

Noms	BILLÈS - BOUDENAN
Prénoms	Clémence - Emma
Adresses mail	<a href="mailto:clemence.billes@etudiant.sciencespo-rennes.fr">clemence.billes@etudiant.sciencespo-rennes.fr</a> <a href="mailto:emma.boudenan@etudiant.sciencespo-rennes.fr">emma.boudenan@etudiant.sciencespo-rennes.fr</a>

## Contexte de travail

→ Semaine de la Mobilité Durable et du Climat

Du 3 au 7 octobre 2022 a eu lieu la Semaine de la Mobilité Durable et du Climat à Dakar (Sénégal). De nombreux acteurs se sont rassemblés pour aborder des sujets en lien avec la mobilité urbaine et le changement climatique dans les pays du Sud.

La SMDC était co-organisée par trois institutions : l'association CODATU, l'association Climate Chance et le CETUD (autorité organisatrice des transports de Dakar).

## Mission proposée lors de la SMDC

Afin de prendre part aux sessions, d'identifier les principaux enjeux en termes de mobilité durable et de mobilisation climat et de cartographier les acteurs majeurs dans ces secteurs, il a été demandé aux étudiant.es de la promotion Odessa du master Ingénierie des services urbains en réseaux de Sciences Po Rennes de participer à la SMDC en portant chacun.e une thématique. Le thème de la gouvernance est le fil rouge de ce rapport. Appliquée à la mobilité urbaine et à l'action climat, la gouvernance renvoie à l'ensemble des décisions, des règles et des pratiques visant à assurer le fonctionnement d'une organisation, en l'occurrence ici le système de mobilité à Dakar.

Cette fiche thématique effectue la synthèse de trois projets présentés au cours de la semaine et portant sur les thèmes respectifs de la mobilité, du climat et de l'énergie. A travers ces projets, il s'agit de mettre en lumière les principes de gouvernance mis en œuvre. Ce rapport s'attache également à proposer quelques recommandations en vue de la prochaine SMDC.

## A. Projet mobilité : quel avenir de la mobilité à Dakar à l’horizon 2035 ?

L’atelier intitulé “Le stationnement, un volet majeur pour les politiques de mobilités” co-organisé par Transitec, bureau d’étude indépendant spécialisé dans les problématiques de mobilité, ainsi que l’intervention informelle de Pablo Salazar-Ferro<sup>1</sup>, lui-même chef de projet chez Transitec, ont mis en lumière un projet particulièrement significatif dans le cadre des mobilités à Dakar. En effet, le Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) vise à planifier la mobilité de la capitale sénégalaise à l’horizon 2035 dans une optique d’amélioration des conditions de déplacement et de réduction des gaz à effet de serre.

Ce projet porté par les autorités dakaroises comprend plusieurs objectifs d’ici 2035: réduire la congestion, rendre à la capitale sénégalaise une plus grande qualité de vie et des espaces publics offrant une meilleure place aux modes actifs (piétons et vélos) tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

La commande de ce projet provient des autorités dakaroises. Le Comité Technique du Plan de Mobilité Urbaine Soutenable pour l’agglomération de Dakar a été créé à cet effet.

Le bureau d’études Transitec, accompagné de Suez et d’Urbaplan, sont donc responsables de la conception et de la mise en œuvre de ce projet. Le PMUS n’en est qu’à ses prémises à l’heure actuelle dans la mesure où deux scénarios ont été proposés par le groupement Transitec-Suez-Urbaplan au Comité Technique en février 2022. Selon Transitec, cette présentation a permis d’ouvrir les débats sur les orientations proposées avant une présentation aux décideurs dakarois. Le premier scénario projette d’améliorer l’offre de transports collectifs à travers la mise en place progressive d’un réseau de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP). Toutefois, l’offre de TCSP et celle intégrée dans la circulation générale ne permettent pas de répondre totalement aux besoins de mobilité urbaine de Dakar de 2035. Ainsi, un deuxième scénario intitulé “TCSP et ville apaisée” est mis en avant. En effet, il semble essentiel de réduire la pression sur le système pour améliorer les conditions futures. Outre le développement d’un réseau du TCSP et d’un réseau de voirie hiérarchisée, il s’agit d’intervenir sur la structure urbaine et sur les modes actifs.

Le PMUS permettra d’offrir un meilleur cadre de vie aux Dakarois.es en facilitant leurs déplacements et stationnement grâce à une rotation des usagers, la capacité de choisir ces mêmes usagers et le fait de rendre la voiture moins attractive pour favoriser d’autres types de transport. La réduction des espaces dédiés au stationnement aura également pour objectif de libérer de la place pour la circulation des piétons, sachant qu’aujourd’hui 70% de la population de la ville marche.

---

<sup>1</sup> À destination des étudiants M2 ISUR

## B. Projet climat : engagement des habitant.es de Yoff dans la protection environnementale de leur commune

Lors de l'atelier « Adapter les villes et territoires côtiers à l'érosion », le nouveau maire de la commune de Yoff (Dakar, Sénégal), Seydina Issa Laye Samb, élu en janvier 2022, a présenté ses actions et projets face aux nombreux enjeux climatiques menaçant son territoire.

La commune est en effet confrontée à une forte montée des eaux et à d'importantes précipitations qui menacent les habitations d'inondation. La pollution du littoral attire également l'attention puisque les eaux usées sont régulièrement jetées dans la mer et les déchets matériels finissent sur la plage. Dans un contexte où l'action de l'Etat est insuffisante face à de telles menaces, les habitants ont décidé de prendre les choses en main avec le soutien et les conseils de leur maire. Ils ont donc organisé de grandes démarches de nettoyage de la plage et des fonds marins, ceci en coordination avec les communautés de pêcheurs qui sont également directement concernées.

Pourtant, dans un tel contexte, Seydina Issa Laye Samb souligne l'importance d'une implication de l'ensemble des parties prenantes. Selon lui, « la municipalité (...) ne doit pas être la seule impliquée, les communautés, l'Etat, les services techniques et les bailleurs doivent aussi être impliqués. » Une situation de gouvernance ouverte semble nécessaire pour que toutes les ressources soient partagées et que les acteurs les plus qualifiés puissent entrer en action. Grâce à une gouvernance participative, une coopération de la mise en place des actions assurerait une bonne réalisation des projets et permettrait d'atteindre les objectifs.

Les ambitions du maire de Yoff ne s'arrêtent pas à la dépollution du littoral et des fonds marins. Il estime que son territoire mérite davantage d'attention dans le domaine environnemental car la position géographique à proximité de l'océan le rend particulièrement vulnérable, notamment à la montée des eaux. C'est pour cette raison que Seydina Issa Laye Samb a défini avec ses conseillers un plan communal de Yoff qui aura pour objectif de rassembler les besoins financiers et humains pour réaliser les actions suivantes :

- Un projet de reboisement du territoire car les zones déforestées sont sujettes à un refoulement des nappes phréatiques, soit à des situations d'inondation ;
- Un dialogue de l'ensemble des acteurs, notamment des pêcheurs et d'une brigade de la gendarmerie de l'environnement pour une gestion plus durable du littoral ;
- Un événement « 48h du littoral », soit la récolte des déchets présents en bord de mer avec la participation active de la communauté et des habitants ;
- Des projets d'école bio-climatiques, autrement dit autonomes en énergie et en eau.

Les actions sont menées avec peu de financement mais le rôle des services techniques est de plus en plus important puisqu'ils s'appuient sur les réseaux sociaux, ce qui leur permet d'entretenir une grande proximité avec la population.

### C. Projet énergies : pour le développement d'une filière durable des biocarburants à Dakar

Lors de l'atelier intitulé "Carburants verts en Afrique" et co-organisé avec le constructeur de poids lourds suédois Scania, plusieurs expériences et études concrètes dans le domaine des carburants propres et de la valorisation des déchets ont été présentées. Cette session a donc abordé l'enjeu de l'énergie dans le cadre des mobilités dans les pays africains, et tout particulièrement en Côte d'Ivoire et au Sénégal. Ainsi, le projet sélectionné pour illustrer le secteur de l'énergie est un des projets présentés lors de cette session. En effet, il traitait de la question des biocarburants utilisés pour les transports urbains à Dakar, et était alors en début de réalisation dans la capitale sénégalaise. Les biocarburants comme source d'énergie sont un enjeu croissant au Sénégal. Décrit comme "un combustible issu de la biomasse et utilisé pour le transport et pour la production d'énergie notamment électrique" par la loi du 15 décembre 2010 au Sénégal, le biocarburant est de plus en plus l'objet de nombreux projets au Sénégal, et sur le continent africain, principalement dans les grandes villes.

Présenté par Talel Ncib, cheffe de projet à l'institution financière d'aide au développement suédoise Swedfund, le projet sélectionné a pour objectif d'introduire une filière durable de biocarburants au Sénégal. D'après la représentante de Swedfund, il s'agissait de prendre en considération tous les éléments importants dans la mise en œuvre d'un tel projet. Ainsi, la vision du projet exigeait de conjuguer d'une part les aspects socio-économiques comme veiller à ne pas mettre en concurrence l'agro-industrie et les biocarburants, deux filières stratégiques au Sénégal; mais aussi les aspects sociaux dans la mesure où certaines sources étaient consommées localement. Les aspects environnementaux occupaient une place importante également.

L'acteur principal à l'origine de ce projet est le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD). L'autorité organisatrice des mobilités à Dakar a effectivement mandaté Swedfund pour effectuer une étude de faisabilité sur les biocarburants à partir de déchets pour les transports urbains dans la capitale sénégalaise. Cette demande s'inscrit dans une volonté plus générale des autorités sénégalaises de créer les conditions favorables au développement de la filière des biocarburants au Sénégal à la suite de la loi du 15 décembre 2010 intitulée "loi d'orientation de la filière des Biocarburants".

Dans la mesure où le CETUD a mandaté Swedfund pour l'étude, l'institution financière est donc l'acteur en charge de la mise en œuvre du projet. D'après Talel Ncid, l'étude de faisabilité se décline en plusieurs phases. La première phase de diagnostic était finalisée au moment de la présentation du projet. Celle-ci a consisté à identifier plusieurs sources pour les biocarburants c'est-à-dire des déchets de maïs, de riz, des abattoirs, mais également des déchets ménagers, agro-industriels (tomates notamment) ou encore la bioculture comme des algues. Il s'agissait aussi d'étudier le modèle économique de chacune des sources avec la création d'un tableau établissant les multicritères de chacune d'entre elles. La deuxième phase devait entrer en œuvre ; elle se composait d'une enquête auprès des ateliers à chaque source, puis de tests et d'une évaluation environnementale et sociale.

Selon Swedfund, responsable de la mise en œuvre, tous les acteur.rices impliqué.es dans la filière durable des biocarburants doivent bénéficier de ce projet.

Certains acteur.rices extérieur.es peuvent exercer une influence sur le projet. En effet, le secteur des biocarburants, notamment lorsqu'ils sont à destination des transports urbains, est un secteur concurrentiel et lucratif qui attire de nombreux industriels. De fait, un autre intervenant,

Lamine Ndiaye, directeur général de la société Sustainable Business For All, s'est positionné lors de la session comme un acteur incontournable des biocarburants en présentant les avantages en particulier du BioGNV.

#### D. Retours et recommandations pour la prochaine Semaine des Mobilités Durables et du Climat

Des échanges informels avec des professionnels des mobilités ont mis en exergue certains points importants. Ainsi, dans la mesure où les capitales africaines sont souvent des villes portuaires, les autorités ont tendance à faire primer l'exportation de matières premières du pays au détriment de l'amélioration des mobilités quotidiennes de la population. Il semble que Dakar n'échappe pas à ce problème.

Le graphique intitulé "Répartition des participants de la SMDC par type d'acteur"<sup>2</sup> montre que la place qu'occupent les entreprises dans la participation au Forum est la plus forte (29,3%), devant les gouvernements locaux (20,1%). Cette proportion est représentative de la présence importante des industriels et des représentants d'opérateurs privés lors des ateliers et des sessions plénières. La place des entreprises s'accroît lors de certains ateliers spécifiques, notamment ceux portant sur les énergies. Or, force est de constater que si le secteur privé occupe une place importante, le domaine de la mobilité souffre encore en parallèle d'une présence faible voire inexistante de représentants de la société civile. Ce constat est particulièrement criant pour les secteurs lucratifs des mobilités, notamment celui des biocarburants, en pleine expansion au Sénégal. Ainsi, alors même que les biocarburants constituent une filière d'avenir et porteuse de croissance dans la capitale sénégalaise et l'ensemble du pays, la question de la place réservée aux citoyens dans le développement de ce secteur est cruciale.

Par ailleurs, à l'échelle locale certains élus engagés des projets et font appel aux habitants pour répondre aux défis engendrés par le changement climatique. Le soutien de l'Etat reste nécessaire mais il paraît primordial d'écouter davantage les attentes des citoyens et de faire preuve de plus de concertation dans les projets. Force est de constater que pour le moment la prise en compte des besoins et demandes de la société civile demeure insuffisante.

D'autre part et d'après le graphique circulaire "Répartition des participants de la SMDC par pays"<sup>3</sup>, on constate que la France demeure un acteur primordial du Forum étant donné que la part des participants est la deuxième la plus importante, avec 23,1% des participants d'origine française. Comparativement, les autres pays africains occupent une part très faible dans la participation du Forum (entre 1,6% et 3,3%). Ainsi, il serait à leur avantage d'occuper une place plus importante dans ce type d'événement à l'avenir.

Il semble également nécessaire de souligner que les ateliers ont majoritairement été assurés par des intervenants masculins, notamment ceux sur les énergies. Il sera intéressant de poursuivre les efforts déjà réalisés avec la volonté de laisser plus de place à des intervenantes féminines.

L'ensemble de ces remarques rejoint toujours l'idée d'un manque de diversité dans les acteurs et participants, tant dans la nationalité que le genre ou le rôle dans les projets.

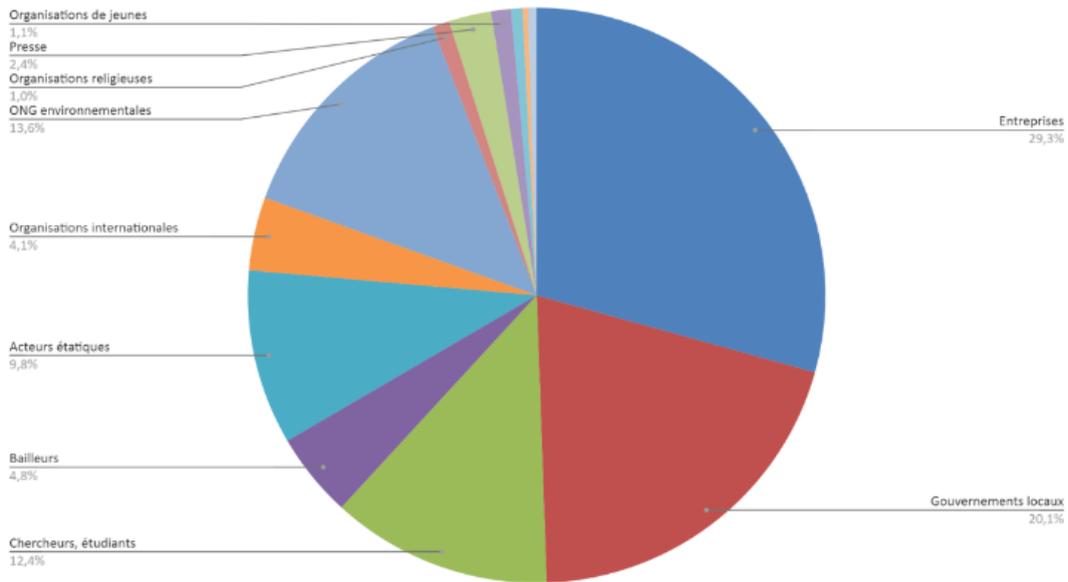
<sup>2</sup> Voir annexe 1

<sup>3</sup> Voir annexe 2

Favoriser une diversification des participants ne pourra être que bénéfique aux échanges programmés pour la prochaine SMDC.

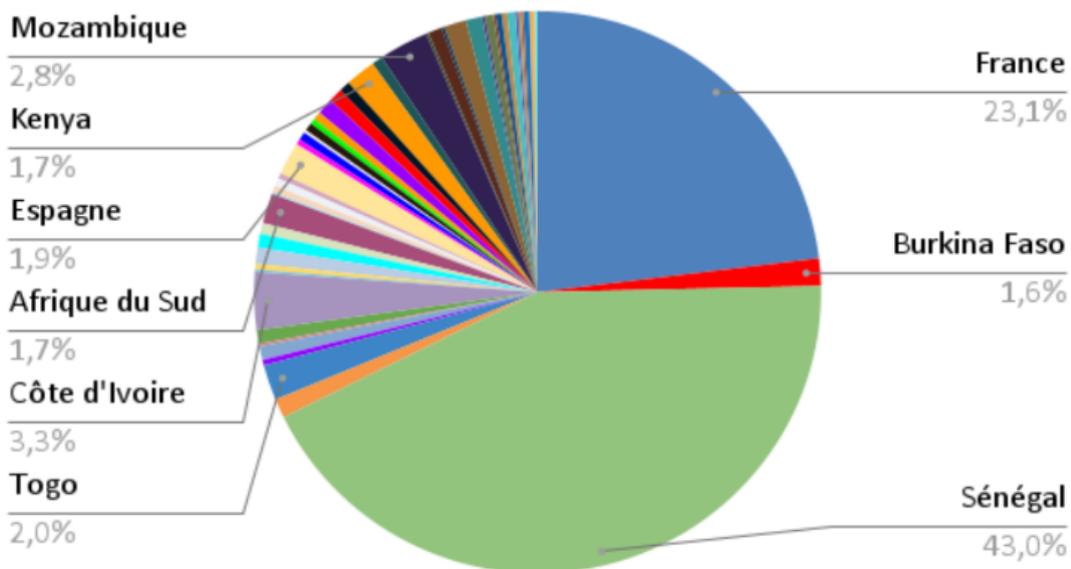
Annexe 1

Répartition des participants de la SMDC par type d'acteur



Annexe 2

Répartition des participants de la SMDC par pays



Source des graphiques : *Climate Chance*