existants entre eux.

Les critères qui ont été retenus pour déterminer l'organisation du territoire sont la démographie, les potentialités économiques, la position géographique, les possibilités d'extension et le niveau d'équipements.

En tenant en compte de ces critères et orientations stratégiques, le schéma propose la structuration suivante :

- la métropole internationale de Dakar ;
- les métropoles d'équilibre de Thiès et de Mbour ;
- les pôles d'expansion urbaine et économique de Diamniadio, de DIASS et du Lac Rose ;
- les pôles agricoles : zone des Niayes et l'axe Thiès-Mbour.

La figure 9 représente la carte de structuration fonctionnelle de la zone.

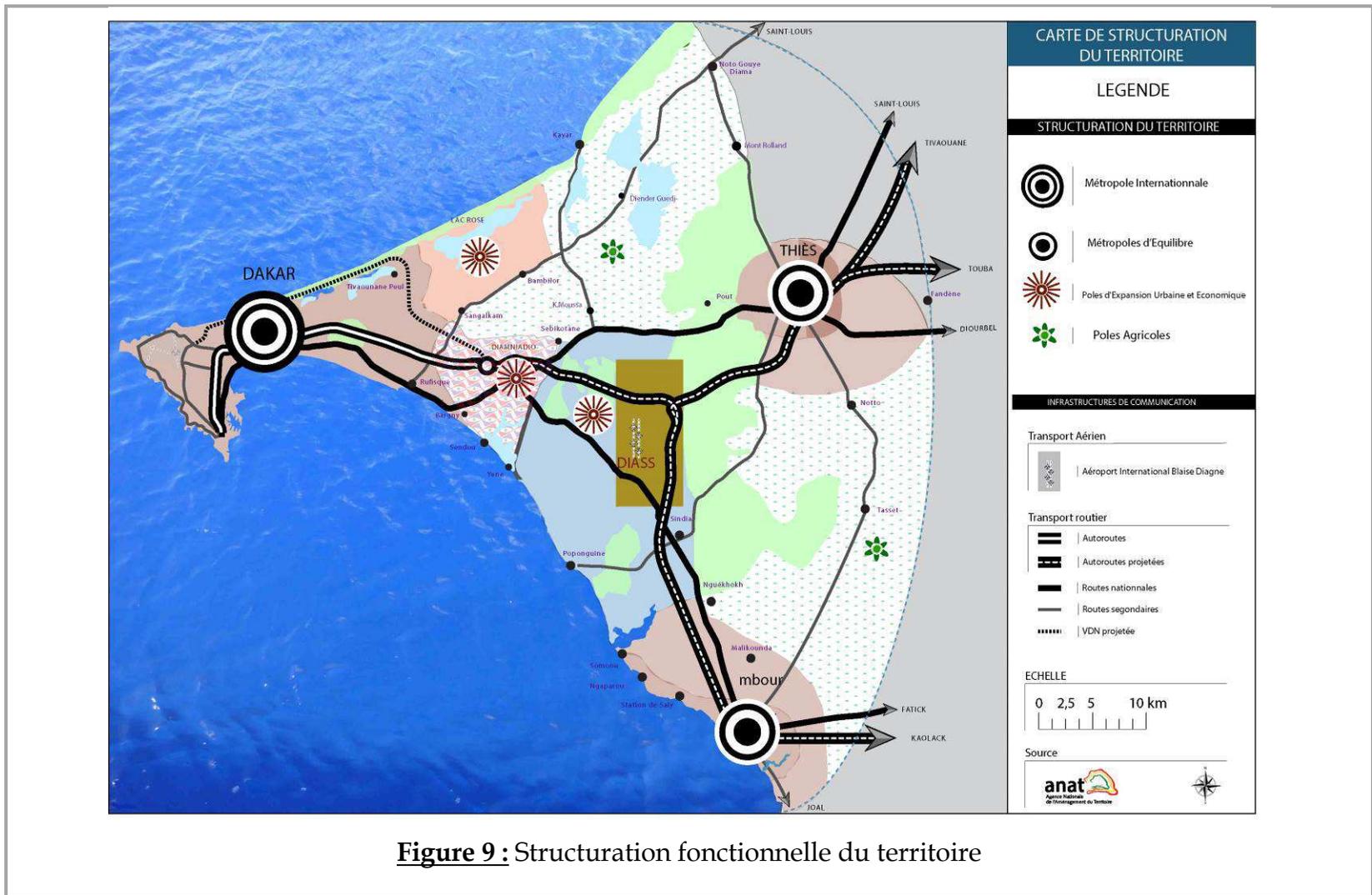
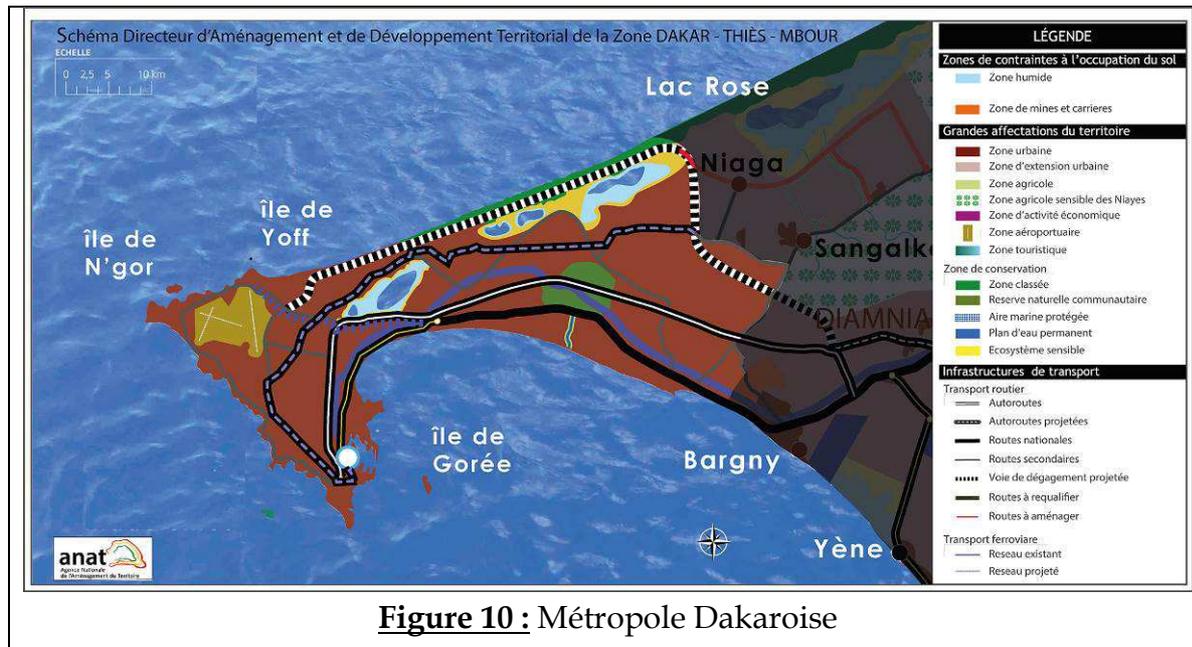


Figure 9 : Structuration fonctionnelle du territoire

### 3.2.1 La métropole dakaroise

La métropole dakaroise (figure 10) est composée de la trame urbaine presque continue formée par les départements de Dakar, Pikine, Guédiawaye et la partie urbanisée du département de Rufisque.



Dakar, capitale nationale possède un rayonnement international reconnu. La métropole concentre les institutions nationales et internationales, les grands équipements et l'essentiel des activités économiques du pays. Son tissu urbain nécessite d'être rééquilibré et son positionnement international doit être davantage renforcé, par le développement notamment du secteur tertiaire et la délocalisation d'une partie des activités industrielles s'y déroulant au profit de son arrière-pays et des pôles de développement de l'intérieur du pays.

La métropole de Dakar comptait 2 701 110 habitants en 2013 contre 2 030 496 en 2002, correspondant à un taux de croissance démographique moyen annuel de 2,6%.

La métropole dakaroise présente une identité territoriale contrastée<sup>11</sup>. En effet, différents modèles d'organisation et d'usage de l'espace territorial régional y sont imbriqués, organisation et usages dont les évolutions n'ont pas été maîtrisées. Les inadéquations, nombreuses, se sont multipliées dans le temps :

- une extension urbaine extraordinaire non maîtrisée encore moins planifiée, résultat d'une croissance démographique insoutenable ;

<sup>11</sup> SRAT de Dakar, 2014

- une installation chaotique sur l'espace géographique régional avec une insuffisance des équipements et des infrastructures minima, associée à l'édification d'un habitat urbain précaire ;
- une absence de contrôle de l'occupation de l'espace avec pour conséquences une occupation anarchique de l'espace, des encombrements dans la circulation urbaine, une absence de zonage fonctionnel, en un mot l'apparente inexistence d'un Plan directeur d'Urbanisme ou Plan national d'Aménagement du Territoire ;
- une fragilité extrême aux changements climatiques, révélée par la récurrence des inondations et la permanence des eaux à certains endroits de la banlieue ;
- une très forte polarisation de Dakar, qui explique le mouvement pendulaire, Banlieue - Dakar centre - Banlieue, lequel rythme les mouvements quotidiens d'une partie importante de la population et crée des externalités négatives tant sur la mobilité urbaine que sur le bilan carbone régional.

Au regard de ces éléments, l'agglomération dakaroise bien que étroite du point de vue spatial, continuera de connaître un développement soutenu du fait de sa position de capitale économique et administrative mais aussi de son ouverture vers l'international.

Si le rythme de croissance démographique est maintenu, la population s'établirait en 2030 à 4 198 422 habitants, soit un accroissement de 1 497 312 habitants. Entre 2002 et 2013, près de 65% de la population additionnelle de la région de Dakar (797 304 habitants) a été accueillie dans les départements de Pikine et de Rufisque qui disposaient jusque-là des principales réserves foncières de la région. La croissance démographique de Dakar a alors été contenue par un étalement urbain conséquent. Si cet étalement se poursuit, une importante partie de la zone des Niayes, de Sangalkam à Bayakh risque d'être colonisée par l'installation humaine. Cette zone étant d'une part, stratégique pour la production horticole du pays et d'autre part, constituée de zones humides avec un affleurement de la nappe où le risque d'inondations est élevé.

De fait, le défi principal de la métropole dakaroise sera de contenir sa croissance démographique tout en préservant les écosystèmes sensibles et en améliorant les conditions et le cadre de vie des populations.

### 3.2.2 Les métropoles d'équilibres

Il est proposé l'érection de deux métropoles d'équilibre autour des villes de Thiès et de Mbour communément appelés « Thiès métropole » et « Mbour métropole ».

Ces métropoles d'équilibre sont caractérisées par l'importance de leur poids démographique (plus de 300 000 habitants), l'existence de réserves foncières pour l'extension urbaine, leurs potentialités économiques, leur position de carrefour et de zone tampon entre Dakar et le reste du pays ainsi que les projets de réalisation d'infrastructures qui vont davantage rapprocher ces villes de l'agglomération Dakaroise et des autres parties du pays.

La fonction des métropoles d'équilibre est de contrebalancer l'agglomération dakaroise en mettant à profit leurs atouts et potentialités pour développer les activités économiques, créer de l'emploi et offrir du logement en quantité, afin de recueillir une partie de l'excédent démographique de la métropole de Dakar.

#### 3.2.2.1 La métropole de Thiès

Le territoire de « Thiès métropole » (figure 11) est constitué de la ville de Thiès et des communes de Notto et Fandène qui sont les zones d'extension naturelle de Thiès.

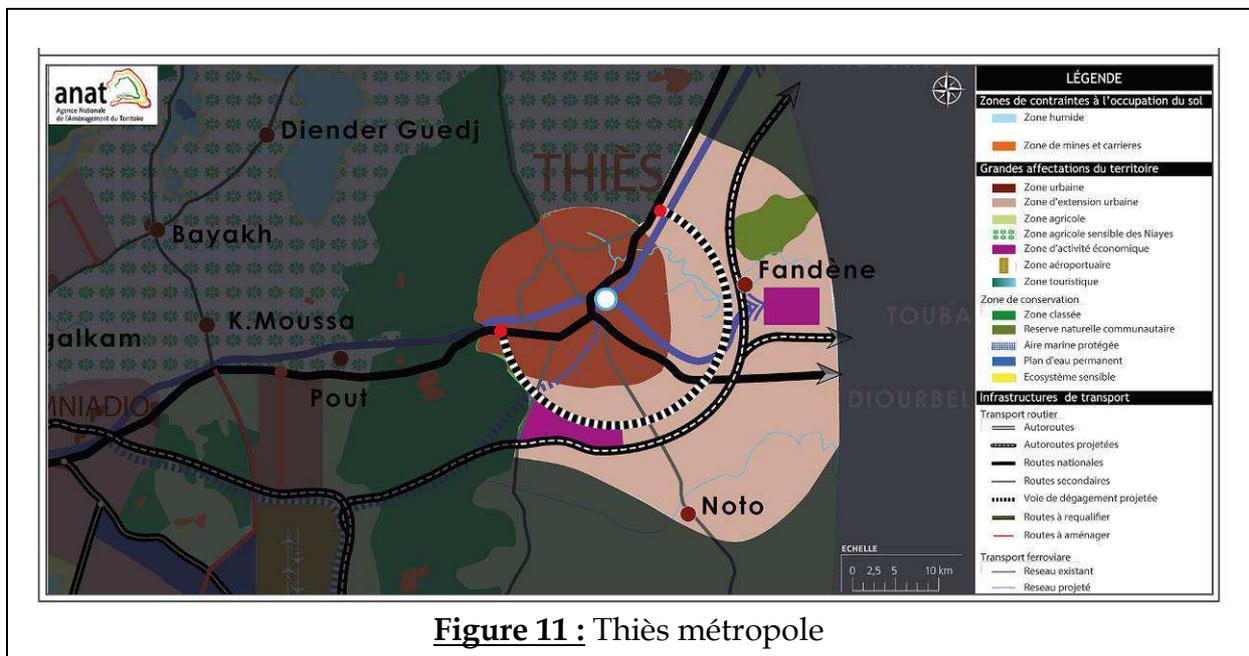


Figure 11 : Thiès métropole

Cet ensemble comptait près de 367 000 habitants en 2013<sup>12</sup>. Avec un taux de croissance démographique moyen annuel de 2,2 %, la population de Thiès métropole s'établirait à 534 403 habitants à l'horizon 2030.

THIES métropole possède des atouts certains liés notamment à sa position de carrefour entre Dakar et la moitié Nord du Sénégal, l'existence de réserves foncières, les grands projets d'infrastructures autoroutières qui vont davantage rapprocher THIES de l'agglomération Dakaroise (Autoroute Diamniadio-AIBD-THIES) et des autres parties du pays (Autoroutes THIES-TOUBA et THIES-TIVAOUANE) et l'existence d'unités industrielles notamment dans le domaine du transport et d'un réseau d'établissements d'enseignement supérieur.

En revanche avec l'éclatement de la gouvernance territoriale et la faiblesse des capacités des collectivités locales, l'urbanisation non organisée risque d'engendrer la naissance de bidonvilles ou de banlieues avec un déséquilibre du tissu urbain comme c'est le cas à Dakar. Le faible dynamisme démographique de ce territoire par rapport à MBOUR et DAKAR s'explique en grande partie par le déclin du chemin de fer qui était le moteur de l'économie locale et le tissu industriel existant ne parvient pas à générer suffisamment d'emplois.

Par ailleurs, avec les grands projets prévus dans la zone de Diass et le dynamisme économique de Mbour, il existe un réel risque que Thiès devienne une banlieue dortoir, avec l'essentiel des emplois concentrés à Diass, à Mbour et à Dakar.

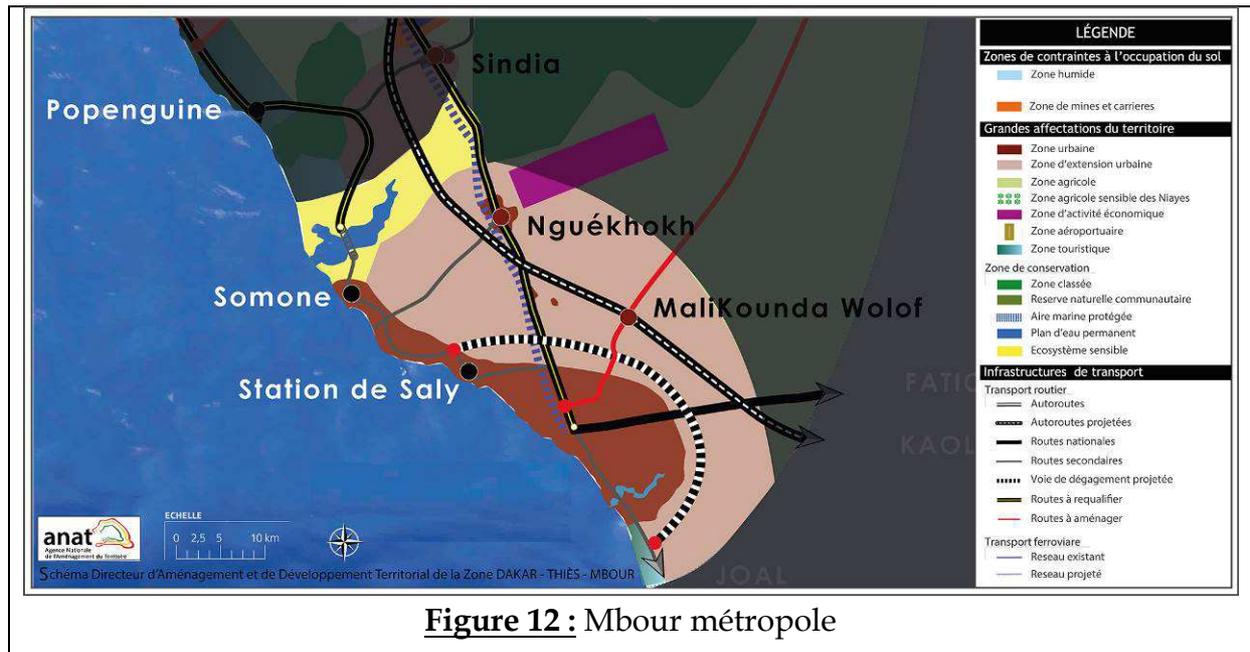
Pour infléchir cette tendance, Thiès a été érigée en métropole d'équilibre et devra être redynamisée à travers la mise en œuvre de projets structurants s'appuyant sur les atouts et potentialités de la ville et sur la reprise programmée des activités du chemin de fer.

### **3.2.2.2 La métropole de Mbour**

Le territoire de « MBOUR métropole » (figure 12) est constitué des communes de MBOUR, SALY, NGAPAROU, SOMONE, NGUEKHOKH et MALICOUNDA. Ce territoire constitue une réalité qui va s'imposer de plus en plus. En effet, le long de la Petite côte, la conurbation Mbour, SALY, NGAPAROU, SOMONE est déjà effective. Le long de la RN1, la conurbation Nguékhokh-Mbour est très avancée et la commune de Mbour est en train de s'étendre sur les terres de la commune de Malicounda.

---

<sup>12</sup>Source : ANSD, ANAT



**Figure 12 : Mbour métropole**

Cet ensemble comptait près de 346 710 habitants en 2013<sup>13</sup>. Avec un taux de croissance démographique moyen annuel de 3,4 %, la population de MBOUR métropole s'établirait à 621 114 habitants à l'horizon 2030. Ainsi si ce dynamisme démographique est maintenu, la population de MBOUR métropole dépasserait celle de THIES métropole à l'horizon 2030.

MBOUR métropole possède des atouts liés notamment au dynamisme de son tissu économique dominé par le tourisme et la pêche, à sa position de carrefour entre Dakar et la moitié sud du Sénégal. Le projet d'autoroute AIBD-MBOUR va davantage rapprocher MBOUR de l'agglomération Dakaroise et des pôles d'expansion urbaine et économique de DIASS et de Diamniadio.

Grâce à ses atouts, ce territoire est l'un des plus attractifs du Sénégal avec un taux de croissance de 3,4% loin devant l'agglomération Dakaroise (2,6%) et Thiès métropole (2,2%). De fait, cet ensemble est en train de jouer la fonction de métropole d'équilibre face à l'agglomération de Dakar. Cette attractivité sera probablement accrue avec l'ouverture de l'AIBD et la réalisation de l'autoroute AIBD-MBOUR.

En revanche, avec la forte croissance urbaine attendue et la faiblesse des capacités des collectivités locales, l'urbanisation non organisée risque d'engendrer la naissance de bidonvilles et de quartiers sous-équipés. Cela pourrait aboutir à un déséquilibre du tissu urbain. L'absence de délimitation des limites précises et les difficultés

<sup>13</sup>Source : ANSD, ANAT

d'extension de certaines communes entraînent souvent des conflits entre collectivités locales.

Par ailleurs, la poussée démographique n'est pas toujours accompagnée par la mise en place d'équipements et d'infrastructures structurants adaptés (Hôpitaux, établissements d'enseignement supérieurs, etc.).

Compte tenu du caractère dynamique et attractif de son territoire, l'objectif à atteindre dans le cadre de ce schéma, est d'accompagner son processus de métropolisation afin de tirer profit des économies d'agglomération et d'atténuer les contrecoups négatifs d'une urbanisation anarchique ou mal maîtrisée.

### **3.2.3 Les pôles d'expansion urbaine et économique**

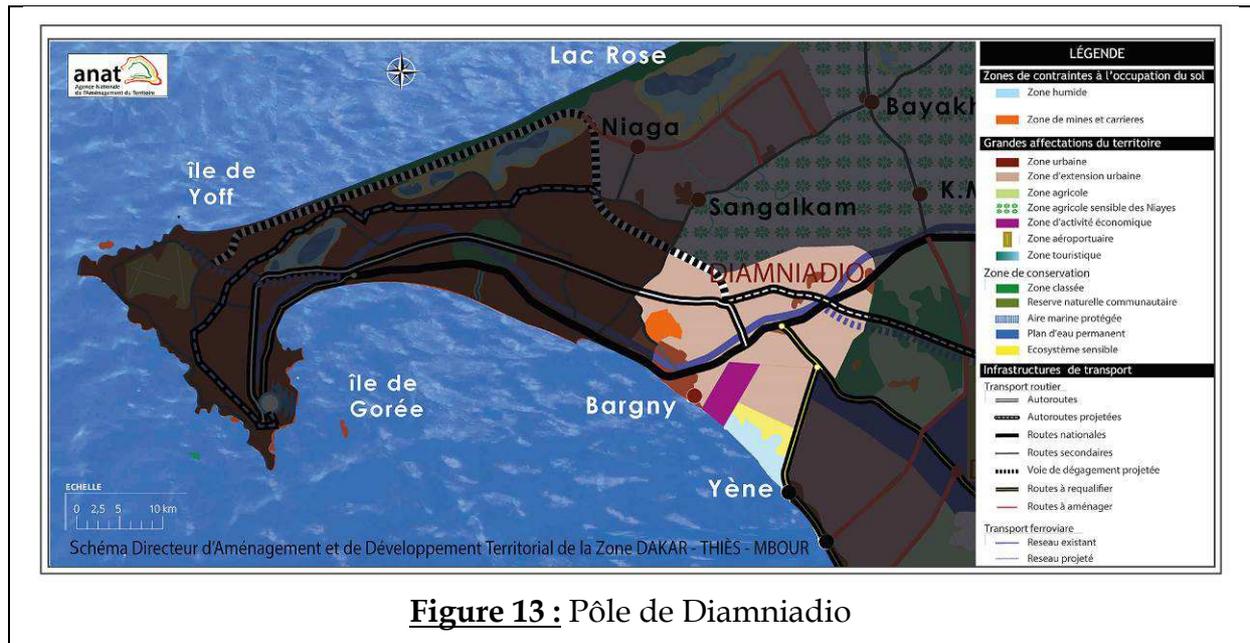
Ce sont des localités de moindre envergure actuellement mais qui devraient connaître un développement urbain et économique très rapide compte tenu des projets structurants planifiés dans ces zones.

Le schéma a retenu trois pôles d'expansion urbaine et économique communément appelés le « pôle de Diamniadio », le « pôle de Diass » et le « pôle du Lac Rose ».

Ces pôles constituent des zones de contact avec l'agglomération dakaroise. Leur fonction essentielle est de contribuer à la décongestion de la métropole dakaroise en offrant de l'habitat, des services au public et aux entreprises et en créant de l'activité économique et de l'emploi.

#### **3.2.3.1 Le pôle de Diamniadio**

Le pôle de Diamniadio est constitué des communes de Diamniadio, Bargny, Sendou, et Sébikotane. C'est un territoire carrefour, zone de transition entre l'agglomération dakaroise et le reste du pays.



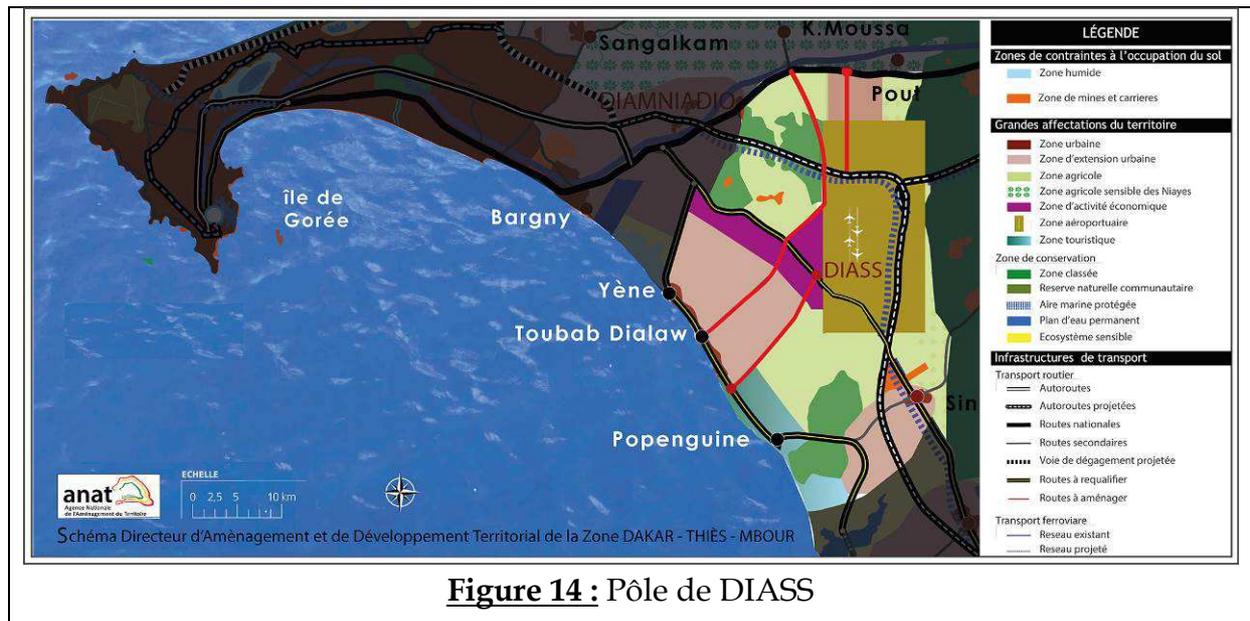
Le pôle de Diamniadio se structure autour des projets de « pôle urbain de Diamniadio », du port minéralier de Bargny, des projets de développement industriel envisagés et de la construction d'équipements structurants (Centre international de conférence Abdou Diouf et deuxième université de Dakar notamment).

En 2013, le pôle de Diamniadio comptait près de 100 000 habitants. Avec les projets structurants prévus dans cette zone et l'existence de superficies urbanisables, ce pôle va probablement connaître une croissance démographique et économique rapide. Dans le périmètre du pôle urbain de Diamniadio, il est prévu d'accueillir près de 300 000 habitants.

Cependant, cette zone est actuellement marquée par un certain nombre de contraintes liées notamment à la présence de quartiers non lotis ou traditionnels dans certaines communes, à la dispersion spatiale des unités industrielles mêlées à de l'habitat, à l'existence d'anciennes mines de carrières non restaurées et enfin à l'exposition permanente des établissements humains côtiers au phénomène de l'érosion côtière.

### 3.2.3.2 Le pôle de Diass

Le pôle de DIASS (figure 14) est à cheval sur les communes de KEUR MOUSSA, DIASS, SINDIA, POPENGUINE-NDAYANE et YENE. Il est actuellement composé d'un réseau d'établissements humains semi-urbains (POPENGUINE, SINDIA, TOUBAB-DIALAW, DIASS, YENE) situés entre la RN1 et l'océan ainsi que d'un nombre important de villages et hameaux.



Le pôle de DIASS se structure autour de l'Aéroport international Blaise Diagne et de la Zone économique spéciale intégrée (ZESI). C'est un pôle de plus grande envergure que celui de Diamniadio notamment grâce aux potentialités de création d'activités économiques et d'emplois avec la ZESI et à la disponibilité de près de 7 000 hectares de superficies urbanisables localisées de part et d'autre de l'aéroport vers POUT et dans la zone de Daga-Kholpa.

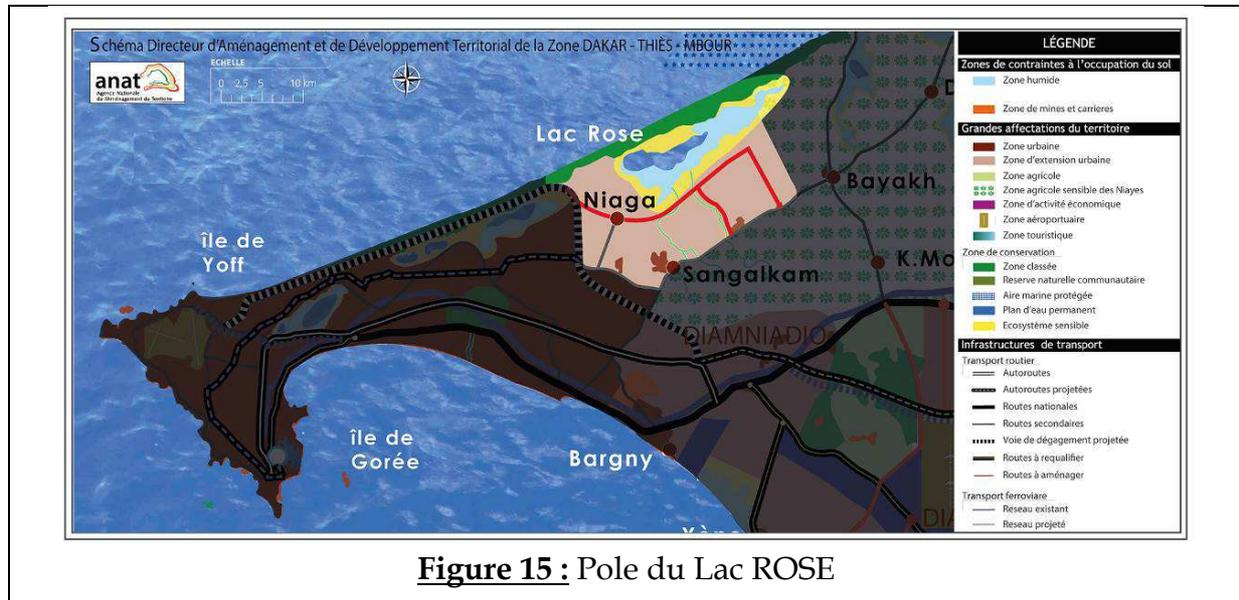
Les autoroutes en construction et le projet de ligne de chemin de fer Dakar-AIBD vont positionner ce pôle comme pivot d'échange multimodal vers les agglomérations de Dakar, Thiès et Mbour, alors que l'AIBD et la ZESI constituent des interfaces de la mondialisation qui vont ouvrir ce territoire et le Sénégal vers le monde.

En faisant des projections basées sur la densité moyenne actuelle de la population dans les départements de Dakar, Guédiawaye et Pikine, le pôle de DIASS pourrait accueillir à terme plus de 900 000 habitants. Actuellement, les activités économiques dans cette zone tournent essentiellement autour de l'exploitation minière de carrières et de l'activité touristique qui se développe le long de la petite côte entre Yène et Toubab Dialaw.

Pour que ce pôle puisse assurer sa fonction urbaine et économique et être un territoire d'influence, participant à une meilleure structuration de la zone, il doit subir des mutations d'ordre social et économique assez rapides mais dans la durabilité, afin d'accueillir des populations et de nouvelles activités économiques.

### 3.2.3.3 Le pôle du Lac rose

Le pôle du Lac rose (figure 15) est constitué de son plan d'eau de surface et de sa zone d'influence. Il est limité au Nord par l'Océan Atlantique, à l'Ouest par l'agglomération Dakaroise, au Sud par la route des Niayes et à l'Est par la limite administrative de la région de Dakar.



Le pôle du Lac Rose se structure, d'une part, autour de son écosystème humide très spécifique qui lui confère une dimension touristique internationale et d'autre part, autour des projets de pôles urbains du Lac rose, de Déni Biram Ndaw et Diacksao-Bambilor.

Depuis sa déconnexion avec la mer vers le Ve siècle, le lac fonctionne comme un bassin évaporatoire, alimenté essentiellement par les eaux de la nappe phréatique et les eaux de ruissellement. Le processus d'assèchement du lac (sa superficie est passée de 6,7 km<sup>2</sup> en 1954 à moins de 3 km<sup>2</sup> en 2006) est accéléré par les facteurs anthropiques notamment l'obstruction du réseau hydrographique provoquée par la construction d'infrastructures et la déviation des cours d'eau naturels en amont de la zone du Lac. Cette perturbation du réseau hydrographique risque d'être accentuée par les projets d'urbanisation au niveau de son bassin versant.

Egalement, cette zone est particulièrement sensible aux inondations. En effet, elle appartient à l'écosystème des Niayes qui est caractérisé par des sols hydromorphes avec des nappes quasi affleurantes.

Ainsi, compte tenu de la fragilité de cet écosystème, les projets de développement de pôles urbains devront promouvoir une urbanisation durable de la zone à travers la préservation de l'écosystème et la gestion des risques potentiels encourus par les populations.

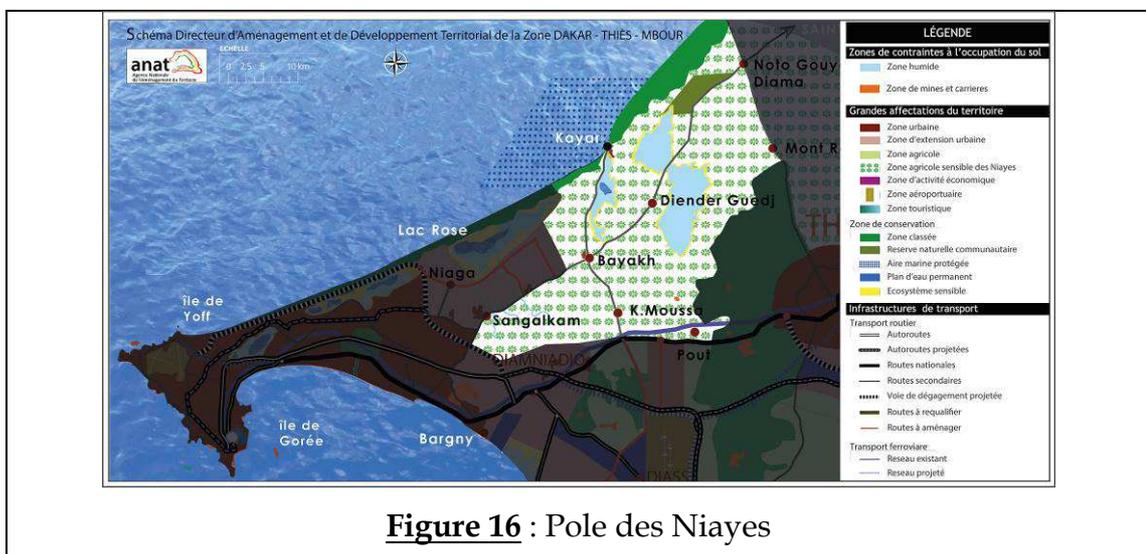
### 3.2.4 Les Pôles agricoles

La fonction essentielle du pôle agricole dans l'organisation spatiale est de valoriser les ressources et potentialités naturelles disponibles. La proximité des autres pôles de plus grande envergure (métropole Dakaroise, pôles d'équilibre et pôles d'expansion urbaine et économique) ainsi que la diversité des ressources et potentialités du territoire, renforcent la viabilité des pôles agricoles et leur offrent d'importantes perspectives de développement.

Les pôles agricoles sont constitués de la zone des Niayes et de l'axe Thiès-Mbour.

#### 3.2.4.1 Le pôle des Niayes

Le pôle des Niayes (figure 16) est la partie de la Grande côte comprise entre Sangalkam et Notto Gouye Diama. Elle s'étend sur les communes de Sangalkam, Bambilor, Diender Guedj, Notto Gouye Diama, Keur Moussa, Pout et Kayar.



**Figure 16** : Pole des Niayes

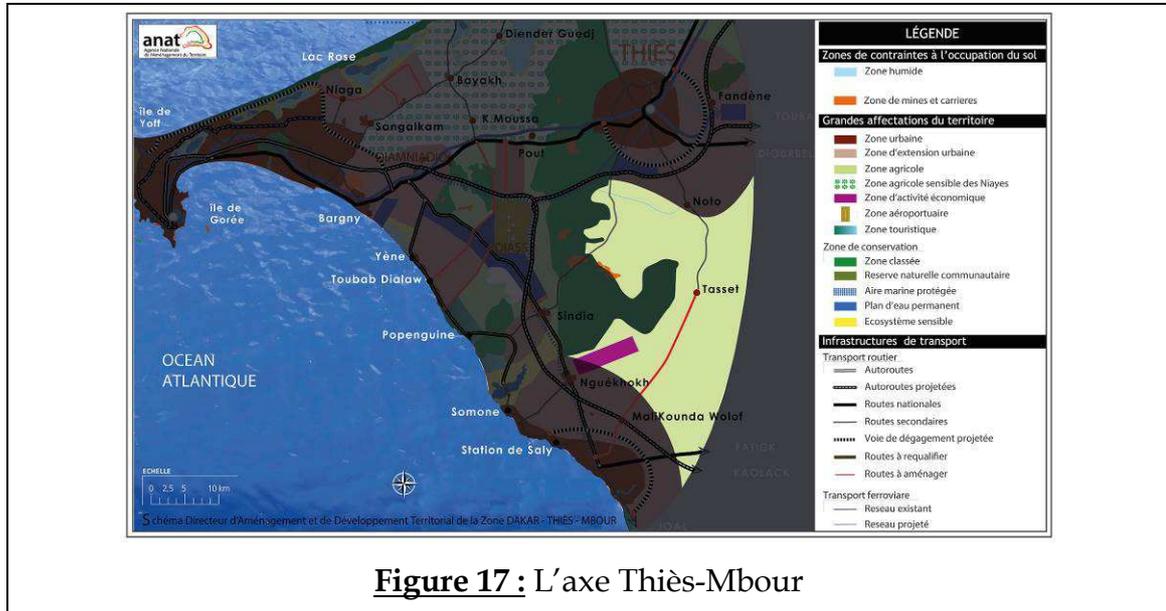
Cette zone est structurée autour de terres de production agricoles, du pôle de pêche de Kayar, de l'activité avicole et des centres de distribution de Notto Gouye Diama et Pout. Elle représente une zone stratégique pour l'approvisionnement du pays en produits horticoles, halieutiques et en volaille.

Elle est cependant confrontée à des contraintes d'origine naturelle et anthropique qui menacent l'exploitation de son potentiel.

Ainsi pour le pôle des Niayes les grands enjeux sont de préserver les terres agricoles, d'assurer une bonne maîtrise de l'eau, de renforcer les infrastructures et équipements d'appui à l'Agriculture.

### 3.2.4.2 L'axe Thiès-Mbour

L'axe THIES-MBOUR (figure 17) est le territoire à cheval sur les communes de Notto, Tassette et Malicounda.



**Figure 17 : L'axe Thiès-Mbour**

C'est une zone rurale qui possède d'importantes potentialités hydrogéologiques, des disponibilités foncières et occupe une position stratégique entre Thiès et Mbour qui sont deux grandes métropoles en devenir. Elle marque le début du bassin arachidier caractérisé par de vastes étendus de savane arborée. Avec les tronçons autoroutiers AIBD-THIES et AIBD-MBOUR, ce territoire peut jouir d'une bonne accessibilité.

Le développement de cette zone permettrait de desserrer l'étau autour de DAKAR en ouvrant le triangle DAKAR-THIES-MBOUR sur le reste du Sénégal.

Malgré ses atouts et potentialités, cette zone est encore sous-valorisée et les départements de THIES et MBOUR sont peu intégrés malgré leur appartenance à la même région.

Les enjeux pour cette zone sont d'exploiter le potentiel agricole en profitant des disponibilités en eau des nappes profondes et des eaux de ruissellement du plateau de Thiès et de renforcer les infrastructures et équipements socio-économiques.

### **3.3 LES ACTIONS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**

Cette partie présente les actions d'aménagement et de développement proposées pour atteindre les objectifs spécifiques fixés pour chaque orientation stratégique.

Elle est organisée en 5 sous-parties correspondant aux orientations stratégiques retenues.

Chaque sous-partie est présentée sous forme de tableaux à deux colonnes. La première colonne reprend les objectifs spécifiques de l'orientation stratégique et la deuxième colonne indique les actions à mettre en œuvre pour atteindre chaque objectif spécifique.

### 3.3.1 \_Gestion durable de l'environnement et préservation des écosystèmes sensibles

Pour la gestion durable de l'environnement et la préservation des écosystèmes sensibles, 6 objectifs spécifiques ont été fixés. Afin d'atteindre ces objectifs, 19 actions d'aménagement et de développement sont proposées. La figure 18 illustre le cadre environnemental de la zone.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	ACTIONS PROPOSEES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Préserver les zones agricoles</b></li> </ul>	<p><b><u>Action 1.1 : Protéger les zones agricoles péri-urbaines</u></b></p> <p>Dans toutes les villes du triangle, l'étalement urbain entraîne des pertes de terres agricoles. Ce phénomène est plus ressenti dans la zone des Niayes ou l'étalement urbain de l'agglomération de Dakar menace cette zone qui est reconnue pour ses potentialités agricoles et qui est très stratégique dans la production de fruits et légumes.</p> <p>Pour permettre à ces zones de conserver leur vocation agricole, le schéma recommande d'ériger ces zones en zones agricoles protégées par voie législative.</p>
	<p><b><u>Action 1.2 : Instaurer des zones agricoles urbaines</u></b></p> <p>Il existe certaines zones urbaines particulièrement favorables à l'agriculture ou présentant des risques importants d'inondation. Pour promouvoir à la fois l'agriculture urbaine et la création d'espaces verts, le schéma recommande d'identifier et de protéger ces zones en les érigeant en zones agricoles urbaines conformément au décret n° 66-858 du 7 Novembre 1966 portant application de l'article 5 de la loi relative au domaine national et fixant les conditions de l'administration des terres du domaine national à vocation agricole situées dans les zones urbaines.</p>
	<p><b><u>Action 1.3 : Lutter contre l'ensablement des cuvettes maraîchères dans la zone des Niayes</u></b></p> <p>Des espèces végétales diverses seront mises en terre pour lutter contre l'ensablement des cuvettes maraîchères et des vergers. Il s'agira surtout de la plantation de haies vives et de brise-vent disposés sur les dunes afin de contrer l'érosion éolienne. Les espèces végétales retenues seront diversifiées et pourront être utiles à d'autres fins (bois de service, carbonisation, alimentation humaine et animale, biocarburant, cosmétique, saponification, etc.). La végétation en place</p>

	<p>permettra également une meilleure rétention de l'eau dans les sols diminuant ainsi les besoins en eau d'irrigation des cultures.</p> <p><b><u>Action 1.4 : Conserver et restaurer les sols</u></b></p> <p>Dans la zone du triangle certaines terres agricoles sont lessivées. C'est le cas notamment dans la zone de Notto Tassete, où le lessivage des terres est accéléré par la monoculture et l'érosion hydrique provoquée par les eaux de ruissellement issues du Plateau de Thiès.</p> <p>Pour permettre à ces zones de garder leur vocation agricole et leur productivité, le schéma recommande la mise en place d'un programme de conservation et de restauration des sols.</p> <p><b><u>Action 1.5 : Elaborer et mettre en œuvre des Plans d'Occupation et d'Affectation des Sols (POAS) dans les communes à caractère rural</u></b></p> <p>Dans les communes de Keur Moussa, Diender Guedji, Malicounda, Tassete, Fandène, Notto, Diass, Sindia, Mont Rolland, et Notto Gouye Diama correspondant aux anciennes communautés rurales, les activités agricoles sont encore dominantes. Pour assurer une bonne organisation de l'occupation de l'espace dans ces zones et préserver les activités agricoles, chacune de ces communes devra être dotée d'un Plan d'Occupation et d'Affectation des Sols qui déterminera la destination de chaque espace de la commune sur la base des grandes affectations du territoire adoptées par le schéma directeur. Les POAS devront notamment déterminer les zones de contrainte à l'occupation du sol, les zones d'habitat, les zones destinées à l'extension de l'habitat, les zones agricoles, les zones de pâturage, les zones d'activités économiques communales et les zones spécifiques à chaque commune.</p>
<p>▪ <b>Lutter contre l'érosion côtière</b></p>	<p><b><u>Action 1.6 : Construire des ouvrages de protection des installations sensibles contre l'érosion côtière</u></b></p> <p>La Petite côte de Bargny à Mbour est marquée par l'existence d'installations sensibles, telles que la RN1, la SOCOCIM, les installations hôtelières qui sont directement menacées par l'érosion côtière. Ces installations et infrastructures jouent un rôle stratégique dans le domaine des transports et dans l'économie nationale. C'est ainsi que le schéma propose la mise en place d'un programme d'urgence de protection de ces installations sensibles à travers la protection des installations touristiques de Saly à la Somone et la construction d'une digue de protection à Bargny.</p>

	<p style="text-align: center;">✓ <u>Sous-action 1.6.1 : Protection des installations hôtelières de Saly à la Somone</u></p> <p>Actuellement, dans ces zones, les installations touristiques sont directement menacées par l'avancée de la mer entraînant du coup la disparition programmée de la plage. Les aménagements à mettre en œuvre devront permettre de protéger les installations hôtelières et de régénérer la plage. En effet, ces stations touristiques se sont positionnées dans le balnéaire ; la disparition des plages réduit leur attractivité et risque à terme de compromettre l'activité touristique.</p> <p style="text-align: center;">✓ <u>Sous-action : 1.6.2 : Prolongement de la digue de Thiawlène jusqu'à Sendou</u></p> <p>La RN1, la SOCOCIM ainsi que les communes de Bargny et de Sendou sont directement menacées par l'érosion côtière. La construction du futur port minéralier de Bargny risque d'aggraver le phénomène de l'érosion côtière à Bargny et ainsi augmenter les menaces sur les habitations et les infrastructures. C'est ainsi que le schéma préconise le prolongement de la digue de Thiawlène jusqu'à Sendou pour protéger les populations, les infrastructures et les activités économiques de la zone. Cette action permettrait aux populations de mieux s'approprier les autres projets notamment avec les difficultés d'acceptation notées dans l'implantation de la centrale à charbon.</p>
	<p><b><u>Action 1.7 : Intégrer le risque d'érosion dans les nouveaux projets d'aménagement de sites touristiques</u></b></p> <p>Pour intégrer le risque d'érosion dans les nouveaux projets d'aménagement de sites touristiques, le schéma recommande l'aménagement de zones tampons et la promotion d'installations touristiques légères.</p> <p style="text-align: center;">✓ <u>Sous-action 1.7.1 : L'aménagement de zones tampons :</u></p> <p>La SAPCO a lancé deux nouveaux projets d'aménagement touristiques à Pointe Sarène et à Mbodiène qui sont situés sur des sites presque vierges. Pour ces projets et pour tous les autres projets d'aménagement le long du littoral, le schéma propose d'anticiper sur le risque d'érosion côtière en créant une zone tampon entre la plage et les installations touristiques. Compte tenu de la menace de l'érosion côtière qui est une réalité vécue avec la station de Saly, il apparaît nécessaire d'opérer une rupture avec le concept de « pied dans l'eau » et de s'orienter vers une offre touristique plus novatrice.</p>

	<p>La zone tampon devra permettre de contenir le recul du trait de côte sans protection forte sur une période à déterminer en considérant un recul annuel moyen de 1 à 5 m/an par endroits. Ce taux de recul pourra être limité avec des méthodes douces et peu coûteuses de fixation par la génération d'écosystèmes côtiers (cordons dunaires, mangroves, récifs coralliens, etc.) qui constituent des espaces de dissipation de l'énergie de la mer et contribuent à limiter l'impact de l'érosion côtière. Ces écosystèmes côtiers bien intégrés dans l'aménagement des sites représentent un moyen de gestion de risques et peuvent constituer un élément de différenciation de l'offre touristique. Ainsi une bonne intégration de la zone tampon dans le projet d'aménagement peut renforcer l'attractivité des sites pour les investisseurs qui chercheront à minimiser les risques et pour les touristes qui sont toujours à la recherche de l'exotisme. Les méthodes fortes et plus coûteuses de défense et de régénération de plage pourront être envisagées dans un deuxième temps en fonction de l'évolution du trait de côte et de l'efficacité des écosystèmes tampons.</p> <p style="text-align: center;">✓ <u>Sous-action 1.7.2 : Promouvoir des installations touristiques légères :</u></p> <p>Pour mieux prendre en compte le risque d'érosion côtière, l'aménagement de zones tampons devra être accompagné par la promotion d'installations touristiques légères. Ces installations légères permettront de mieux s'adapter à l'évolution du trait de côte et permettront une différenciation de l'offre touristique (par rapport à la station de Saly).</p>
	<p><b><u>Action 1.8 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de protection de la presqu'île de Dakar contre l'érosion côtière</u></b></p> <p>Avec la remontée du niveau de la mer, la presqu'île de Dakar est particulièrement vulnérable à l'érosion côtière. Elle subit les conséquences de l'avancée de la mer sur le littoral nord et sur son littoral sud. Compte tenu du rôle stratégique de Dakar pour le pays et de l'importance de sa population, le schéma propose la mise en place d'un programme spécial de protection de la presqu'île de Dakar du Lac rose jusqu'à Bargny. Ce programme devra réaliser un diagnostic approfondi du phénomène de l'érosion côtière dans la presqu'île, évaluer les risques dans le moyen et le long terme, élaborer et mettre en œuvre les stratégies de protection et de prévention les plus adaptées.</p>
	<p><b><u>Action 1.9 : Elaborer et mettre en œuvre un Plan d'Aménagement et de Développement de la Petite côte</u></b></p> <p>L'érosion côtière résulte de la conjonction de facteurs d'origines naturelles et de facteurs anthropiques liés notamment aux installations côtières. Une bonne gestion du trait de côte nécessite une approche globale et intégrée. C'est ainsi qu'au-delà des</p>

	mesures d'urgence de protection des infrastructures et des populations, le schéma recommande d'adopter une approche intégrée par l'élaboration et la mise en œuvre du Schéma directeur d'Aménagement et de Développement de la Petite côte.
<p><b>- Conserver et valoriser le potentiel forestier</b></p>	<p><b><u>Action 1.10 : Matérialiser les limites des zones classées</u></b></p> <p>Pour assurer une meilleure protection des zones classées et la sensibilisation des populations riveraines, il est proposé de procéder à la matérialisation des zones classées dont les limites ne sont pas visibles sur le terrain. Les zones classées prioritaires sont celles qui sont les plus menacées par l'urbanisation.</p>
	<p><b><u>Action 1.11 : Elaborer et mettre en œuvre des plans d'aménagement et de gestion forestier</u></b></p> <p>Il s'agira : (i) de réaliser un état des lieux des plans déjà élaborés et de leur niveau de mise en œuvre et (ii) d'élaborer ou d'actualiser et de mettre en œuvre des plans d'aménagement dans toutes les zones classées. Le plan d'aménagement et de gestion forestier a pour objectifs de réaliser les inventaires forestiers ; de préserver les écosystèmes ; de régénérer les écosystèmes dégradés par des stratégies de reboisement adaptées ; de développer des activités d'accompagnement génératrices de revenus pour les populations riveraines et de mettre en place un plan de gestion adapté.</p>
	<p><b><u>Action 1.12 : réaliser des aménagements écologiques et paysagers au niveau des forêts classées de Sébikotane et de Diass</u></b></p> <p>L'existence d'espaces verts et écologiques est un élément d'attractivité et un facteur contribuant au bien-être des populations. C'est ainsi que le schéma propose la réalisation d'aménagements écologiques dans les forêts classées de Sébikotane et de Diass.</p> <p>Ces aménagements permettraient de préserver ces forêts classées qui sont menacées par l'habitat et la construction d'infrastructures, tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie des populations.</p>
	<p><b><u>Action 1.13 : Promouvoir la création de bois communautaires</u></b></p> <p>Pour préserver et mettre en valeur le potentiel forestier, une des recommandations consiste à promouvoir la création de bois communautaires dans les zones dotées d'un potentiel forestier. Cette action permettra de préserver des zones de forêts, de les mettre en valeur et de générer des revenus pour les populations locales.</p>

<p>▪ <b>Préserver et valoriser les zones humides sensibles</b></p>	<p><b><u>Action 1.14 : Elaborer et mettre en œuvre des plans d'aménagement spécifiques du Lac rose, de la Somone, des grandes Niayes de Pikine et de la série des 3 lacs Warouwaye, Wouye et Mbeubeuss</u></b></p> <p>Dans la zone, le Lac rose, la Somone et les grandes Niayes de Pikine constituent deux écosystèmes uniques qui sont des attraits touristiques grâce à la richesse et la spécificité de leur biodiversité. En même temps ces écosystèmes sont fragiles et sont actuellement menacés par l'occupation anarchique, l'urbanisation, la construction des projets d'infrastructures. C'est pourquoi, le schéma propose l'élaboration de plan d'aménagement spécifique de ces deux zones dont les objectifs visés sont de préserver ces écosystèmes, de prévoir des aménagements touristiques et résidentiels écologiquement adaptés à la fragilité des écosystèmes ; d'organiser et d'encadrer les activités génératrices de revenus pour les populations riveraines.</p> <p>Les trois lacs Warouwaye, Wouye et Mbeubeuss forment un continuum et devront faire l'objet d'un aménagement adéquat pour ne plus constituer des plans d'eau à risques pour les populations. Pour ces trois lacs, le schéma propose d'éliminer les déchets, de restaurer le site et d'élaborer et mettre en œuvre un plan d'aménagement spécifique intégrant notamment des activités de détente et de loisirs.</p> <p><b><u>Action 1.15 : Elaborer et mettre en œuvre des plans d'aménagement spécifiques des zones humides sensibles</u></b></p> <p>Au-delà de ces zones humides sensibles, il faudra identifier tous les autres espaces humides de la zone et procéder à l'élaboration et à la mise en œuvre de plan d'aménagement spécifique visant la préservation et la valorisation de ces zones.</p> <p><b><u>Action 1.16 : Restaurer et préserver le réseau hydrographique</u></b></p> <p>Grâce à sa morphologie particulière, marquée par le plateau de Thiès et le massif de Diass, la zone DAKAR-THIES-MBOUR dispose d'un important réseau hydrographique avec beaucoup de cours d'eau temporaires alimentés en saison des pluies. Actuellement ce réseau est perturbé notamment à cause des contraintes anthropiques liées à la construction d'infrastructures, à l'urbanisation mal maîtrisée et à la déviation de certains cours d'eau. Cette perturbation du réseau hydrographique accélère le phénomène d'assèchement de certains plans d'eau et expose certaines zones à des risques d'inondation.</p> <p>C'est ainsi que le schéma propose de restaurer et de préserver le réseau hydrographique afin de favoriser la régénération des</p>

	<p>écosystèmes humides et de réduire les risques d'inondation. Le drainage des eaux pluviales devra en priorité s'appuyer sur le réseau hydrographique naturel. Dans les zones urbaines il faudra préconiser des stratégies permettant d'éviter l'occupation de ces zones ou leur obstruction notamment par le dépôt de déchets</p>
<p>▪ <b>Préserver et valoriser les zones insulaires de la presqu'île du Cap Vert</b></p>	<p><b><u>Action 1.17 : Elaborer et mettre en œuvre des plans d'aménagement spécifiques des îles au large de Dakar</u></b></p> <p>Il existe une série d'îles au large de Dakar constitués de l'île de Gorée, de l'île de Ngor, de l'île des Madeleines, de l'île de Yoff dont Gorée et Ngor sont les seuls îles habitées. Le schéma propose d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'aménagement spécifiques de ces îles pour leur préservation et leur valorisation.</p>
<p>▪ <b>Préserver les ressources marines</b></p>	<p><b><u>Action 1.18 : Mettre en place un système de suivi de l'exploitation des ressources marines</u></b></p> <p>Un système de suivi de l'exploitation des ressources marines permettra de caractériser l'état d'exploitation des différentes espèces pêchées. Des indicateurs de la qualité de pêche tels que les filets de pêche, les longueurs et les poids moyens par espèce exploitée pourront servir à caractériser l'effet de l'exploitation sur les populations de poissons.</p>
	<p><b><u>Action 1.19 : Renforcer les moyens de contrôle et de surveillance des côtes</u></b></p> <p>Pour lutter contre la pêche clandestine qui menace nos ressources halieutiques, le schéma recommande l'acquisition par le Sénégal de moyens techniques adaptés pour assurer une bonne surveillance de nos côtes.</p>

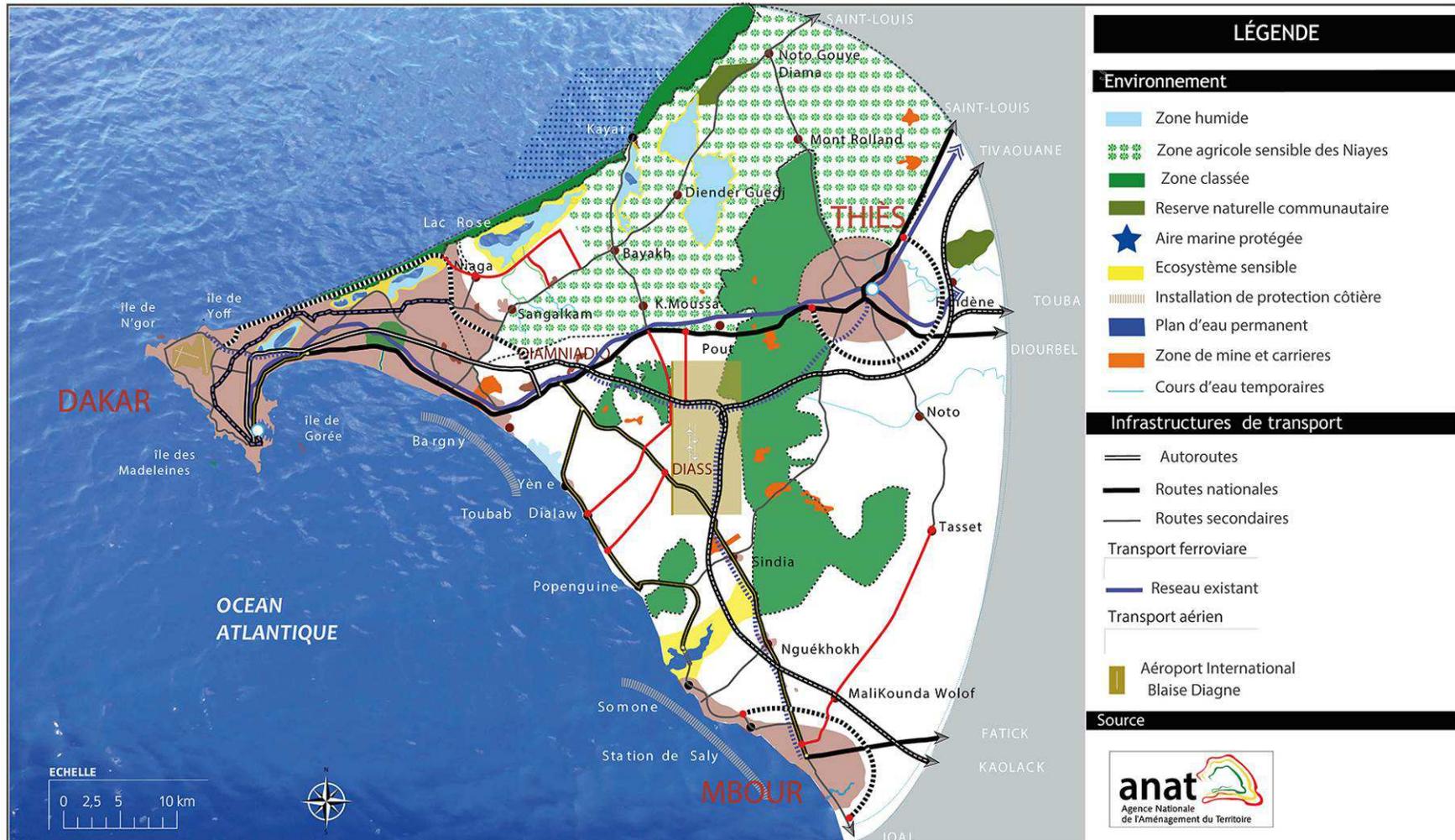


Figure 18 : Actions, thématique environnement

### 3.3.2 Maîtrise de l'urbanisation

Pour la maîtrise de l'urbanisation, 5 objectifs spécifiques ont été fixés. Afin d'atteindre ces objectifs, 19 actions d'aménagement et de développement sont proposées. La figure 19 illustre les principales zones urbaines, zone d'extension urbaine et les grands projets urbains tandis que la figure 20 représente les intercommunalités proposées.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	ACTIONS PROPOSEES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Maîtriser la croissance urbaine</b></li> </ul>	<p><b><u>Action 2.1 : Réviser le Plan directeur d'Urbanisme de Dakar</u></b></p> <p>Le Plan directeur d'Urbanisme de Dakar qui est en cours de révision représente un outil incontournable pour la mise en œuvre des orientations du Schéma directeur d'Aménagement et de Développement territorial de la zone Dakar-Thiès-Mbour. En effet, à partir des grandes affectations du territoire et des différents actions d'aménagement retenues, le PDU devra notamment effectuer un zonage plus précis du périmètre d'intervention, déterminer l'emprise des infrastructures et équipements structurants, déterminer les zones qui devront faire l'objet de restructuration ou de rénovation.</p>
	<p><b><u>Action 2.2 : Elaborer et mettre en œuvre des Schémas directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) des métropoles en devenir de Thiès et de Mbour</u></b></p> <p>Dans les zones de Thiès et Mbour, le schéma recommande d'élaborer et de mettre en œuvre des SDAU sur la base des options d'aménagement retenues. En effet, dans le cas de Thiès et Mbour, l'élaboration d'un SDAU est plus approprié compte tenu de l'inévitable extension de ces villes sur des espaces agricoles importants et de la nécessité d'intégrer le développement économique dans les options d'urbanisation. Pour permettre à ces villes de jouer le rôle de métropole d'équilibre face à Dakar, au-delà des options d'urbanisme de base, il faudra mettre en œuvre des options d'aménagement susceptibles de dynamiser et de renforcer l'activité économique.</p>
	<p><b><u>Action 2.3 : Prévoir des réserves foncières</u></b></p> <p>L'action proposée consiste à réaliser des réserves foncières dans les différentes zones d'extension urbaine destinées à accueillir</p>

	<p>des équipements urbains dans l'avenir. Ces réserves devront être intégrées par les différents documents de planification urbaine (PDU, SDAU, PUD).</p> <p><b><u>Action 2.4 : Atténuer la pression urbaine sur la zone du triangle</u></b></p> <p>Pour atténuer la pression urbaine sur la zone du triangle, il est proposé de renforcer l'armature urbaine nationale et de promouvoir l'émergence de pôles de développement dans les autres parties du pays.</p> <p>✓ <b><u>Sous-action 2.4.1 : Renforcer l'armature urbaine nationale</u></b></p> <p>En 2013, la population urbaine du triangle Dakar-Thiès-Mbour a été estimée à 3 569 996 habitants, correspondant à 61,3% de la population urbaine nationale. Si la dynamique actuelle se maintient, en 2030, 64% de la population urbaine nationale seraient concentrés dans cette zone<sup>14</sup> qui ne représente qu'environ 1.3% du territoire national.</p> <p>Ainsi, pour atténuer la pression urbaine sur la zone et réduire le déséquilibre avec le reste du pays, le schéma recommande de renforcer l'armature urbaine nationale notamment par la promotion de métropoles d'équilibre à l'intérieur du pays.</p> <p>✓ <b><u>Sous-action 2.4.2 : Promouvoir l'émergence de pôles de développement dans les autres zones du pays</u></b></p> <p>Pour promouvoir un développement harmonieux du territoire national et atténuer la pression sur Dakar, le schéma recommande de promouvoir l'émergence d'autres pôles de développement dans les autres zones du pays. Il s'agira notamment de promouvoir le développement de chaque zone autour de la valorisation de ses ressources et potentialités et de promouvoir la complémentarité entre les différents pôles. A cet effet, le schéma recommande l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan national d'Aménagement et de Développement territorial et de Schémas directeurs d'Aménagement et de Développement territorial dans d'autres zones spécifiques.</p> <p>Pour les schémas directeurs d'aménagement et de développement de zones spécifiques, il s'agira en priorité de viser la zone</p>
--	--

---

<sup>14</sup> Chiffres ANAT, ANSD

	<p>des Niayes et la Petite côte qui ont des interactions directes et très fortes avec la zone d'étude.</p> <p>En ce qui concerne la zone des Niayes allant de Dakar à Saint-Louis, l'action recommandée est d'actualiser et de mettre en œuvre le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement de la Grande côte qui a été élaborée en 2007.</p> <p>Pour la Petite côte, le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement territorial de la Petite côte devra notamment intégrer l'élaboration d'une stratégie globale et opérationnelle de gestion du trait de côte.</p>
<p>▪ <b>Lutter contre la bidonvilisation</b></p>	<p><b><u>Action 2.5 : Elaborer et mettre en œuvre des Plans d'Urbanisme de Détails (PUD) dans toutes les zones urbaines et zones d'extension urbaine</u></b></p> <p>Pour lutter contre la bidonvilisation, il faudrait au préalable doter toutes les zones urbaines et zones d'extension urbaine de Plans d'Urbanisme de Détails. Dans les zones d'extension urbaine, tout projet de lotissement devra être assujéti à l'existence d'un PUD.</p> <p><b><u>Action 2.6 : Renforcer les moyens de surveillance et de contrôle de l'occupation du sol</u></b></p> <p>Pour lutter contre l'urbanisation anarchique, les mesures de planification et de prévention devront être accompagnées par une stratégie efficace de surveillance et de contrôle de l'occupation du sol. A cet effet les moyens humains et techniques des structures de surveillance et de contrôle de l'occupation du sol devront être renforcés dans toute la zone.</p> <p><b><u>Action 2.7 : Réaliser des opérations de restructuration et de rénovation urbaine</u></b></p> <p>Dans les différentes agglomérations de la zone, il existe des quartiers non lotis, vétustes, insalubres ou dégradés. La région de Dakar est la plus touchée avec près de 4 480 hectares de superficie occupés par l'habitat spontané. L'action proposée consiste à identifier ces quartiers et à procéder à leur restructuration ou à leur rénovation dans le but d'améliorer le cadre de vie des populations en permettant notamment de leur garantir l'accès aux services socio-économiques de base. Toutes les opérations de restructuration urbaine de quartiers spontanés devront intégrer des opérations de régularisation foncière.</p> <p><b><u>Action 2.8 : Restructurer les zones d'inondation</u></b></p> <p>Dans les différentes zones urbaines du triangle, il existe beaucoup de constructions bâties en zones d'inondation. La région de</p>

	<p>Dakar est particulièrement affectée avec près de 72% d'occupation des zones inondables correspondant à environ à 2 900 hectares. C'est ainsi que le schéma recommande d'identifier de façon précise toutes les zones d'inondation et de procéder à leur restructuration.</p>
<p>▪ <b>Répondre à la demande en logements</b></p>	<p><b><u>Action 2.9 : promouvoir l'habitat dans les pôles d'expansion urbaine et économique de Diass et du Lac rose</u></b></p> <p>Comme illustré dans les grandes affectations du territoire des superficies urbanisables ont été notamment identifiées au niveau du pôle de Diass dans le secteur de l'aéroport, dans la zone de Daga-Kholpa et dans la zone du Lac rose. Pour répondre à la demande croissante de logements et contribuer à la décongestion de Dakar, le schéma propose de faire émerger des pôles urbains dans ces zones : le pôle urbain du massif, le pôle urbain du front de mer et le pôle urbain du Lac rose.</p> <p>✓ <u>Sous-action 2.9.1: Promouvoir l'émergence du pôle urbain du massif</u></p> <p>Le pôle urbain du massif qui couvre une superficie de près de 2 000 hectares est situé à proximité de l'aéroport (entre Pout et l'AIBD) et pourra être structuré autour du centre national omnisport et du centre d'exposition international. Avec les autoroutes Dakar-AIBD, AIBD-Mbour et AIBD-Thiès, ce pôle sera accessible aux trois principales agglomérations, ce qui justifie le choix de d'implantation de ces grands équipements. Ainsi dans cette zone, l'aéroport AIBD et le pôle urbain du massif seront l'équivalent de l'aéroport de Yoff et du quartier résidentiel de la foire dans la zone de Yoff.</p> <p>✓ <u>Sous-action 2.9.2: Promouvoir l'émergence du pôle urbain du front de mer</u></p> <p>Le pôle urbain du front de mer situé dans la ZESI est ouvert sur la mer par l'intermédiaire des localités côtières plus ou moins touristiques allant de Yène à Ndayane. Ce pôle sera structuré autour de l'habitat et du tourisme. Pour l'habitat l'idée est de développer des logements de différents standings allant de l'habitat social à l'habitat haut standing. Cela permettra de faciliter l'accès au logement pour les futurs travailleurs de la ZESI et de développer une offre de logements secondaires « haut standing » pour les personnes à revenus élevés.</p> <p>Pour le tourisme, le pôle devra s'appuyer sur l'offre touristique existant et la renforcer pour valoriser tout le potentiel touristique de la façade atlantique tout en intégrant le risque lié à l'érosion côtière.</p> <p>Le pôle devra notamment intégrer des équipements de détente et de loisirs à destination des populations et des touristes. Ces</p>

équipements devront contribuer à diversifier l'offre existante. A cet effet l'aménagement d'un grand jardin public et la création d'un grand parc d'attraction devront être envisagés. Le port de plaisance proposé à Ndayane permettra de renforcer ce pôle tout en contribuant à la diversification de l'offre touristique.

Pour une bonne cohérence, le schéma recommande l'élaboration et la mise œuvre d'un Plan d'Urbanisme de Détails pour toute cette zone d'extension urbaine. A cet effet les pôles urbains de Yenne et de Daga Kholpa devront être intégrés dans le pôle urbain du massif.

✓ Sous-action 2.9.3: Promouvoir l'émergence d'un éco pôle dans la zone du Lac rose

Le pôle du Lac rose est constitué du Lac rose et sa zone d'influence comprise entre le lac et la route des Niayes.

Le Lac rose encore appelé lac Retba est un attrait touristique de renommé international notamment grâce au rallye Paris-Dakar. Il est caractérisé par la présence de microorganismes et sa forte teneur en minéraux qui lui confèrent une couleur rose en fonction de l'intensité des rayons du soleil.

La zone d'influence du lac est située dans la zone des Niayes qui est une zone sensible et à forte potentialité agricole. Compte tenu de la particularité et de la fragilité de cet écosystème, pour prendre en charge l'option d'urbanisation de cette zone avec les projets de pôles urbains du Lac rose, de Deni Biram Ndao, le schéma recommande (i) d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'aménagement spécifique de la zone sensible autour du lac et (ii) de promouvoir un urbanisme durable de la zone d'extension urbaine en procédant au préalable à la réalisation d'une étude de faisabilité de la ville durable et (iii) d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan d'Urbanisme de Détails couvrant toute la zone sur la base de l'étude de faisabilité.

Le plan d'aménagement spécifique vise à mettre en valeur les potentialités (tourisme, activités de loisirs, etc.) du plan d'eau tout en le préservant et en intégrant les risques sur l'environnement.

L'étude de faisabilité de la ville durable devra déterminer toutes normes et règles à mettre en œuvre (règles d'urbanisme et de construction, matériaux de construction, gestion des déchets, alimentation en énergie, activités prohibées, voirie et transports, etc.) pour minimiser l'impact environnemental sur la zone et offrir aux populations un cadre de vie sain et agréable. Pour cette zone, il est particulièrement important de préserver le réseau hydrographique qui contribue à l'alimentation du lac en saison des

	<p>pluies. L'érection d'un grand parc naturel (50 ha) et la conservation de certains espaces agricoles permettraient de réduire l'impact des défrichements et d'augmenter l'attractivité touristique de la zone.</p> <p>Le concept de ville durable est une tendance mondiale qui se développe de plus en plus. Beaucoup de pays commencent à établir des normes d'urbanisme durable. Pour le Sénégal, cette étude permettrait de développer un projet pilote de ville durable qui pourra être promu dans d'autres zones du pays. L'étude devra être menée de façon concertée avec l'ensemble des acteurs pour une bonne appropriation.</p> <hr/> <p><b><u>Action 2.10 : Promouvoir et encadrer la construction en hauteur</u></b></p> <p>L'agglomération dakaroise souffre d'une pénurie de réserves foncières. Jusqu'à présent la croissance urbaine a été contenue à la faveur d'un étalement urbain important qui menace maintenant la zone agricole et sensible des Niayes. Pour contenir une partie de la croissance démographique de l'agglomération et répondre à la demande en logements, le schéma propose de promouvoir la construction en hauteur dans tous les noyaux urbains.</p> <p>L'action préconisée consiste à prendre les mesures à caractère réglementaire et incitatif pour encadrer et promouvoir la construction en hauteur.</p> <hr/> <p><b><u>Action 2.11 : Créer des Zones d'Aménagement concerté dans les zones d'extension urbaine</u></b></p> <p>Le schéma propose la généralisation des zones d'aménagement concerté dans les zones d'extension urbaine de Mbour, Thiès, Sindia et Kayar. L'objectif est de lutter contre l'habitat spontané, de doter les nouveaux quartiers d'équipements adaptés et d'augmenter l'offre de logements.</p>
--	---

	<p><b>Action 2.12 : Promouvoir l'habitat social, la production de parcelles viabilisées et la mixité sociale</b></p> <p>L'action proposée consiste à mettre en œuvre un programme ambitieux de construction de logements sociaux et de production de parcelles viabilisées dans les différentes zones d'extension urbaine notamment dans les pôles urbains identifiés. Cela permettra d'orienter l'urbanisation vers ces zones et de promouvoir la mise en œuvre des pôles d'équilibre et des pôles d'expansion urbaine et économique. L'habitat social devra également être promu dans les zones déjà urbanisées notamment lors des opérations de restructuration et de rénovation urbaine. La promotion de l'habitat social devra s'inscrire dans une stratégie de mixité sociale dans toutes les zones urbaines pour éviter tout risque de ghettoïsation.</p>
<p>▪ <b>Promouvoir un développement urbain équilibré</b></p>	<p><b>Action 2.13 : Promouvoir l'émergence de pôles secondaires dans l'agglomération de Dakar</b></p> <p>✓ <u>Sous-action 2.13.1 : Renforcer le pôle des Almadies</u></p> <p>La construction de l'aéroport de Yoff et l'aménagement d'une voirie performante (Route 2 X 2 voies reliant l'aéroport à l'autoroute Malick SY et Route 2 X 2 voies reliant l'aéroport au quartier du Plateau en passant par la Corniche) ont favorisé l'émergence du pôle des Almadies. La mise en service de l'aéroport AIBD de Diass va s'accompagner de l'arrêt des vols commerciaux à l'aéroport de Yoff, ce qui va réduire l'activité au niveau de ce dernier et globalement au niveau du pôle des Almadies. C'est ainsi que dans la perspective de la mise en service de l'aéroport AIBD, le schéma recommande de renforcer le pôle des Almadies en procédant notamment à la requalification de l'aéroport de Yoff.</p> <p>✓ <u>Sous-action 2.13.2 : promouvoir l'émergence de pôles d'activités dans les départements de Pikine et de Guédiawaye</u></p> <p>Jusque-là pour contrebalancer le poids du quartier du Plateau, les options retenues ont été essentiellement limitées dans le département de Dakar avec la promotion des pôles des Almadies, du point E, de la cité Keur Gorgui et du pôle des pompiers avec la Cité de l'émergence. Les départements de Guédiawaye et de Pikine sont des cités d'ortoirs très dépendants de Dakar. Pour atténuer cette forte dépendance vis-à-vis de Dakar et plus tard vis-à-vis de Diamniadio et en même temps augmenter l'attractivité de la banlieue, le schéma propose de promouvoir l'émergence de pôles d'activités économiques et de services.</p> <p>A cet effet, les options proposées consistent à (i) aménager une cité administrative sur le site de l'ex Camp Thiaroye, (ii)</p>

	<p>promouvoir l'émergence d'un pôle éco-industriel à Malika (iii) aménager une zone artisanale intégrée à Pakou Lambaye de Pikine et (iv) créer une antenne de l'université de Dakar à Guédiawaye.</p>
	<p><b><u>Action 2.14 : Promouvoir une organisation urbaine polycentrique pour les métropoles en devenir de Thiès et de Mbour</u></b></p> <p>Pour Thiès et Mbour le schéma préconise de promouvoir l'émergence de pôles périphériques autour de ces villes. L'objectif visé est de promouvoir un tissu urbain équilibré permettant d'éviter la congestion des centres villes et la naissance de banlieues dépendantes. Pour ces deux villes qui constituent des métropoles d'avenir, il faudra éviter de reproduire le scénario d'urbanisation de Dakar avec un pôle central concentrant l'essentiel de l'activité et des territoires dépendants, représentant essentiellement des cités dortoirs.</p> <p>Pour Thiès, en complément au pôle intégré de la ZAC de Thiès, le schéma recommande de promouvoir l'émergence de pôles périphériques sur les autres sorties de la ville : un pôle industriel sur la sortie menant vers l'aéroport, un pôle universitaire sur la sortie de Notto-Tassete, un pôle logistique à Fandène entre les routes de Saint Louis et de Diourbel.</p> <p>Pour Mbour avec la prédominance de la pêche et du tourisme, les principaux pôles d'activités sont situés sur la côte avec le quai de pêche et les pôles touristiques de Saly et de la Somone. Pour promouvoir un tissu urbain plus équilibré, le schéma recommande de promouvoir l'émergence d'un pôle industriel sur la route de Dakar, un pôle universitaire vers Malicounda sur la route de Tassete, un pôle logistique sur la route de Fatick. L'aménagement du pôle touristique de Mbodiène situé à 25 kilomètres de Mbour va favoriser le développement touristique sur la côte Mbour-Joal.</p>
<p><b>- Améliorer la gouvernance territoriale</b></p>	<p><b><u>Action 2.15 : Procéder à la délimitation et au bornage des collectivités locales</u></b></p> <p>L'action proposée consiste à procéder à la délimitation et au bornage des différentes collectivités locales. L'objectif visé est de leur permettre d'avoir une bonne maîtrise de leur territoire et de réduire les conflits entre collectivités. La délimitation devra également permettre de corriger les incohérences territoriales notées dans certaines zones.</p>
	<p><b><u>Action 2.16 : Réaliser le cadastre de la zone</u></b></p> <p>La zone d'étude est une zone très stratégique et à enjeux multiples où le foncier est très convoité. Pour assurer une bonne gestion foncière et ainsi accompagner le développement de la zone, le schéma préconise la réalisation du cadastre rural, du</p>

cadastre urbain et du cadastre minier.		
<b><u>Action 2.17 : Renforcer les capacités des collectivités locales</u></b>		
La mise en œuvre des actions proposées nécessite une participation active des collectivités locales. Le diagnostic territorial a révélé la faiblesse des capacités techniques et financières des acteurs territoriaux notamment les collectivités locales. Ainsi pour promouvoir la mise en œuvre du schéma et compte tenu des enjeux démographiques et économiques de la zone, il est recommandé de renforcer les capacités techniques et financières des collectivités locales.		
<b><u>Action 2.18 : Renforcer les capacités des structures centrales et déconcentrées de l'Etat</u></b>		
Comme pour les collectivités locales, il est également nécessaire de renforcer les capacités techniques, institutionnelles et financières des différentes structures de l'Etat pour permettre notamment une application rigoureuse des différentes réglementations.		
<b><u>Action 2.19 : Mettre en place des établissements publics de coopération intercommunale</u></b>		
Les communes ont en général des ressources techniques, humaines et financières assez limitées et certaines communes connaissent des problèmes d'extension. La création des intercommunalités visent à mutualiser les moyens pour assurer la cogestion des affaires d'intérêt commun et réduire les conflits entre collectivités. Le schéma préconise la mise en place d'un dispositif incitatif et réglementaire qui va encadrer et promouvoir l'intercommunalité.		
Le tableau ci-après indique les différentes intercommunalités proposées et les domaines de coopération intercommunale suggérés :		
<b><u>Nom de l'intercommunalité</u></b>	<b><u>Communes concernées</u></b>	<b><u>Domaines de coopération intercommunale</u></b>
<b><u>Thiès métropole</u></b>	<b><u>Thiès, Fandène, Notto</u></b>	<input type="radio"/> Gestion foncière <input type="radio"/> Planification urbaine <input type="radio"/> Assainissement <input type="radio"/> Gestion des déchets <input type="radio"/> Gestion d'équipements structurants

			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mobilité urbaine (Voirie, Transports)</li> <li>○ Promotion économique et culturelle</li> <li>○ Education et formation professionnelle</li> </ul>
	<b><u>Mbour métropole</u></b>	<b><u>Mbour, Malicounda, Nguékhokh, Saly, Somone, Ngaparou</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestion foncière</li> <li>○ Planification urbaine</li> <li>○ Assainissement</li> <li>○ Gestion des déchets</li> <li>○ Gestion d'équipements structurants</li> <li>○ Mobilité urbaine (Voirie, Transports)</li> <li>○ Promotion économique et culturelle</li> <li>○ Education et formation professionnelle</li> </ul>
	<b><u>Pôle de Diamniadio</u></b>	<b><u>Diamniadio, Sébikotane, Sendou, Bargny</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestion foncière</li> <li>○ Planification urbaine</li> <li>○ Assainissement</li> <li>○ Gestion des déchets</li> <li>○ Développement économique</li> <li>○ Education et formation professionnelle</li> </ul>
	<b><u>Pôle de DIASS</u></b>	<b><u>Diass, Keur Moussa, Sindia, Poponguine, Yenne</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développement économique</li> <li>○ Gestion foncière</li> <li>○ Planification urbaine</li> <li>○ Gestion des eaux pluviales</li> <li>○ Aménagement paysager</li> <li>○ Gestion de l'environnement</li> <li>○ Education et formation professionnelle</li> </ul>
	<b><u>Pôle des Niayes</u></b>	<b><u>Sangalkam, Bambilor, Keur Moussa, Diender Guedji, Mont Rolland, Notto Gouye Diama</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développement agricole</li> <li>○ Gestion foncière</li> <li>○ Gestion de l'environnement</li> <li>○ Gestion des équipements structurants</li> </ul>

			<input type="radio"/> Gestion de l'eau
	<b><u>Pôle du Lac rose</u></b>	<b><u>Bambilor, Tivaouane Peul-Niaga, Sangalkam</u></b>	<input type="radio"/> Développement touristique <input type="radio"/> Gestion foncière <input type="radio"/> Gestion de l'environnement
	<b><u>L'axe Thiès-Mbour</u></b>	<b><u>Notto, Tassette, Malicounda</u></b>	<input type="radio"/> Développement agricole <input type="radio"/> Gestion de l'environnement

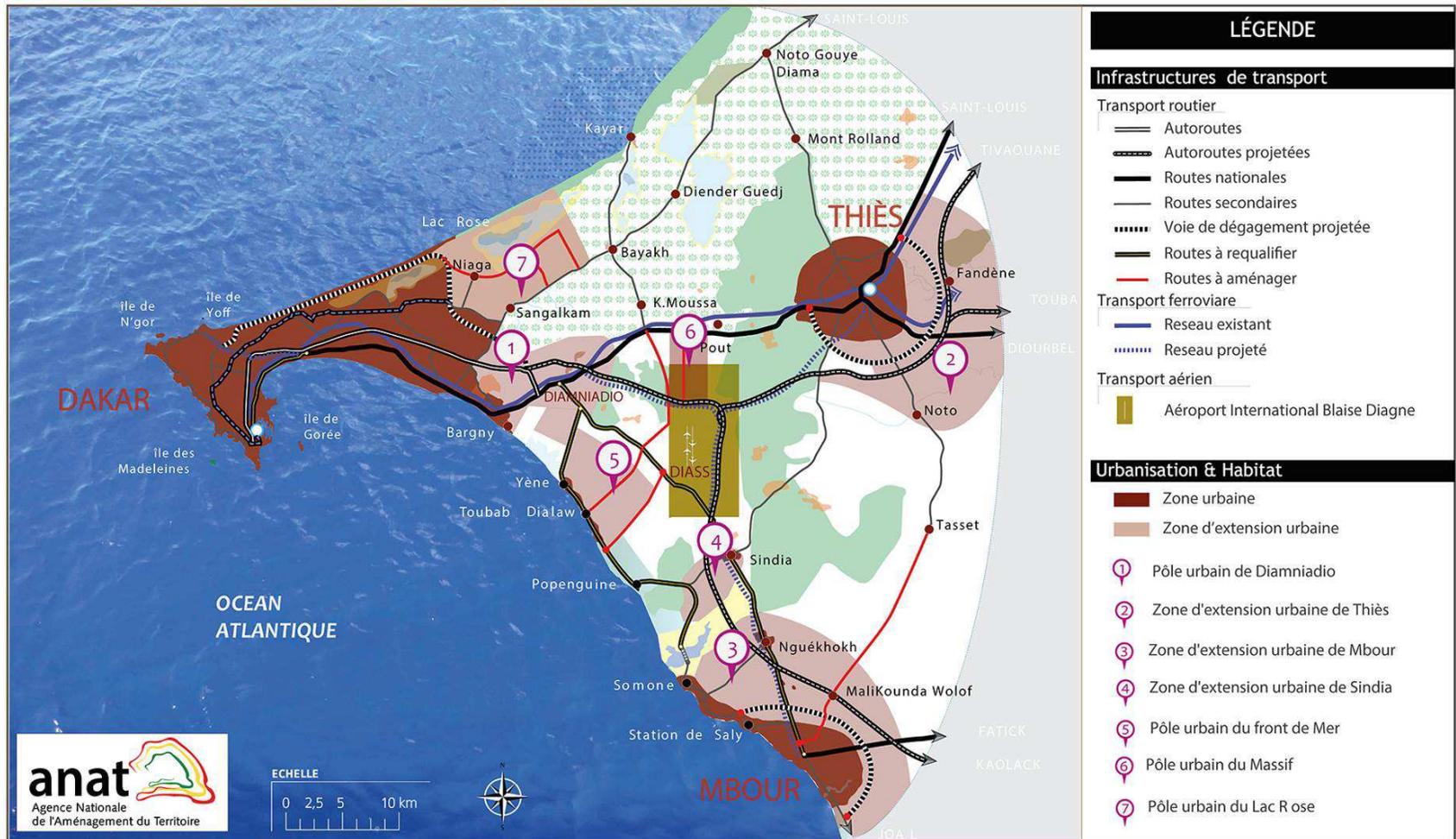


Figure 19 : Zones et projets urbains

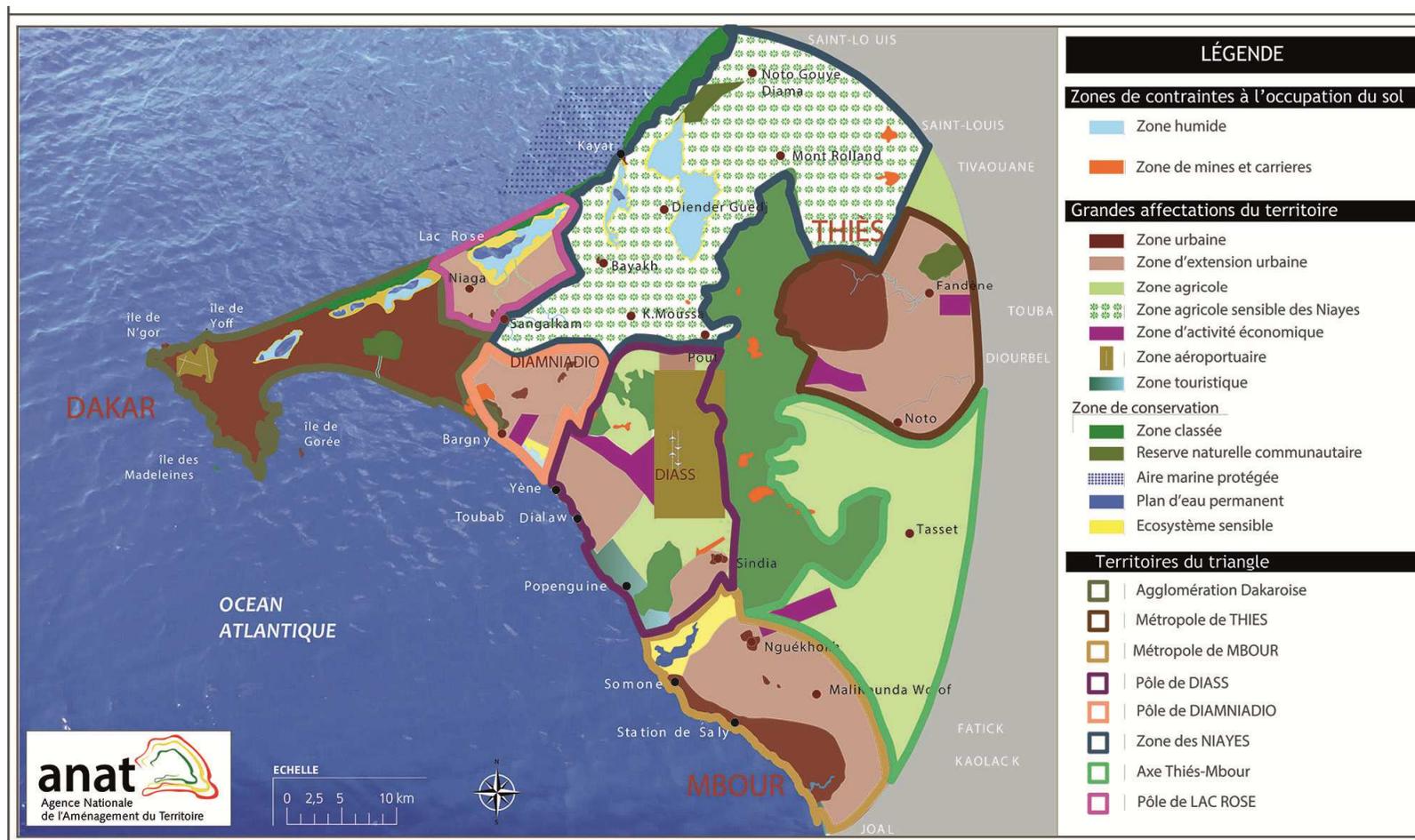


Figure 20 : Carte des intercommunalités proposées

### 3.3.3 Amélioration du cadre de vie des populations

Pour l'amélioration du cadre de vie des populations, 6 objectifs spécifiques ont été fixés. Afin d'atteindre ces objectifs, les 29 actions d'aménagement et de développement suivantes sont proposées :

OBJECTIFS SPECIFIQUES	ACTIONS PROPOSEES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Assurer une gestion adaptée des risques sur l'environnement et sur les populations</b></li> </ul>	<p><b><u>Action 3.1 : Elaborer et mettre en œuvre des plans de prévention des risques</u></b></p> <p>Certaines parties de la zone sont particulièrement exposées à des risques d'inondation, des risques miniers ou à des risques anthropiques. Pour assurer la sécurité des personnes et des biens, le schéma propose l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de prévention des risques couvrant les départements de Rufisque, Thiès et Mbour. Le plan devra réglementer l'utilisation des sols en fonction des risques auxquels ils sont soumis. Ainsi, sur la base d'une évaluation exhaustive et précise des différents types de risque, le plan de prévention des risques devra déterminer les zones non constructibles, les zones constructibles sous conditions et les zones constructibles sans conditions particulières.</p> <p>Le plan de prévention des risques devra être opposable aux différents outils d'aménagement et d'urbanisme, aux particuliers et aux autres acteurs. A cet effet il devra être reconnu comme un outil d'aménagement du territoire opposable au tiers.</p>
	<p><b><u>Action 3.2 : Elaborer un plan de prévention de la pollution marine</u></b></p> <p>La zone du triangle qui, limitée par la Grande côte au nord et la Petite Côte au sud, est exposée à des risques de pollution marine par hydrocarbure. Pour prévenir ce risque, le schéma propose d'élaborer un plan de prévention de la pollution marine qui sera élaboré à partir de la carte de vulnérabilité du littoral.</p>
	<p><b><u>Action 3.3 : Assurer le suivi de la mise en œuvre des Plans de Gestion environnementale et sociale (PGES) des industries et des différentes exploitations de carrières</u></b></p> <p>Le Plan de Gestion environnemental et social comprend l'ensemble des mesures d'atténuation des effets sur</p>

	<p>l'environnement et de surveillance environnementale à prendre durant la mise en œuvre d'un projet pour éliminer les effets négatifs du projet ou les ramener à des niveaux acceptables.</p> <p>Compte tenu du déficit constaté de mise en œuvre des PGES et de la sensibilité environnementale de la zone, le schéma recommande qu'un suivi rigoureux de la mise en œuvre des PGES soit assuré notamment pour les industries et les différentes exploitations de mines et carrières.</p> <p><b><u>Action 3.4 : Identifier toutes les industries existantes susceptibles d'affecter l'environnement ou le cadre de vie des populations et procéder à des audits environnementaux</u></b></p> <p>Dans certaines zones du triangle, il existe certaines installations, de type industriel notamment, qui exposent les populations à des risques ou peuvent provoquer des pollutions environnementales.</p> <p>Ainsi, pour préserver l'environnement et le cadre de vie des populations, il est recommandé d'identifier toutes les industries à risques et de procéder à des audits environnementaux.</p> <p>Ces audits devront aboutir à la mise en œuvre de mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement ou sur les populations, au déplacement des populations affectées ou à la délocalisation des installations vers des sites plus appropriés.</p> <p><b><u>Action 3.5 : Restaurer les sites des anciennes carrières</u></b></p> <p>Dans la zone, il existe beaucoup d'anciennes exploitations de carrières. Compte tenu des perspectives d'urbanisation de la zone, il est recommandé de restaurer les anciennes carrières et de valoriser les sites avec des aménagements adaptés afin d'y envisager de nouveaux usages.</p> <p><b><u>Action 3.6 : Redéfinir les conditions d'exploitation des carrières dans la zone</u></b></p> <p>La zone dispose de ressources importantes dans le domaine des carrières. Cela a favorisé le développement d'industries extractives et d'exploitations de carrières. Dans la perspective de l'urbanisation de la zone avec un accroissement démographique conséquent, il est recommandé de circonscrire l'exploitation de carrières dans des zones spécifiques</p>
--	--

	<p>présentant moins de risques pour les populations et compatibles avec les grandes affectations du territoire.</p> <p>Pour les carrières dont des gisements existent dans d'autres parties du pays, il est recommandé de privilégier leur exploitation. Dans les zones où les activités autorisées sont incompatibles avec l'exploitation de carrières (zones touristiques notamment), le schéma recommande leur fermeture progressive.</p> <p><b><u>Action 3.7 : Réviser et mettre en œuvre la réglementation sur les animaux en divagation dans les zones urbaines</u></b></p> <p>L'Etat du Sénégal avait institué un arsenal réglementaire sur les animaux en divagation. Le dernier en date est le décret n° 2007-1049 du 7 septembre 2007 relatif à la mise en fourrière des animaux errants. Bien qu'issu d'une reformulation du précédent décret du 10 mars 1986 en vue de son amélioration, le présent décret rencontre néanmoins de grandes difficultés d'application. Celles-ci concernent, d'une part, l'inexistence dans les zones urbaines, d'espaces et d'équipements adaptés à la mise en fourrière des animaux incontrôlés et, d'autre part, à la prise en charge des coûts inhérents à leur entretien (alimentation, sécurité, etc.).</p> <p>L'ampleur du phénomène de divagation d'animaux notamment le gros et le petit bétail (bovins, ovins, caprins), qui gagne de plus en plus les centres urbains crée de la pollution environnementale et pose un réel problème de sécurité publique.</p> <p>Face à cette situation, le schéma directeur recommande la révision de la réglementation existante et sa mise en œuvre effective pour éradiquer le phénomène des animaux divagants dans les centres urbains.</p>
<p>▪ <b>Répondre aux besoins en eau et en électricité des populations et des entreprises</b></p>	<p><b><u>Action 3.8 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie pour répondre à la demande en électricité des populations et des entreprises</u></b></p> <p>L'accès à l'électricité en quantité suffisante et à un prix compétitif constitue une condition de base pour l'attractivité de la zone. De plus avec le dynamisme démographique de la zone et les perspectives de développement, la demande en électricité risque de progresser fortement. C'est pourquoi le schéma propose la réalisation d'une étude pour évaluer l'évolution probable de la demande et ensuite dégager une stratégie opérationnelle dans le moyen et le long terme pour répondre à ces besoins. Cette stratégie devra intégrer le mix-énergétique avec une production progressive d'énergies renouvelables.</p>

	<p><b><u>Action 3.9 : Promouvoir la filière énergie solaire</u></b></p> <p>Le taux d'ensoleillement très favorable durant toute l'année et le développement des technologies de production de l'énergie solaire constituent une opportunité que le Sénégal devrait saisir pour répondre en partie à la demande en énergie et créer des emplois.</p> <p>Le développement de ce type d'énergie nécessite de promouvoir l'émergence d'une « filière énergie solaire » avec la création de structures de formation adaptées, la structuration des acteurs et la mise en place de mécanismes incitatifs.</p> <p><b><u>Action 3.10 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie pour répondre à la demande en eau des populations et des entreprises</u></b></p> <p>Comme pour l'électricité, compte tenu des ressources limitées en eau dans la zone et du dynamisme démographique et économique de la zone, il est recommandé la réalisation d'une étude pour évaluer l'évolution probable de la demande et dégager une stratégie opérationnelle pour répondre à ces besoins à temps.</p> <p>Compte tenu des difficultés d'approvisionnement en eau que connaît déjà la région de Dakar et de la vulnérabilité du système d'approvisionnement, il est important de mener cette action pour apporter une solution structurelle et durable à l'échelle de toute la zone du triangle qui est le poumon économique et politique du pays.</p> <p><b><u>Action 3.11 : Promouvoir l'installation d'une grande station de dessalement d'eau de mer combinée à une usine de production d'électricité</u></b></p> <p>Les avancées technologiques permettent de procéder au dessalement de l'eau de mer à des coûts de plus en plus compétitifs. Dans le monde, on assiste à une forte augmentation (près de 10% par an) du volume d'eau produit par dessalement de l'eau de mer.</p> <p>Dans la zone, compte tenu de la proximité de l'océan et compte tenu du déficit énergétique qui réduit l'attractivité du pays et dégrade le cadre de vie des populations, le schéma recommande de combiner l'installation d'une grande unité de dessalement d'eau de mer combinée à une usine de production d'électricité. En effet, le coût le plus bas est obtenu par l'accouplement d'une centrale électrique et d'une unité de production d'eau, les vapeurs d'échappement des turbines étant</p>
--	---

	<p>utilisées pour alimenter les unités de dessalement.</p> <p>En assurant l'approvisionnement de Dakar en eau par le dessalement d'eau de mer, l'eau venant du Lac de Guiers pourrait être utilisé pour l'alimentation en eau des populations de la zone centre du pays où l'eau de la nappe est saumâtre. Egalement les industries situées dans la zone des Niayes devraient recourir à cette technique afin que la ressource en eau disponible dans cette zone soit préservée et utilisée essentiellement pour des activités agricoles.</p>
<p><b>- Assurer l'assainissement des différents établissements humains et une bonne gestion des eaux usées et pluviales</b></p>	<p><b><u>Action 3.12 : Elaborer et mettre en œuvre des Plans directeurs d'Assainissement</u></b></p> <p>L'action consiste à élaborer et à mettre en œuvre des plans directeurs d'assainissement dans toutes les communes ou groupement de communes notamment pour Thiès métropole, Mbour métropole, Rufisque, le pôle de Diamniadio , le pôle du Lac rose.</p> <p>Egalement toutes les zones d'extension urbaine notamment les nouveaux pôles urbains devront être dotés de plans directeurs d'assainissement.</p> <p><b><u>Action 3.13 : Renforcer le réseau d'assainissement de l'agglomération de Dakar</u></b></p> <p>Dans le domaine de l'assainissement, l'agglomération de Dakar est caractérisée par un réseau d'assainissement devenu inadapté dans certaines zones et l'absence de réseaux dans les autres parties.</p> <p>Avec la densification urbaine et l'âge avancé des ouvrages d'assainissement, certains réseaux d'assainissement de l'agglomération se sont dégradés ou sont devenus inadaptés. Dans ces zones le schéma propose de moderniser et de renforcer le réseau d'assainissement et d'évacuation des eaux usées. Les canaux d'évacuation des eaux à ciel ouvert, devenus pour la plupart de dépotoirs d'ordures devront être fermés.</p> <p>Dans les zones non pourvues en réseaux d'assainissement, l'action consiste à élaborer et à mettre en œuvre des schémas directeurs d'assainissement et des plans directeurs de drainage des eaux pluviales avec des stations de collecte, d'épuration et de revalorisation de eaux usées. Ces actions permettront de réduire les risques d'inondation et d'améliorer le cadre de vie des populations dans ces zones.</p>

	<p><b><u>Action 3.14 : Elaborer et mettre en œuvre des plans directeurs de drainage des eaux pluviales</u></b></p> <p>Pour la métropole de Thiès et pour la zone spécifique couvrant les pôles d'expansion urbaine et économique de Diamniadio et de DIASS, le schéma propose l'élaboration et la mise en œuvre de plans directeurs de drainage des eaux pluviales. En effet, Thiès est particulièrement affecté par les eaux de ruissellement du plateau de Thiès. La zone spécifique couvrant les pôles d'expansion urbaine et économique de Diamniadio et de Diass est aussi très sensible aux inondations compte tenu de l'influence du plateau de Thiès, de la présence du massif de Diass et de la succession de cuvettes et de plateaux. La mise en œuvre d'un plan de drainage des eaux de pluie vise à réduire les risques d'inondation.</p>
	<p><b><u>Action 3.15 : Valoriser les eaux de ruissellement</u></b></p> <p>La zone est caractérisée par la présence de plusieurs bassins versants issus notamment du massif de Diass et du plateau de Thies. Ces bassins versants constituent des ressources potentielles en eau alternatives actuellement sous-exploitées et exposent certains établissements humains à des risques d'inondation.</p> <p>L'action proposée consiste à aménager les différents bassins versants dans l'optique de capter les eaux de ruissellement pour des usages agricoles, d'atténuer l'érosion hydrique et les risques d'inondation sur les établissements humains.</p> <p>Par exemple, l'aménagement de canaux de drainage en amont de la métropole de Thiès permettra de réduire le risque d'inondation et l'aménagement de retenues collinaires ou des bassins de rétention dans la zone de Notto-Tassete permettront de promouvoir le développement de l'horticulture.</p>
	<p><b><u>Action 3.16 : Valoriser les eaux usées urbaines de Dakar</u></b></p> <p>Dans la zone des Niayes, le manque d'eau handicape le développement de l'agriculture. En effet, les capacités de pompage de la nappe sont limitées par l'avancée de la langue salée et l'eau de la conduite du Lac de Guiers est prioritairement destinée la satisfaction des besoins en eau potable de la région de Dakar.</p> <p>La région de Dakar quant à elle possède d'énormes potentiels hydriques pouvant être utilisés pour l'agriculture. Les potentialités sont les eaux usées, les eaux de surface, les eaux de ruissellement et la nappe phréatique.</p>

	<p>Dans le cadre du plan décennal de lutte contre les inondations, pour favoriser un rabattement conséquent et rapide du niveau de la nappe et ainsi diminuer les risques d'inondation, des travaux sont en cours pour la reprise du pompage des forages de Thiaroye. Ce projet mettra en œuvre 10 forages pour pouvoir développer une capacité de pompage de 16 000 m<sup>3</sup>/jour. Les eaux de pompage seront acheminées sur 27 Km dans la zone agricole des Niayes pour un usage agricole. Les capacités de pompage de la nappe sont limitées par l'avancée du biseau salé et par les conditions d'assainissement. Les études ont montré qu'à terme avec la mise en œuvre d'un système d'assainissement collectif, ces capacités de pompage seront réduites à 4 500 m<sup>3</sup>/jour.</p> <p>Ainsi, pour lutter contre les inondations dans la région de Dakar et assurer en même temps de l'eau à usage agricole à la zone des Niayes de façon durable, le schéma propose de mettre en œuvre un projet global de valorisation de tout le potentiel hydrique disponible. Ainsi le pompage de la nappe devra être associé au pompage des eaux de surface, des eaux de ruissellement et des eaux usées préalablement traitées.</p>
<p>▪ <b>Assurer une bonne gestion des déchets</b></p>	<p><b><u>Action 3.17 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie globale de gestion des déchets à l'échelle de la zone</u></b></p> <p>La problématique de la gestion des déchets se pose au niveau des différentes collectivités de la zone notamment à Dakar, Thiès et Mbour. Pour assurer une bonne gestion des déchets, il est proposé de mettre en œuvre des plans de gestion des déchets au niveau intercommunal et de gérer la valorisation et le stockage à l'échelle du triangle.</p> <p>✓ <u>Elaborer et mettre en œuvre des Plans de Gestion des Déchets pour Dakar, Thiès et Mbour</u></p> <p>Des Plans de Gestion des Déchets, portés par les intercommunalités devront être élaborés et mis en œuvre au niveau de l'agglomération dakaroise et des métropoles en devenir de Thiès et de Mbour. Le plan de gestion des déchets devra notamment déterminer les dispositions opérationnelles mises en place pour assurer la collecte, le transport et le tri des déchets dans toute la zone de l'intercommunalité. Le tri des déchets permet de faciliter les phases en aval de recyclage, de valorisation et de stockage des déchets.</p> <p>✓ <u>Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de stockage des déchets à l'échelle du triangle</u></p>

	<p>Compte tenu de la proximité des 3 agglomérations, du manque d'espace dans les zones urbaines et du niveau d'équipement requis il est plus pertinent de gérer le stockage des déchets à l'échelle du triangle. En effet, le coût élevé des équipements de stockage tels que les centres d'enfouissement technique et la difficulté de trouver des sites d'accueil justifient la nécessité de les mutualiser.</p> <p>C'est pourquoi, à l'échelle du triangle il faudra identifier les sites d'accueil appropriés et construire des équipements de stockage respectueux de l'environnement et préservant le cadre de vie des populations. La création de ces équipements de stockage constitue un préalable à la fermeture des décharges sauvages en zones urbaines.</p> <p><b><u>Action 3.18 : Procéder à la fermeture de la décharge de Mbeubeuss et mettre en œuvre une stratégie de traitement, de valorisation des déchets et de restauration du site</u></b></p> <p>Parmi les nombreuses décharges sauvages qui se trouvent dans la zone du triangle, celle de Mbeubeuss est la plus préoccupante. En effet, c'est une décharge ouverte depuis 1968 sur le lit du lac de Mbeubeuss et qui pose un problème environnemental majeur et expose les populations de la zone à des risques sanitaires. Au début c'était une zone non habitée mais avec la progression urbaine de Dakar, la décharge est maintenant entièrement entourée par des habitations et elle affecte de plus en plus de populations.</p> <p>C'est pourquoi le schéma recommande de (i) procéder à la fermeture de la décharge pour stopper le processus de dégradation de l'environnement et préserver la santé et le cadre de vie des populations (ii) de mettre en œuvre une stratégie de traitement, de valorisation des déchets et (iii) restaurer le site.</p> <p>Le traitement et la valorisation de déchets vise à l'élimination à terme des déchets de la zone. Compte tenu des contraintes de transport des déchets et pour faciliter la reconversion des populations qui travaillent sur le site, la stratégie de traitement et de valorisation des déchets devra privilégier la mise en place in situ d'une unité de traitement et de valorisation des déchets. Pour les activités de traitement et de valorisation présentant des risques élevés pour l'environnement et les populations locales, il faudra envisager de les réaliser hors site dans des zones appropriées. Dans tous les cas, les déchets ultimes issus du processus de traitement/valorisation devront être stockés dans des équipements dédiés. Ainsi, il est nécessaire d'étudier et de mettre en place un système de transport adapté. La construction d'une</p>
--	--

	<p>ligne de chemin de fer Mbeubeuss - Diamniadio pourra être envisagé pour d'une part assurer le transport de déchets et d'autre part développer le transport de voyageurs.</p> <p>Après l'élimination des déchets, la restauration du site qui mettra notamment en œuvre une stratégie de décontamination est la phase ultime qui permettra au site de retrouver son état naturel.</p> <p><b><u>Action 3.19 : Promouvoir le développement de filières de valorisation des déchets</u></b></p> <p>Les déchets constituent actuellement un problème pour les populations et les acteurs territoriaux. Le développement des technologies de valorisation des déchets constitue une opportunité pour changer de paradigme et considérer les déchets comme une matière première. Dès lors le développement de filières de valorisation permettrait d'une part de créer de l'emploi et de l'activité et d'autre part de faciliter la gestion des déchets. Dans la zone la proximité de l'agglomération dakaroise et des métropoles en devenir de Thiès et de Mbour permettra de garantir un volume de déchets important et continu qui va augmenter avec la croissance démographique de la zone et l'émergence des pôles d'expansion urbaine et économique de Diamniadio et de Diass.</p> <p>C'est ainsi que le schéma recommande de promouvoir le développement de filières de valorisation des déchets dans la zone par <b>(i)</b> l'identification des filières pertinentes, <b>(ii)</b> la réglementation des conditions d'exploitation <b>et (iii)</b> et la mise en place de mesures incitatives spécifiques pour attirer les investisseurs.</p>
<p>▪ <b>Renforcer les équipements collectifs</b></p>	<p><b><u>Action 3.20 : Promouvoir l'installation de services publics et d'équipements répondant à la demande des populations et des entreprises</u></b></p> <p>✓ <u>Sous action 3.20.1 : Promouvoir l'émergence d'un grand pôle tertiaire à Diamniadio</u></p> <p>La vocation de pôle tertiaire est de faciliter l'accès au service public aux populations de la banlieue, de l'intérieur du pays et aux futures populations et entreprises de la zone. En effet, avec la mise en service de l'autoroute à péage, pour une bonne partie des populations de la banlieue, il sera plus facile et plus rapide de se rendre à Diamniadio que de rejoindre Dakar. Pour les populations de l'intérieur du pays, compte tenu du fait que Diamniadio est la porte d'entrée et de sortie de Dakar, la localisation de certains services publics à Diamniadio va davantage leur faciliter les démarches</p>

administratives surtout avec la perspective de la réalisation des projets d'autoroute. Enfin, les pôles d'expansion urbaine de Diamniadio et de Diass devraient connaître un accroissement important de populations et l'installation d'un nombre important d'entreprises, la création du pôle administratif permettrait d'accompagner l'expansion de ces deux pôles.

Par ailleurs sur les 14 milliards que l'Etat du Sénégal dépense chaque année pour les logements et bureaux conventionnés, les 61% sont destinés à ces derniers. Dans la stratégie de réduction de dépenses publiques, le pôle administratif peut être mis à profit pour doter certains services de locaux qui leur sont propres. Egalement beaucoup d'agences nationales sont abritées dans des locaux loués et ceci contribue également à augmenter les dépenses de l'Etat. Ainsi la création du pôle administratif permettra de réduire les dépenses de l'Etat, d'améliorer le service rendu au public et d'atténuer la pression sur le marché du logement.

La stratégie de mise en œuvre du pôle administratif est soit de délocaliser certains services soit de créer des antennes sur zone. Le pôle devra être structuré sur un espace réduit, soit autour d'un grand building administratif accueillant plusieurs services (police, pompier, postes, justice, état civil, préfecture et services départementaux, sièges ou antennes d'agences et de directions nationales) soit dans un quartier administratif cohabitant avec les services connexes et équipements de base. La mixité devra être promue en favorisant l'installation de sièges sociaux d'entreprises, la construction d'hôtels et de logements.

✓ *Sous-action 3.20.2 : Promouvoir l'émergence d'une cité administrative à Pikine*

Le département de Pikine est presque dépourvu d'un centre-ville. Les différents services administratifs sont éclatés dans la ville et d'autres comme la préfecture et la mairie situées aux extrémités des limites départementales. Cela complique davantage l'accès au service public pour les populations qui est déjà rendu difficile par une voirie urbaine devenue inadaptée.

C'est pourquoi, il est préconisé l'aménagement d'une cité administrative visant à regrouper sur le site de l'ex Camp militaire Thiaroye la préfecture, la mairie de la ville et les différents services départementaux. Ce site bénéficie déjà d'une bonne accessibilité et accueille aussi un centre hospitalier national. Cette action permettra de promouvoir l'émergence d'un centre-ville moderne à Pikine et rapprocher les différents services des populations du département compte tenu de

	<p>l'excentricité actuelle de la préfecture et de la mairie de ville.</p>
	<p><b><u>Action 3.21 : Renforcer les grands équipements hospitaliers de la zone</u></b></p> <p>Compte tenu de la dynamique démographique et économique attendue dans la zone, il est recommandé de renforcer les grands équipements hospitaliers de la zone notamment par la construction d'hôpitaux de niveau 1 à Diamniadio et à Mbour.</p>
	<p><b><u>Action 3.22 : Construire un centre national omnisport dans le pôle de Diass</u></b></p> <p>Ce centre vise à répondre à la demande en infrastructures et équipements sportifs des trois grandes agglomérations et à renforcer le pôle de Diass.</p> <p>En effet, dans tous les territoires du triangle il a été exprimé une forte demande en infrastructures et équipements sportifs de qualité. A l'échelle nationale il n'y a que le stade Léopold Sédar Senghor qui est homologué par la FIFA. Depuis la suspension du stade Léopold Sédar Senghor en novembre 2012, l'équipe nationale de football du Sénégal joue ses matches dans les pays voisins (Maroc, Guinée, ...), ce qui est préjudiciable au développement du sport sénégalais. La plupart des clubs de football éprouve d'énormes difficultés pour accéder à des terrains d'entraînement. Dans le domaine de la natation, il n'existe qu'une piscine de dimension internationale localisée à Dakar. Dans les autres disciplines, nos sportifs sont obligés d'aller à l'étranger pour s'entraîner et accéder à des équipements adaptés.</p> <p>La localisation de l'infrastructure à Diass se justifie par la position stratégique entre les 3 grandes métropoles de Dakar Thiès et Mbour et la perspective de réalisation des autoroutes Dakar-AIBD, AIBD-Mbour et AIBD-Thiès. Avec ces autoroutes, le centre sportif sera facilement accessible aux 3 grandes agglomérations et à l'ensemble des territoires du triangle.</p> <p>Ce centre omnisports d'une superficie de 200 ha sera doté de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un stade de football de 70000 places qui devra répondre aux normes d'homologation de la FIFA, dans la mesure où le Sénégal prévoit d'organiser la coupe d'Afrique des nations en 2019 ;</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une piscine Olympique ;</li> <li>• Des terrains de football accessibles aux différents clubs des 3 métropoles ;</li> <li>• Des terrains de tennis et de handball ;</li> <li>• Des cours de tennis ;</li> <li>• Des gymnases ;</li> <li>• des salles permettant d'accueillir diverses disciplines sportives (judo, danse, tennis de table ...) ;</li> <li>• Des salles de réunion et de réception.</li> </ul> <p>Afin de compléter l'offre sportive, il est prévu la création d'équipements d'accompagnement composés entre autres d'équipements de loisirs et détente (aires de détente, de jeux et de pique-nique), de sentiers de randonnées et des aires de jeux pour les enfants.</p> <p><b><u>Action 3.23 : Etablir une grille de normes urbaines des équipements collectifs</u></b></p> <p>Toutes les villes de la zone sont confrontées à un déficit notoire en équipements collectifs particulièrement l'agglomération de Dakar où l'aménagement des équipements n'a pas suivi le rythme effréné de la croissance urbaine. Avec la dynamique de densification qui est enclenchée l'accès aux équipements collectifs risque de devenir de plus en plus problématique pour les populations urbaines.</p> <p>C'est ainsi que le schéma recommande d'établir une grille de normes urbaines des équipements collectifs qui sera un document de référence pour tous les documents de planification et les projets d'aménagement urbains. Ce document devra être élaboré en concertation avec les populations et les différents acteurs et devra notamment permettre de déterminer les catégories et les types d'équipements, leur mode de répartition spatiale et le niveau d'équipements requis en fonction du nombre d'habitants dans les différentes zones urbaines.</p> <p><b><u>Action 3.24 : Identifier la grille des infrastructures socio-économiques de base en milieu rural et semi-urbain</u></b></p> <p>Dans le cadre de ce schéma, les propositions formulées concernent les actions structurantes à l'échelle de la zone du</p>
--	--

	<p>triangle. Compte tenu des disparités importantes qui existent dans l'accès aux services socio-économiques de base (eau, électricité, éducation, santé, desserte routière) entre les zones urbaines et les zones rurales du triangle, le schéma recommande la réalisation d'une étude spécifique d'identification de la grille des infrastructures et équipements socio-économiques dans les parties rurales et semi-urbaines.</p> <p>IL s'agira d'effectuer d'abord la cartographie du niveau d'accès aux services socio-économiques de base et ensuite d'identifier les besoins en infrastructures et équipements socio-économiques dans ces zones, sur la base des objectifs nationaux et internationaux (OMS, UNICEF, PNUD, etc.) en matière d'accès aux services de base.</p> <p><b><u>Action 3.25 : Elaborer et mettre en œuvre des Plans d'Alignement villageois</u></b></p> <p>Malgré la tendance à l'urbanisation, la population rurale de la zone est encore importante (près de 23% de la population des 3 départements de Rufisque, Thiès et Mbour habitent dans des zone rurales). En effet, les communes de Diass, Keur Moussa, Diender Guedji, Sindia, Notto, Malicounda, Tassete qui sont d'anciennes communautés rurales restent encore très rurales. Elles sont structurées autour d'un village centre qui polarise un réseau de villages de moindre envergure et de hameaux.</p> <p>La plupart de ces établissements humains sont caractérisés par l'absence d'aménagement et de structuration de leur terroir habité et des difficultés d'accès aux services socio-économiques de base.</p> <p>C'est pourquoi, dans le cadre de ce schéma on recommande d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'alignement villageois. L'objectif visé est de réorganiser l'habitat en vue de faciliter la pénétration des réseaux (routes, électricité, eau, etc.) et l'implantation d'équipements.</p> <p><b><u>Action 3.26 : Mettre en œuvre un programme de renforcement des équipements collectifs</u></b></p> <p>Sur la base de la grille des normes urbaines des équipements collectifs et de la grille des infrastructures socio-économiques de base, le schéma recommande de mettre en œuvre un programme de renforcement des équipements collectifs. L'objectif de ce programme sera de combler le déficit en équipements identifié et de corriger les disparités dans l'accès aux services socio-économiques de base constatés entre les différentes zones du triangle.</p>
--	---

<b>- Créer des coupures vertes dans les zones urbaines</b>	<b><u>Action 3.27 : Promouvoir la création de parcs urbains</u></b> Pour aménager des coupures vertes dans les zones urbaines, la création de parcs urbains devra être intégrée dans les différents documents de planification urbaine. Les nouveaux pôles urbains (Diamniadio, Lac rose, pôle urbain du massif, pôle urbain du front de mer) devront notamment intégrer l'aménagement d'un parc urbain central.
	<b><u>Action 3.28 : Promouvoir la création de jardins publics communaux</u></b> Les communes devront contribuer à la création d'espaces verts par l'aménagement d'un jardin public communal dans chaque commune.
	<b><u>Action 3.29 : Intégrer l'aménagement paysager et la création d'espaces verts dans les différents projets urbains</u></b> Tous les projets d'aménagement urbains (aménagement d'axes de communication, construction d'équipements et d'infrastructures, etc.) devront intégrer un volet aménagement paysager adapté à l'environnement urbain. Egalement, afin d'améliorer la qualité du cadre de vie, le schéma recommande que les opérations de lotissement et projets d'habitat respectent le ratio de 10 m <sup>2</sup> d'espaces verts par habitant préconisé par l'OMS pour les villes d'Afrique sub-saharienne. Les services de l'Etat et les collectivités locales devront veiller au respect de cette norme par tous les promoteurs immobiliers.

### 3.3.4 Renforcement des réseaux de transport et amélioration de la mobilité

Pour le renforcement des réseaux de transport et l'amélioration de la mobilité, 5 objectifs spécifiques ont été fixés. Afin d'atteindre ces objectifs, 19 actions d'aménagement et de développement sont proposées. La figure 21 illustre les infrastructures et équipements structurants projetés dans la zone.

<b>OBJECTIFS SPECIFIQUES</b>	<b>ACTIONS PROPOSEES</b>	
<b>Renforcer le réseau routier</b>	<b>Action 4.1 : Aménager des axes routiers structurants</b> Les axes routiers structurants permettent de réaliser la desserte et l'intégration des différents pôles de la zone.	
	<b>Sous actions</b>	<b>Objectifs</b>
	<b>Sous-action 4.1.1</b> : Aménagement de la départementale 706 Thiès-Tassette-Mbour	Promouvoir le développement de l'axe Thiès-Mbour
	<b>Sous-action 4.1.2</b> : Aménagement de la côtière Yène-Somone	Renforcer la connectivité entre les sites touristiques de la Petite Côte
	<b>Sous-action 4.1.3</b> : Aménagement de la route Km 50-AIBD	Assurer une bonne connectivité entre la zone des Niayes et le pôle de Diass permettant de faciliter l'évacuation des productions vers l'AIBD et la ZESI
	<b>Sous-action 4.1.4</b> : Aménagement de la route AIBD-Daga Kholpa-Toubab-Dialaw	Promouvoir le développement du pôle urbain du front de mer
	<b>Sous-action 4.1.5</b> : Aménagement de la route AIBD-POUT	Promouvoir le développement du pôle urbain du massif

	<b>Sous-action 4.1.6 :</b> Aménagement de la route Tivaoune Peul – Niaga – Wayembam – Déni Biram Ndaw – Kaniak	Améliorer la desserte du pôle du Lac rose
	<b>Sous-action 4.1.7 :</b> Aménagement de routes pénétrantes Gorom 1-lac Rose et Gorom 2-Lac Rose	Améliorer la desserte du pôle du Lac rose
	<b>Sous-action 4.1.8 :</b> Aménagement d'une voie large traversant l'agglomération dakaroise du Rond-Point Liberté 6 jusqu'à Keur Massar	Accompagner la densification de l'agglomération de Dakar Assurer une meilleure intégration entre les différents pôles de l'agglomération de Dakar Renforcer l'attractivité de la banlieue
	<b>Sous-action 4.1.9 :</b> Aménager des ouvrages d'art pour faciliter la circulation dans les carrefours	-rendre plus fluide la circulation
	<b>Sous-action 4.1.10 :</b> Aménagement de la voie de contournement sud de THIES	Faciliter la traversée de Thiès Assurer une meilleure intégration de Thiès Métropole
	<b>Sous-action 4.1.11 :</b> Aménagement d'une voie de contournement de MBOUR	Faciliter la traversée de MBOUR Assurer une meilleure intégration de Mbour Métropole
	<b>Sous-action 4.1.12 :</b> Elargissement de la N1 à 2X2 voies (tronçon Hann/Mer-Pompier)	Contenir la croissance du trafic sur cet axe
	<b>Sous-action 4.1.13 :</b> Elargissement de la RN1 de Diamniadio-Mbour	Contenir la hausse du trafic dans la perspective de l'émergence de la ZESI
	<b>Sous-action 4.1.14 :</b> Elargissement de la départementale Mbour-Joal	Contenir la hausse du trafic dans la perspective du développement du tourisme avec l'aménagement des sites

		touristiques de Mbodiène et de Pointe Sarène
	<b>Sous-action 4.1.15</b> : Elargissement de la route RN1-Yène	Favoriser une meilleure desserte de la ZESI et des sites touristiques de la Petite Côte
	<p><b>Action 4.2 : Renforcer la voirie urbaine</b></p> <p>L'aménagement des axes routiers structurants devra être accompagné par le renforcement de la voirie urbaine dans toutes les zones urbaines du triangle notamment dans les agglomérations de Dakar, Thiès et Mbour</p>	
- Améliorer l'offre de transport	<p><b>Action 4.3 : Elaborer et mettre en œuvre des Plans de Déplacement urbain pour Thiès, Mbour et à l'échelle de la zone du triangle</b></p> <p>Pour organiser le transport et assurer une offre adaptée à la demande, le schéma recommande d'élaborer et de mettre en œuvre des Plans de Déplacement urbain pour les métropoles de Thiès et de Mbour et à l'échelle de la zone du triangle.</p>	
	<p><b>Action 4.4 : Renforcer et moderniser l'offre de transport</b></p> <p>Pour faciliter les échanges entre les différents pôles et assurer une bonne intégration, le développement des infrastructures de transport devra être accompagné par la mise place d'un système de transport performant. A cet effet, le schéma propose de mettre en place un système de transport urbain moderne par bus à Thiès, à Mbour et entre les différents pôles du triangle. Pour l'agglomération de Dakar, il est nécessaire de renforcer l'offre de transport et d'améliorer l'information aux voyageurs en utilisant les différents supports de communication.</p>	
- Développer les modes de transport alternatifs à la route	<b>Action 4.5: Restaurer et renforcer le transport ferroviaire</b>	
	<b>Sous actions</b>	<b>Objectifs</b>
	<b>Sous-action 4.5.1</b> : Réhabiliter et renforcer les infrastructures ferroviaires entre Dakar et Thiès, Thiès Bamako et le reste du réseau national	Redynamiser le transport ferroviaire
<b>Sous-action 4.5.2</b> : Créer une nouvelle ligne de chemin de fer entre Dakar et Tambacounda-Falémé	Permettre l'exploitation des mines de fer de la Falémé	

	<b>Sous-action 4.5.3</b> : Créer de nouvelles lignes de chemin de fer AIBD-Dakar, AIBD-Mbour et AIBD-Thiès	Assurer une bonne desserte de l'aéroport de Diass
	<b>Sous-action 4.5.4</b> : Créer la ligne ferroviaire gare des baux maraîchers-Aéroport de Yoff	Améliorer la mobilité entre l'AIBD et le pôle des Almadies
	<p><b><u>Sous-action 4.6 : Créer une ligne de tramway Dakar-Keur Massar</u></b></p> <p>Pour accompagner le développement de l'agglomération dakaroise et répondre de façon efficace aux besoins en déplacement qui seront engendrés par la croissance démographique, il est impératif de mettre en place des systèmes de transport de masse. Le tramway est un système de transport de masse propre et déjà éprouvé.</p> <p>C'est pourquoi, dans le cadre de ce schéma directeur il est proposé de créer une ligne de tramway Dakar-keur Massar qui constitue un axe structurant stratégique qui traverse toute l'agglomération de Dakar. L'aménagement multimodal Rail/Route devra être envisagé pour optimiser les capacités de cet axe qui permet d'améliorer l'intégration des différents pôles de l'agglomération. Ce projet pourra être réalisé par phase sur une durée à déterminer.</p>	
	<p><b><u>Action 4.7 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de développement du transport maritime</u></b></p> <p>La zone DAKAR-THIES-MBOUR forme une presqu'île limitée au Nord, au Sud et à l'Ouest par l'Océan Atlantique. Avec l'augmentation croissante de la demande de mobilité dans l'agglomération, cet atout devra être exploité en développant le transport maritime entre les différents pôles situés sur sa façade maritime. C'est ainsi que le schéma recommande d'élaborer une stratégie de développement du transport maritime à l'échelle du triangle sur la base de la structuration du territoire préconisée.</p>	
	<p><b><u>Action 4.8 : Intégrer l'aménagement multimodal de la voirie dans la planification des infrastructures routières</u></b></p> <p>Pour promouvoir les autres modes de transports en milieu urbain, il est proposé d'intégrer l'aménagement multimodal de la voirie dans la planification des infrastructures routières notamment par l'aménagement de voies réservées, de voies auxiliaires et de pistes cyclables.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les</li> </ul>	<b><u>Action 4.9 : Aménager un pôle d'échange multimodal dans la zone de Diamniadio/Bargny</u></b>	

<p><b>équipements de transports</b></p>	<p>Diamniadio est un carrefour qui permet de relier Dakar au reste du Sénégal grâce à la RN1, la RN2, la route des Niayes et l'autoroute Diamniadio-AIBD. En plus le pôle de Diamniadio bénéficie d'une ouverture sur la mer à travers Bargny.</p> <p>Pour exploiter ce potentiel unique que présente Diamniadio dans le domaine des transports, le schéma propose d'aménager un grand pôle d'interconnexion multimodale intégré constitué d'une gare multimodale rail/route, d'une gare maritime, d'une plateforme logistique, d'un centre de contrôle technique et d'un centre de maintenance mécanique.</p> <p>✓ <u>Sous-action 4.9.1 : Aménager une gare multimodale Rail/Route</u></p> <p>C'est une gare qui devra être à la fois urbaine et interurbaine en permettant de faciliter le transport de voyageurs d'une part entre Diamniadio et les pôles de l'agglomération de Dakar et d'autre part entre Diamniadio et le reste du Sénégal. Le rail et la route devront être bien intégrés pour faciliter les échanges entre ces deux modes de transport.</p> <p>✓ <u>Sous-action 4.9.2 : Aménager une gare maritime à Bargny</u></p> <p>Dans la perspective du développement du transport maritime, Bargny devra constituer un nœud pour relier le pôle de Diamniadio aux autres pôles de la zone situés le long de la côte atlantique. A cet effet, le schéma propose de prévoir l'aménagement d'une gare maritime à Bargny. Une bonne jonction devra être assurée entre la gare maritime et la gare multimodale de Diamniadio pour promouvoir une bonne multi-modalité rail/route/mer. A cet effet, un couloir large permettant l'aménagement de routes et de voies ferrées devra d'ores et déjà être réservé entre ces deux gares.</p> <p>✓ <u>Sous-action 4.9.3 : Aménager une plate-forme logistique à Diamniadio</u></p> <p>La plate-forme logistique comprendra un parc de stationnement pour poids lourds et une zone d'entreposage et de stockage. Le parc de stationnement des poids lourds à l'entrée de Dakar est déjà un besoin réel au regard des parcs sauvages et de l'occupation anarchique de la voie publique observée dans différentes zones de l'agglomération dakaroise. Il permettra de contribuer au désencombrement de la voie publique et à réduire la pollution. La zone d'entrepôt et de stockage permettra de répondre aux besoins d'emmagasinage qui vont augmenter de plus en plus notamment avec les intéressantes perspectives de développement économique de la zone.</p>
---	--

**Action 4.10 : Construire un centre de visite technique automobile à Diamniadio**

La création d'un deuxième centre de visite technique dans la zone de Diamniadio-Bargny permettra de délester le centre de visite technique de Dakar, qui provoque des congestions à Hann et à anticiper sur les besoins futurs avec l'augmentation continue du parc automobile. C'est un centre qui sera idéalement situé à l'entrée de Dakar et à proximité des sites complémentaires tels que la plateforme logistique, la gare multimodale et le centre de maintenance mécanique. A cet effet, le contrôle technique des véhicules d'un certain tonnage notamment des poids lourds, pourra être effectué exclusivement dans ce nouveau centre.

**Action 4.11 : Aménager un port sec à Thiès**

Le Port autonome de Dakar est très dynamique et son trafic ne cesse d'augmenter. Actuellement, pendant les jours ouvrables, le secteur du port est congestionné, notamment à cause du trafic de poids lourds. Pour accompagner le développement du port de Dakar, le schéma propose la création d'un port sec à Thiès-Fandène. La construction de ce port permettra de décongestionner le port de Dakar et de promouvoir la création d'activités et d'emplois à Thiès.

Il pourra être le point de transit de la plupart des marchandises en destination de la partie nord du Sénégal. La réalisation de l'autoroute à péage Thiès-Touba permettra de faciliter le transit vers les villes du centre et du nord.

Sa réalisation permettra d'éviter l'entrée d'un nombre important de poids lourds dans Dakar, ce qui va contribuer à décongestionner l'agglomération et à améliorer la qualité de l'air en plus d'un gain de temps important pour les acteurs.

Ce port sera complémentaire au port sec de Kaolack qui va desservir la partie sud et les pays limitrophes. La réalisation du port sec de Thiès présente beaucoup plus d'opportunités parce qu'il existe déjà un chemin de fer fonctionnel Dakar-Thiès, sans oublier le fait que Thiès sera bientôt desservi par un réseau d'autoroutes.

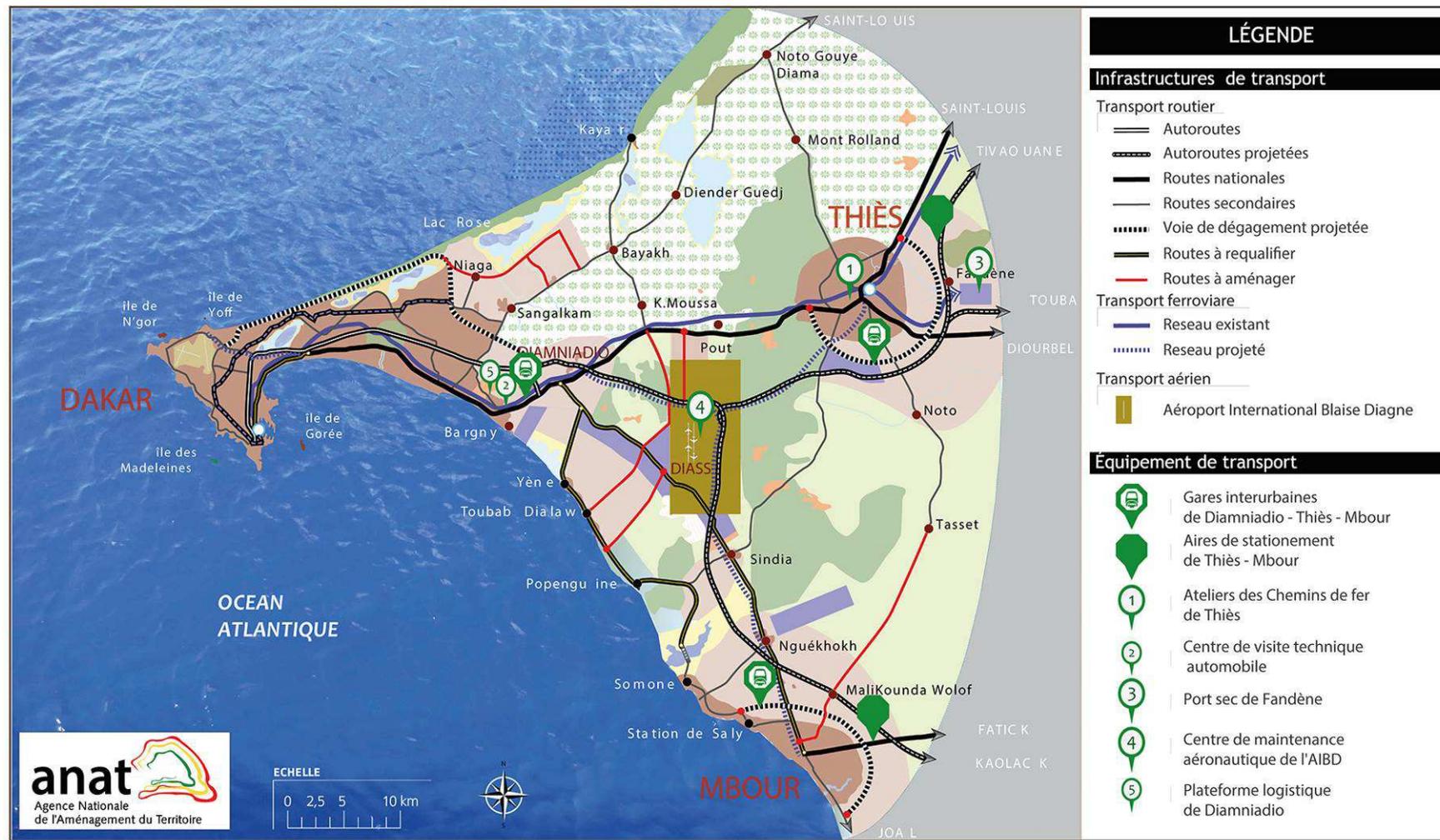
**Action 4.12 : Aménager des gares interurbaines modernes à Thiès et à Mbour**

Avec le développement de l'urbanisation, les gares existantes à Thiès et à Mbour deviennent de plus en plus inadaptées. Dans la perspective de la réalisation des autoroutes AIBD-Mbour et AIBD-Thiès et de l'émergence du pôle de diass, le schéma propose d'aménager de nouvelles gares interurbaines à Thiès et à Mbour pour assurer une meilleure desserte de ces métropoles.

	<p><b><u>Action 4.13 : Aménager des espaces de stationnement</u></b></p> <p>Pour lutter contre le stationnement sauvage, l'occupation anarchique de la voie publique et les difficultés de stationnement notées dans toutes les zones urbaines, il est recommandé d'aménager des aires de stationnement pour poids lourds et des parcs de stationnement dans toutes les zones urbaines</p> <p>✓ <b><u>Action 4.13.1 : Aménager des aires de stationnement pour poids lourds</u></b></p> <p>Des aires de stationnement devront être aménagées de façon adéquate dans toutes les zones urbaines pour répondre aux besoins de stationnement des gros porteurs.</p> <p>Spécifiquement, il est recommandé d'aménager des aires de stationnement multifonctionnelle à l'entrée des agglomérations de Thiès et de Mbour afin d'éviter la traversée des agglomérations par les gros porteurs. Ces aires de stationnement devront être dotées d'une multitude de services pour accueillir les camionneurs : parc de stationnement, hébergement, restauration, commerce, etc. La création de ces aires permettra de créer de l'activité et de générer de l'emploi contribuant ainsi à la promotion économique de ces métropoles.</p> <p>✓ <b><u>Action 4.13.2 : Aménager des parcs de stationnement</u></b></p> <p>Des parkings de stationnement devront être aménagés partout où c'est nécessaire afin de répondre au déficit de places de stationnement et pour lutter contre le stationnement sauvage qui contribue à l'occupation anarchique de la voie publique et augmente les risques d'accident.</p>
<p>▪ <b>Promouvoir l'émergence d'un grand hub aérien structuré par l'aéroport International</b></p>	<p><b><u>Action 4.14 : élaborer et mettre en œuvre une stratégie de développement du transport aérien</u></b></p> <p>Pour promouvoir l'émergence d'un grand hub aérien structuré autour de l'aéroport AIBD, il est essentiel d'accompagner l'aspect infrastructure par une bonne stratégie de développement du transport aérien. En s'appuyant sur les atouts liés à la position géographique du Sénégal à sa stabilité politique et l'existence d'un aéroport moderne, l'étude à réaliser devra déterminer les options stratégiques (niveau des taxes aéroportuaires, modalités d'entrée au Sénégal, stratégie compagnie nationale ou ciel ouvert, etc.) que le gouvernement devra mettre en œuvre pour positionner le Sénégal comme un hub aérien mondial. La réalisation de cette étude est nécessaire compte tenu des échecs répétés dans le domaine du transport aérien et de la forte</p>

<b>Blaise Diagne</b>	concurrence dans ce domaine. L'étude devra notamment réaliser une bonne analyse de l'impact probable des différents scénarii sur le développement des différents domaines d'activités économiques liés au transport aérien (tourisme, affaires, etc.) et sur l'attractivité du Sénégal en général.
	<p><b><u>Action 4.15 : Organiser l'intermodalité AIR-RAIL-ROUTE au niveau de l'aéroport AIBD</u></b></p> <p>Au niveau de l'aéroport AIBD, à terme, trois modes de transport devront coexister. Le schéma propose d'organiser l'intermodalité entre ces 3 types de transport afin d'assurer une bonne cohérence et une bonne complémentarité entre eux.</p>
	<p><b><u>Action 4.16 : Construire un Centre de maintenance aéronautique :</u></b></p> <p>Compte tenu de la position géographique stratégique du Sénégal, ce centre vise à positionner le Sénégal dans le domaine de la maintenance aéronautique. Ainsi, en plus de la création d'emplois liés aux activités de maintenance, cette action permet de renforcer le Sénégal dans le domaine du transport aérien.</p>
	<p><b><u>Action 5.17 : Créer une Ecole de Formation aux Métiers de l'Aviation dans la zone de l'AIBD</u></b></p> <p>Pour accompagner le développement de l'aéroport AIBD et promouvoir l'émergence d'un hub aérien, il est recommandé de créer une Ecole de Formation aux Métiers de l'Aviation pour former un personnel qualifié dans les métiers suivants : hôtesse/steward, maintenance aéronautique et métiers de l'aéroport.</p> <p>La formation en maintenance aéronautique permettra d'accompagner le développement du Centre de Maintenance aéronautique. Les métiers de l'aéroport concernent les agents de trafic, les agents d'escale et les agents d'opération pour les compagnies.</p>
	<p><b><u>Action 4.18 : Elaborer et mettre en œuvre un schéma d'aménagement spécifique de la zone aéroportuaire</u></b></p> <p>L'aéroport et sa zone d'extension couvre une superficie d'environ 8 000 hectares. Avec la forte attractivité de cette zone qui fait déjà l'objet de vives spéculations foncières, il existe un réel risque d'occupation anarchique, inadaptée et incompatible avec les activités aéroportuaires et les exigences de la sécurité aérienne.</p> <p>Afin de juguler ces risques et de promouvoir un développement durable du pôle aéroportuaire, il est recommandé d'élaborer et de</p>

	<p>mettre en œuvre un schéma d'aménagement spécifique de toute la zone aéroportuaire. L'objectif de ce schéma est d'organiser l'occupation de l'espace, de promouvoir l'aménagement d'équipements structurants complémentaires, d'assurer une bonne compatibilité des activités et installations avec les exigences de la sécurité aérienne, de réaliser l'aménagement paysager de la zone aéroportuaire et d'assurer une bonne intégration de l'aéroport dans l'environnement socio-économique de la zone.</p> <p><b>Action 4.19 : Assurer une bonne insertion urbaine et paysagère de l'autoroute AIBD-DAKAR</b></p> <p>A la sortie de l'aéroport AIBD, c'est l'autoroute AIBD-Dakar qui donne les premières images de l'agglomération dakaraise. Actuellement tout le long de l'autoroute Diamniadio – Dakar est marquée par l'existence d'habitations délabrées et insalubres et la présence de différents types d'installations spontanées.</p> <p>C'est ainsi qu'il est proposé l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'aménagement urbain et paysager spécifique le long de l'autoroute AIBD-Dakar. Au-delà du boisement en cours à l'intérieur du périmètre de l'autoroute il s'agira de réaliser un aménagement urbain spécifique circonscrit sur une bande à délimiter de part et d'autre de l'autoroute. Pour les parties non encore construites, le plan d'aménagement spécifique devra instituer un modèle de construction à respecter. Les parties insalubres ou vétustes devront faire l'objet d'opérations de restructuration urbaine pouvant notamment intégrer la construction de logements sociaux et l'aménagement d'espaces verts.</p>
--	---



**Figure 21 :** Infrastructures et équipements de transport structurants

### 3.3.5 Renforcement du tissu économique

Pour le renforcement des réseaux de transport et l'amélioration de la mobilité, 5 objectifs spécifiques ont été fixés. Afin d'atteindre ces 5 objectifs spécifiques, 29 actions d'aménagement et de développement sont proposées. Les figures 22, 23 et 24 représentent respectivement les équipements structurants proposés, la répartition spatiale des principales zones d'activités économiques et la répartition spatiale des universités et écoles de formation professionnelle.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	ACTIONS PROPOSEES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Moderniser et renforcer les équipements de soutien à l'activité économique</b></li> </ul>	<p><b><u>Action 5.1 : Créer un Centre d'Affaires international sur le site de l'aéroport Léopold Sédar Senghor</u></b></p> <p>L'arrêt des vols commerciaux au niveau de l'aéroport de Yoff devrait pouvoir permettre de libérer des emprises sur l'actuel site. Pour maintenir l'attractivité du pôle des Almadies, le schéma propose de requalifier le site. La stratégie proposée consiste à maintenir une activité aérienne pour assurer des vols spéciaux et d'aménager une cité des affaires sur une partie des emprises qui seront libérées. L'objectif de la cité des affaires est de positionner le Sénégal dans la finance internationale comme les quartiers de Manhattan aux Etats Unis, de la city à Londres et de la Défense à Paris. L'accessibilité du site, la proximité d'un aéroport pouvant être utilisé par des jets privés, la qualité et la proximité des réceptifs hôteliers, le caractère international du pôle des Almadies et la proximité de la plage constituent des avantages comparatifs pour l'implantation de ce genre d'équipement.</p>
	<p><b><u>Action 5.2 : Créer un centre d'exposition international à Diass et requalifier le CICES</u></b></p> <p>La construction d'un grand centre international d'exposition et d'échange localisé dans le pôle de Diass est recommandée. Ce centre, d'une superficie de 100 hectares environ devra être un centre moderne, ouvert et bien équipé. Avec les projets de construction d'autoroutes et de voies ferrées, ce nouveau centre sera accessible aux trois métropoles de Dakar, Thiès et Mbour. C'est un équipement important qui permettra de soutenir le développement de la ZESI, de contribuer à la décongestion de Dakar et d'augmenter la rentabilité des infrastructures de transport. Son développement sera basé sur l'organisation de nouveaux salons et l'exposition internationale, en plus des grands événements organisés jusque-là au</p>

	<p>CICES.</p> <p>Il constituera une alternative au CICES, qui est maintenant quasiment encerclée par l'habitat et dont l'accès est devenu difficile. Le site en question devra faire l'objet d'une requalification qui répondra aux besoins en équipements de Dakar.</p> <p><b><u>Action 5.3 : Renforcer et moderniser les équipements marchands structurants</u></b></p> <p>✓ <u>Sous-action 5.3.1: Aménager des marchés d'intérêt national à Diamniadio, Thiès et Mbour</u></p> <p>Pour faciliter l'approvisionnement des grands centres urbains de la zone en produits alimentaires dans des conditions d'hygiène et de propreté requis, il est proposé d'aménager des marchés d'intérêt national à Diamniadio, Thiès et Mbour.</p> <p>Le marché d'intérêt national est un marché de gros pour les commerçants et les professionnels, doté d'espaces et d'équipements adaptés à la logistique, au stockage, à la conservation et à la commercialisation des produits alimentaires. Les principaux produits seront les fruits et légumes, les produits halieutiques, les produits carnés (viande, volaille) et laitiers et les céréales locales.</p> <p>Le marché d'intérêt national de Diamniadio vise à faciliter l'approvisionnement de l'agglomération dakaroise en produits alimentaires. En effet, Diamniadio possède des avantages comparatifs liés à sa position. Elle est à proximité de la zone des Niayes qui fournit l'essentiel de la production nationale en fruits, légumes et volaille. Pour les produits halieutiques, Diamniadio est idéalement située entre les 3 principaux pôles de pêche artisanale du pays que sont Rufisque, Kayar et Mbour. Pour les céréales locales et les produits laitiers, Diamniadio a toujours été le point de transit vers Dakar. La réalisation de ce marché permettra également de contribuer à la décongestion de certaines zones de l'agglomération dakaroise (marché de fruits de Sandiniéry et marché de légumes de Thiaroye), d'améliorer la fluidité du trafic à Dakar et d'améliorer l'hygiène et la propreté des aliments.</p> <p>Les marchés d'intérêt national de Thiès et de Mbour visent à faciliter l'approvisionnement des métropoles en devenir de Thiès et de Mbour et de renforcer leur positionnement comme métropoles d'équilibre.</p> <p>✓ <u>Sous-action 5.3.2 : Rénover et réaménager les grands marchés urbains et le marché de Notto</u></p>
--	---

	<p style="text-align: center;"><u><i>Gouye Diama</i></u></p> <p>La plupart des grands marchés urbains dans le triangle sont caractérisés par leur grande vétusté, leur manque de structuration spatiale et l'occupation anarchique de la voie publique aux alentours. Cela engendre des problèmes de sécurité et d'hygiène tandis que leur déficit de structuration représente un manque à gagner important pour les collectivités locales. L'occurrence d'incendies dans ces marchés devient de plus en plus fréquente et provoque des dégâts et des pertes importantes.</p> <p>Face à cette situation, le schéma directeur recommande d'identifier tous ces marchés à risque et de procéder à leur rénovation ou réaménagement afin de disposer de marchés modernes et bien structurés.</p> <p>Notto Gouye Diama représente déjà un grand centre de distribution de légumes avec un rayonnement national. La localité est idéalement située au milieu de la zone des Niayes, ce qui favorise le regroupement de la production horticole. Cependant, il n'existe pas d'équipements particuliers, pour le stockage, la conservation et la commercialisation. Toutes les opérations se font à l'air libre, le long de la voirie.</p> <p>Pour renforcer le positionnement de Notto Gouye Diama dans ce domaine, il est proposé la construction d'un grand marché moderne spécialisé en légumes, avec des équipements adaptés de stockage et de conservation et de stationnement. La construction de ce marché permettra d'améliorer la qualité et l'origine des produits et contribuera à renforcer les circuits de commercialisation pour les producteurs de la zone des Niayes</p> <p style="text-align: center;">✓ <u><i>Sous-action 5.3.3 : Elaborer et mettre en œuvre des schémas directeurs d'aménagement commercial pour l'agglomération de Dakar et les métropoles de Thiès et de Mbour</i></u></p> <p>Les structures commerciales notamment les grands marchés et centre commerciaux jouent un rôle déterminant dans la structuration des territoires. En effet, en plus de leur importante contribution dans l'économie locale, les flux quotidiens qu'elles engendrent contribuent fortement à la structuration des déplacements urbains et interurbains et la création de centralités.</p> <p>Dans les grandes villes du triangle, on observe une mauvaise répartition spatiale des grands équipements commerciaux qui</p>
--	---

	<p>sont en général concentrés dans les noyaux urbains. Cela augmente les problèmes de mobilité urbaine et de congestion des centres villes et contribue à la formation d'un tissu urbain déséquilibré.</p> <p>Face à cette situation, il est proposé d'élaborer et de mettre en œuvre des schémas directeurs d'aménagement commercial (SDAC) pour les agglomérations de Dakar, Thiès et Mbour. Le schéma directeur d'aménagement commercial est un document d'orientation et de stratégie en matière de développement commercial. Son objectif est d'organiser, de structurer et de dimensionner l'appareil commercial à l'échelle de chaque agglomération au regard des principes d'aménagement du territoire, de développement durable et de satisfaction des consommateurs.</p> <p>Le SDAC devra être élaboré par l'Etat en concertation avec les collectivités locales, les chambres de commerce et l'ensemble des acteurs concernés et devra être doté d'un statut juridique approprié.</p> <p>Une fois élaboré, le SDAC devra :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ servir de cadre de référence pour les interventions de l'Etat, des chambres consulaires et des collectivités locales en matière d'aménagement et développement commercial ;</li><li>▪ guider et orienter les investisseurs privés dans la localisation des projets commerciaux.</li></ul> <p>Au regard des principes d'aménagement du territoire, le SDAC devra promouvoir un développement urbain équilibré basé sur une organisation urbaine polycentrique, promouvoir la régulation des flux et augmenter l'attractivité des espaces de développement potentiellement riches mais faiblement exploitées.</p>
	<p><b><u>Action 5.4 : Construire des ports de pêche modernes à Mbour et Kayar</u></b></p> <p>Malgré l'importance que revêt la pêche dans la zone, les équipements de pêche ont peu évolué et restent encore très rudimentaires. Les quais de pêche de la zone sont assez sommaires et sont en général équipés de hangar et usine à glace rustiques pour le conditionnement des produits. L'embarquement et le débarquement se font à même le sol, le long de la plage et occasionnent des problèmes d'insalubrité. De plus, l'érosion côtière a considérablement réduit l'espace de débarquement et menace les hangars de conditionnement.</p> <p>C'est ainsi que le schéma propose la construction de ports de pêche modernes à Mbour et Kayar et adaptés aux besoins</p>

	<p>actuels et futurs des acteurs. C'est l'équipement structurant indispensable pour accompagner l'évolution inéluctable de la pêche artisanale.</p>
	<p><b><u>Action 5.5 : Créer un chantier naval à Bargny</u></b></p> <p>La création d'un chantier naval à Bargny permettra d'accompagner le renouvellement de la flotte de la pêche artisanale, d'accompagner le développement du tourisme de plaisance, de créer de l'activité et des emplois. Cette action structurante va notamment impacter la pêche artisanale dans toute la zone et au-delà, dans la mesure où la flotte, non seulement reste extrêmement vétuste, mais n'assure pas un important volume de production, sans oublier les questions de sécurité que posent ces embarcations, qui, bien que construites de façon très sommaire, sont utilisés pour de longs séjours en haute mer.</p>
	<p><b><u>Action 5.6 : Construire des équipements de stockage, de conservation et de conditionnement des produits horticoles</u></b></p> <p>Pour soutenir le développement de l'horticulture, l'action préconisée consiste notamment à construire des équipements de stockage, de conservation et de conditionnement des produits horticoles à Tassete, Notto Gouye Diama et à Bayakh. Le dimensionnement des équipements sera effectué en fonction des prévisions de la production horticole.</p>
	<p><b><u>Action 5.7 : Construire des équipements de soutien à l'aviculture</u></b></p> <p>Pour soutenir le développement de la filière volaille qui est déjà très dynamique dans la zone des Niayes, le schéma propose la construction d'un abattoir moderne à Bambilor doté notamment de capacités de conservation adaptées à la demande. Cet équipement permettra d'améliorer l'hygiène et la qualité des aliments et de soutenir les petits producteurs en mettant notamment à leur disposition des chambres froides pour la conservation et le stockage temporaire des produits.</p>
	<p><b><u>Action 5.8 : Aménager un port de plaisance à Ndayane</u></b></p> <p>La construction d'un port de plaisance à hauteur de Ndayane, permettra de diversifier l'offre touristique. Pour son développement, le port pourra s'appuyer sur une clientèle touristique mais aussi sur certains habitants de la zone qui possèdent un pouvoir d'achat leur permettant d'acquérir un yacht. Grâce à un réseau de petits quais d'accostage, les plaisanciers pourront découvrir tous les sites d'intérêt de la Petite côte jusqu'aux îles du Saloum caractérisés par un</p>

	<p>écosystème de mangroves très apprécié. Ainsi, le port de plaisance apparaît comme un équipement structurant qui permet de diversifier l'offre touristique et de loisirs mais aussi de polariser l'ensemble des sites touristiques de la Petite côte. Un circuit culturel ponctué par la visite de l'île de Gorée pourra également être proposé.</p> <p><b><u>Action 5.9 : Construire une passerelle surplombant la lagune de la Somone</u></b></p> <p>La lagune de la Somone offre une vue magnifique notamment avec l'écosystème de la mangrove et la présence d'oiseaux migrateurs.</p> <p>Pour promouvoir la diversification de l'offre touristique et permettre aux visiteurs et touristes de contempler ce milieu naturel, le schéma propose la construction d'une passerelle surplombant la lagune.</p>
<p><b>- Promouvoir le développement industriel</b></p>	<p><b><u>Action 5.10 : Promouvoir et organiser le développement industriel à Diamniadio</u></b></p> <p>A Diamniadio des dynamiques sont déjà enclenchées pour exploiter les potentialités de développement industriel de la zone. En effet, à côté de la zone industrielle de l'APROSI et de la nouvelle zone industrielle qui est en train d'être aménagée, il existe plusieurs unités industrielles dispersées dans la zone et cohabitant avec les habitations.</p> <p>Pour promouvoir et organiser le développement industriel, le schéma recommande de promouvoir le développement des zones industrielles existantes, d'aménager une nouvelle zone industrielle de relocalisation et d'aménager une zone industrielle dédiée à l'écosystème de la construction.</p> <p>✓ <b><u>Sous-Action 5.10.1 : Promouvoir le développement des zones industrielles de Diamniadio</u></b></p> <p>L'aménagement des zones industrielles devra être accompagné par une stratégie permettant de promouvoir leur développement. Compte tenu de la proximité du futur grand pôle tertiaire de Diamniadio, le schéma recommande de n'accueillir dans ces zones industrielles que des industries non polluantes et de garantir une bonne intégration paysagère.</p> <p>✓ <b><u>Sous-Action 5.10.2 : Aménager une zone industrielle de relocalisation à Diamniadio</u></b></p> <p>Diamniadio possède un tissu industriel dispersé sur son territoire et à proximité des lieux d'habitation où certaines activités entraînent des nuisances et d'autres présentent des risques pour les populations. La présence de ces sites industriels est</p>

	<p>incompatible avec l'aménagement d'un pôle tertiaire moderne comme il est prévu dans le cadre de ce schéma.</p> <p>De fait, pour encadrer et accompagner l'activité industrielle et assurer sa mise en cohérence avec les grands projets prévus, le schéma propose d'aménager une zone industrielle de relocalisation (ZIR).</p> <p>La mise en œuvre de cette action permettra d'avoir une structure urbaine plus cohérente et d'améliorer le cadre de vie des populations. En regroupant ces entreprises, il sera plus facile d'accompagner leur développement par la mutualisation de certains services, l'accès aux différents types de réseaux et de bénéficier des mesures incitatives.</p> <p style="text-align: center;">✓ <u>Action 5.10.3 : Aménager une zone d'activités dédiée à l'écosystème de construction (ZADEC) à Diamniadio</u></p> <p>Diamniadio dispose d'un potentiel important pour développer l'écosystème de construction. En effet, en plus de sa position stratégique de point d'entrée et de sortie de Dakar, Diamniadio est idéalement situé au milieu des trois cimenteries qui alimentent le Sénégal et une partie de la sous-région. Par ailleurs, il y existe déjà une école de formation en BTP et quelques industries de construction.</p> <p>Pour renforcer et structurer cette dynamique, le schéma y propose la création d'une zone dédiée à l'écosystème de la construction. L'action consistera à aménager une zone réservée à l'accueil des investisseurs et entreprises œuvrant dans la construction tels que les fabricants et les gros distributeurs de matériaux de construction, les entreprises de vente et de location d'engins de construction. Cela permettra dans la foulée de faciliter l'accès au marché national aux acteurs étrangers ou nationaux, disposant de solutions de construction innovantes</p> <p>De plus, la zone devra disposer d'une zone d'exposition pour permettre la construction et/ou le montage et l'exposition de prototypes d'habitations innovantes et compétitives où les visiteurs pourront évaluer les techniques de construction les plus innovantes à travers le monde notamment les innovations en matière d'écoconstruction. Pour la mise en œuvre de la ZADEC, la stratégie est de mettre en place un dispositif incitatif en termes de fiscalité et d'autres avantages à étudier.</p> <p><b><u>Action 5.11 : Promouvoir le développement de la ZESI</u></b></p>
--	--

Pour promouvoir le développement de la ZESI, le schéma recommande l'aménagement d'espaces dédiées, de favoriser l'installation de grands groupes et d'industries à haute intensité de main d'œuvre, de promouvoir l'habitat et de créer un centre de formation polyvalent.

✓ Sous-action 5.11.1 : Aménager un parc technologique

Le parc technologique est constitué de locaux aménagés et équipés pour héberger et accompagner les projets de création d'entreprises essentiellement dans les domaines des Technologies de l'Information et de la Communication, des énergies renouvelables, des technologies vertes et de l'offshoring. Tous ces secteurs représentent des enjeux importants pour le Sénégal et peuvent permettre la création d'emplois et de richesses.

✓ Sous-Action 5.11.2 : Aménager une zone artisanale de production

La proposition consiste à aménager sur un site de la ZESI, des locaux dédiés pouvant accueillir des unités artisanales et rendre disponible un dispositif d'accompagnement et de renforcement des capacités des acteurs. Le site sera positionné dans l'artisanat de production (menuiserie, bois, tapisserie, etc.), pour soutenir l'accroissement de la production nationale et favoriser la création de nouveaux emplois. C'est un secteur qui subit la rude concurrence des importations, malgré la qualité et le savoir des artisans sénégalais.

La création de la zone artisanale sera de fait un moyen de les accompagner pour faire face à la concurrence internationale et faciliter les exportations dans la sous-région avec la perspective de la réhabilitation de l'axe Dakar-Bamako. A cet effet, la zone artisanale pourra être complétée par des points d'exposition localisés sur des sites stratégiques.

Par ailleurs la création de cette zone contribuera à décongestionner l'agglomération de Dakar. L'artisanat de production cohabite difficilement avec l'habitat et on peut observer dans tous les artères de Dakar, des occupations irrégulières de l'espace public à des fins d'exposition.

✓ Sous-Action 5.11.3 : Favoriser l'installation de grands groupes et d'industries à haute intensité de main-d'œuvre

La proposition consiste à mettre en œuvre une stratégie permettant d'attirer dans la ZESI de grands groupes internationaux

	<p>et des industries à haute intensité de main-d'œuvre. En effet, l'installation dans la ZESI de quelques groupes internationaux renforce son image et constitue un moyen d'impulser son développement notamment avec le réseau de sous-traitance qu'induit l'installation de ces types d'entreprises. Les industries à haute intensité de main-d'œuvre visent à créer des emplois dans la catégorie des personnes peu qualifiées ou non qualifiées qui représentent l'écrasante majorité de la population active. Le domaine des industries à haute intensité de main-d'œuvre est un potentiel de création d'emplois important car, avec l'augmentation du coût de la main-d'œuvre en Chine et dans les pays émergents, la tendance est à la délocalisation vers les pays pauvres. La ZESI possède des avantages comparatifs liés à la proximité de l'AIBD et du port autonome de Dakar qui sont les interfaces de la mondialisation et sa position géographique entre 3 grandes agglomérations pouvant fournir de la main-d'œuvre.</p> <p>La stratégie de mise en œuvre de cette action consiste à identifier les entreprises internationales répondant à certains critères de base comme mener des négociations directes au cas par cas avec celles-ci.</p> <p>✓ <u>Sous-Action 5.11.4 : Promouvoir l'habitat</u></p> <p>Pour favoriser l'émergence d'une zone intégrée, il est proposé de promouvoir l'habitat dans la zone en s'appuyant sur le pôle urbain du front de mer qui fait partie de la ZESI. La stratégie préconisée est de faciliter l'accès au logement pour les acteurs de la ZESI et de développer l'habitat de haut standing le long de la côte.</p> <p>✓ <u>Action 5.11.5 : Créer un centre polyvalent de formation et de perfectionnement dans la ZESI</u></p> <p>Pour accompagner le développement de la ZESI, l'action consiste à créer un centre polyvalent de formation et de perfectionnement dans la ZESI. Son objectif est de concevoir des formations sur mesure pour répondre aux besoins des opérateurs économiques de la ZESI.</p>
	<p><b><u>Action 5.12 : Créer de nouvelles zones industrielles à Thiès, Mbour et Keur Massar</u></b></p> <p>Pour assurer une meilleure répartition de l'activité économique dans la zone et répondre à la demande des entreprises en foncier d'activités, le schéma préconise la création de nouvelles zones industrielles à Thiès, Mbour et Keur Massar.</p>

✓ Sous-Action 5.12.1 : Aménager une zone industrielle à Thiès

La zone industrielle de Thiès sera située au sud de la ville, ce qui lui permettra de pouvoir profiter de la desserte directe que vont offrir l'autoroute AIBD-Thiès et les routes départementales Thiès-Sindia et Thiès-Mbour.

Cette zone industrielle pourra se spécialiser dans des activités complémentaires à celles en vue dans la ZESI et permettra de répondre durablement à la demande en espaces d'activités industrielles.

✓ Sous-Action 5.12.2 : aménager une zone industrielle à Mbour

Tout comme pour « Thiès métropole », la création de la zone industrielle vise à répondre aux besoins en espaces d'activités des acteurs, à favoriser la déconcentration industrielle de Dakar et à créer de l'activité et de l'emploi.

Le positionnement de la zone industrielle dans le nord de la ville permettra de réaliser un réseau de zones d'activités en triangle interconnecté par un réseau routier très performant (ZESI, zones industrielles de Thiès et de Mbour).

✓ Action 5.12.3 :: Aménager une zone industrielle verte à Keur Massar

Le schéma propose de s'appuyer sur la décharge de Mbeubeuss pour promouvoir l'émergence d'un pôle éco-industriel à Keur Massar. A cet effet, les actions préconisées consistent à aménager une zone industrielle verte à Keur Massar et à créer un lycée professionnel spécialisé en énergies renouvelables et gestion des déchets. En effet, la création de la zone industrielle verte à proximité de la décharge de Mbeubeuss rentre dans la stratégie d'élimination de la charge et vise également à créer de l'emploi et de l'activité dans la zone. Il s'agira de réunir dans cette zone les industries propres spécialisées dans le traitement, le recyclage et la valorisation des déchets et les technologies vertes. La décharge constitue une source de matière première pour ces industries. Les autres matières premières seront constituées des déchets préalablement triés prêts à la transformation ou au recyclage. Pour accompagner le développement de cette zone industrielle, il faudra mettre en place des mesures incitatives pour attirer les entreprises privées et les investisseurs. Le lycée de formation professionnelle est complémentaire à la zone industrielle verte et permet de répondre aux besoins en main d'œuvre des acteurs du domaine et d'augmenter l'offre de formation pour la jeunesse.

	<p><b><u>Action 5.13 : Elaborer un schéma d'organisation des zones industrielles</u></b></p> <p>Compte tenu du nombre important de zones d'activités industrielles prévues dans le triangle, de leur proximité et de la diversité des acteurs intervenant dans ce domaine, le schéma recommande d'élaborer et de mettre en œuvre un schéma d'organisation des zones d'activités industrielles. Ce schéma servira d'outil de mise en cohérence des différentes zones. A cet effet, il devra déterminer le positionnement de chaque zone en privilégiant leur complémentarité et en tenant en compte la nécessité de garantir une bonne répartition spatiale de l'activité économique dans la zone. Cet outil constituera en même temps un outil de marketing de la zone.</p>
<p>▪ <b>Promouvoir l'artisanat et renforcer le tissu des petites et moyennes entreprises</b></p>	<p><b><u>Action 5.14 : Aménager des zones d'activités communales</u></b></p> <p>Afin d'éviter l'occupation illégale et sauvage de l'espace public par des artisans ou commerçants n'ayant pas de lieux d'exercice spécifié, le schéma propose l'aménagement d'au moins une zone d'activités économiques au niveau de chaque commune. Ces espaces dédiés permettront non seulement de soutenir l'artisanat et le commerce, mais permettront à la fois de désencombrer la voie publique, d'offrir une meilleure visibilité à ces actifs tout en améliorant le cadre de vie des populations. Cela permettra également de réduire la part de l'informel dans l'économie et de réduire les coûts de production par la mutualisation de certains services et équipements. Les zones d'activités économiques communales devront être aménagées en fonction des besoins exprimés dans chaque commune.</p> <p><b><u>Action 5.15 : Aménager et développer des zones artisanales à Diamniadio et Pikine</u></b></p> <p>Le secteur informel est un enjeu de taille dans l'économie nationale. Il occupe une part active dans la création d'emplois et la lutte contre la pauvreté. En effet, il emploie 48,8% de la population active et génère 39,8% de la production nationale en 2010 (Cf. Enquête nationale sur le secteur informel au Sénégal). Ainsi, l'artisanat présente un intérêt stratégique pour l'économie nationale et devrait à cet effet être intégré dans tous les projets d'aménagement et de développement. Au-delà de l'aménagement de zones d'activités économiques à l'échelle de la commune, le schéma recommande d'aménager des zones artisanales plus structurantes portées par les structures de l'Etat. A cet effet, il est proposé d'aménager une zone artisanale à Diamniadio, d'aménager une zone artisanale intégrée sur le site de Pakou Lambaye à Pikine et promouvoir le développement du centre de recasement des mécaniciens de Bargny</p>

✓ Sous-Action 5.15.1 Zone artisanale de Diamniadio

Pour promouvoir Diamniadio comme un pôle de développement intégré, compte tenu de l'importance de l'artisanat pour l'économie nationale et la création d'emplois, le schéma propose d'y aménager une zone artisanale destinée à accueillir et à accompagner des artisans des différents corps de métiers. L'encombrement de la voie publique à Dakar s'explique en partie par le déficit d'espaces d'accueil pour les artisans. Dans le cas de Diamniadio, il est essentiel d'anticiper sur ce phénomène par l'aménagement d'un important parc artisanal en mesure de répondre aux besoins en espace d'activités des artisans. En même temps c'est une occasion de renforcer les capacités de nos artisans pour améliorer la qualité des produits et leur permettre de répondre à la commande publique notamment.

✓ Sous-Action 5.15.2 : Zone artisanale intégrée de Pakou Lambaye

Situé entre la principale porte d'entrée de la ville de Pikine, communément appelée « Bountou Pikine », et la voie ferroviaire Dakar-Thiès, le *Pakou Lambaye* de Pikine est un exemple type de milieu informel. C'est un important espace où s'active aujourd'hui une diversité de corporations artisanales (menuiseries, mécaniciens, commerçants informels de matériels de bâtiments recyclables, transporteurs hippomobiles, concessionnaires de bois importé, restaurateurs, etc.). Il couvre une vaste étendue de plusieurs hectares où converge quotidiennement une multitude d'acteurs issus des différents départements de la région de Dakar. En dépit de l'importance économique des unités artisanales existantes, il renferme des activités qui évoluent dans des conditions de travail précaires (absence de lotissements du site, indisponibilité de locaux professionnels adéquats, insécurité des installations mécaniques, faible dotation de facteurs de production, etc.).

C'est pourquoi, l'option proposée est de promouvoir un aménagement intégré de *Pakou Lambaye* pour mieux prendre en compte l'ensemble des activités artisanales de service et de production. L'aménagement du site devrait ainsi permettre d'optimiser et d'organiser l'occupation de l'espace, de régulariser les occupations, de mutualiser des services et équipements et d'accompagner les artisans.

✓ Sous-action 5.15.3 : promouvoir le développement du centre de recasement des mécaniciens de Bargny

	<p>Le site de recasement a été aménagé pour permettre l'accueil des mécaniciens déplacés suite aux travaux de l'autoroute à péage. Le développement du site est notamment handicapé par l'éloignement de la clientèle habituelle des mécaniciens. Le schéma propose d'intégrer ce site dans l'aménagement du pôle d'interconnexion multimodal. En effet, ce centre pourra connaître un développement rapide avec la proximité de la gare multimodale, la plateforme logistique et le centre de visite technique envisagés à Diamniadio. Par ailleurs avec la proximité du parc de stationnement des gros porteurs et des sites miniers qui utilisent des engins spécifiques, ce centre pourra surtout se positionner dans la maintenance des engins et gros porteurs. Ainsi pour accompagner le développement du centre le schéma propose d'y intégrer un volet formation et renforcement des capacités des acteurs.</p>
	<p><b><u>Action 5.16 : Renforcer les maisons de l'outil</u></b></p> <p>Les maisons de l'outil permettent de mettre à la disposition des populations urbaines et rurales, des centres de ressources multifonctionnels aptes à fournir aux jeunes des qualifications leur permettant d'exécuter des prestations de services capables de générer des ressources. Pour promouvoir l'artisanat et favoriser la création d'emplois, il est recommandé de renforcer les maisons de l'outil par l'aménagement de nouveaux centres et la modernisation des anciennes maisons.</p>
	<p><b><u>Action 5.17 : Renforcer et améliorer le dispositif d'accompagnement des petites et moyennes entreprises</u></b></p> <p>Le diagnostic territorial a notamment révélé un déficit de professionnalisation et de structuration des acteurs économiques, un faible niveau de qualification des salariés.</p> <p>Pour promouvoir un développement harmonieux de la zone avec un tissu important de petites et moyennes entreprises, le schéma recommande la mise en place d'un dispositif d'accompagnement des petites et moyennes entreprises. L'action consiste à <b>(i)</b> identifier et structurer les filières professionnelles ; <b>(ii)</b> promouvoir la professionnalisation des acteurs économiques qui évoluent notamment dans le secteur informel ; <b>(iii)</b> renforcer les capacités techniques et financières des petites et moyennes entreprises ; <b>(iv)</b> mettre en place des pépinières et incubateurs d'entreprises; <b>(v)</b> effectuer un travail d'animation des différentes filières et <b>(vi)</b> promouvoir la fertilisation croisée entre les filières.</p>

<p>- Répondre aux besoins en formation de la zone</p>	<p><b>Action 5.18 : Promouvoir et mieux répartir l'offre de formation dans le domaine de l'enseignement supérieur</b></p> <p>✓ <u>Action 5.18.1: Promouvoir l'émergence d'un grand campus universitaire à Diamniadio</u></p> <p><b>Le grand campus universitaire</b> doit regrouper dans une même zone l'ensemble des structures et services universitaires. Ainsi à côté du campus pédagogique l'idée est de développer un grand campus social pour le logement des étudiants et des travailleurs de l'université. La cité du savoir devra également être localisée à proximité pour que les étudiants et le personnel puissent disposer sur le même site de l'ensemble des services nécessaires. Pour diversifier l'offre de formation et promouvoir l'émergence d'un grand campus de dimension sous régionale et internationale, la stratégie est de développer des synergies avec les entreprises de la zone et les établissements d'enseignement supérieur de Thiès et de Dakar, de promouvoir l'installation de structures d'enseignements privés. En effet, ce campus doit être l'occasion de rompre le cloisonnement de nos universités et de les rapprocher avec le monde de l'entreprise en développant des collaborations interuniversitaires. La position stratégique de cette université à cheval entre Dakar et Thiès devra être mise à profit pour créer des synergies avec les universités existantes et capitaliser sur les acquis. Pour le contenu, l'université devra se positionner dans les filières qui permettront d'accompagner et d'appuyer le développement de la zone telles que l'horticulture, les technologies agro-alimentaires, l'environnement et la valorisation des déchets, le management et la gestion des entreprises, le commerce international, les mines et les technologies de l'information et de la communication, les transports et le tourisme. Pour promouvoir l'installation des établissements privés, l'option préconisée est de mettre du foncier à disposition pour les structures qui ont des projets de formations pertinentes rentrant dans la stratégie de l'université.</p> <p>✓ <u>Sous-action 5.18.2 : Promouvoir l'émergence d'un campus universitaire à Mbour</u></p> <p>Dans la zone du triangle l'offre de formation supérieure est actuellement concentrée à Dakar et à Thiès où sont localisés l'essentiel des universités et structures de formation supérieure. La métropole d'équilibre de Thiès sera renforcée avec le projet de construction d'une université à Notto. Egalement, avec le projet de deuxième université de Dakar, à Diamniadio, l'offre sera un peu mieux répartie sur l'axe Dakar-Thiès.</p>
---	---

	<p>Si le dynamisme démographique de Mbour est maintenu, à l'horizon 2030, la métropole de Mbour sera la troisième agglomération du Sénégal avec une population de près de 600 000 habitants. Dans la perspective de l'atteinte des objectifs de l'UNESCO en matière d'accès à l'enseignement supérieur, en 2030 Mbour compterait près de 12 000 étudiants. Dans cette perspective, le schéma recommande de favoriser l'émergence d'un campus universitaire à Mbour. La stratégie préconisée est de favoriser l'implantation de structures d'enseignements supérieurs privées notamment en procédant à des aménagements de base dans une zone, en construisant des logements étudiants et en facilitant l'accès au foncier pour les structures privées.</p> <p>✓ <u>Sous-Action 5.18.3 : Créer une antenne universitaire à Guédiawaye</u></p> <p>Guédiawaye abrite le lycée Limamoulaye qui est le plus grand lycée du Sénégal et se situe parmi les meilleurs lycées du Sénégal en termes de résultats. Cela dénote l'important potentiel de ressources humaines que recèlent les départements de Pikine et de Guédiawaye. Malgré ces atouts, jusqu'à présent les deux départements de Pikine et de Guédiawaye ne disposent d'aucun établissement public d'enseignement supérieur au moment où Dakar concentre l'essentiel de l'offre de formation dans l'enseignement supérieur. Pour réduire cette forte dépendance de la zone vis-à-vis de Dakar qui contribue à favoriser le mouvement pendulaire vers Dakar, le schéma préconise de promouvoir l'enseignement supérieur dans la zone en créant à Guédiawaye une antenne de l'Université de Dakar constituée par toute ou une partie d'une faculté. Cela permettrait de renforcer le positionnement de Guédiawaye comme principal pôle tertiaire de la zone. La liaison UCAD-Antenne de Guédiawaye sera facilitée par le prolongement de la VDN dont les travaux sont en cours et Guédiawaye dispose d'un aménagement et d'équipements urbains de base pour accueillir l'antenne universitaire.</p>
	<p><b><u>Action 5.19 : Renforcer la formation professionnelle dans la zone</u></b></p> <p>✓ <u>Sous-action 5.19 .1 : Renforcer les structures de formation existantes à Thiès</u></p> <p>A Thiès, le schéma propose le renforcement des structures de formation existantes (Lycée technique de formation professionnelle, Centre d'enseignement professionnel de Thiès, Ecole polytechnique) pour qu'elles puissent répondre aux besoins en main d'œuvre notamment dans les domaines de l'industrie automobile, de la maintenance mécanique et des métiers du bâtiment. Dans la perspective du renouveau du transport ferroviaire, la réouverture de l'Ecole de Cheminots est</p>

nécessaire. Le renforcement de ces structures de formation professionnelle est un puissant levier de création d'emplois et permet d'augmenter la qualité de notre main d'œuvre qui joue un rôle important dans l'attractivité de notre pays.

✓ Sous-action 5.19 .2 : Créer de nouvelles structures de formation professionnelle à Mbour

Pour répondre aux besoins en main d'œuvre de la pêche et du tourisme, le schéma propose la création d'une Ecole de Formation en pêche et aquaculture à Mbour et d'une école de formation et d'application aux métiers du tourisme à Saly.

La création de l'école de formation de pêche et d'aquaculture vise à soutenir le développement de l'aquaculture et à accompagner l'évolution du secteur de la pêche qui doit effectuer un bond qualitatif vers une pêche plus moderne pour assurer son développement. La vocation de cette école est de renforcer les capacités des acteurs du secteur et de dispenser des formations initiales de niveau secondaire ou universitaire.

L'école de formation et d'application aux métiers du tourisme est une demande émanant des acteurs du tourisme et constitue une action structurante de soutien au secteur du tourisme dans la perspective de l'aménagement des sites touristiques de Pointe Sarène et de Mbodiène.

✓ Sous-action 5.19.3 : Relocaliser le Centre de Formation Professionnel Horticole à Sangalkam

Pour renforcer l'horticulture dans la zone des Niayes et contribuer au désengorgement de Dakar, il est proposé de relocaliser à Sangalkam le centre de formation professionnel horticole qui est actuellement située à Camberène.

✓ Sous-action 5.19 .4 : Créer à Keur Massar un lycée de formation professionnel spécialisé dans les métiers de l'économie verte

Pour promouvoir l'émergence d'un pôle éco-industriel à Keur Massar à proximité de la décharge de Mbeubeuss, le schéma propose de créer à Keur Massar un lycée de formation professionnel spécialisé dans les métiers de l'économie verte tels que les métiers liés aux énergies renouvelables, à la gestion, au traitement et à la valorisation des déchets. Ce lycée permettrait de répondre aux besoins en main œuvre de la zone industrielle verte et d'augmenter l'offre de formation qui est en manque dans la zone.

<p><b>- Promouvoir l'exploitation et la valorisation des ressources et potentialités de la zone</b></p>	<p><b><u>Action 5.20 : Créer une zone agricole spéciale couvrant la zone agricole sensible des Niayes</u></b></p> <p>Il s'agit d'ériger la partie des Niayes comprise entre Sangalkam et Notto Gouye Diama en zone agricole spéciale (ZAS). L'objectif de la ZAS est de mettre en œuvre dans cette zone un ensemble cohérent de programmes et de mesures incitatifs et réglementaires pour permettre à l'agriculture de se développer au détriment de l'urbanisation qui menace la zone.</p> <p>Pour les mesures réglementaires, il s'agira notamment de mettre en œuvre une réglementation interdisant la transformation de superficies agricoles en zones d'habitation ; les programmes de nouveaux lotissements ou de construction de logements sociaux, la construction d'infrastructures non liées à l'exploitation agricole. La progression de l'habitat devra être circonscrite autour des noyaux d'établissements humains existants.</p> <p>Pour les programmes et mesures incitatifs, les actions à mener consistent à : (i) assurer l'accès à l'eau et aux intrants dans des conditions avantageuses dans toute la zone ; (ii) installer des équipements de stockage, de conservation, de conditionnement dans les pôles de Sangalkam-Bambilor et Bayakh ; (iii) accompagner et organiser les producteurs; (iv) identifier de nouvelles filières porteuses et de nouvelles spéculations et (v) faire de Sangalkam un centre d'excellence horticole (notamment en y relocalisant la Direction de l'horticulture et le Centre de formation horticole).</p> <p><b><u>Action 5.21 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de maîtrise de l'eau dans la zone des Niayes</u></b></p> <p>Le changement de vocation des sols est accéléré par le problème d'accès à l'eau qui fait que beaucoup de superficies agricoles ne sont pas ou sont peu exploitées. Cela pousse beaucoup d'exploitants à vendre leurs terres à des promoteurs immobiliers qui anticipent et participent à la progression du front urbain vers cette zone.</p> <p>Ainsi, au-delà des dispositions réglementaires qui seront prises pour lutter contre le changement de vocation des sols, il est essentiel d'assurer l'irrigation agricole de cette zone afin de faciliter l'exploitation de son potentiel agricole. L'action préconisée à cet effet consiste à élaborer et mettre en œuvre une stratégie de maîtrise de l'eau dans la zone. Cette stratégie devra permettre d'assurer un suivi permanent du niveau de la nappe, de limiter les prélèvements pour usage industriel dans la nappe, de développer la petite irrigation et de mobiliser les ressources en eau disponibles dans l'agglomération de Dakar. Le contrôle permanent du niveau de la nappe vise à limiter les prélèvements des industries et exploitants agricoles afin de prévenir l'avancée du biseau salé. En effet, les prélèvements excessifs des industriels risquent</p>
---	--

	<p>de compromettre la vocation agricole de cette zone et constituent aussi une menace pour la viabilité de ces activités industrielles. Les ressources en eau disponibles dans cette zone devront être utilisées prioritairement pour des usages agricoles en privilégiant la petite irrigation. Les ressources en eau disponibles dans l'agglomération dakaroise sont constitués des eaux souterraines et des eaux usées urbaines préalablement traitées (eaux de ruissellement, eaux usées issues du système d'assainissement). La réutilisation de ces eaux pour promouvoir l'irrigation de la zone des Niayes constitue en même temps un moyen de réduire les risques d'inondation dans l'agglomération.</p>
	<p><b><u>Action 5.22 : Aménager des domaines agricoles communautaires dans la zone des Niayes et dans la zone de Notto-Tassete</u></b></p> <p>L'aménagement de domaines agricoles communautaires (DAC) constitue un moyen opérationnel pour promouvoir l'exploitation du potentiel horticole de la zone. Les DAC déjà mis en place ont donné des résultats probants : ils permettent de moderniser l'agriculture et de promouvoir l'insertion professionnelle des jeunes. Le schéma recommande d'augmenter le nombre de domaines agricoles communautaires dans la zone des Niayes et dans la zone de Notto-Tassete. La zone de Notto Tassete dispose particulièrement d'un potentiel hydraulique important constitué de la nappe profonde du maestrichtien qui est de bonne qualité <sup>15</sup> et des eaux de ruissellement du plateau de Thiès qui peuvent être mobilisées à travers des aménagements spécifiques.</p>
	<p><b><u>Action 5.23 : Aménager des pistes de désenclavement des zones de production agricole</u></b></p> <p>L'accès aux zones agricoles est difficile particulièrement pour la zone des Niayes ou le déficit de pistes d'accès constitue un handicap à l'exploitation du potentiel agricole de la zone. C'est ainsi que le schéma propose d'aménager des pistes de désenclavement des zones de production agricole.</p>
	<p><b><u>Action 5.24 : Actualiser, approuver et mettre en œuvre le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement de la Grande côte</u></b></p> <p>Le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement de la Grande côte (SDADGC) a été élaboré en 2007 et couvre</p>

<sup>15</sup> Direction générale de la de la Gestion et de la Planification des Ressources en Eau

	<p>toute la zone des Niayes de Dakar à Saint-Louis. Il vise l'exploitation durable des ressources et potentialités de cette zone afin de promouvoir l'émergence d'un grand pôle de développement. Jusqu'à présent ce schéma n'est pas encore approuvé, ce qui constitue un handicap pour sa mise en œuvre effective.</p> <p>C'est pourquoi, dans le cadre de ce schéma on propose d'actualiser, d'approuver et de mettre en œuvre le SDADGC afin de promouvoir un développement durable de toute la zone des Niayes.</p>
	<p><b><u>Action 5.25 : Mettre en place un programme de renouvellement de la flotte de pêche artisanale</u></b></p> <p>La pêche artisanale est confrontée à la baisse de la production liée essentiellement à la surexploitation de la ressource et à sa difficulté d'accès. Comme il a déjà été souligné dans ce schéma, la flotte de pêche artisanale n'est pas assez outillée pour effectuer des sorties assez conséquentes en mer et la vétusté de l'équipement de pêche pose des problèmes de sécurité, avec des cas de plus en plus fréquents de disparition de pêcheurs en mer.</p> <p>Pour y remédier, il est recommandé de mettre en place un programme de modernisation de la flotte de la pêche artisanale. Cette action est complémentaire avec les actions 6.7 (construction de ports de pêche modernes à Kayar et à Mbour) et 6.8 (Construction d'un chantier naval à Bargny).</p>
	<p><b><u>Action 5.26 : Valoriser les plans d'eau intérieurs</u></b></p> <p>Dans la zone il existe plusieurs plans d'eau favorables à la pratique de l'aquaculture. Le schéma propose que tous ces plans d'eau soient valorisés par le développement de l'aquaculture. Les plus importants plans d'eau identifiés sont le barrage de Belvédère, le bassin de rétention de Mont Rolland, le marigot de Kayar, les plans d'eau autour du Lac rose, le bras de mer de Mbour.</p>
	<p><b><u>Action 5.27 : Soutenir la filière avicole</u></b></p> <p>L'aviculture est déjà très dynamique dans la zone notamment dans les Niayes et possède encore un potentiel de développement important. Pour promouvoir la filière, il est proposé de : <b>(i)</b> structurer la filière, <b>(ii)</b> promouvoir la baisse des facteurs de production et <b>(iii)</b> construire des équipements de soutien à la production et à la commercialisation.</p>

**Action 5.28 : Organiser et structurer l'offre touristique existante**

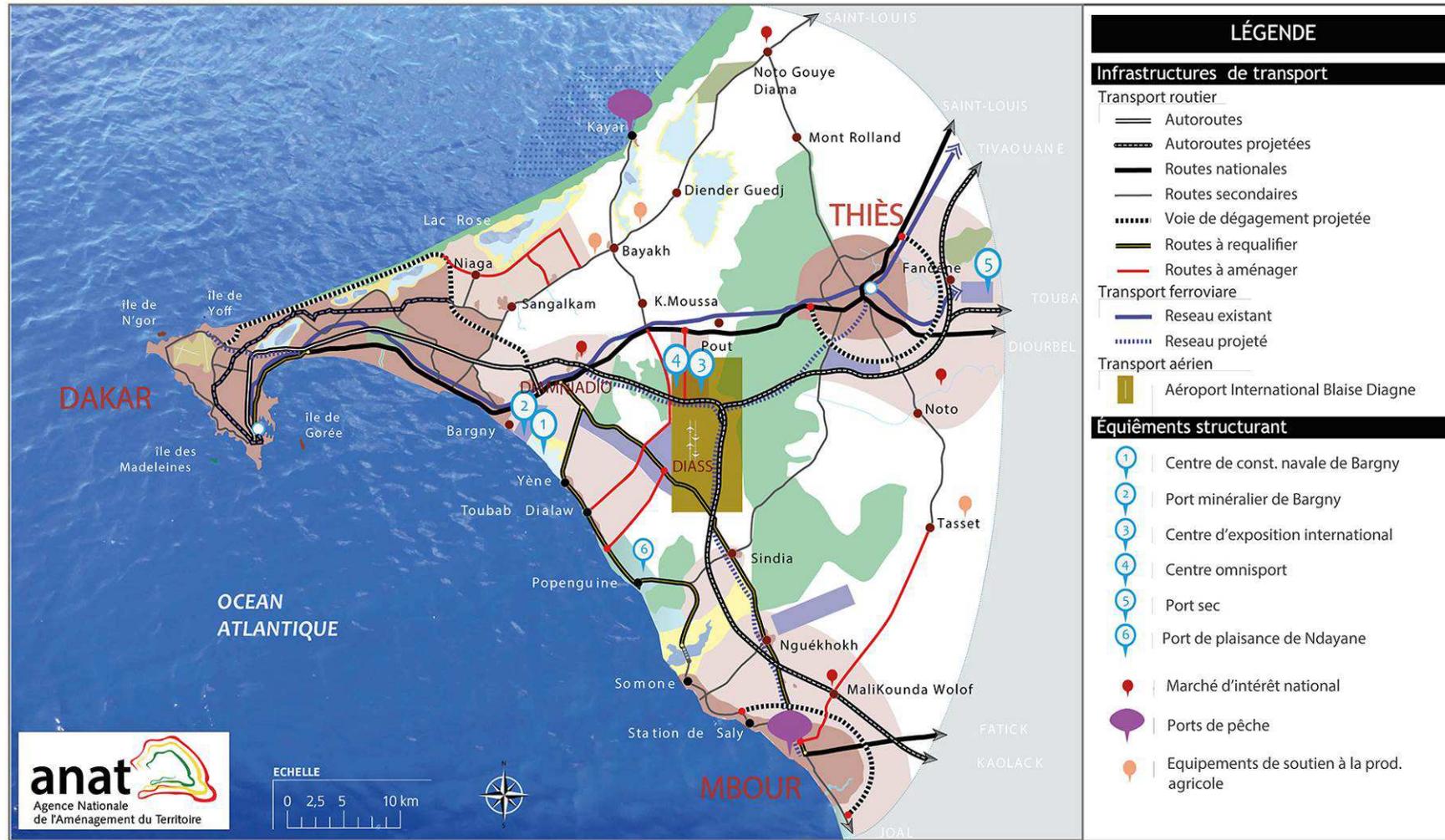
La filière touristique reste à développer au niveau du triangle. Même si la Petite côte reste la première destination touristique du Sénégal, les retombées économiques qui y sont générées par le tourisme ne sont pas assez importantes, au regard du nombre de touristes qu'accueille la zone. Cela est assurément dû au déficit de structuration de la filière, au manque d'organisation des acteurs, à une offre non structurée, encore moins commercialisée. Les principaux services proposés sont l'hébergement touristique et la conciergerie, et la principale activité reste le balnéaire. Face à la crise que rencontre le secteur touristique en Afrique de l'ouest, les problèmes d'insécurité et de qualité de services, couplés à la rude concurrence des pays du Maghreb, il devient absolument nécessaire de redynamiser le secteur, de diversifier l'offre et d'aller vers un service de qualité.

Par ailleurs, la destination Sénégal généralement n'est pas commercialisée localement, mais plutôt par des « tours operators » étrangers, qui souvent proposent des packages « all inclusive », ce qui fait que la majorité de la somme dépensée par le touriste pour son séjour reste à l'étranger.

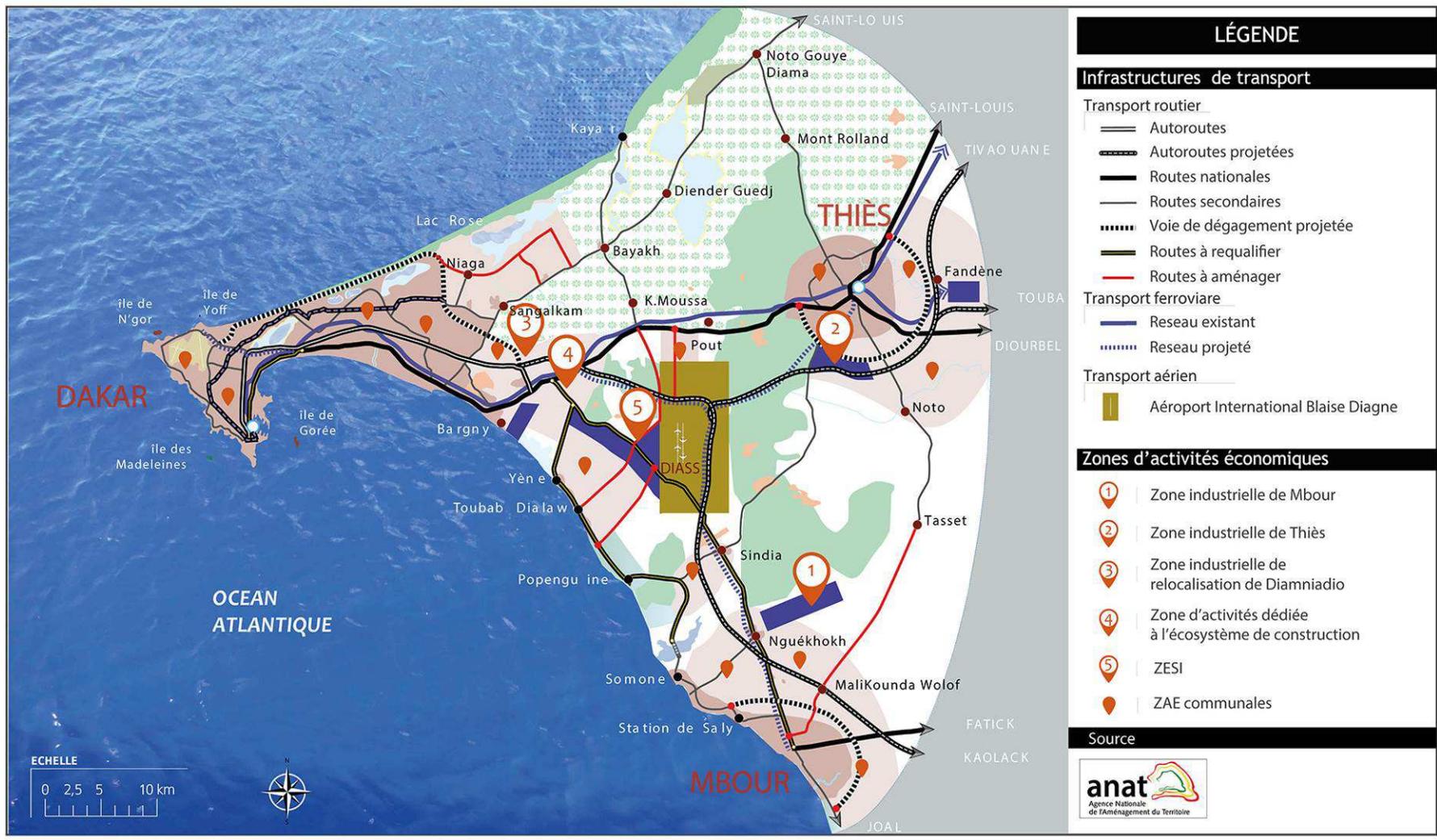
Dès lors, il s'agira de constituer et d'animer un réseau d'acteurs, et de requalifier, diversifier et rendre plus lisible l'offre pour ensuite la commercialiser (propositions d'activités, de visites de circuits touristiques, d'hébergement et de services associés).

**Action 5.29 : inventorier et valoriser le patrimoine culturel**

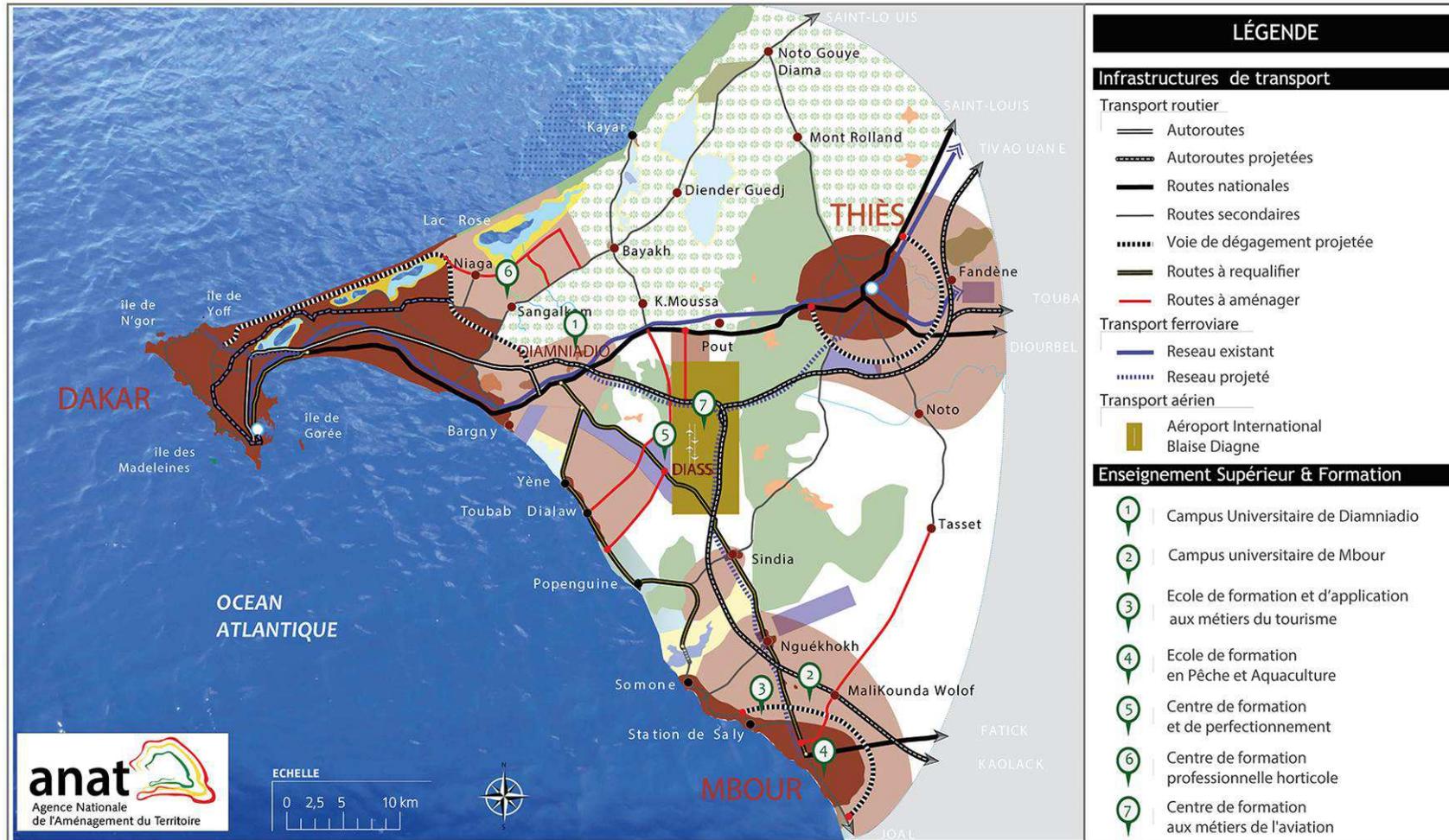
La zone dispose d'un potentiel culturel important : Ex-école Wiliam Ponty ; Kankourang de Mbour, commune de Rufisque, histoire du rail à Thiès, gouvernance de Thiès, baobabs séculaires de Bandia, musée des arts décoratifs de Thiès et les sites à caractère religieux de Poponguine, Monastère de Keur Moussa, site des 2 Rakkas de Ngékhokh, puits de Cheikhou Omar à Ngaparou. L'action proposée consiste à inventorier de façon exhaustive tout le patrimoine culturel de la zone, à le documenter et le classer en patrimoine historique pour permettre leur conservation et leur réhabilitation. Cela constitue une opportunité de développer le tourisme culturel.



**Figure 22 :** Equipements structurants proposés



**Figure 23 :** Répartition spatiale des principales zones d'activités économiques



**Figure 24 :** Universités et écoles de formation professionnelle

## 4 STRATEGIE DE MISE EN OEUVRE

---

### 4.1 ANALYSE AFOM DE LA MISE EN ŒUVRE

L'analyse AFOM vise à identifier l'ensemble des facteurs qui pourraient impacter la mise en œuvre du schéma. La pertinence et l'efficacité de la stratégie de mise en œuvre sont conditionnées par une bonne prise en compte de ces facteurs.

Les principaux facteurs identifiés sont illustrés à travers la matrice AFOM (figure 25) :



**Figure 25 :** Diagramme AFOM de la mise en œuvre

#### **4.1.1 Les Atouts**

##### **- Appropriation par les acteurs :**

Le schéma répond à une préoccupation exprimée par l'ensemble des acteurs de la zone. La démarche d'élaboration participative et inclusive qui a été adoptée a permis d'aboutir à une bonne appropriation par les acteurs du processus, ce qui constitue un facteur clef pour la mise en œuvre.

##### **- Attractivité du territoire :**

Avec les grandes infrastructures et équipements prévus dans la zone (pôles urbains, AIBD, ZESI, Centre International de Conférence de la Francophonie, Deuxième Université de Dakar, zones industrielles, etc.), ce territoire jouit d'une grande attractivité. Cette forte attractivité suscite l'intérêt des pouvoirs publics, des investisseurs privés et des acteurs territoriaux.

#### **4.1.2 Les Faiblesses**

##### **- Absence d'instruments juridiques**

Le schéma directeur d'aménagement et de développement territorial ne s'adosse pas à une loi qui lui permet d'être opposable au tiers et notamment aux autres outils de planification.

##### **- Faible capacité des collectivités locales**

Les collectivités locales ont des moyens très limités pour prendre en charge de façon convenable les compétences transférées notamment en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

##### **- Multiplicité des acteurs**

Compte tenu de l'attractivité dont jouit ce territoire, il existe une multitude d'acteurs qui intervient dans la zone. Cela rend difficile la coordination et la mise en cohérence de leurs interventions.

##### **- Coups partis**

L'attractivité de la zone a également induit des phénomènes d'anticipation sur l'occupation de l'espace et des spéculations foncières. Cette situation est de nature à rendre plus difficile la mise en œuvre de certaines options d'aménagement et de développement.

#### **4.1.3 Les opportunités**

##### **- Plan Sénégal Emergent (PSE)**

Actuellement, la politique économique et sociale du gouvernement est régie par le PSE. Compte tenu de l'importance stratégique de cette zone dans l'émergence du

pays, le PSE pourrait offrir un cadre de programmation économique, de financement et de suivi des actions préconisées dans le cadre du schéma.

- **Partenariat Public/privé**

Le partenariat public privé représente une opportunité pour le financement de certaines actions préconisées dans le cadre de ce schéma.

- **Elaboration de la LOADDT**

Actuellement une Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable des Territoires (LOADDT) est en train d'être élaborée par le Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire. L'adoption de cette loi permettrait de doter le schéma d'un cadre juridique approprié.

#### **4.1.4 Les menaces**

- **Problèmes récurrents de mise en œuvre des outils de planification spatiale**

En matière d'aménagement du territoire la plupart des outils de planification jusqu'ici élaborés, connaissent des difficultés de mise en œuvre. C'est le cas notamment du Plan national d'Aménagement du Territoire (PNAT) adopté en 1997 et du Schéma directeur d'Aménagement de la Grande côte élaboré en 2007 mais qui n'a pas encore fait l'objet de validation au niveau interministériel.

- **Léthargie des organes de pilotage de l'aménagement du territoire**

Depuis l'adoption du PNAT en 1997, les organes de pilotage de la politique d'aménagement du territoire ont connu une léthargie : il s'agit notamment de la Commission nationale d'aménagement du territoire (CNAT), et du Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire (CIAT).

- **Difficultés de financement**

La réalisation de la plupart des actions préconisées, nécessite la mobilisation de fonds publics. Ainsi la défaillance dans la disponibilité de ressources publiques constitue une menace pour la mise en œuvre du schéma.

- **Instabilité institutionnelle**

L'instabilité institutionnelle est un risque qui pèse sur certains services. Cela crée une perte de repères, ralentit l'exécution correcte des activités et peut remettre en cause les dispositifs de planification mis en place.

## 4.2 ORGANES ET INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE ET DU SCHEMA

En tenant compte de l'ensemble des facteurs qui sont susceptibles d'influer sur la mise en œuvre du schéma, la stratégie proposée est basée sur la mise en place d'un système de gouvernance et de mécanismes de mise en œuvre et de suivi adaptés.

### 4.2.1 Les organes de coordination et de pilotage

Les différents organes préconisés pour assurer la coordination et le suivi de la mise en œuvre du schéma sont :

- les groupes thématiques,
- le comité technique,
- le comité de pilotage,
- le Conseil Interministériel sur l'Aménagement du Territoire,
- la cellule de coordination et de suivi.

Le diagramme ci-après illustre l'articulation des différentes instances de coordination et de suivi de la mise en œuvre.



**Figure 26 :** Instances de coordination et de pilotage de la mise en œuvre

#### **4.2.1.1 Les groupes thématiques**

Dans la stratégie d'élaboration du plan d'action opérationnel, il a été retenu de classer les actions par thématique d'intervention. L'ensemble des structures sectorielles qui interviennent dans une thématique forment un groupe thématique. Les cinq groupes thématiques retenus sont :

- Groupe thématique 1 : Environnement
- Groupe thématique 2 : Urbanisation-Habitat-Hydraulique-Assainissement
- Groupe thématique 3 : Transports, Mobilité, Infrastructures et Equipements structurants
- Groupe thématique 4 : Promotion des activités économiques, Enseignement Supérieur et Formation professionnelle
- Groupe thématique 5 : Gouvernance territoriale

Chaque groupe thématique a pour missions :

- d'élaborer le plan d'actions opérationnel de la thématique concernée ;
- d'assurer le suivi de la mise en œuvre des actions ;
- de faciliter la concertation entre les différents acteurs de chaque thématique.

Les membres de chaque groupe thématique désignent un Président et un Rapporteur pour mener à bien les activités du groupe.

Chaque groupe thématique est représenté au comité technique par son Président.

#### **4.2.1.2 Le comité technique**

Le comité technique a pour missions :

- d'assurer le suivi de la mise en œuvre du schéma ;
- de procéder à la validation technique du plan d'actions opérationnel ;
- de préparer et de coordonner les travaux des groupes thématiques ;
- de soumettre des propositions au comité de pilotage ;
- de proposer un plan de travail annuel ;
- d'assurer la coordination technique de la révision du schéma ;
- de mener un travail d'animation territoriale ;
- de promouvoir le développement de la zone.

Le comité technique est présidé par le Directeur général de l'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire.

Le comité technique comprend deux instances : le comité technique restreint et le comité technique élargi. Le Comité technique restreint impulse et appuie les activités du Comité technique élargi et des groupes thématiques.

Le Comité technique élargi se réunit au moins une fois par trimestre. Le Comité technique restreint se réunit au moins une fois par trimestre et en cas de besoin sur convocation du Président.

Le comité technique restreint est composé des structures transversales qui interviennent dans toute la zone et qui sont les plus déterminantes dans la mise en œuvre du schéma.

Le comité technique élargi est composé des :

- membres du Comité technique restreint ;
- représentants des Présidents des Conseils départementaux et des Maires de ville ;
- représentants d'intercommunalités

#### **4.2.1.3 Le comité de pilotage**

Le comité de pilotage est chargé de coordonner et de piloter la mise en œuvre du schéma ainsi que de créer une synergie entre les principaux acteurs qui interviennent dans la zone. Les missions spécifiques du comité de pilotage sont :

- accompagner le processus d'adoption, de validation et de révision du Schéma ;
- évaluer périodiquement le niveau de mise en œuvre du schéma ;
- faciliter la concertation entre les différents acteurs ;
- examiner et valider les propositions du comité technique ;
- formuler des propositions au Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire.

Le comité de pilotage est composé des Directeurs et Directeurs généraux des structures étatiques clés qui interviennent dans la zone, des Maires de villes et des Présidents des Conseils départementaux de la zone.

Le Comité de pilotage est présidé par le Ministre en charge de l'Aménagement du Territoire. Le secrétariat est assuré par le Directeur général de l'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire.

Le Comité de pilotage se réunit au moins une fois par semestre sur convocation de son Président.

#### **4.2.1.4 Le Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire**

Le Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire est chargé d'adopter le schéma et de superviser sa mise en œuvre. A cet effet, le Conseil interministériel se réunit une fois par an pour :

- examiner et adopter les propositions du comité de pilotage ;
- donner des orientations pour la mise en œuvre du schéma ;
- donner des orientations pour la révision du schéma.

Le Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire est présidé par le Premier Ministre. Le Ministre en charge de l'Aménagement du Territoire assure le secrétariat.

#### **4.2.1.5 La cellule de coordination et de suivi**

La cellule de coordination et de suivi de la mise en œuvre du schéma est chargée :

- d'assurer le suivi de l'ensemble des activités programmées dans le cadre de la stratégie de mise en œuvre du schéma ;
- de coordonner et d'organiser les ateliers et réunions relatifs à la mise en œuvre du schéma ;
- d'assurer le secrétariat technique des différents organes de pilotage de la mise en œuvre du schéma.

La cellule de coordination et de suivi de la mise en œuvre du schéma est instituée au sein de l'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire, par arrêté du Directeur général de l'agence.

### **4.2.2 Instruments juridiques**

Pour permettre la mise en œuvre du schéma directeur, il est indispensable de le doter d'une personnalité juridique. A cet effet, il est proposé de :

- adopter un décret d'approbation du schéma ;
- prendre un arrêté primatorial fixant le cadre de pilotage de la mise en œuvre du schéma ;
- d'adopter la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable des Territoires.

#### **4.2.2.1 Le décret d'approbation du schéma**

Le décret d'approbation du schéma a pour objectifs de :

- obliger l'ensemble des acteurs intervenant dans la zone à se conformer et à se référer aux orientations fixées par le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement.

- instruire les différents départements ministériels à prendre les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre du schéma.

Le décret devra être mis en place après la validation du Schéma par la Commission nationale d'Aménagement du Territoire et le Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire.

#### **4.2.2.2 Arrêté primatorial**

L'arrêté primatorial fixant le cadre de pilotage de la mise en œuvre du schéma vise à fixer la composition et le mode de fonctionnement des instances de coordination et de pilotage de la mise en œuvre du schéma.

L'arrêté primatorial est préconisé compte tenu du caractère transversal de ces instances.

#### **4.2.2.3 La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable des Territoires**

La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable des Territoires permet notamment de rendre les différents outils d'aménagement du territoire opposables aux tiers.

Le projet de texte de loi est déjà élaboré et partagé avec les acteurs du Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire.

Le projet de texte de loi institue le Plan national d'Aménagement et de Développement territorial et ses outils de mise en œuvre tels que le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement territorial de zones spécifiques et le visa de localisation.

### **4.2.3 Mécanismes de financement**

#### **4.2.3.1 Mécanismes de financement des actions d'aménagement et de développement**

La réalisation des différentes actions d'aménagement et de développement proposées par le Schéma est assujettie à la disponibilité de financements. Ainsi, pour assurer la mise en œuvre du schéma, il convient de mobiliser les financements publics et privés à travers les différents mécanismes de financement consacrés, notamment :

- **Le Programme triennal d'Investissement public (PTIP) et le Budget consolidé d'Investissement (BCI)** qui sont les instruments de planification budgétaire de l'Etat ;
- **Le contrat-Plan Etats-Collectivités locales** qui permet d'établir un contrat entre l'Etat et les collectivités locales pour la réalisation d'actions structurantes proposées par le schéma ;

- **Le partenariat Public/Privé** qui permet la mise en œuvre des actions qui intéressent à la fois le secteur public et le secteur privé ;
- **Le Plan Sénégal Emergent** : la plupart des actions préconisées dans le cadre de ce schéma permettent d'atteindre des objectifs du PSE. Le Bureau opérationnel de Suivi (BOS) constitue un instrument stratégique qui pourrait accompagner la réalisation de ces actions. C'est pourquoi dans l'élaboration du plan d'actions opérationnel, il est prévu d'articuler les actions d'aménagement et de développement au Plan Sénégal Emergent.

#### 4.2.3.2 Appui budgétaire annuel pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre du schéma

Pour financer les différentes activités de coordination et de suivi de la mise en œuvre du schéma, un appui budgétaire annuel de **24 350 000 F CFA** est nécessaire. Le tableau ci-après détaille la répartition de ce budget.

Activités	Coût (F CFA)
Organisation de 2 ateliers de suivi/évaluation par groupe thématique	4 650 000
Organisation de 2 réunions du comité technique	930 000
Organisation de 2 réunions du comité de pilotage	1 270 000
Organisation d'une réunion du Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire	2 500 000
Fonctionnement de la cellule de coordination et de suivi de la mise en œuvre du schéma	12 000 000
Communication/vulgarisation/animation	3 000 000
<b>TOTAL (F CFA)</b>	<b>24 350 000</b>

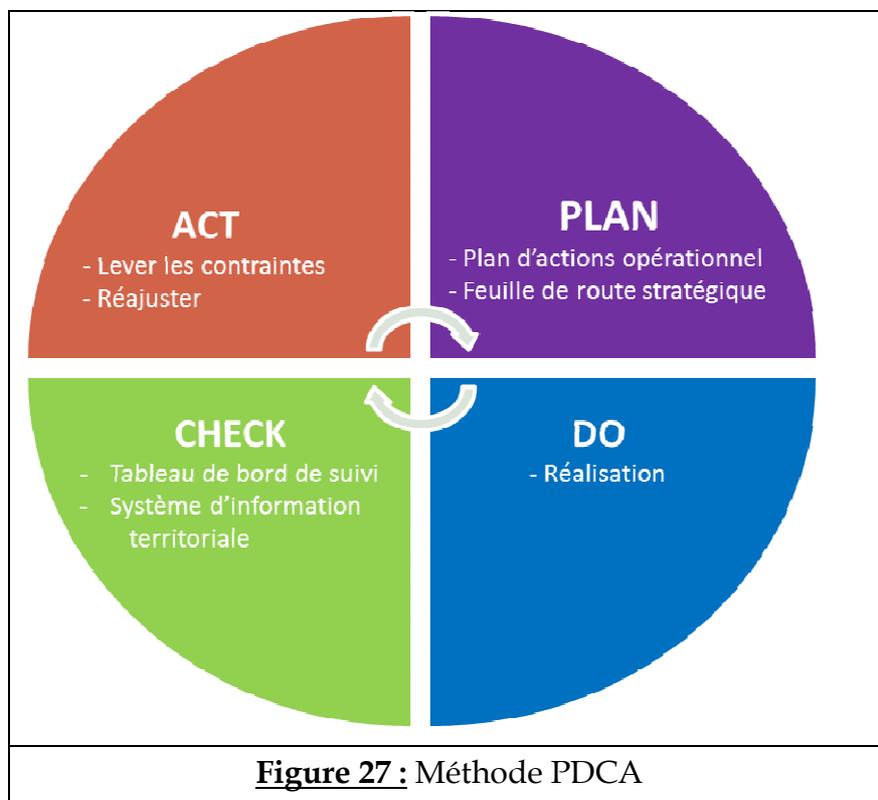
**Tableau xx** : Budget prévisionnel annuel des activités de coordination et de suivi de la mise en œuvre du schéma

### 4.3 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE LA MISE EN ŒUVRE

Pour assurer un pilotage efficace de la mise en œuvre, la démarche préconisée est celle dite du PDCA qui est une démarche d'amélioration continue composée de 4 phases (figure 27) :

- la phase « PLAN » pour la planification ;
- la phase « DO » pour la mise en œuvre les actions planifiées ;

- la phase « CHECK » pour l'évaluation ;
- la phase « ACT » pour le réajustement.



### 4.3.1 La phase « PLAN »

La phase Plan marque le début du processus de mise en œuvre du schéma. Il vise à :

- élaborer le plan d'actions opérationnel de mise en œuvre du schéma ;
- élaborer une feuille de route stratégique pour chaque action d'aménagement et de développement proposé dans le schéma.

#### 4.3.1.1 Le plan d'actions opérationnel

Le plan d'action opérationnel est le premier élément de mise en œuvre du schéma. Pour chaque action d'aménagement et de développement proposée dans le schéma, le plan d'actions opérationnel détermine notamment le maître d'ouvrage, l'indicateur de résultat, l'horizon de réalisation et le budget prévisionnel.

Le plan d'actions opérationnel est initié par les groupes thématiques à travers l'organisation d'ateliers de planification et validé par le comité technique et le comité de pilotage.

#### **4.3.1.2 La feuille de route stratégique**

Pour chaque action d'aménagement et de développement retenue par le schéma, la feuille de route stratégique détermine la stratégie mise en place pour sa réalisation, en indiquant notamment les objectifs, le phasage, les indicateurs clefs de performance, les délais de réalisation et le budget.

La feuille de route stratégique est élaborée par le maître d'ouvrage retenu pour chaque action et doit faire l'objet d'un partage avec les membres du groupe thématique concerné et du comité technique.

#### **4.3.2 La phase « DO »**

La phase DO est la phase de mise en œuvre effective des actions planifiées. Elle est entièrement pilotée par les structures sectorielles retenues comme maîtres d'ouvrages des différentes actions.

La durée de la phase DO est variable et dépend de la nature, de la complexité et de l'ampleur des actions à réaliser.

#### **4.3.3 La phase « CHECK »**

La phase check est la phase d'évaluation de la mise en œuvre du schéma. Elle vise à :

- déterminer le niveau de mise en œuvre des actions ;
- évaluer l'impact de la mise en œuvre des actions sur le territoire.

Pour atteindre ces objectifs deux outils de suivi/évaluation devront être mis en place : le tableau de bord de suivi et le système d'information territoriale.

##### **4.3.3.1 Le tableau de bord de suivi**

Le tableau de bord de suivi vise à évaluer le niveau de mise en œuvre des différentes actions planifiées. En effet, pour chaque action, le tableau de bord de suivi permet de comparer les résultats mesurés par rapport aux objectifs fixés dans la feuille de route stratégique.

Le tableau de bord de suivi est renseigné par le maître d'ouvrage désigné pour chaque action. Les difficultés et les blocages rencontrés dans la mise en œuvre des actions devront notamment être indiqués dans le tableau de bord de suivi. Des ateliers de travail seront organisés trimestriellement par les différents groupes thématiques pour analyser et valider le tableau de bord de suivi.

##### **4.3.3.2 Le système d'information territoriale**

Le système d'information territorial a pour objectif d'évaluer l'impact de la mise en œuvre du schéma sur le territoire. Il consiste à mettre en place un système de collecte, de traitement, de diffusion et d'actualisation de l'information territoriale.

Sa mise en place permettra de :

- assurer le suivi de l'évolution des différents indicateurs pertinents retenus au niveau de la zone ;
- réaliser un partage de l'information entre les différents acteurs ;
- faciliter la mise en cohérence des différentes interventions ;
- servir de support pour l'animation territoriale.

Le pilotage du système d'information territoriale est assuré par le comité de pilotage. L'Agence nationale de l'Aménagement du Territoire est chargée de son implémentation.

#### **4.3.4 La phase « ACT »**

Cette phase consiste à agir en fonction des résultats de l'évaluation fournis dans la phase précédente.

Si des écarts sont constatés entre les résultats mesurés et les objectifs fixés, les différentes instances de coordination et de pilotage (Comité technique, Comité de Pilotage et Conseil interministériel sur l'Aménagement du Territoire) sont mises à contribution pour lever les contraintes et la feuille de route stratégique est réajustée en conséquence.

Le réajustement de la feuille de route stratégique marque le début d'un nouveau cycle, ce qui illustre la démarche d'amélioration continue.

## BIBLIOGRAPHIE

---

- Plan général d'Aménagement du Territoire, DAT, 1999 ;
- Synthèse du rapport d'avant-projet du schéma régional d'aménagement du territoire de Dakar, CRAT Dakar, 1994 ;
- Synthèse du rapport d'avant-projet du schéma régional d'aménagement du territoire de Dakar, CRAT Thiès, 1994 ;
- Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage, rapport provisoire, Mars 2014 ANSD, 2013 ;
- Résultats définitifs du troisième recensement général de la population et de l'habitat-2002, Rapport national de présentation, ANSD, 2008 ;
- Estimation de la population du Sénégal de 2005 à 2015, ANSD, Edition 2006 ;
- Répertoires des villages RGPH 2002, ANSD ;
- Répertoires des villages RGPH 1988, DPS ;
- Programme quinquennal horticole 2013-2017, Direction de l'Horticulture, 2013 ;
- Etude sur la relance de la filière avicole au Sénégal, agenda pour la compétitivité de la filière, Rapport final, DSV/MEL, 2010 ;
- Document introductif à la réunion technique interministérielle sur la filière avicole sénégalaise, MEL, Juin 2013 ;
- Rapport-Bilan des actions majeures du Ministère de l'Élevage en 2012, Janv. 2013 ;
- Résultats généraux des pêches maritimes 2011, Direction des Pêches Maritimes ;
- Résultats généraux des pêches maritimes 2010, Direction des Pêches Maritimes ;
- Conventions locales des pêcheries, USAID/Comfish, DPM, 2013 ;
- Programme d'eau potable et d'assainissement -PEPAM 2015, Objectifs du millénaire pour le développement, document de programme, Ministère de l'hydraulique et le Ministère de l'assainissement, mars 2005 ;
- Stratégie Nationale de gestion durable des Eaux de Ruissellement et de lutte contre la salinisation des Terres du Sénégal, Version pré-validée, Direction des Bassins de Rétention et des Lacs Artificiels ;
- Note sur la délégation de gestion des systèmes d'AEP Gorom Lampsar et Notto Ndiosmone Palmarin, Direction de l'hydraulique, Septembre 2013 ;

- Mission de contrôle et de suivi sur la conservation des périmètres de restauration de la zone des Niayes, Direction des Eaux, Forêts, Chasses et de la Conservation des Sols (DEFCCS), novembre 2012 ;
- Rapport général de la plateforme d'échanges organisée à Dakar à l'occasion de la journée internationale des forêts, DEFCCS, mars 2013 ;
- Document sur la gestion des statistiques des forêts classées au Sénégal, DEFCCS,
- Plan local de développement durable de la Communauté rurale de Sindia, PNDL/Groupe de Recherche et d'Etudes Environnementales (GREEN-Sénégal),
- Plan local de développement durable de la Communauté rurale de Diass, PNDL/Groupe de Recherche et d'Etudes Environnementales (GREEN-Sénégal), 2009 ;
- Ressources minières au Sénégal, Direction des mines et de la géologie, Plan Minéral de la République du Sénégal (1985) et rapports et documents de la Direction des Mines et de la Géologie (2010) ;
- Stratégie nationale de l'Aménagement du Territoire, phase préparatoire de collecte des données du secteur des ressources minières, DAT/Rapport provisoire, juin 2010 ;
- La Zone Franche Industrielle et les possibilités d'une Zone de Développement économique (Rapport final), USAID, 1991 ;
- Etat des lieux de la conservation des zones humides au Sénégal, J.Peeters/Conseiller DPN, novembre 1998 ;
- L'Etude de cas des systèmes de production agricoles de Sébikotane, Enda Tiers Monde, février 2005 ;
- Recensement de l'Horticulture et mise en place d'un système permanent de statistiques horticoles dans la zone des Niayes, PADEN/Groupe SYSCOM, mars 2013 ;
- Synthèse et validation finale du Plan National de Géomatique, Livrable 7, Canada/Sénégal, Géo-Sénégal, 2012 ;
- Rapport justificatif-Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar « Horizon 2025 »

## **LISTE DES STRUCTURES CONSULTEES**

---

1. Agence nationale pour l'investissement et les grands travaux
2. Agence pour la promotion des sites industriels
3. Aéroport international Blaise Diagne
4. Agence nationale d'insertion et de développement agricole
5. Agence nationale de la statistique et de la démographie
6. Association des bureaux de contrôle technique et d'inspection agréés du Sénégal
7. Agence de développement et d'encadrement des petites et moyennes entreprises
8. Agence de développement local
9. Agence des travaux et de gestion des routes
10. Agence nationale de l'aquaculture
11. Agence nationale des nouveaux chemins de fer
12. Mairie de Diamniadio
13. Mairie de Nguékokh
14. Mairie de Sangalkam
15. Délégation de l'institut national de pédologie de Sangalkam
16. CCBM
17. Feltiplex de Sangalkam
18. Conseil rural de Bambilor
19. Chef de Village de Bayakh
20. Conseil rural de Notto Gouye Diama,
21. Mairie de Kayar
22. Mairie de Sendou
23. Service régional de l'aménagement du territoire de Thiès
24. Service régional de l'aménagement du territoire de Dakar
25. Service régional des mines de Thiès
26. Conseil rural de Fandène
27. Conseil rural de Tassette
28. Conseil rural de Notto

29. Agence régionale de développement de Thiès
30. Inspection régionale des eaux et forêts de Thiès
31. Division régionale de l'urbanisme de Thiès
32. Service régional du cadastre de Thiès
33. Gouvernance de la région de Thiès
34. Senbus industries de Thiès
35. Mairie de Thiès
36. Sous-préfecture de Notto
37. Mairie de Mbour
38. Centre d'appui au développement local de Notto
39. SOGAS-Abattoir Thiès.
40. Enda Graf Sahel Coopération de Thiès
41. Division régionale de l'environnement de Thiès
42. Préfecture de Thiès
43. Mairie de Sébikotane
44. Mairie de Pout
45. Conseil rural de Keur Moussa
46. Direction de l'environnement et des établissements classés
47. Direction du développement des équidés
48. Direction de l'hydraulique
49. Service départemental du cadastre de Mbour
50. Service départemental du cadastre de Rufisque
51. Préfecture de Rufisque
52. Service départemental de l'urbanisme de Rufisque
53. Gouvernance de la région de Dakar
54. Ville de Dakar
55. Projet du port minéralier de Bargny
56. Mairie de Saly
57. Service départemental de l'urbanisme de Mbour
58. Conseil rural de Malicounda

59. Hôtel-Restaurant à Sindia
60. Chef de village de Toglou Wolof, communauté rurale de Diass
61. Conseil rural de Tivaouane Peulh Niaga
62. Conseil rural de Diass
63. Division régionale de l'environnement et des établissements classés de Dakar
64. Chef de village de Bandia Peul, Communauté rurale de Diass
65. ASC Wagane, Communauté rurale de Diass
66. Unité de coordination des déchets/PNGD
67. Chef de village de Bandia, Communauté rurale de Diass
68. Chef de village de Samkédj, Communauté rurale de Diass
69. Chef de village, Communauté rurale de Diass
70. Association Accés de Diass
71. Sous-préfecture de Sindia
72. Entente CADAK-CAR, Dakar
73. Centre d'enfouissement technique de Sindia
74. Conseil rural de Sindia
75. Association Accès de Sindia
76. Service des pêches de Kayar
77. Centre de surveillance de la station de Kayar
78. Bureau d'études ATIC
79. Bureau d'études CAUS
80. Cellule d'appui aux élus locaux
81. Conseil économique social et environnemental
82. Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
83. Chambre des notaires du Sénégal
84. Conseil national du patronat du Sénégal
85. Cellule de planification et d'évaluation technique des programmes et projets (MGLDAT)
86. Agence de développement municipal
87. Centre de suivi écologique

88. Commune de Yène
89. Direction de l'appui au développement local
90. Direction de l'appui au secteur privé
91. Direction de l'assistance technique
92. Direction de la coopération économique et financière
93. Direction des collectivités locales
94. Direction des études et de la coopération, DGES/MESR
95. Direction de l'environnement et des établissements classés
96. Direction des eaux et forêts, chasse et conservation des sols
97. Direction de l'enseignement supérieur privé
98. Direction de la formation professionnelle et technique
99. Direction générale de l'action sociale
100. Délégation générale du pôle urbain de Diamniadio et du lac rose
101. Direction de l'horticulture
102. Direction de l'artisanat
103. Direction du cadastre
104. Direction des routes
105. Direction de la protection civile
106. Direction de la pêche maritime
107. Direction de la planification nationale et de la planification territoriale
108. Direction de la protection et de la surveillance des pêches
109. Direction du redéploiement industriel
110. Direction de la surveillance, du contrôle et de l'occupation du sol
111. Direction des stratégies de développement territorial
112. Direction de l'urbanisme et de l'architecture
113. Entreprise EIFFAGE Sénégal
114. Cabinet de consultants IDEV-IC
115. Institut national de pédologie
116. Direction de l'élevage
117. Office national de l'assainissement du Sénégal

118. Programme des Nations Unies pour les établissements humains
119. Ordre des architectes
120. Ordre des géomètres experts
121. Conseil des organisations non gouvernementales
122. Société d'aménagement et de promotion des côtes et zones touristiques du Sénégal
123. Sénégalaise des Eaux
124. Société nationale d'électricité
125. Société immobilière du Cap-Vert
126. Programme TACC (Territorial Approach to Climate Change)
127. Département de Géographie (UCAD)
128. Unité de coordination et de suivi de la politique économique/MEF
129. Direction de l'industrie
130. Société nationale d'exploitation des eaux du Sénégal
131. Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie
132. Agence nationale des aéroports du Sénégal
133. Banque nationale pour le développement économique
134. Bureau opérationnel de suivi du Plan Sénégal émergent
135. Comité d'orientation et de suivi de la stratégie de croissance accélérée
136. Confédération nationale des employeurs du Sénégal (CNES)
137. Conseil des investisseurs européens au Sénégal
138. Conseil sénégalais des chargeurs
139. Direction de la dette et de l'investissement
140. Direction de la gestion et de la planification des ressources en eau
141. Direction des études et de la planification (ex MRAZI)
142. Direction des infrastructures sportives
143. Direction des mines et de la géologie
144. Direction des services vétérinaires
145. Direction du commerce intérieur
146. Fonds de garantie des investissements prioritaires

147. Fonds souverain d'investissements stratégiques
148. Haute autorité de la coordination de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR)
149. Mouvement des entreprises du Sénégal (MEDS)
150. Port autonome de Dakar (PAD)
151. Programme national de développement local (PNDL)
152. Université de Thiès
153. Société nationale des habitations à loyer modéré
154. Agence nationale de la maison de l'outil
155. Agence nationale des énergies renouvelables
156. Direction du cadre de vie et des espaces verts urbains
157. Direction de l'aménagement et de la restructuration des zones d'inondation
158. Agence nationale du conseil agricole et rural
159. Direction des chemins de fer
- 160.** Société d'infrastructures et de réparation navale
161. Direction des investissements et de la promotion touristique
162. Direction des transports aériens
163. Etat - Major général des Armées
164. Haut - Commandement de la Gendarmerie nationale
165. Brigade nationale des Sapeurs - Pompiers
166. Direction générale de la Police nationale
167. Direction de la protection civile
168. Direction Générale des Douanes

## CONSULTATIONS PUBLIQUES

---

1. Comité Départemental de Développement, RUFISQUE, le 22 Août 2013 ;
2. Comité Départemental de Développement, Thiès, le 23 Août 2013 ;
3. Comité Départemental de Développement, Mbour le 28 Août 2013.
4. Atelier de partage avec les structures centrales de l'Etat, Dakar les 24 et 25 Juillet 2014
5. Réunion de partage avec les forces de sécurité et de Défense, Dakar 4 Septembre 2014

## **DOCUMENT ANNEXE : Approche territoriale : Un territoire, un projet**

---

L'objectif du document annexe, joint à ce rapport est de permettre une meilleure appropriation du schéma par les acteurs territoriaux.

A cet effet, le document décline pour chaque territoire, les actions phares d'aménagement et de développement préconisées par le schéma directeur.

Les différents territoires correspondent à ceux identifiés dans le cadre de la structuration fonctionnelle du territoire. Il s'agit :

- de l'agglomération Dakaroise
- de la métropole de Thiès
- de la métropole de Mbour
- des pôles d'expansion urbaine et économique de Diamniadio, DIASS et du Lac Rose
- des pôles agricoles des Niayes et de l'axe Thiès-Mbour