

PÉPINIÈRE URBAINE DE DAKAR



ENTRE ENGAGEMENT HABITANT
ET AMÉNAGEMENT D'ESPACES PUBLICS

2020-2023
RÉCIT DE CAPITALISATION

imprimé à Dakar, Sénégal, en décembre 2023
en 100 exemplaires

PÉPINIÈRE URBAINE DE DAKAR

ENTRE ENGAGEMENT HABITANT ET AMÉNAGEMENT D'ESPACES PUBLICS

récit de capitalisation du projet
de Pépinière urbaine de Dakar
mené au Sénégal entre juin 2020 et octobre 2023

écrit et mis en forme par
Pauline Leporcq et Florent Chiappero
avec la collaboration de Virginie Rachmuhl

pour le consortium de mise en oeuvre du projet
Gret, urbaSEN, urbaMonde, Collectif Etc/Studio Bâinem et Transitec

avec le soutien
de l'Agence française de développement et ONU Habitat

Ce document de capitalisation retrace l'histoire du projet de la Pépinière urbaine de Dakar (PUD) mis en œuvre entre juin 2020 et octobre 2023 par un groupement composé du Gret, chef de file, d'urbaSEN, du Collectif Etc/Studio Baïnem, d'urbaMonde et de Transitec, assumant le rôle d'opérateur-pépiniériste. Ce projet a été mené en étroite collaboration avec le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), co-maître d'ouvrage du projet avec l'Agence française de développement, principal financeur et ONU Habitat, co-financeur. L'Agence de promotion des investissements et grands projets au Sénégal (APIX), la Société nationale de gestion du patrimoine du TER (SENER) et la Société d'exploitation et de maintenance du TER (SETER) sont également associées au projet. L'équipe de mise en œuvre réunit des expertises urbaine, technique, architecturale et de mobilité, de conduite d'approches participatives orientées vers le renforcement du pouvoir d'agir des habitant.es et des acteur.rices du territoire, de mobilisation institutionnelle et de gestion urbaine, de gestion de projet.

Les objectifs de la Pépinière urbaine de Dakar sont d'améliorer l'appropriation des futurs équipements de transport public collectif par les usager.ères et l'ensemble des acteurs et actrices, en particulier les plus vulnérables, en aménageant des espaces publics co-conçus répondant à des besoins dans les quartiers précaires de la banlieue de Dakar. La durée initiale du projet est de 24 mois (durée finalement étendue à 40 mois). Son budget total est de 567k€ (dont 500k€ financés par l'AFD et 67k€ par ONU Habitat).

Ce document de capitalisation a été écrit à destination des professionnel.les, responsables et financeurs engagé.es dans des projets urbains, notamment à Dakar et au Sénégal. Il est écrit comme un récit, à la troisième personne du singulier ou du pluriel qui représente l'équipe projet de la Pépinière urbaine de Dakar.

LE MOT DU CETUD

Dr. Thierno Birahim AW

Le projet de la Pépinière urbaine de Dakar (PUD) a été une très belle expérience pour le CETUD. Nous avons saisi l'opportunité offerte par la mise en œuvre de deux projets structurants de mobilité urbaine, le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT), qui confirme l'ambition de Dakar d'accélérer sa transition vers les transports capacitaires et décarbonés avec un modèle de gouvernance participatif. La PUD vise en particulier, à partir d'une démarche inclusive et de co-construction, l'appropriation des espaces communs par les populations riveraines bénéficiaires.

Parce que mieux vivre ensemble, c'est aussi favoriser le dialogue entre différentes parties prenantes aux intérêts parfois divergents afin de trouver des consensus forts autour d'un patrimoine collectif. Dans cette optique, le CETUD a travaillé, avec ses partenaires Gret, urbaSEN, Collectif Etc/Studio Bâinem, urbaMonde et Transitec, à introduire dans le cadre de ce projet une réforme méthodologique dans le processus de conception, de réalisation, d'appropriation et de représentation des lieux de vie autour des infrastructures de transport.

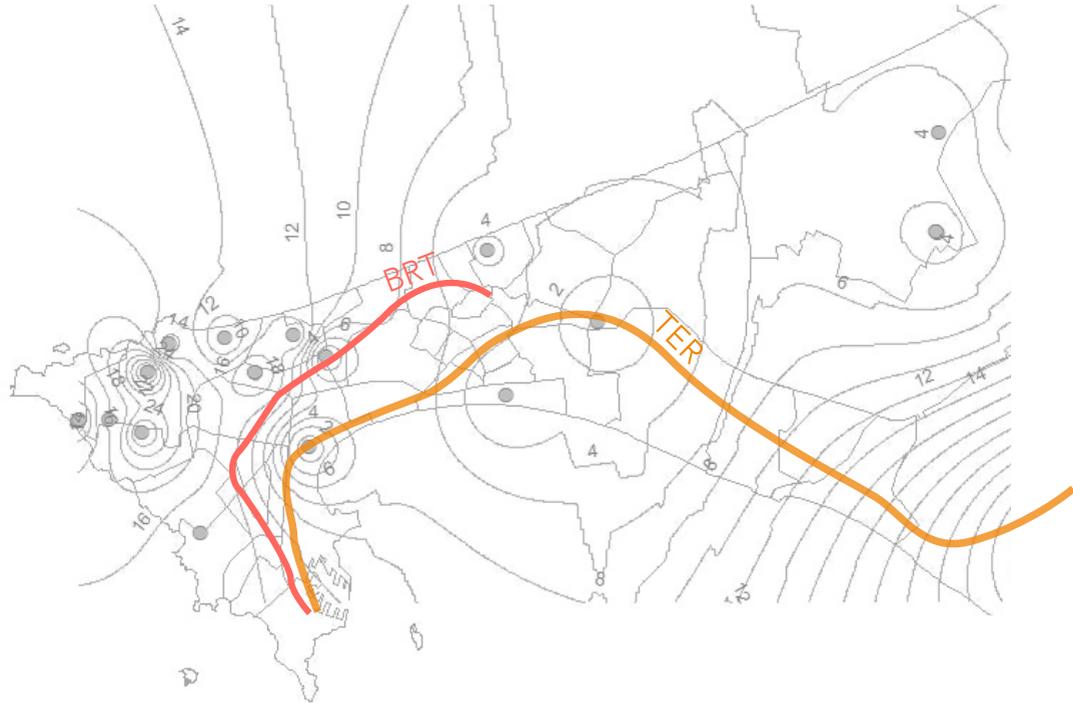
Depuis les concertations préalables jusqu'aux étapes de suivi évaluation de la performance de l'exploitation, les échanges riches d'enseignements avec les populations locales confirment que l'objectif de transformation urbaine porté par les projets structurants doit être adressé en considérant, avec toute l'attention requise, les contraintes territoriales vécues ou perçues, les pratiques et relations sociales ainsi que le désir d'avenir des populations locales, pour une appropriation plus bénéfique des investissements.

Au demeurant, la PUD a permis de porter une attention particulière aux traces urbaines, qui concernent notamment le choix modal pour le dernier kilomètre des usagers, et aux repères urbains qui reflètent des représentations collectives de lieux de mémoires et d'espaces de vie. Elle confirme aussi que la mise en accessibilité des territoires, pour élargir les opportunités qu'ils offrent ou révéler le potentiel qu'ils détiennent, demande une meilleure intégration de la mobilité active dans la conception des projets de transports urbains.

Faut-il rappeler que la marche à pied, confinée par l'insuffisance des trottoirs, est le mode privilégié de déplacement des dakarois alors que le vélo peut constituer une alternative crédible avec le développement de pistes cyclables. Ce faisant, tenant compte du fait que la majorité des déplacements s'effectuent à Dakar sur moins de dix kilomètres, la PUD a porté aussi sur la promotion de la mobilité douce avec un cadre de vie amélioré par des aménagements paysagers.

Aller au-delà des critères classiques d'évaluation de la rentabilité socio-économique des investissements, traduire l'engagement citoyen et éco-responsable des communautés locales, introduire de la proximité dans les modèles de gestion des espaces urbains et lieux de vie, susciter des comportements responsables dans l'utilisation des infrastructures et services de transport modernes, telles sont les ambitions de cette expérience pilote de Pépinière urbaine autour des transports de masse.

À travers cet ouvrage, nous souhaitons partager l'évaluation positive du projet de PUD afin de vulgariser une approche répliquable de gestion apaisée des projets et espaces urbains en mettant au cœur des processus l'appropriation par les populations-usagers qui s'engagent dès lors sur des modes de gestion partagée d'espaces libres ou résiduels, réceptacles d'aménagements collectifs.



UNE VILLE À LA CIRCULATION SATURÉE

Dakar est une presqu'île. Et tout au bout, héritage colonial, le quartier du Plateau en est le cœur économique et administratif. De la capitale, mais aussi du pays tout entier. Tous les jours de la semaine, des milliers de personnes s'y engouffrent, créant des embouteillages interminables où se mêlent mini-bus aussi puissants que rouillés, SUV flambants neufs aux vitres teintées et taxis jaunes et noirs aux parebrises décorés d'autocollants à l'effigie de chefs religieux locaux. Des heures quotidiennement passées au milieu des embouteillages, dans des nuages de gaz d'échappement. Face à divers problèmes -santé publique, manque à gagner économique, qualité de vie dégradée, pollution de l'air ou encore congestion- l'État du Sénégal s'emploie à mettre en œuvre depuis une dizaine d'années des projets de transport en commun durables et capacitaires. Parmi ceux-ci, nous en comptons deux d'envergure : un bus à « haut niveau de service », aussi appelé Bus Rapid Transit - BRT, et un Train Express Régional - TER. Tous deux partent du centre-ville et traversent la banlieue : 18 km par le nord jusqu'à Guédiawaye pour le premier, 36 km par l'est jusqu'au nouvel aéroport en passant par la ville nouvelle de Diamniadio pour le second.



DES PROJETS URBAINS À IMPACT

Ces projets structurants à l'échelle du territoire nécessitent en premier lieu des investissements considérables. Ces derniers sont réalisés par l'Etat principalement grâce à des prêts octroyés par les bailleurs internationaux. Dans le cas des projets de TER et BRT de Dakar, on peut citer la Banque mondiale, l'Agence française de développement, le Fonds Vert, la Banque islamique de développement ou encore l'Union européenne. Concrètement, ces bailleurs prêtent de l'argent à l'État du Sénégal, en complément de ses fonds propres, pour mettre en œuvre des projets d'envergure à fort impact, de la phase d'études jusqu'à la réalisation, mais aussi pour l'exploitation et la gestion du patrimoine de l'Etat via ses agences publiques (CETUD, APIX, SENTER) et des concessionnaires mandatés par délégation de service public (SETER, Dakar Mobilité). Ces projets engendrent également beaucoup de changements dans la ville : des expropriations, des démolitions, des modifications de physionomie de quartiers entiers et une évolution des modalités de déplacement dans la ville. Ces transformations impactent la vie quotidienne de millions de sénégalais-es, et notamment des plus précaires.



AFD

L'Agence française de développement (AFD) met en œuvre la politique de la France en matière de développement et de solidarité internationale. À travers ses activités de financement du secteur public et des ONG, elle finance, accompagne et accélère les transitions vers un monde plus juste et résilient dans les territoires des Suds. A l'initiative du dispositif de "Pépinières Urbaines", l'AFD a financé le projet et accompagné les parties prenantes dans sa mise en œuvre.

CETUD

Le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar est l'autorité organisatrice et régulatrice de l'offre et de la demande des transports urbains dans la région de Dakar depuis 1998.

APIX

L'Agence de promotion des investissements et grands travaux du Sénégal assure l'aménagement d'un cadre des affaires et des investissements attractif, pour un secteur privé mieux structuré et des entreprises compétitives.

SETER

La Société d'exploitation et de maintenance du Train Express Régional est une société publique en charge de l'exploitation et de la maintenance du TER au profit de la SENTER.

SENER

La Société nationale de gestion du patrimoine du TER créée en 2019 a pour mission d'assurer la gestion exclusive du patrimoine ferroviaire issu des investissements réalisés dans le cadre du projet TER, et des emprises affectées au projet TER, au profit de l'Etat du Sénégal.

GRET

ONG de développement fondée en 1976. Il s'engage pour un urbanisme citoyen, solidaire et responsable vis-à-vis des ressources locales. Présent depuis 35 ans au Sénégal, le Gret a assuré, en tant que chef de file, le pilotage global du projet, l'appui méthodologique, la gestion contractuelle, administrative et financière.

urbaSEN

Association sénégalaise active depuis 2007 dans les quartiers précaires du Sénégal. Elle accompagne la Fédération Sénégalaise des Habitants dans la mise en oeuvre de ses projets d'habitat et d'amélioration du cadre de vie.

Collectif Etc Studio Baïnem

Projet initialement mis en oeuvre par le Collectif Etc puis par le Studio Baïnem, studio créatif d'architecture travaillant sur le lien entre espaces publics et dynamiques collectives.

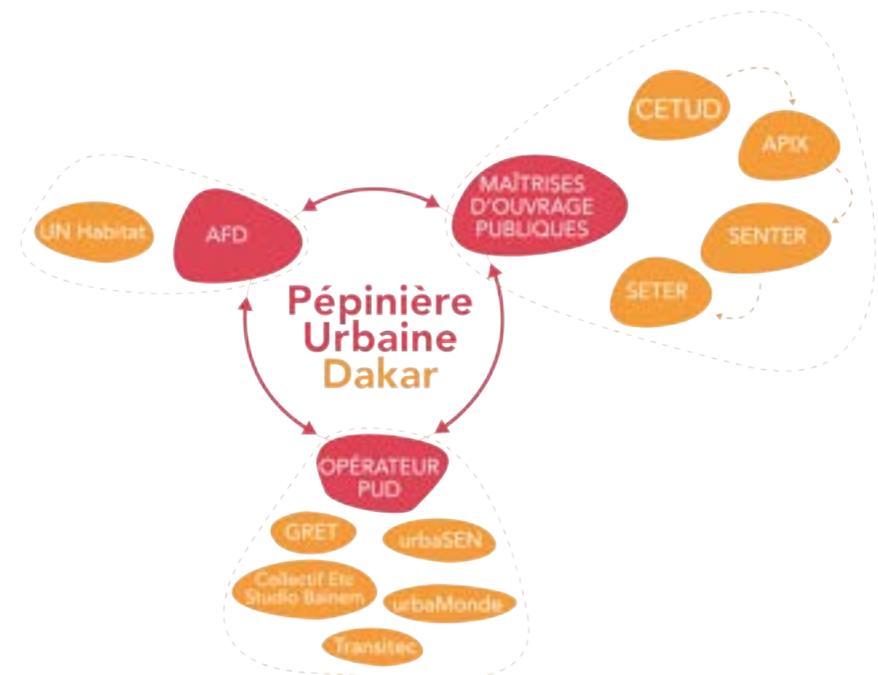
Transitec

Bureau d'étude indépendant spécialisé dans les problématiques de mobilité depuis 1954.

CE QU'EST

LA PÉPINIÈRE URBAINE DE DAKAR

Consciente du décalage existant entre ces grands projets urbains se déroulant sur des dizaines d'années et les besoins quotidiens et à court terme des habitant-es et usager-ères, l'Agence française de développement (AFD) a mis en place dans plusieurs pays d'intervention un dispositif appelé « Pépinière urbaine ». Celui-ci doit permettre sur un temps relativement court, de 2 à 5 ans, d'impliquer une partie des populations impactées par les grands projets urbains en préparation, dans des projets plus modestes d'amélioration de leur cadre de vie. C'est donc en lien avec ces deux projets de mobilité que sont le TER et le BRT, dans la banlieue de la capitale, que la Pépinière urbaine de Dakar, surnommée la PUD, s'est implantée, portée par un groupement d'organisations composé du Gret, chef de file, d'urbaSEN et du Collectif Etc/Studio Baïnem pour le volet opérationnel, et d'urbaMonde et de Transitec en accompagnement technique.



LE REGARD DE L'AFD

Audrey Guiral-Naepels

Les projets de bus rapides et de train express régional sont des projets majeurs pour le développement de l'agglomération de Dakar et l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants. Au-delà de l'enjeu premier d'amélioration des conditions de mobilité dans la ville, les projets d'infrastructures de transport sont aussi une occasion unique de restructurer et d'améliorer la qualité des espaces publics et des territoires traversés.

Partenaire financier de ces projets d'investissement, l'AFD a pu expérimenter avec les institutions impliquées dans leur mise en œuvre le déploiement du dispositif dit de « Pépinières urbaines ». Ce dispositif, initié par l'AFD en 2018, vise à renforcer la place des habitant-es et des usager-es dans les projets d'aménagement ainsi que d'en renforcer les impacts par des interventions complémentaires venant améliorer la qualité de ces projets. L'objectif à Dakar était ainsi d'accompagner le développement des infrastructures de transport avec des interventions rapides sur les espaces publics attenants avec la participation des usager-es.

Le premier objectif était donc de mieux prendre en compte les usages et le contexte local dans les projets de transport en cours de mise en œuvre. Plus largement, le déploiement de la Pépinière urbaine a également contribué à faire évoluer les pratiques sur la production de l'espace urbain lui-même, en y intégrant l'expertise portée par les habitant-es et les usages quotidiens qu'ils en ont. In fine, cette démarche a permis d'aboutir à un développement co-construit d'espaces publics inclusifs le long des nouvelles lignes de transport.

Le partage et la diffusion de cette initiative via cet ouvrage de récit sont particulièrement intéressants. Lancée au départ comme une expérimentation, la Pépinière urbaine de Dakar est riche d'enseignements qui peuvent inspirer d'autres maîtres d'ouvrages et acteurs de l'aménagement des territoires, tant par le succès des aménagements réalisés que par le retour d'expérience qu'elle offre sur la manière d'associer les habitant-es à la conception et la gestion urbaine.

Cette expérimentation a permis de se confronter concrètement à des enjeux complexes du développement urbain, en particulier sur les modalités pratiques d'association des habitant-es au diagnostic urbain ainsi qu'à la conception et à la réflexion sur les modalités de gestion ultérieures, mais aussi de prise en compte des contraintes liées au contexte en particulier sur le foncier, ou encore de facilitation et d'animation du dialogue entre les différentes parties prenantes.

Cette initiative va nous permettre de poursuivre le dialogue avec les institutions sénégalaises afin de voir comment répliquer ce type d'approche pour mieux associer les habitant-es à la définition des projets et en faire des actrices et acteurs à part entière du développement urbain.

Les Pépinières urbaines sont aujourd'hui déployées dans 7 pays du continent africain et y constituent autant de laboratoires pour renforcer la participation citoyenne.

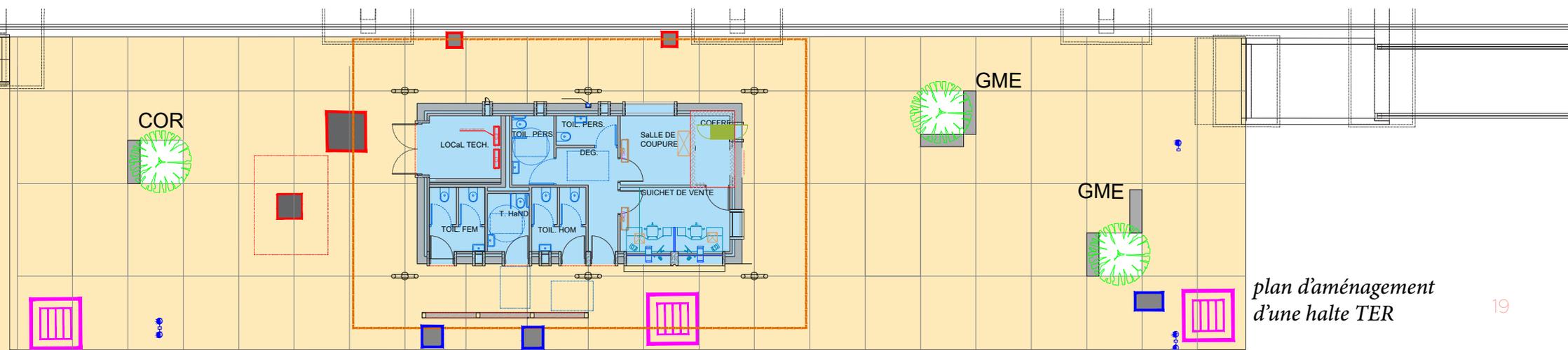
DES DIFFICULTÉS AU DÉMARRAGE, PENDANT LA PANDÉMIE

La Pépinière urbaine de Dakar a été lancée en juin 2020, juste après le début de la pandémie de Covid19. Débuter des activités communautaires dans un tel contexte sanitaire représentait une première difficulté. S'adapter aux temporalités des projets d'infrastructures a constitué une contrainte supplémentaire pour l'équipe. En effet, les travaux du BRT n'avaient pas commencé lorsque la PUD a démarré, la pandémie ayant retardé leur mise en œuvre. De ce fait, l'équipe projet n'avait que peu de visibilité sur le tracé futur des infrastructures, notamment en termes d'emprises au sol. Les plans étaient régulièrement ajustés et l'équipe BRT se constituait petit à petit (professionnels techniques, environnementaux, sociaux, etc). Dans le même temps, les travaux du TER avaient pris beaucoup de retard. La communication était difficile, avec d'un côté des habitant-es qui ne croyaient plus au lancement du TER, et de l'autre le personnel du TER qui subissait une forte pression pour terminer le chantier. L'équipe de la PUD ne savait pas comment avancer, car elle ne pouvait pas aisément accéder au terrain afin de comprendre les contraintes et enjeux techniques, sociaux ou politiques de ces futurs aménagements impactant la vie des quartiers. Dans ce contexte, les maîtrises d'ouvrage en charge de la réalisation des grands projets de transports avaient peu de temps à consacrer au travail de l'équipe de la PUD.

Toutefois, afin de mieux comprendre l'environnement tout en étant partiellement confinée, l'équipe a commencé par établir une cartographie des acteurs et actrices travaillant sur les questions de mobilité et elle a réalisé des entretiens -principalement en visioconférence- auprès d'acteurs et d'actrices de la société civile, des institutionnel-les et des représentant-es de pouvoirs locaux, toutes et tous compétent-es sur les aspects de mobilité. Pour compléter le travail d'entretiens, l'équipe a également réalisé une activité de diagnostic sur la base de fonds de cartes des futures stations BRT et des arrêts du TER. La connaissance fine et ancienne des équipes du Gret et d'urbaSEN, opérateurs locaux implantés dans la banlieue depuis une dizaine d'années, a été un atout majeur pour la compréhension des enjeux sociaux, économiques, et de mobilité des potentielles zones d'intervention.

D'autres difficultés rencontrées tenaient à la courte durée du projet et à son budget réduit en comparaison de ce qui était investi pour la réalisation du BRT (370 M€) et du TER (1,4 Mds€).

Ainsi, pour identifier des sites potentiels d'intervention qui soient pertinents, plusieurs critères ont été proposés par l'équipe, incluant : l'intermodalité existante ou future, la mixité fonctionnelle des espaces, l'emprise au sol aménageable, les types d'usages et d'usager.ères, les relations partenariales et ancrages locaux des partenaires du



groupement, la disponibilité de la collectivité locale, la répliquabilité potentielle de l'aménagement au regard des problématiques identifiées ou la présence d'aménagements déjà existants. L'application de cette grille de critères a abouti à la présélection de sept zones autour des gares et des stations du TER et du BRT.

Dès qu'il a été possible de se rendre sur le terrain, l'équipe s'est mobilisée, en mettant à profit sa connaissance préalable des 7 zones présélectionnées, pour y avoir habité ou travaillé. Ce travail de terrain a été mené conjointement avec des membres de la Fédération Sénégalaise des Habitants (FSH), qui est une organisation composée de 20 000 membres, majoritairement des femmes, structurée en groupements d'épargne et active dans l'amélioration du cadre de vie. Durant 3 jours par site, pour comprendre les usages, identifier les acteurs et actrices, caractériser les dynamiques et les environnements des sites, et notamment ce qui touchait à la mobilité, l'équipe a observé et mené des enquêtes aléatoires auprès d'usager-ères dans les sites présélectionnés, aux abords et dans un rayon de 500 mètres autour des stations et des gares.

Les résultats de ces activités de pré-diagnostic ont permis de comprendre les attentes et contraintes de chaque catégorie d'acteurs et d'actrices, données particulièrement importantes à garder en tête pour la mise en œuvre du projet. À titre d'exemple, le foncier a fait l'objet de nombreuses discussions, notamment de la part d'usager-ères travaillant dans le secteur informel et occupant des espaces fonciers dont ils ne sont pas propriétaires pour pratiquer leurs activités. Ce travail d'identification a duré plusieurs semaines et a conduit à la sélection de cinq sites : trois le long du TER (Halte PNR à Rufisque, Cité Icotaf 1 à Pikine, Keur Mbaye Fall, dans la commune de Mbao), et deux le long du BRT (Unité 4 et LPA, dans la commune de Golf Sud). Cette sélection a été présentée au premier comité technique de la PUD, permettant ainsi au CETUD, maître d'ouvrage des projets structurants, ainsi qu'aux principales institutions concernées, d'entériner ces choix.



COMMENÇONS PAR LA HALTE PASSAGE À NIVEAU DE RUFISQUE (PNR)

Au vu de l'état d'avancement des travaux du BRT, l'équipe projet a commencé par travailler aux abords du TER. Le premier site que l'équipe a choisi est la halte PNR située dans la gare routière de Rufisque. C'est une gare qui semble à première vue secondaire, à côté de la gare historique et coloniale du centre de Rufisque. Pourtant, l'enjeu d'intermodalité y est important, et la zone n'a pas connu la même attention que sa voisine entièrement rénovée. De plus, elle est gérée par une organisation spécifique dotée d'un bureau piloté par le secrétaire général qui coordonne la multitude d'activités qui s'y déroulent toute la journée et une partie de la nuit. On y croise des mécaniciens ou des chauffeurs de taxi 7 places, de Ndiaga Ndiaye, de bus Dakar Dem Dikk ou de bus à horaire, mais aussi des vendeurs et vendeuses ambulantes d'objets en tout genre, du mouchoir au câble de téléphone en passant par des lunettes de soleil ou du café, des gargotières qui vendent des petits-déjeuners et déjeuners, des électriciens ou des vulcanisateurs changeant les pneus à tour de bras. Il y a aussi tout le personnel qui entretient et gère la gare, ainsi que des passagers et passagères qui attendent l'un ou l'autre des transports, le tout dans un environnement plutôt hostile, sans ombre ni confort, au milieu du bruit, de la poussière et des gaz d'échappement.



LA PERMANENCE ARCHITECTURALE COMME OUTIL DE DIAGNOSTIC

Pour comprendre plus finement les usages et le fonctionnement de la gare, l'équipe a passé quelques jours sur place, en dormant dans un hôtel à proximité, pour pouvoir y être tôt le matin et jusqu'à tard le soir. L'objectif, pour cette étape de diagnostic, était de prendre le temps d'observer et de questionner les multiples acteur-rices de la gare à différents moments de la journée, selon leurs disponibilités. En effet, les travailleuses et travailleurs, particulièrement dans le secteur de l'économie informelle, ont rarement le temps ou la possibilité de se rendre dans les salles communales ou les mairies, qui sont les lieux habituels pour ce type de rencontres. C'est pourquoi l'équipe projet s'est déplacé sur site pour être sûre d'échanger avec un maximum de personnes, celles qui lui ont été présentées comme légitimes, mais aussi beaucoup d'autres. Pour cela, l'équipe de la PUD a conçu un penc'mobile -en référence au mot wolof « penc' », qui désigne autant le moment que le lieu où le groupe prend des décisions. Cet outil ambulant a été conçu pour servir de support polyvalent : pour mener des discussions, prendre des notes, montrer des images, dessiner des plans, organiser des focus groups, manger ou boire un thé, organiser des plateaux radio avec des radios locales. Il a également été pensé comme un marqueur identitaire du projet, et il a accompagné l'équipe dans tous les sites d'intervention.





LE PENC'MOBILE



cahier des charges technique :

- doit être construit par des artisans de la banlieue, avec leur outillage
- doit utiliser des matériaux disponibles presque partout.
- doit pouvoir être chargé à l'arrière de n'importe quel pick-up standard.
- doit pouvoir passer à travers une porte d'appartement standard.
- doit être facile et rapide à déployer.
- doit être multi-usages
- doit inclure 6 assises de base.
- doit avoir un espace de stockage

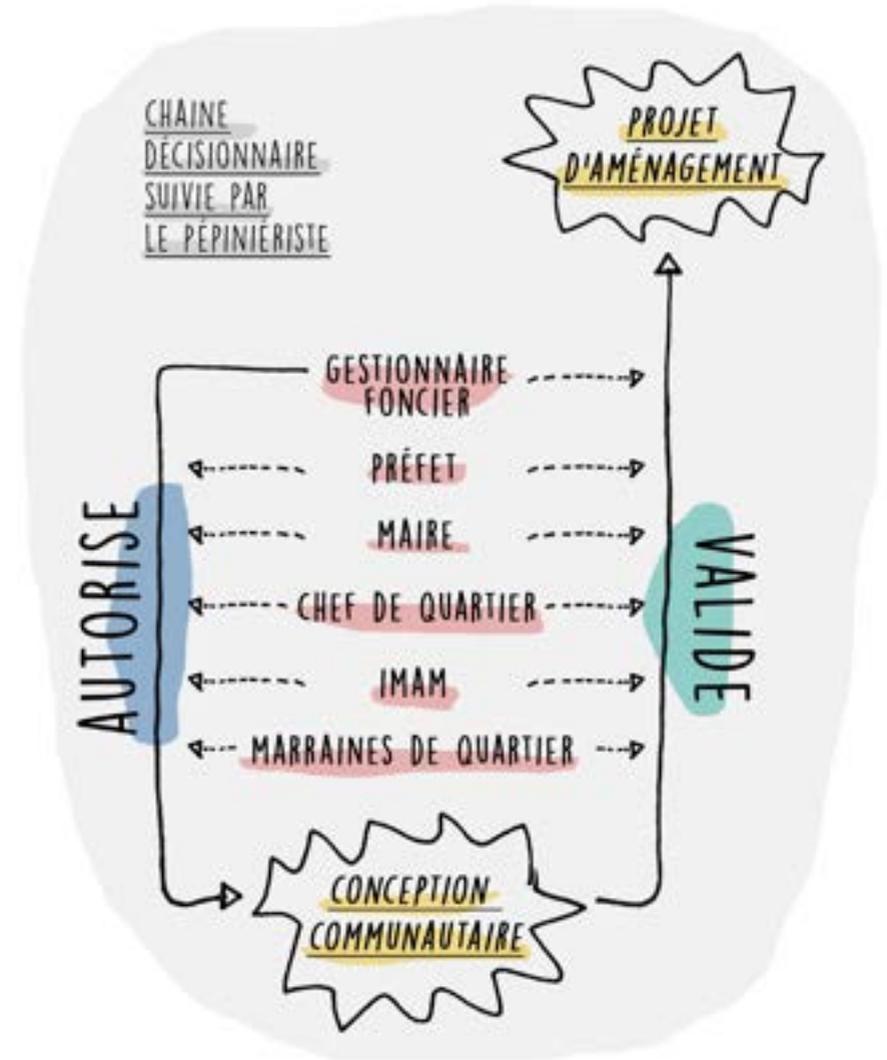


En wolof, « penc' » signifie à la fois l'endroit et le moment où l'on se réunit pour débattre des affaires communes. Nous réinterprétons cette idée vernaculaire, et y ajoutons la mobilité pour l'adapter à notre mode de faire : aller dans la rue, au plus près des habitant-es avec et pour lesquelles nous travaillons. Tour à tour et parfois en même temps, ce *penc'mobile* peut être un support à maquette, un signal de ralliement, une table à déjeuner, un plateau radio public, un point de pause, une planche à dessin, une caisse à matériel, un espace à interviews... Mais s'asseoir ici est avant tout une parole que l'on formule, l'engagement d'accepter l'échange avec l'autre et de s'y confronter.



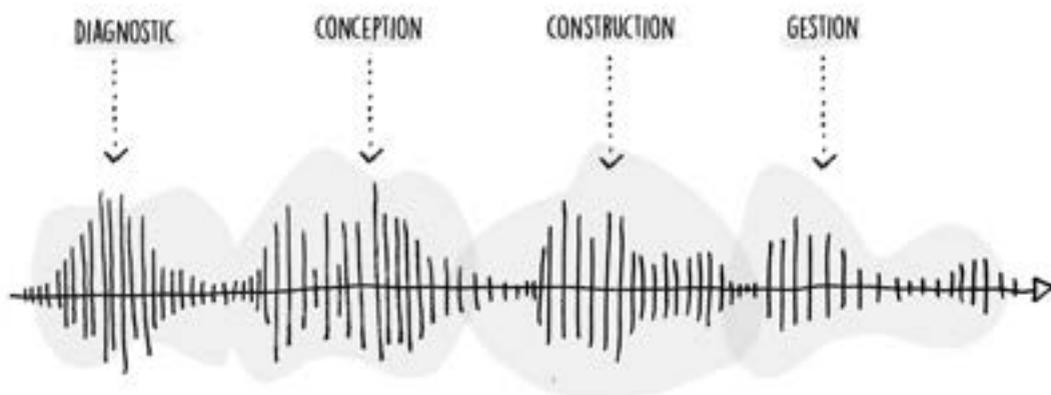
UNE LARGE MOBILISATION ET CONCERTATION

« Ce qui se fait sans nous se fait contre nous ». Cette phrase a guidé le travail de l'équipe de la PUD. En effet, la concertation avec les habitant-es, les usager-ères, les collectivités locales, et le respect de la chaîne décisionnelle sont des éléments cruciaux de ce projet. L'équipe a été particulièrement vigilante afin d'impliquer toutes les catégories d'acteur-rices, une question récurrente étant de définir le bon périmètre de concertation. En effet, lorsqu'on se déplace à la rencontre des usager-ères, il n'est jamais simple de définir jusqu'où aller. D'abord car un projet doit répondre aux attentes du plus grand nombre de personnes et tenir compte des pratiques, ensuite car l'implication des personnes concernées par ces futurs usages, la gestion et l'entretien sont nécessaires pour assurer sa pérennité dans le temps. Il convient alors d'identifier l'ensemble des groupes interagissant sur les espaces sur le point d'être transformés et d'en établir une cartographie avec les rôles et responsabilités précises de chacun-e. C'est d'autant plus important que cela servira ensuite de base pour la mise en place d'un comité de gestion dédié du lieu.



LE PROCESSUS DE PROJET

Cette première étape de diagnostic a permis d'établir un schéma assez fin des usages existants, des acteur·rices présent·es, mais aussi des manques et besoins d'améliorations d'une gare comme celle de Rufisque. L'équipe de la PUD a ainsi pu repérer plusieurs manques, comme par exemple la carence d'éclairage public ou la déficience des toilettes, le manque de végétation, l'absence d'ombre et de protection contre la pluie, le faible entretien ou encore le déficit d'accès à l'eau. Ce diagnostic spatialisé a été collectivement validé lors d'une séance publique présidée par le secrétaire général de la gare et le représentant de la commune. S'en est suivie la phase de co-conception, qui s'est déroulée en organisant une série d'ateliers, tantôt ouverts, tantôt en focus group, afin d'esquisser des propositions d'agencements, aboutissant à une proposition architecturale synthétisant l'ensemble. Là encore, cette proposition a collectivement été validée lors d'une séance publique, durant laquelle notamment le choix des matériaux a été discuté. L'équipe a ensuite précisé les éléments techniques, lancé une consultation auprès d'un réseau d'artisans de la banlieue -maçons, menuisiers métalliques, jardiniers, etc- examiné les offres, signé les contrats et entamé l'étape de chantier, qui a duré plusieurs mois. Avec, en parallèle, la mise en place d'un comité de gestion a été organisé afin d'assurer notamment l'entretien de l'espace. Ce processus a ensuite été reproduit sur les autres sites de la Pépinière urbaine de Dakar.







PIKINE CITÉ ICOTAF

Au moment du démarrage des travaux sur la halte PNR, l'équipe de la PUD a lancé l'identification des acteur-rices présentes sur le deuxième site, la cité Icotaf 1, à Pikine. Il s'agit d'un quartier résidentiel populaire et assez agréable, mais largement impacté par les travaux du TER car coupé en deux par la voie ferrée. En parcourant la ligne, un résidu foncier issu des déguerpissements a été identifié par l'équipe de la PUD. Cet espace vacant, sans projet prévu mais propriété de l'APIX, servait alors de dépotoir d'ordures et de gravats de chantier. Pourtant, son emplacement stratégique pour l'accès à la future halte ainsi que l'absence de vis-à-vis avec le voisinage en font un emplacement intéressant. De plus, cette disponibilité de résidus fonciers est largement présente tout le long de la ligne du TER sans pour autant qu'une stratégie de valorisation de ces délaissés soit prévue. Ce site en particulier n'avait pas d'usage, autre que celui de dépotoir pour débris de chantier. Or les habitants ont toujours souhaité le valoriser pour améliorer le cadre de vie, et ils se sont opposés plusieurs fois à l'occupation anarchique par des charretiers, mécaniciens, laveurs de voitures, etc. À cette étape, il a donc semblé intéressant que l'équipe de la PUD se saisisse de cette opportunité foncière pour expérimenter un mode d'action pouvant servir de prototype à l'aménagement d'autres sites aux caractéristiques similaires.



ATTENTION À L'INCLUSION

Ici, l'équipe a suivi le même processus de projet qu'à Rufisque, notamment sur l'engagement communautaire. Des ateliers ont ainsi été menés autour d'une maquette du quartier posée sur le *pençmobile*, avec des groupes aux profils variés : des jeunes hommes, des plus âgés, des femmes, des enfants et des adolescent-es. Une attention particulière a été portée à la participation des enfants, largement présents dans les rues du quartier mais rarement sollicités pour donner leur avis. L'équipe a donc organisé avec eux plusieurs types d'ateliers, certains basés sur le dessin, d'autres autour de la maquette ou pour réaliser un relevé du site. Tout cela a permis à l'équipe de la PUD d'avoir un ensemble de propositions, de tendances, qu'il a fallu interpréter, retravailler et traduire spatialement.



FÉDÉRATION SÉNÉGALAISE DES HABITANTS

Fatimata Bousso

Quel est l'intérêt d'impliquer les organisations communautaires dans les démarches de projets urbains ?

Pour moi, l'intérêt d'impliquer les organisations communautaires dans les démarches de projets c'est parce qu'elles sont plus proches de la population, elles vont donc s'approprier les projets, et suivre les projets au delà de leur mise en oeuvre. Une fois les équipes parties, si les projets sont gâtés, les organisations communautaires vont assurer la pérennité, la durabilité des projets, elles vont assurer le suivi. Souvent, les projets viennent, ils ne demandent pas aux populations leur avis sur leurs besoins, donc les populations ne s'impliquent pas. Il faut impliquer les organisations plus proches de la population. Après, ces ouvrages appartiennent aux populations. C'est ce qui m'intéresse le plus.

De quelles manières pouvons-nous davantage impliquer les organisations communautaires dans les démarches de projets urbains, et en particulier les femmes ?

Il faut impliquer toutes les couches, la Fédération avec les autres associations de la localité, il faut faire un bon diagnostic, faire des enquêtes pour voir quelles sont les organisations les plus dynamiques. Toutes les associations ne peuvent pas faillir, s'il y avait des comités de garde et d'alerte cela pourrait aider. Prochainement, il faut faire un meilleur recensement, et faire plus de sensibilisation. Il faut les impliquer pour avoir des résultats positifs. C'est par exemple, ce que l'on fait dans d'autres projets que nous menons, il y a les autres organisations de la sociétés civiles qui sont impliquées. Il y a aussi beaucoup de femmes dynamiques qui sont présentes mais qui ne sont pas dans la Fédération. C'est un projet de la population avant tout. Les femmes sont très braves quand on les

implique, on les sensibilise au départ, elles sont à la base, y'en a beaucoup parmi elles qui respectent leur engagement. En wolof on dit « waw gor », ça veut dire félicitations. Les femmes veulent entendre ce mot là. La jeunesse ça compte aussi, quand on fait quelque chose on doit les impliquer, car même si les femmes veulent faire beaucoup, par rapport à leurs âges elles ne peuvent pas toujours tout faire, il faut assurer la relève.

De quelles manières pouvons-nous davantage impliquer les collectivités locales dans les démarches de projets urbains (temps, moyens matériels et financiers) ?

Les collectivités, on voit que c'est la porte d'entrée donc on doit les impliquer avant de faire quoi que ce soit en temps réel, ce sont les collectivités locales qui capitalisent les projets. C'est les collectivités qu'on aide avec les projets car elles n'ont pas beaucoup de moyens pour faire des projets, donc quand elles ont la chance d'avoir des partenaires qui viennent dans leurs communes, elles doivent les accueillir. Il faut connaître les projets, voir quel intérêt et aider les partenaires à les réaliser. Les populations co-financent des aménagements, donc les collectivités doivent aussi respecter cela, et financer les ouvrages. Dans les comités de gestion, il faut qu'elles s'impliquent aussi, car les populations ne peuvent pas toujours participer avec des 25 ou 100 francs, la collectivité doit aussi participer, elle doit aider ces comités à vivre, on voit que les comités sont organisés, ils peuvent gérer pour des petits entretiens mais sur des gros entretiens c'est compliqué pour les populations d'assurer seules. Par exemple, dans le cas de panne c'est très coûteux. Il faut faire un grand plaidoyer pour que les collectivités aident ces comités.

RÉEMPLOI DES MATÉRIAUX ET RÉVERSIBILITÉ

Le domaine de la construction est l'un des plus polluants. L'équipe de la PUD s'est donc interrogée sur la manière dont on bâtit et quelles ressources on utilise. Ici, la réflexion a été conduite en trois endroits : faire avec le déjà-là, par exemple en utilisant les pneus présents sur le site ou en réalisant un long banc en gabions avec les pierres qui jonchaient le sol et qu'il a fallu au préalable trier ; utiliser des matériaux locaux, et ainsi minimiser l'usage du béton en utilisant des briques de terre compressée pour une partie du mobilier, ou déverser des coquillages en guise de gravier là où il n'est pas nécessaire d'avoir un sol lisse et dur ; penser à la réversibilité de l'équipement, par exemple, en fabriquant des structures métalliques utilisant exclusivement des sections courantes de métal pouvant être réutilisées ou des pavés préfabriqués et réutilisables en cas de démontage.



LES ESPACES GÉNÉRATEURS DE REVENUS

Afin d'assurer la maintenance et l'entretien dans la durée du lieu nouvellement aménagé, l'équipe de la PUD a proposé la mise en place d'un comité de gestion spécifique, que l'on appelle CoGes. Mais pour pouvoir collectivement répondre aux objectifs de bon usage des lieux, de maintenance et d'amélioration, le CoGes doit pouvoir disposer d'une caisse permettant de couvrir les frais générés par l'usage de l'espace réalisé. Cette caisse peut être alimentée par des activités génératrices de revenus organisées sur le site, et rendues possibles par le nouvel aménagement.

Par exemple, ici à Pikine, la location du terrain de basket pour des cours de danse ou pour des cérémonies privées, ou à Rufisque les espaces dédiés aux gargotières, permettent de générer ces revenus. Et bien sûr cette anticipation de la gestion dans le futur a un impact sur le design et la réalisation des espaces.









KEUR MBAYE FALL

Un peu plus à l'est et à quelques kilomètres de Pikine, le train traverse la commune de Mbao, au niveau de la gare de Keur Mbaye Fall. Celle-ci comporte une gare du côté du village traditionnel et une billetterie du côté de la route nationale, coincée entre la gendarmerie et la mosquée. C'est une zone de trafic dense et important, où passent chaque jour des taxis, des « clandos », des bus, des cars rapides ou des charretiers. Les usager-ères se croisent toute la journée, contraint.es de chercher comment circuler entre les différents transports stationnés et les nombreux vendeur-es qui occupent la voie avec de la marchandise aussi diverse que volumineuse -friperie, papeterie, bijoux, légumes, ou encore viande grillée appelée aussi dibi ou dibiterie. C'est au milieu de cette activité foisonnante que l'équipe de la PUD a installé le *pençmobile*.



TRAVAILLER DANS L'INFORMALTIÉ

Équipée d'une maquette représentant l'espace, l'équipe a principalement discuté avec les vendeur-es, principaux-ales usager-ères des abords de la billetterie. Ces commerçant-es informel-les sont confronté-es à l'absence d'espace dédiés pour exercer leurs activités. Depuis de nombreuses années, ils ou elles ont été contraint-es de s'adapter aux évolutions multiples du site. Deux priorités sont alors apparues : tout d'abord comprendre, à partir de discussions régulières, leurs problématiques, comme les déguerpissements fréquents, le paiement de redevances ou la saisie de marchandises ; ensuite identifier, à partir d'ateliers de co-conception, leurs intérêts particuliers pour ce lieu, par exemple le fait que les ventes sont plus nombreuses dans un lieu de passage, ou la perception que l'espace extérieur est plus agréable que le marché couvert dégradé. Il s'agissait en effet de concilier de manière optimale les fonctions commerciales initiales et les autres usages identifiés liés à l'ouverture de la billetterie sur cette voie très étroite. Et en particulier l'accès à la billetterie et au TER pour les passager-ères et usager-ères souhaitant rejoindre l'autre partie de la commune de Mbaou. Pour ce travail complexe, l'équipe de la PUD a organisé de nombreuses réunions en présence de la commune et des commerçant-es du marché. Ces échanges ont permis d'aménager un cheminement piéton qui améliore le quotidien des usager-ères. Si l'aménagement a été accueilli avec intérêt, aucune solution viable n'a été trouvée pour le recasement des marchand-es au sein du marché, faute d'accord financier. En effet, les places disponibles dans le marché ont un coût supérieur au coût de l'emplacement informel dans la rue -un surcoût que ne souhaitent pas payer les commerçant-es.

Le comité de gestion (CoGes) est un outil qui permet de gérer les lieux réaménagés dans le cadre de projets, et d'en assurer l'entretien et la maintenance à long terme. Différentes étapes sont nécessaires pour assurer l'efficacité et la pérennité du CoGes et ce très en amont de la livraison des espaces aménagés. Elles commencent par des réunions d'information avec les parties prenantes représentatives des différents acteur-rices présent-es dans la zone : autorités locales, autorités coutumières, marraines de quartiers, société civile, etc. S'ensuit une étape de définition claire des activités à mener, des rôles et responsabilités de chacun-e retranscrits dans une charte et/ou un règlement intérieur qui sont annexés au procès-verbal. Pour lancer la dynamique du CoGes, il est important d'utiliser des outils et méthodes de communication efficaces (groupe Whatsapp par exemple), nommer des personnes responsables qui n'ont pas déjà plusieurs « casquettes » (car cela prend du temps) et assurer la régularité du suivi pour ne pas perdre le rythme des échanges. Il est aussi recommandé d'identifier dès le début des modalités de contribution financière et technique possibles pour couvrir certains besoins (matériel de nettoyage de l'infrastructure, factures, réparations etc.).





UNITÉ 4 & LYCÉE PARCELLES ASSAINIES

Si les trois premiers sites que l'on vient de voir sont liés au TER, les deux suivants, à quelques centaines de mètres l'un de l'autre, sont liés au BRT. Une donnée importante à prendre en compte lorsqu'on parle de mobilité, est que malgré le manque d'infrastructures dédiées, 70 % des dakarois-es utilisent la marche à pied comme mode de déplacement principal, pour des trajets d'une durée moyenne de 15 minutes. Pourtant, trois difficultés sont souvent évoquées : la chaleur, le sable et le sentiment d'insécurité par rapport au trafic routier. C'est sur ces trois problématiques que l'équipe de la PUD a travaillé, en choisissant deux rues comme terrains d'expérimentations. Le choix de ces deux rues résulte des réalités suivantes : elles sont difficilement accessibles à pied, offrent un accès direct aux futures stations du BRT, et ont une morphologie et des activités typiques des rues de la banlieue de Dakar. D'une part, Unité 4 est une rue en sable avec peu de trafic routier en dehors des heures de pointe, bordée de basses maisons familiales où l'on trouve de petits commerces : une vendeuse de légumes, un menuisier, une boutique de transfert d'argent et de produits alimentaires. Il y règne une ambiance paisible, chacun-e vaquant à ses occupations. D'autre part, la rue du Lycée des Parcelles Assainies (LPA) est une rue partiellement en sable, bruyante, bordée d'une dizaine de commerces d'un côté et d'un très grand lycée du même nom de l'autre. Des milliers d'élèves l'empruntent toute la journée, entrent et sortent du lycée pour réaliser différentes tâches : imprimer un document, acheter un jus de fruit ou encore prendre un petit déjeuner. Les activités occupent alors tout l'espace public (voirie, trottoir, etc).



DÉCALER LE REGARD POUR CONDUIRE UN DIAGNOSTIC : L'EXEMPLE DU SENTOUKAYE

C'est toujours accompagnée du *pençmobile* que l'équipe de la PUD s'est installée dans ces rues. Mais cette fois, pour mener des entretiens, discuter avec les riverain-es et les commerçant-es, pour comprendre le fonctionnement du lieu et les difficultés rencontrées par leurs usager-ères, un nouveau dispositif mobile a été testé : le *sentoukaye*. En wolof, cela signifie « observatoire de la rue », et c'est bien là le rôle de ces trois objets portatifs que l'équipe a conçus et fait fabriquer par des artisans de la banlieue. Le premier, telle une longue vue, permet de zoomer sur des détails et de centrer le regard sur des éléments isolés de la globalité. Le deuxième, faisant office de périscope, permet de voir de plus haut, ce qui change là aussi la perception de l'espace quotidien. Quant au troisième, à la manière d'un mégaphone inversé, il permet d'amplifier les sons de la rue et de les entendre autrement.



UN FILM DE FICTION COMME OUTIL DE RENCONTRE

Ces décalages de regard pour l'observation des espaces quotidiens ont semblé être une piste intéressante pour créer des occasions de dialogue entre les personnes. C'est pourquoi l'équipe a poursuivi cette expérimentation en travaillant cette fois sur le tournage d'une fiction, la rue servant de décor et ses activités d'espaces cinématographiques. Le scénario de ce premier épisode, filmé comme une *telenovela* au format très populaire au Sénégal, a permis de mettre en avant les problématiques quotidiennes rencontrées dans l'espace urbain, et notamment les différents conflits entre usager-ères de la voie publique, sur un ton humoristique. Le film montre une femme qui se rend dans plusieurs commerces, qui se blesse en trébuchant sur une pierre cachée dans le sable, manque de se faire renverser par un charretier déboulant à vive allure et qui a quelques difficultés pour monter des trottoirs mal dimensionnés avec sa robe traditionnelle. Ce type de saynète représente un moyen divertissant pour entrer en discussion avec les commerçant-es, les usager-ères et les habitant-es, pour aborder des questions importantes d'aménagement d'une manière plus légère que sous la forme d'un atelier conventionnel ou d'un questionnaire. Et même si le film a été peu diffusé, son tournage a suscité la curiosité des habitant-es et formalisé des problématiques urbaines.



MINECRAFT POUR LA CONCEPTION

Après le *sentoukaye* et la *telenovela*, l'équipe a testé un troisième outil, dédié plus spécifiquement à la phase de conception. Il s'agit du jeu vidéo Minecraft, qu'ONU-Habitat utilise pour animer des ateliers d'aménagement communautaire, via un partenariat avec le développeur Mojang. Son utilisation était l'une des conditions pour l'obtention du cofinancement du projet. L'équipe de la PUD a été formée à utiliser cette méthodologie, qui consiste à construire virtuellement des espaces, par équipe de deux ou trois personnes partageant un ordinateur. Le caractère ludique du jeu vidéo s'est révélé comme un moyen pertinent pour impliquer des groupes parfois difficiles à mobiliser tels que les jeunes ou les femmes. Ici, dans la salle informatique du lycée ou sous une tente de cérémonie en pleine rue, plusieurs ateliers se sont tenus dans un espace hybride, mi-réel, mi-numérique, où les rues -où se trouvaient les participant-es physiquement- étaient modélisées dans le jeu. Les multiples propositions ont ensuite été synthétisées par l'équipe et rendues réalisables en tenant compte des contraintes réelles pour pouvoir engager la mise en œuvre.



SUNIR BATIR

EMBELLIR

Il n'y a pas de quartier propre ou sale.
Il n'y a que des habitants propres ou sales!



La saleté est le reflet de l'absence de valeurs.
L'occupation anarchique de la voie publique
est une entrave à la paix sociale!

Boo setée
Te sa gax setul,
Sax set désax!



Boo setée

MULHF



ET APRÈS ?

Les travaux sont maintenant terminés. Après plus de 3 ans de travail dans la banlieue de Dakar, l'équipe de la PUD a réalisé plus d'une trentaine d'ateliers d'identification des attentes et de co-conception, imaginé et créé quatre outils et méthodes de participation habitante, organisé une dizaine d'événements d'animation dans les quartiers. Elle a aménagé cinq espaces publics différents répondant aux attentes exprimées par des habitant-es, usager-ères, opérateur-rices économiques et représentant-es d'autorités locales et mis en œuvre plusieurs formations auprès des artisans, des collectivités locales et des acteurs et actrices institutionnel·les. Au-delà des activités réalisées, résultats mesurables à court terme, l'équipe de la PUD a aussi mené un travail approfondi pour questionner les pratiques des différent-es professionnel·les de l'urbanisme et de la mobilité et proposer une autre manière de faire pour accompagner la planification d'aménagements d'espaces publics dans la ville. Toutefois, le changement des pratiques n'est pas mesurable dans l'immédiat, car il s'inscrit dans le temps long et suppose un travail assidu et continu de démonstration, d'information et de sensibilisation pour convaincre les décideur-euses de l'intérêt et mettre en place les dispositifs plaçant les habitant-es au cœur des processus de conduite de projets urbains. La PUD a fait l'objet d'une visibilité à l'échelle nationale et internationale à travers différents médias, démontrant un intérêt certain des professionnel·les de l'urbain pour les outils et méthodes imaginés et les réalisations innovantes et créatives. L'enjeu est aujourd'hui de poursuivre l'amélioration des pratiques et de penser une mise à l'échelle de ces dynamiques, afin d'améliorer durablement le cadre de vie de toutes et tous.



ET SI C'ÉTAIT À REFAIRE ?

Travailler davantage sur l'inclusion

L'inclusion est aujourd'hui un sujet qui questionne la nature des outils permettant une pleine participation de toutes et tous. Si une attention a été ici portée à ce sujet, l'équipe aurait pu aller plus loin. Par exemple -et malgré l'implication de la FSH tout au long du projet-, la Pépinière urbaine n'a pas réussi à inclure les femmes de 20 à 40 ans, qui étaient peu présentes lors des ateliers, car occupées par les activités du quotidien à la maison, au travail ou avec les enfants. Des outils et méthodes spécifiques, comme du porte à porte, auraient pu être mis en place. De même, la conception des aménagements aurait pu mieux prendre en compte les barrières et conditions d'accès spécifiques pour les personnes en situations de handicap moteur, sensible ou éducationnel. Ce constat pose la question des priorités du projet et de la possibilité ou pertinence de poursuivre plus de deux ou trois objectifs simultanément dans un dispositif se voulant frugal et à résultats rapides.

Renforcer la mise en place et l'accompagnement des CoGes

La gestion des ouvrages est déterminante pour la pérennité du projet. Afin de mettre en place des CoGes et renforcer leur accompagnement, un membre de la Pépinière devrait pouvoir y être pleinement consacré. C'est en effet un travail qui demande beaucoup d'attention, d'engagement et de suivi, et qui ne peut être réalisé qu'avec du personnel disponible pour le faire. De plus, des ressources sont nécessaires à long terme, pour l'entretien quotidien et les réparations ou ajustements des équipements. Celles-ci pourraient provenir, d'une part, d'activités génératrices de revenus mises en œuvre par

les usager.ères du site, et, d'autre part, par l'affectation d'un budget communal préalablement défini. En effet, et malgré ses revenus faibles et incertains, l'implication de la commune est essentielle à la pérennité de l'ouvrage, notamment si l'on veut garantir un accès gratuit au site, au moins partiel. Des formations continues auprès des communes sur leurs rôles et leurs responsabilités et la fiscalité locale pourraient être organisées par le membre de l'équipe chargé de la mise en œuvre des CoGes. Parallèlement, parce que la mobilisation de ressources locales reste un objectif difficile à atteindre, il est important de concevoir des équipements suffisamment robustes pour résister à une usure accélérée due à l'intensité de leur utilisation et aux conditions environnementales (sable, salinité, pluies, inondations). Le volet gestion doit également inclure des actions d'éducation et de sensibilisation des usager.ères.

Améliorer l'impact des actions

Au regard des difficultés rencontrées par rapport à la multiplicité des parties prenantes impliquées, il aurait pu être pertinent de se concentrer sur un seul des projets structurants de transport en cours, et non les deux à la fois. De plus, réduire la zone d'intervention à quelques communes voisines de la banlieue aurait pu permettre de créer plus d'impact, de liens et d'émulations que des interventions disséminées géographiquement. Cependant, le projet avait vocation à tester plusieurs modalités d'intervention en relation avec les grands projets de transport de masse. Pour une première étape, il a été retenu comme intéressant de tester divers outils de diagnostic, diverses configurations d'acteur.ice-s, divers types d'interventions urbaines (halle polyvalente à la gare routière de Rufisque, espace de jeux, d'étude, de sport et de fêtes à Pikine, cheminements piétons facilités à Keur Mbaye Fall, Unité 4 et LPA). Afin d'en augmenter l'impact à moyen terme, par rapport à l'amélioration du cadre de vie et le changement de pratiques

des acteurs, une deuxième phase pourrait se concentrer sur certains sites ou sur certains types d'intervention, ou encore consolider les acquis sur les sites travaillés en phase 1. Au-delà des micro-actions, le projet a également montré l'intérêt d'élargir les approches des transports et de la mobilité en intégrant une dimension urbaine et, bien sûr, de conduire des démarches plus participatives.

Mobiliser davantage la maîtrise d'ouvrage et élargir la gouvernance du projet aux usagers

Pendant le projet, l'équipe a constaté qu'il était difficile pour la maîtrise d'ouvrage, et les autres acteurs institutionnels impliqués dans les projets de transport de masse, de s'impliquer dans les micro-actions portées par l'équipe de la PUD, au delà de la participation au comité technique, qui s'est réuni à plusieurs reprises pour valider les choix stratégiques du projet. L'un des facteurs d'explication réside peut-être dans le caractère très local des micro-aménagements réalisés, en comparaison de l'ampleur et de la complexité des projets de transport, impactant le territoire de Dakar à beaucoup plus grande échelle. Un autre aspect, lié au premier, est le manque de temps dédié des acteurs institutionnels pour suivre le projet et l'absence d'un lien contractuel direct avec la Pépinière urbaine (le contrat est signé entre l'opérateur pépiniériste et l'AFD). Un effet constaté est que l'acquisition de compétences et les changements de pratiques souhaités au sein de la maîtrise d'ouvrage sont probablement assez faibles. Plusieurs pistes peuvent être esquissées en vue de futurs projets. La maîtrise d'ouvrage, en tant que partie prenante essentielle à la réussite du projet, pourrait être partenaire direct voire membre du consortium du projet, avec des activités et un budget dédiés. De même, des moyens spécifiques pourraient être affectés pour faciliter la mobilisation des principaux acteurs institutionnels et locaux. Des points focaux pourraient alors

être désignés et ils ou elles disposeraient des ressources nécessaires pour suivre activement le projet, apporter une expertise complémentaire et faire le lien avec les projets structurants auxquels la Pépinière urbaine est adossée. Cette collaboration rapprochée sur le long terme permettrait un renforcement de compétences mutuelles entre l'équipe de l'opérateur pépiniériste et la maîtrise d'ouvrage ainsi que les acteurs institutionnels et locaux. Une avancée supplémentaire pourrait concerner la gouvernance du projet, en intégrant au dispositif de pilotage et de suivi des représentant-es des habitant-es ou usager-ères.

Identifier et sécuriser préalablement le foncier en tant qu'espace public ou prévoir dans le projet le temps nécessaire pour cette étape

Un temps trop long du projet, au regard de sa durée totale, a été consacré à la recherche des zones d'intervention et des espaces fonciers disponibles. Or un travail préalable de fléchage par les maîtrises d'ouvrage, les collectivités locales et l'Agence française de développement aurait pu permettre de rentrer plus rapidement dans une phase opérationnelle et mieux répondre au cœur des objectifs de la PUD : réaliser rapidement des équipements collectifs de proximité et accompagner des activités culturelles, sociales et économiques. En même temps, cette étape de pré-diagnostic, de définition de critères et de choix des sites a permis de prendre connaissance de l'environnement, de nouer le dialogue avec la maîtrise d'ouvrage et de retenir des sites en phase avec les objectifs et les capacités de la Pépinière urbaine. Une autre option pourrait être d'allonger la durée du projet, afin d'inclure cette étape.

Lucie ALLEX-BILLAUD, Émilie BARRAU, Fatimata BOUSSO,
Khadim CISSÉ, Florent CHIAPPERO, Amadine DIAGNE,
Awa Yombe DIEME, Tening DIOKH, Khadim DIOP, Saer DIOP,
Magatte DIOUF, Marie-Odile DIOUF, Abdoulaye FALL,
Coumba FALL, Rokhaya FALL, Fatou FAYE, Fatou FURTADO,
Fatou GUEYE, Bénédicte HINSCHBERGER, Papa Ameth KEITA,
Iba MAR, Astou MBENGUE, Thomas MBENGUE, Adame NDOUR,
Sarah LECOURT, Thomas LE JEUNE, Pauline LEPORCO,
Ndeye Amy LEYE, Virginie RACHMUHL, Pablo SALAZAR FERRO,
Mamadou SECK, Ismaila SEYE, Cheikh SOW, Aissata TALLA,
Mamadou THIAM, Bea VARNAL.

Merci à toutes les personnes ayant contribué à la bonne mise en œuvre :
organisations communautaires de base, associations de la société civile,
groupements d'intérêt économique, autorités coutumières, habitant-es,
collectivités locales etc.

Pour aller plus loin et découvrir d'autres expériences
de Pépinières urbaines, nous vous invitons à aller sur la page
www.pepinieres-urbaines.org

Crédits photographies et iconographies
@FlorentChiappero/StudioBaïnem
sauf p. 46, 56, 58, 68, 70 @FSH/urbaSEN
et p. 18 @CETUD



PÉPINIÈRE URBAINE DE DAKAR

Nous retraçons ici l'histoire du projet de la Pépinière urbaine de Dakar, mis en œuvre au Sénégal entre juin 2020 et octobre 2023, par un groupement d'organisations locales, nationales et internationales réunissant des expertises urbaines, techniques, architecturales et de mobilité, de conduite d'approches participatives orientées vers le renforcement du pouvoir d'agir des habitant·es et des acteur·rices du territoire et de mobilisation institutionnelle.

Les objectifs de la Pépinière urbaine de Dakar ont été d'améliorer l'appropriation des futurs équipements de transport public collectif par les usager·ères et l'ensemble des acteurs et actrices, en particulier les plus vulnérables, en aménageant des espaces publics co-conçus répondant à des besoins dans les quartiers précaires de la banlieue de Dakar.

Ce document illustré en fait le récit.