

Mobilité Verte au Sénégal

Le projet MoVe Sénégal

Enjeux

Au Sénégal, 64 % de la consommation d'énergies fossiles, et par conséquent la majorité des émissions de gaz à effet de serre associées, proviennent du secteur des transports. La région métropolitaine de Dakar, avec ses 3,9 millions d'habitants, génère la majeure partie de la demande en transport. Selon le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD), la demande de transport dans le centre de Dakar augmentera de 40 % d'ici 2035, et elle sera multipliée par cinq en périphérie par rapport à 2019. En raison de l'augmentation de la prospérité, le nombre de voitures et de motos ou tricycle continuera de croître, et la circulation individuelle motorisée devrait doubler au cours des dix prochaines années.

Les modes de transport actifs peuvent considérablement améliorer la situation du transport à Dakar car ils utilisent l'espace urbain de manière plus efficace et ne génèrent pas de bruit, de polluants ni d'émissions de gaz à effet de serre. Ils contribuent ainsi à la réduction des embouteillages, à l'amélioration de l'environnement et à la santé grâce à la mobilité active. Cependant, il manque une stratégie cohérente et une planification urbaine claire pour les modes de transport actifs, visant à intégrer la marche et le vélo dans le système de transport urbain.

À Dakar, 69 % des trajets sont effectués à pied, mais les piétons sont exposés à des dangers importants en raison de trottoirs mal conçus, en mauvais état ou inexistant ou occupés par d'autres usagers de l'espace public. Il est indéniable que dans ce contexte, la sécurité routière est insuffisante : Au Sénégal, environ un tiers des victimes des accidents de la route sont des piétons. Parmi de nombreux facteurs on peut notamment citer le manque de passages piéton pour traverser les routes ainsi que l'absence d'éclairage dans les rues et les places publiques.

En ce qui concerne les déplacements à vélo, seulement environ 1 % des trajets à Dakar sont effectués avec ce mode de transport et seulement 15 % des habitants possèdent un vélo. Bien que le vélo soit plus courant dans d'autres villes du pays. Le manque d'infrastructures, le non-respect des règles de circulation par les automobilistes, le risque élevé de vol de vélos et les obstacles causés par

les stationnements et les étals de vente rendent le cyclisme extrêmement dangereux à Dakar.

Enfin, les disparités de mobilité entre hommes et femmes à Dakar sont marquées : les femmes sont moins mobiles que les hommes, effectuant moins de trajets et marchant davantage (72 % contre 67 %). Seulement 3 % des femmes possèdent un permis de conduire, contre 23 % des hommes. L'accès aux véhicules motorisés suit des proportions similaires. De plus, 90 % des hommes savent faire du vélo, contre seulement 36 % des femmes.

Approche

Pour changer durablement la planification de la mobilité active, le projet MoVe adopte une approche globale. Il s'agit de modifier les procédures de planification, les lois et règlements, et d'apporter des changements organisationnels. Le projet sensibilise les planificateurs et décideurs, intègre des approches inclusives et sensibles à la dimension de genre, améliore la sécurité des filles et des femmes dans l'espace public, et encourage les jeunes à adopter la mobilité active.

Pour mettre en œuvre ces changements, la stratégie du projet s'appuie sur plusieurs niveaux de développement des capacités. Premièrement, les conditions cadres pour la mobilité active à Dakar seront améliorées grâce à une stratégie dédiée à la marche et au vélo. Deuxièmement, ces conditions sont renforcées par divers outils, tels que des stratégies et plans, des règles administratives et financières, des normes techniques, des processus et des lignes directrices, notamment celles sur la planification des itinéraires piétonniers en tenant compte des aspects de genre.

Sur le plan institutionnel, le projet commence par la création d'un comité de pilotage sur la mobilité active à Dakar, permettant de planifier et de mettre en œuvre des mesures de manière plus efficace. Sur le plan individuel, le projet renforce les compétences techniques des professionnels de l'administration via des processus participatifs, la préparation d'un corridor vert pour améliorer l'accès des piétons aux transports publics, et des formations

régulières sur la mobilité active. De plus, des éléments de communication et de mise en réseau sont utilisés pour sensibiliser la société aux avantages de la mobilité active.

Intitulé du projet	MoVe Senegal - Mobilité Verte au Sénégal
Commettant	Ministère fédéral de la Coopération économique et du Développement (<i>Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung</i> , BMZ)
Project region	Dakar
Organisme de tutelle	Ministère des Infrastructures et des Transports terrestres et aériens (MITTA) et le Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD)
Durée globale	2024 - 2027

Objectif

Le projet MoVe vise à ancrer la mobilité active dans la planification des transports de la région métropolitaine de Dakar, en améliorant la marche, le cyclisme et l'accès aux transports publics. Pour cela, il renforce les capacités techniques des experts administratifs, pilote un corridor vert et met en place un système de location de vélos.

Axes d'intervention

Les axes principaux d'intervention du projet sont au nombre de trois :

- 1) Axes planification : Ici un comité de pilotage sur la mobilité active à Dakar qui coordonne de manière permanente la planification et la mise en œuvre de toutes les mesures de mobilité active dans la région métropolitaine, est créé.
- 2) Axes mobilité à pied : quatre outils de référence pour la planification et la mise en œuvre de mesures visant à améliorer l'accès des piéton·ne·s aux transports publics, dont un portant sur les aspects de genre, sont appliqués

par les décideur·e·s dans la région métropolitaine de Dakar.

- 3) Axes vélo : quatre approches méthodologiques pour la promotion de l'utilisation du vélo sont appliquées par les décideur·e·s dans la région métropolitaine de Dakar.

Résultats attendus

- Élaboration d'une stratégie pour les cyclistes et les piéton·ne·s.
- Des plans de développement des réseaux piétonniers sont élaborés dans certains pôles multimodaux définis dans le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD).
- Des plans d'action visant à améliorer la sécurité des filles et des femmes dans l'espace public sont également identifiés.
- Pour le vélo, un réseau d'itinéraires cyclables avec des itinéraires principaux et secondaires est identifié et des mesures d'accompagnement de intersections sécurisées, des panneaux de signalisation, des parkings sécurisés sont conçues.
- Un projet pilote de service de location est lancé au sein de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar afin de promouvoir l'usage du vélo auprès des étudiants
- Un projet de corridor vert est développé, incluant une dimension d'adaptation climatique basée sur la nature, comme la plantation d'arbres/d'espaces verts.
- Développement d'un projet d'investissement prêt à être mis en œuvre pour le corridor vert, en collaboration avec le comité de pilotage et les éventuels bailleurs de fonds nationaux et internationaux.
- Un processus participatif avec plusieurs groupes d'acteurs pour améliorer l'accès aux transports publics pour les piéton·ne·s dans la région métropolitaine de Dakar est mis en œuvre.
- Formation sur la mobilité active pour le personnel technique des autorités de planification et de mise en œuvre en charge des transports à Dakar.

Publié par

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Mobilité Verte Sénégal (MoVe)
Immeuble Isocele (3ème étage)
Rue de Diourbel x Piscine Olympique
Point E
B.P. 3869 Dakar
Senegal

Auteur

Francesca Bonalda, Eder Shamir Borges Lopes Semedo

Contact

Ludovica Marangoni, Ludovica.Marangoni@giz.de

Le contenu de cette publication relève la responsabilité de la GIZ

Mandaté par

Ministère Fédéral de la Coopération Economique et du Développement (*Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung*, BMZ)

En coopération
avec

Ministère des Infrastructures et des Transports Terrestres et Aériens (MITTA) et le Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD)

Date

Février 2025