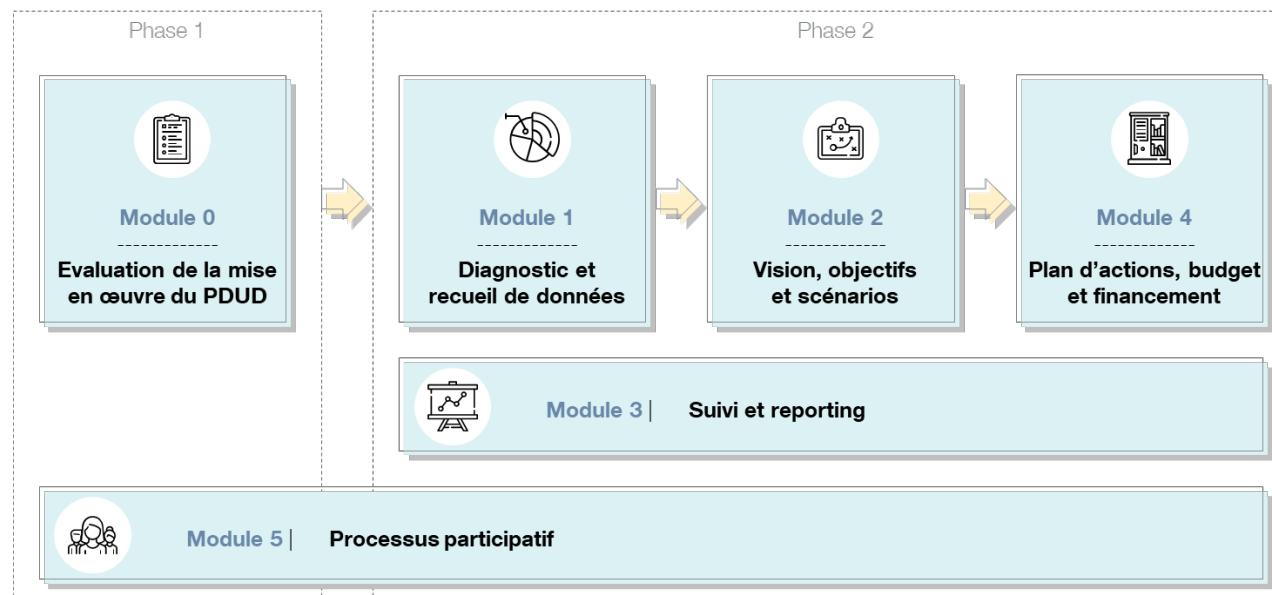


Le PMUD définit une vision de la mobilité de Dakar et de son agglomération en 2035. Cette vision cherche à développer une ville avec une **accessibilité** améliorée, structurée autour d'un réseau hiérarchisé de **transports en commun**, et où les **modes actifs** apportent leur support.

Le PMUD pour Dakar et son agglomération cherche à répondre, de manière réaliste et ambitieuse, aux **défis en lien avec la mobilité des prochaines années**. La pression sur le système ne cesse d'augmenter et continuera à le faire, exacerbant ainsi les problèmes actuels. Le besoin d'améliorer les conditions générales d'accessibilité du territoire pour éviter une dislocation de l'agglomération est partagé par les acteurs institutionnels et la population dakaroise en général.

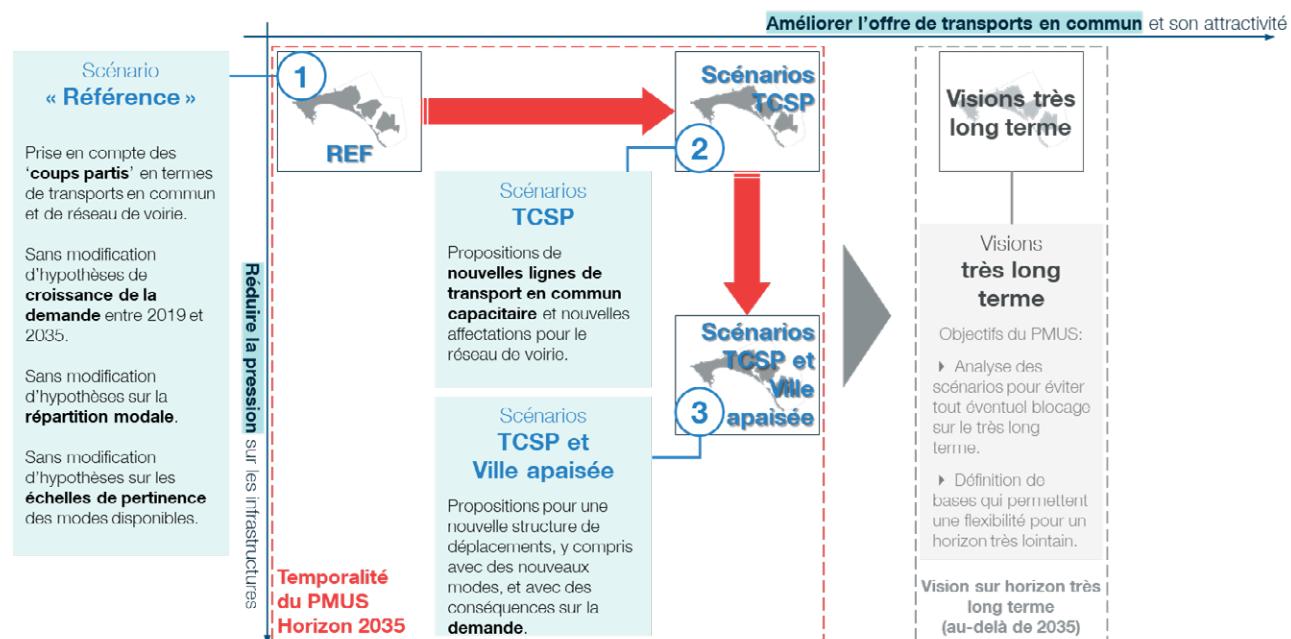
Les responsables locaux ont mis en œuvre et construit des projets et des programmes qui ont comme objectif une amélioration des conditions de mobilité, tout en amorçant une modernisation du système actuel. Trois projets d'envergure pour les transports en commun (le TER, le BRT et le programme de restructuration du réseau de bus), accompagnées par plusieurs initiatives de construction et renouveau des infrastructures routières ont posé les bases d'une réforme qui s'avère nécessaire. Le PMUD a comme objectif de prendre le relai pour **continuer à développer une armature de transports capacitaires qui couvriront le territoire et structureront l'offre**.

Ces efforts resonnent avec la prise en compte de la question environnementale en lien avec la mobilité. A Dakar, les données disponibles signalent **une situation environnementale à surveiller**. S'appuyant sur les tendances actuelles, les projections des émissions en CO₂ et la pollution directement liées à la mobilité montrent une situation de plus en plus problématique. Il y a un besoin de fléchir la tendance actuelle pour réduire l'augmentation d'émissions de CO₂ et des niveaux de pollution (particules fines) et ceux en s'appuyant sur une batterie d'actions pour améliorer la performance du système de mobilité.



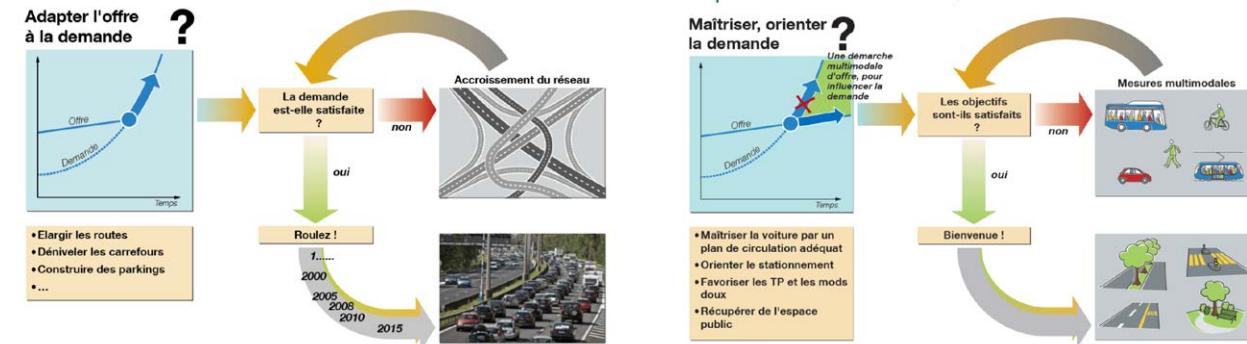
La production du PMUD s'organise en 6 modules, avec un premier module qui s'intéressait à l'évaluation du Plan de Mobilité de 2007. Les cinq autres modules portaient directement sur la production du PMUD, et notamment les modules 2 et 4 qui posaient et opérationnalisait la vision de mobilité pour la ville à l'horizon 2035.

Différents scénarios ont été définis, et à partir de cette liste, le scénario préféré a été choisi par les acteurs locaux. Le point de départ est le **scénario de référence** qui suit les tendances actuelles de la ville pour prévoir quelle serait la situation en 2035. Partant de ce scénario qui aboutit à une situation inacceptable tant en termes de congestion que d'impact sur l'environnement, un premier scénario, appelé le **scénario TCSP**, a été généré en mettant en avant l'amélioration de l'offre de transports en commun et de son attractivité. Enfin, un troisième scénario, le **scénario TCSP et ville apaisée**, garde les objectifs du scénario précédent et ajoute un objectif de réduction de la pression sur les infrastructures de la mobilité. C'est ce dernier qui a été choisi.



L'objectif principal de la charte est de proposer un cadre général pour toute action de mise en œuvre du PMUD, y compris celles présentées dans ce document et toute autre action qui pourrait être incluse ultérieurement dans la stratégie horizon 2035 de mobilité pour Dakar. Il s'agit en quelque sorte d'explicitier une philosophie dans laquelle les études et les projets devraient être menés dans les années à venir.

Changement de paradigme



La démarche classique de planification de la mobilité commençait par la question de savoir si la demande était satisfaite ou non. Si elle était satisfaite, aucune condition ou contrainte était introduite dans le système, laissant donc la demande augmenter jusqu'à atteindre la capacité de l'offre. Si, le cas contraire, la demande n'était pas satisfaite, le choix était d'accroître le réseau en termes quantitatifs. Plus concrètement, cela se traduisait par : (i) la construction de nouvelles voiries ; (ii) l'élargissement des voies existantes pour donner plus de place aux modes motorisés, et notamment les transports individuels motorisés ; et (iii) la mise en place de carrefours dénivelés sur le réseau principal de voirie. D'autres mesures pouvaient être mises en œuvre, comme par exemple la construction de parkings et/ou des libérations dans la gestion des flux.

Pour le PMUD de Dakar, le choix est fait pour introduire un nouveau paradigme qui agit de manière coordonnée sur la demande et sur l'offre. Il s'agit d'une démarche multimodale pour l'offre pour être en mesure d'influencer la demande. Cela implique donc : (i) la maîtrise, voire le fléchissement, de la croissance du rôle des transports individuels motorisés ; (ii) le choix de favoriser les modes collectifs et les modes actifs ; (iii) la récupération de l'espace public de la mobilité ; et (iv) la réduction du besoin en déplacements (actions directes sur la demande). La question centrale à laquelle il s'agit de répondre dans ce cas est si les objectifs de la vision ont été satisfaits ou non.

D'une manière pragmatique, il ne s'agit pas de changer radicalement les tendances et les dynamiques qui sont en place dans le territoire de Dakar. L'approche recherche plutôt à trouver un équilibre dans la manière dont la mobilité est planifiée.

Quatre piliers pour le PMUD

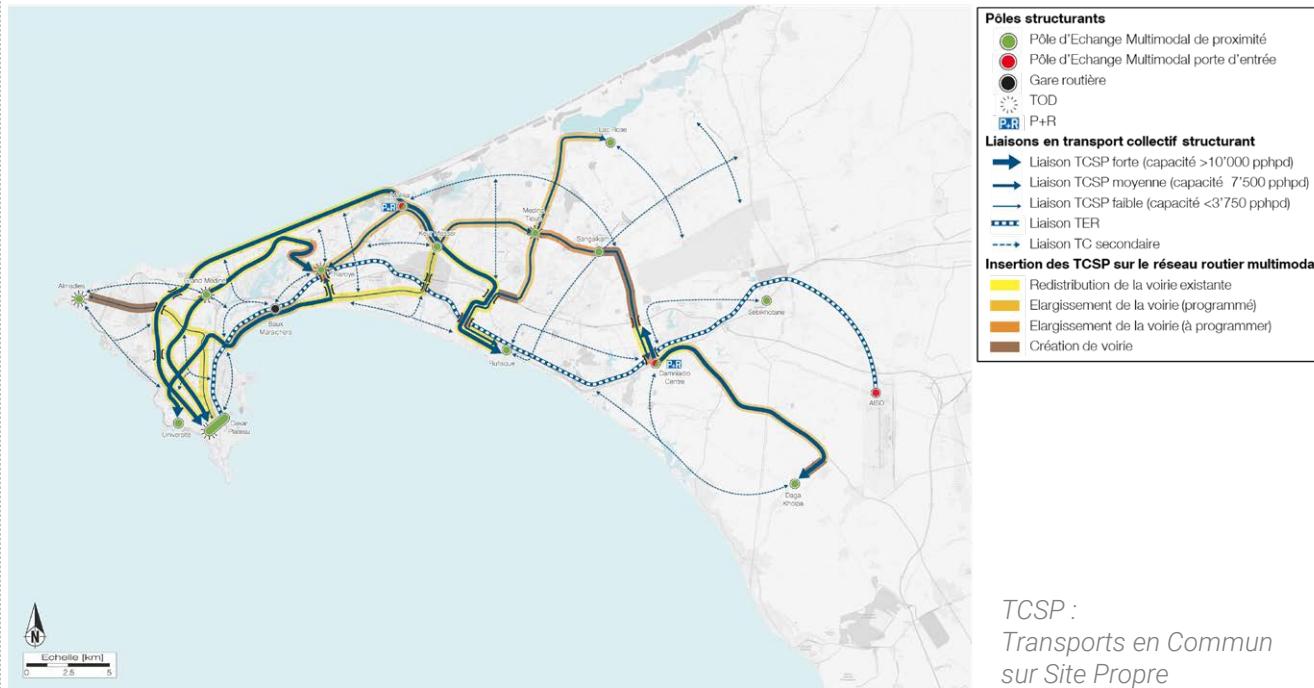
Quatre piliers ont été définis pour supporter le changement de paradigme. Ces piliers ne doivent pas être pris comme des éléments isolés d'une stratégie, mais plutôt comme un ensemble cohérent de principes:

- [Pilier 1] la priorisation des modes de transport.
- [Pilier 2] la structuration de l'offre à partir des transports en commun capacitaires.
- [Pilier 3] la gestion du trafic.
- [Pilier 4] l'occupation de l'espace.

Une stratégie supportée par la montée en puissance des TCSP

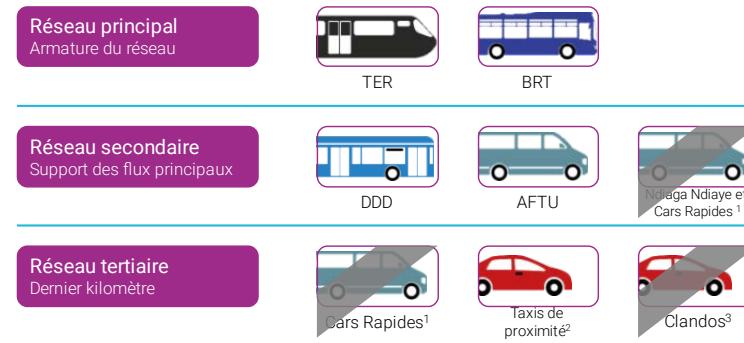


7 nouvelles lignes de TCSP
Environ 175 km en plus en 2035



TCSP :
Transports en Commun sur Site Propre

Une base théorique...



Note 1 : Les Ndiaga Ndiaye et les Cars Rapides devraient, progressivement, être professionnalisés et intégrer le réseau AFTU.
Note 2 : Le CETUD met place, depuis 2016, un projet de remplacement des clandos par des taxis de proximité.
Note 3 : Les clandos devraient aussi continuer dans la logique de professionnalisation, avec une accélération du processus en cours.

La recherche d'un système de transports public complémentaire passe par la définition des rôles pour chaque mode dans ce système. La hiérarchie des modes doit être accompagnée d'une réflexion sur la manière dont les modes se complètent et interagissent entre eux. **Il ne s'agit pas uniquement de juxtaposer des types de véhicules** et donc des niveaux d'offre de transports en commun.

... pour une amélioration qualitative et quantitative des transports en commun.

Le PMUD fait un choix fort pour la mise en place de **modes de transport urbain vertueux**, avec le transport en commun comme base d'une offre qualitative. La colonne vertébrale de cette base sont les TCSP qui proposeront des services efficaces et fiables qui augmenteront l'attractivité du système de transport en commun. Entre aujourd'hui et 2035, sept nouvelles lignes de TCSP (sous la forme de services de BRT et/ou BHNS) s'ajouteront aux couloirs de TER (déjà opérationnel) et de BRT (en cours de construction entre Dakar et Guédiawaye).

A partir de cette colonne vertébrale, d'autres services de transport en commun viendront compléter l'offre, tout en gardant **une vision multimodale** de services. A partir d'une hiérarchisation de l'offre de transports en commun, il sera possible de mailler le territoire urbain de 2035 et, ainsi, offrir une solution de mobilité aux habitant-e-s pour accéder aux opportunités et aux services de Dakar.



Des PEM créant un lien fort avec la structure urbaine



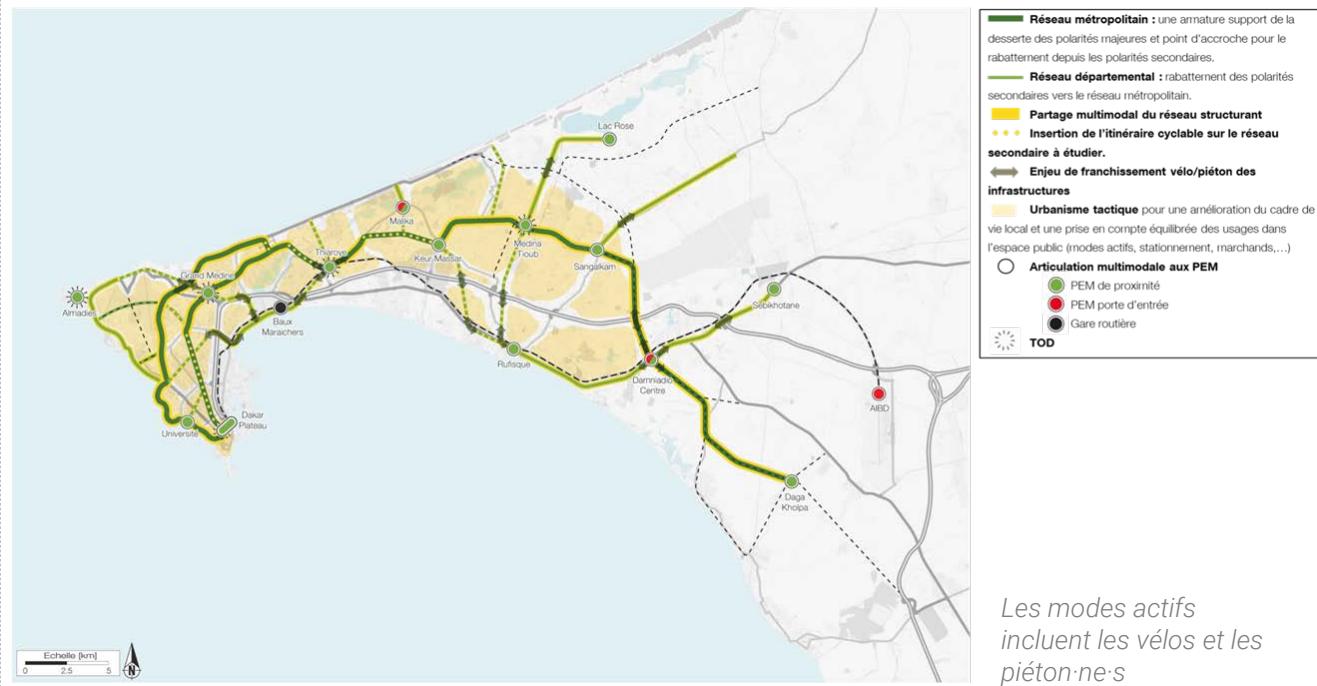
15 pôles d'échange multimodaux
En plus de la gare des Baux Maraîchers



Un pari fort pour les modes actifs



+ de 75 km de réseau principal
Et + de 100 km de réseau secondaire

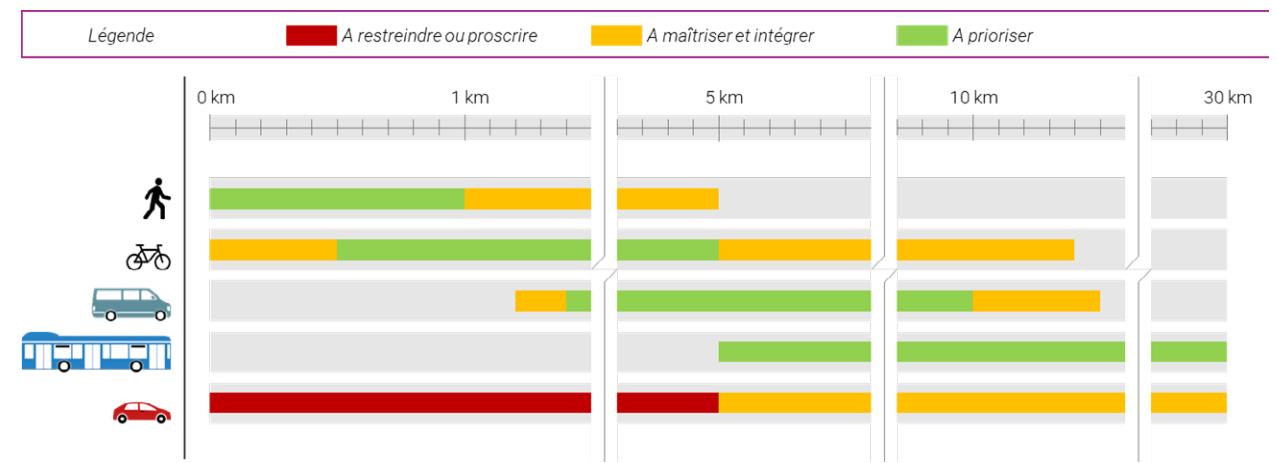


Un lien direct et robuste à la planification urbaine...

L'armature du réseau TCSP implique l'émergence de PEM aux endroits de ses principales articulations. Une notion de hiérarchie peut ensuite s'appliquer à ces PEM au regard des fonctionnalités projetées sur ces derniers mais aussi de leur environnement urbain, l'un et l'autre étant liés dans tous les cas :

- [1] Les **PEM de proximité** : pôles étroitement intégrés au tissu urbain environnant, privilégiant l'accessibilité par les modes actifs et les transports en commun, et restreignant l'accès par les transport individuel motorisé.
- [2] Les **PEM porte d'entrée** : pôles assurant un rôle de rabattement des transport individuel motorisé sur les transports en commun pour accéder au cœur de l'agglomération.
- [3] La **gare routière** des Baux Maraichers assurant principalement les échanges entre le transport en commun interurbain et le réseau de transports publics urbains.

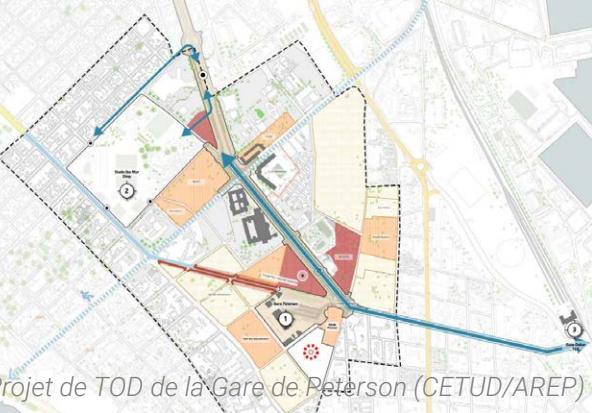
Une nouvelle hiérarchie des modes...



... pour une prise en compte adéquate des modes actifs dans la planification.

La marche à pied est et restera le **mode principal** pour les déplacements à Dakar. Pour le PMUD, l'effort le plus important est d'améliorer les conditions de déplacements des piéton-ne-s, y compris les personnes à mobilité réduite.

Le PMUD propose la réalisation d'un réseau hiérarchisé de voies cyclables qui auront comme objectifs de (1) rabattre vers les transports en commun, et TCSP en particulier, en respectant les échelles de pertinence des modes, (2) mailler les zones à l'intérieur des départements qui forment l'agglomération, et (3) fournir des liaisons entre secteurs, soit de moyenne distance, qui **réduiront le besoin de faire recours aux modes individuels motorisés**. Plus de 75 km de réseau cyclable principal et plus de 100 km de réseau cyclable secondaire devront être construites, et un accompagnement et sensibilisation devront être prévus.



... qui ouvre des opportunités stratégiques.

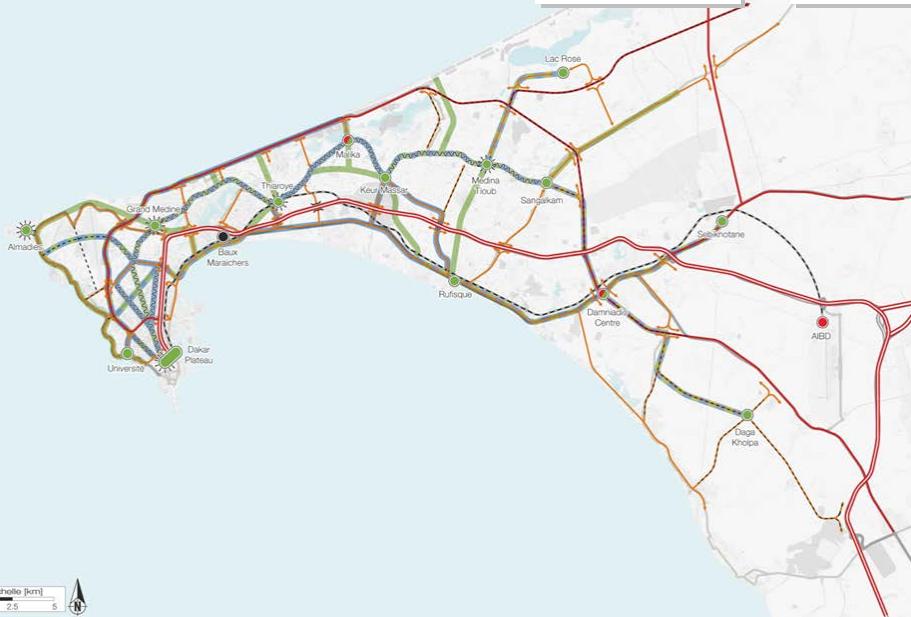
L'opportunité de développement de projet TOD « **Transit Oriented Development** » peut être initiée sur certains PEM. Le concept de TOD se base sur la création de « villages urbains » avec une accessibilité élevée et fondée sur l'utilisation des transports en commun et sur les modes actifs (vélos et marche). Ces « villages urbains » sont denses et mixtes permettant d'avoir des emplois à proximité des pôles de transport.



Optimiser

Renforcer

Anticiper

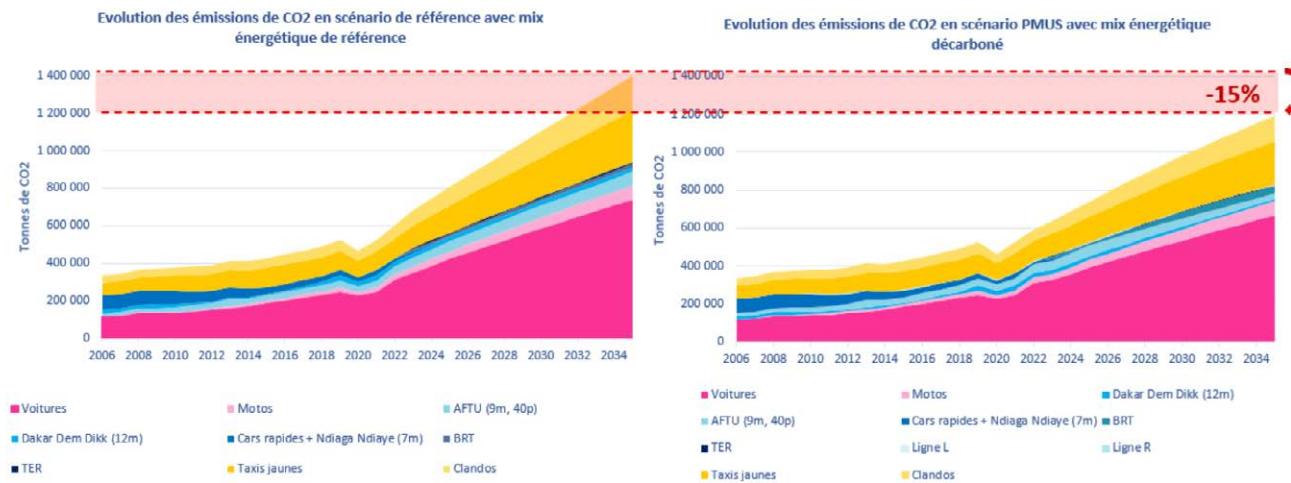


- Réseau métropolitain :** desserte et protection du cœur urbain par un réseau métropolitain fluide.
- Réseau départemental :** distribution des flux et protection des polarités contre le transit local par un réseau départemental maillé.
- Renforcement du maillage :** compléter l'existant et anticiper les zones en cours d'urbanisation.
- Insertion de TCSP et/ou de pistes cyclables sur le réseau routier multimodal :**
 - Partage multimodal du réseau routier structurant
 - Insertion des fonctions TC et/ou cyclables via le déclassement de certains axes routiers structurants
 - Insertion des fonctions TC et/ou cyclables sur le réseau routier secondaire
- Articulation multimodale aux pôles TC structurants :**
 - PEM de proximité
 - PEM porte d'entrée
 - Gare routière
- TOD



Des effets positifs (émissions)

Les actions prévues dans le PMUD permettront de fléchir les tendances actuelles. Les actions du PMUD devraient permettre **une économie d'environ 15%** par rapport au scénario « au-fil-de-l'eau » en termes d'émissions de CO₂.



Les actions prévues dans le PMUD montrent un niveau d'ambition conséquent mais aligné avec des besoins en mobilité qui ne vont qu'augmenter et évoluer en exacerbant la pression qui existe déjà dans le système. Les actions qui expriment la vision stratégique horizon 2035 ont été définies de sorte à permettre des adaptations et des évolutions pour prendre en main des dynamiques futures qui ne sont pas encore possibles d'être identifiées.



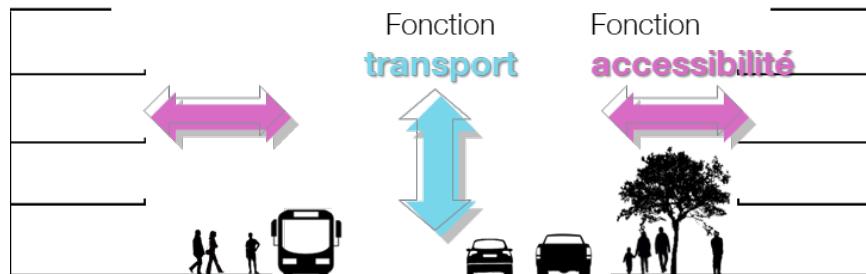
Des effets positifs (congestion)

Avec les actions prévues dans le PMUD, sur le point critique entre Dakar et Guédiawaye, pour 2035, la demande en heure de pointe serait de **92 000 pphpd**, alors que l'offre (et donc la capacité de l'écran) passerait à **95 000 pphpd**.



Un budget conséquent

Les actions du PMUD permettront de fléchir les tendances et de répondre aux défis de mobilité futurs. Un chiffrage initial suggère un investissement lié au PMUD qui atteint **1 054 600 000 000 FCFA** (soit, environ, 1,6 Milliards d'€).

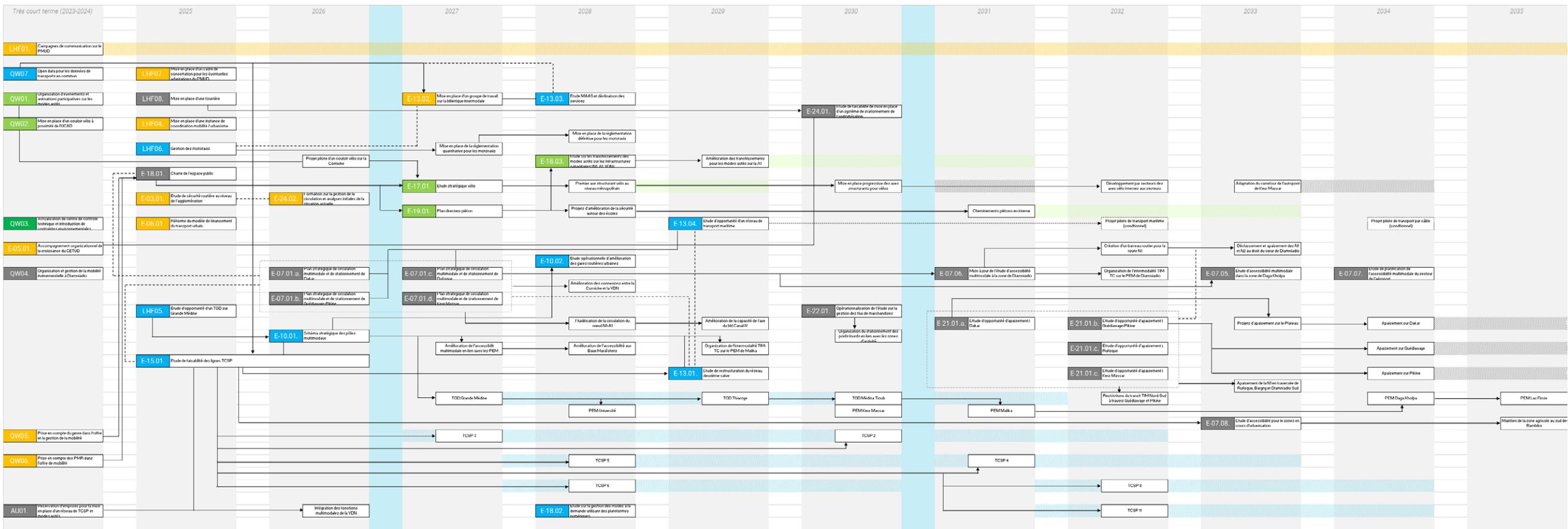


... et une anticipation d'un développement urbain rapide à l'est de Dakar.

Si à Dakar, il s'agit d'optimiser l'actuel, à Guédiawaye-Pikine l'objectif sera de renforcer le réseau, et à Rufisque et Keur Massar le but sera d'anticiper le développement urbain en réservant des espaces suffisants pour être en mesure de mettre en place les projets en lien avec les actions du PMUD et éviter toute possibilité de blocage.

Tout effort de réforme pour la mobilité de Dakar repose sur une adaptation du cadre de gouvernance qui est en place. A différence de plusieurs villes de la région, **Dakar peut compter sur le CETUD pour porter non seulement la démarche de production du PMUD, mais aussi sa mise en place entre aujourd'hui et 2035.** Pour ce faire, des actions sont prévues dans un objectif de renforcement de la place du CETUD et d'une adaptation des ressources aux défis majeurs qui approchent.

La mise en œuvre de la vision se fera de manière progressive. En gardant un niveau d'ambition conséquent, les actions sont prévues pour être mises en place entre aujourd'hui et 2035.



Différents types d'actions

Dans la chronologie des actions présentée dans la frise ci-dessus, différents types d'actions sont présentés.

En premier, une unique action urgente qui est comprise comme un élément à mettre en œuvre dans les plus brefs délais, qui ne s'avère pas simple et qui nécessite un effort conséquent de négociation et concertation entre les acteurs de la mobilité, notamment le CETUD et l'AGEROUTE.

Ensuite, les quick-wins qui sont des actions sur le très court-terme avec un impact immédiat dans le chemin de la réalisation du PMUD.

En troisième lieu, les low-hanging fruit qui correspondent donc à des actions 'faciles' à mettre en place avec les éléments existants mais qui auront un impact plutôt sur le moyen et/ou le long terme.

Enfin, les études à mettre en œuvre. Les fiches action pour les études sont organisées par thématique. Le total d'études – en dehors des quick-wins et des low-hanging-fruit – est de 24 études, dont 7 sur le court terme, 11 sur le moyen terme et, enfin, 5 sur le long terme. De ces études découlent les projets et/ou programmes plus concrets

Des fiches actions pour opérationnaliser le plan

Le contenu des fiches actions est le suivant :

- ▲ Description détaillée de l'action à mener.
- ▲ Définition de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires.
- ▲ Territorialisation et échelle.
- ▲ Temporalité de l'action.
- ▲ Budget prévisionnel, présenté sous forme de fourchette et en indiquant, quand pertinent, le type de budget.
- ▲ Financement prévu.
- ▲ Domaine thématique : (i) aspects institutionnels et/ou financiers ; (ii) réseau routier multimodal ; (iii) transport publics ; (iv) modes actifs avec focus sur la marche à pied et le vélo ; (v) aspects environnementaux ; et, (vi) sujets en lien avec urbanisme et l'occupations des sols.

Les fiches action indiquent aussi les objectifs stratégiques auxquels l'action est associée, le lien avec d'autres fiches action et les indicateurs associés.

Cadre conceptuel EASI

PERMETTRE (ENABLE)	EVITER (AVOID)	REPORTER (SHIFT)	AMELIORER (IMPROVE)
Mettre en place un système de gouvernance efficace et responsable, suffisamment doté en : <ul style="list-style-type: none"> • Institutions • ressources humaines • financement 	Minimiser la dépendance aux modes motorisés individuels en intégrant la planification et la gestion de l'usage des sols et des transports	Augmenter ou préserver la part modale des modes les plus soutenables sur le plan social et environnemental (transport public, marche, vélo)	Améliorer l'efficacité des modes et services de transport en minimisant leur empreinte environnementale
Efficacité de la gouvernance	Efficacité de l'usage des sols	Efficacité système de transport multimodal	Efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules

■ Les parties institutionnelles et financières de la mise en œuvre du PMUD, répondent donc au pilier Enable du cadre conceptuel.

■ Le réseau multimodal cherche à mettre en place la vision multimodale de la mobilité et porte principalement sur les piliers Shift et Improve.

■ Les transports publics, y compris TCSP et autres modes agissent directement sur le pilier Shift.

■ Les modes actifs, avec un intérêt particulier pour une montée en puissance du vélo et une amélioration des conditions pour les piétons ont un lien direct avec les piliers Improve et Shift.

■ L'amélioration des aspects environnementaux se fonde sur des optimisations des services, mais aussi sur une optimisation dans l'efficacité de la structure urbaine (piliers Avoid et Improve).