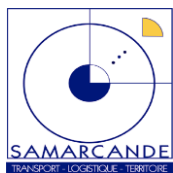




VERSION PROVISoire



FICHES ACTIONS

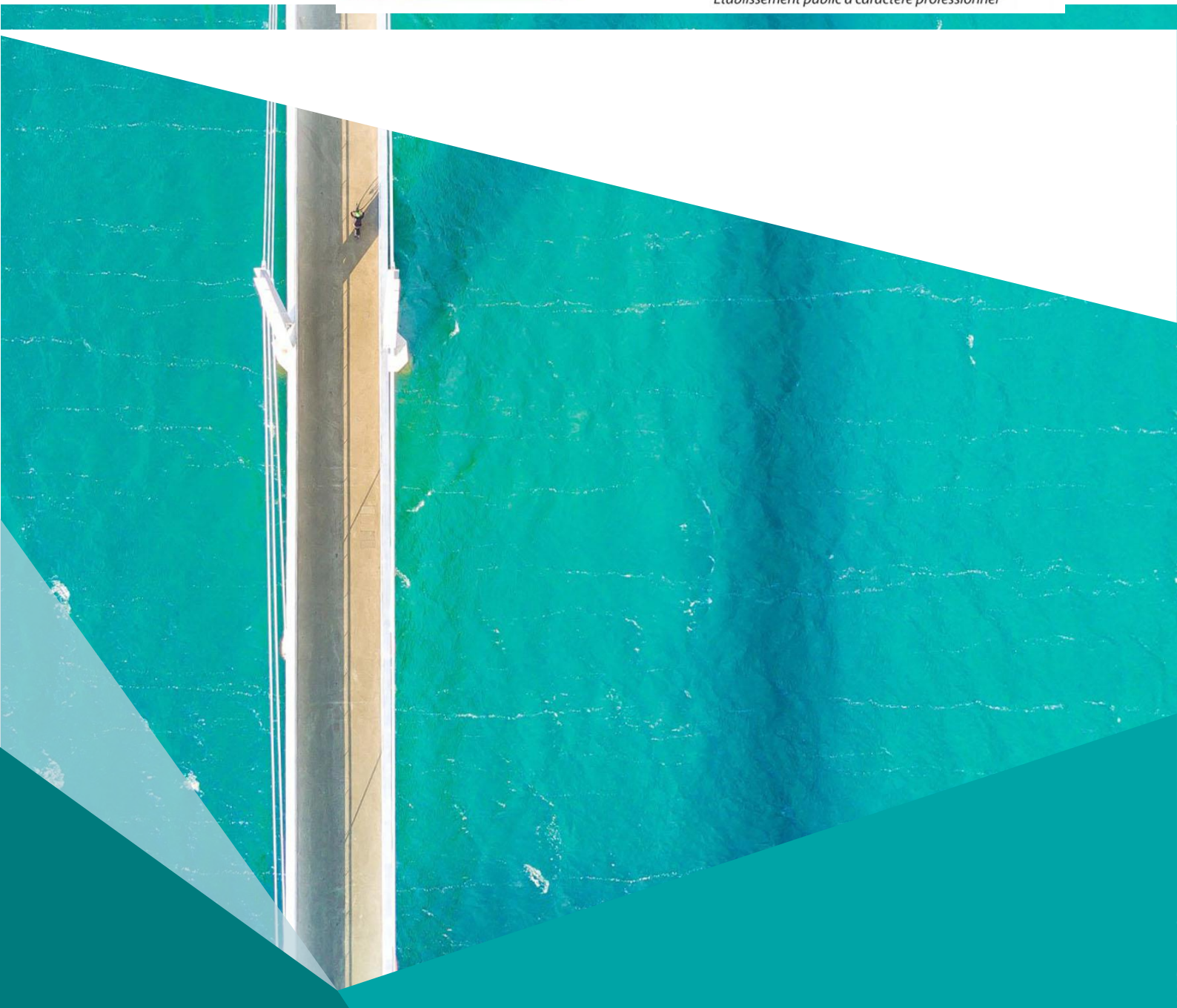
PLAN D' ACTIONS

16 septembre 2021



République du Sénégal

CONSEIL EXECUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR
Etablissement public à caractère professionnel



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) Delphine Dubreuil, Matthieu Sarda, Alioune Thiam, Renaud Kourlan, Philippe Duong
Fonction Experts

Volume du document Version Provisoire

Version V1

Référence

Numéro CRM

Chrono

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérfié par	Fonction	Signature
V1	16 Juillet 2021	D.Dubreuil	Expert	
V2	16 septembre 2021	D.Dubreuil	Expert	
V3	22 Novembre 2021	D.Dubreuil	Expert	

Version	Date	Approuvé par	Fonction	Signature
---------	------	--------------	----------	-----------

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Ndeye GUEYE	CETUD
Nancy SECK	CETUD
Khadim CISSE	CETUD

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION	6
2 - APPROCHE POUR LES MESURES D'AMELIORATION DE LA LOGISTIQUE A DAKAR	6
2.1 - Circulation des véhicules de marchandises et la gestion du réseau viaire	7
2.2 - Cadre règlementaire.....	8
2.3 - Formalisation et modernisation du transport informel de marchandises.....	9
2.4 - Procédures et contrôle des marchandises.....	9
2.5 - La montée en compétence des acteurs locaux	10
2.6 - La planification des espaces logistiques de l'espace métropolitain dakarois	10
2.7 - La résolution des problèmes institutionnels.....	10
3 - PROPOSITION D'ELABORATION ET EVALUATION DES FICHES ACTIONS ET DU PLAN D'ACTION	11
3.1 - Contenu des fiches actions	11
3.2 - Evaluation des fiches actions.....	12
3.3 - Proposition de plan d'action	13
4 - LISTE PRELIMINAIRES FICHES ACTIONS	17
4.1 - Les actions liées à la planification de la logistique et à la formation/ montée en compétence des acteurs	17
4.1.1 - Etude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire.....	18
4.1.2 - Etude pour un schéma d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio.....	18
4.1.3 - Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole.....	18
4.1.4 - Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio.....	19
4.1.5 - Restructuration et requalification des marchés des espaces centraux et de leur accès.....	19
4.1.6 - Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)	20
4.1.7 - Plan de formation et de développement des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles.....	21
4.1.8 - Filières agricoles locales, circuits courts, mutualisation.....	21
4.2 - Actions acteurs institutionnelles et règlementaires.....	22
4.3 - Actions acteurs informels et procédures.....	22
4.4 - Actions sur la gestion des espaces voiries, stationnement et organisation des flux.....	22
5 - DETAIL DES FICHES ACTIONS	24
5.1 - Étude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire métropolitain.....	24
5.2 - Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio.....	26

5.3 - Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio.....	28
5.4 - Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole	30
5.5 - Restructuration et reconversion des acteurs des marchés des espaces centraux et de leur accès.....	33
5.6 - Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)	35
5.7 - Plan de formation et de développement des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles.....	38
5.8 - Dynamisation des filières agricoles locales, des circuits courts et de la mutualisation.....	40
5.9 - Suppression d'institutions obsolètes, superfétatoires ou inopérantes.....	42
5.10 - Positionnement de la CCIAD comme instance de régulation de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération	44
5.11 - Responsabilisation du CETUD pour la gestion de la circulation et du stationnement dans l'agglomération dakaroise	45
5.12 - Abrogation de textes désuets ou superfétatoires.....	48
5.13 - Elaboration d'une charte de la logistique urbaine.....	50
5.14 - Optimisation et évolution du transport hippomobile à Dakar	51
5.15 - Aménagement d'aires/parkings de stationnement pour les PL maliens.....	54
5.16 - Refonte du pesage des PL à l'entrée du port	56
5.17 - Amélioration du process des escortes douanières.....	58
5.18 - Recensement et réflexion sur les charrettes à bras	59
5.19 - Axes routiers lourds / Zones industrielles	61
5.20 - Marché de détail/de gros du centre-ville.....	64
5.21 - Marché des périphéries proches	78
5.22 - Matrices pour les fiches actions sur la gestion de l'espace viaire	82

REFERENCES

Figure 1: les thématiques du plan d'action	7
Figure 2: les cibles de la thématiques circulation et usage de la voirie	8
Figure 3: principes du plan d'action.....	11
Figure 4 : principes de l'évaluation.....	13
Figure 5 : voie lente sur la route de Rufisque.....	61
Figure 6: ensablement des voies dans la zone de Bel-Air	62
Figure 7: le marché avenue de Reuilly (Paris XII)	65
Figure 8: les armoires de marché - ici sur les quais de Lyon.....	65
Figure 9 : le marché de gueule Tapee	66
Figure 10: gestion des instances de colis (Colissimo et Amazon).....	66
Figure 11: propositions de reconfiguration des voies du quartier du marché de Sandaga	68
Figure 12 : propositions de reconfiguration des accès et des voies pour le quartier du marché castor	68
Figure 13: poid lourd a proximité de Castor.....	69
Figure 14 : propositions de reconfiguration des accès et des voies pour le quartier du marché castor	71
Figure 15: propositions de reconfiguration des voies du quartier du marché de Sandaga	74
Figure 14: l'axe au Sud de la route des Niayes	79
Figure 15: le long du marché de Thiaroye.....	79

1 - INTRODUCTION

Le présent rapport est un rendu intermédiaire portant sur la présentation des améliorations de la logistique urbaine à Dakar. Il a pour objet de proposer :

- l'approche générale,
- la présentation des thématiques
- la première sélection de recommandations que le consultant propose de développer en fiche action,
- Le développement des recommandations en fiche-action,

Ces recommandations sont formulées à la suite du diagnostic logistique et transport de fret portant sur l'espace métropolitain.

Les étapes suivantes seront :

- L'évaluation des différentes actions et leur hiérarchisation,
- La mise en cohérence sous la forme d'un plan d'action phasé

Il est entendu que l'ensemble des mesures s'inscrivent autant que possible dans le cadre d'une démarche globale de réorganisation de la circulation à Dakar autour du BRT. Les documents mis à disposition émanant des études parallèles ont toujours été intégrés dans la réflexion portant sur les marchandises.

2 - APPROCHE POUR LES MESURES D'AMELIORATION DE LA LOGISTIQUE A DAKAR

L'étape a pour objectif d'identifier les mesures destinées à apporter des solutions ou des améliorations vis-à-vis des enjeux détectés à l'étape du diagnostic.

Il s'agit de proposer de possibles améliorations d'abord, sous formes d'une liste de fiches actions qui répondent aux problématiques principales (ici présentées sous forme de thématiques) puis d'en mesurer la faisabilité et l'efficacité dans un second temps (voir la partie 3). Il sera mis en particulier l'accent sur les aspects environnementaux et financiers. En dernière phase, la stratégie de mise en œuvre de ces actions et leur mise en cohérence (certaines fiches actions seront liées en package) et serviront de base au plan d'action.

La plupart des actions ne peuvent pas être mise en œuvre directement – sur la seule base du travail effectué : d'autres étapes de réflexion et d'études devront compléter le travail ici présenté. Cependant, les fiches actions permettent de préciser les étapes et les modalités de leur mise en œuvre ainsi que les pilotes potentiels parmi les acteurs institutionnels du cadre métropolitain. Une autre recommandation va porter sur les besoins de mettre en œuvre des actions pilotes avant un élargissement/ une systématisation à l'ensemble du territoire.

L'approche qui avait été initialement proposée, en cohérence avec les termes de référence, était la suivante :

- La circulation des véhicules de marchandises et la gestion de la voirie,
- La formalisation et la modernisation du transport informel de marchandises
- L'intervention via le cadre réglementaire,

D'autres thématiques ont été ajoutées au fur et à mesure de la construction du diagnostic telles que :

- La planification de l'espace métropolitain du point de vue de la logistique,
- L'accompagnement des acteurs pour leur montée en compétences,
- La rationalisation de procédures de contrôle et de régulation du commerce extérieur,
- La résolution de blocages institutionnels.

Pour chacune des thématiques, une ou plusieurs actions sont proposées et inversement une action peut s'inscrire dans une ou plusieurs thématiques.

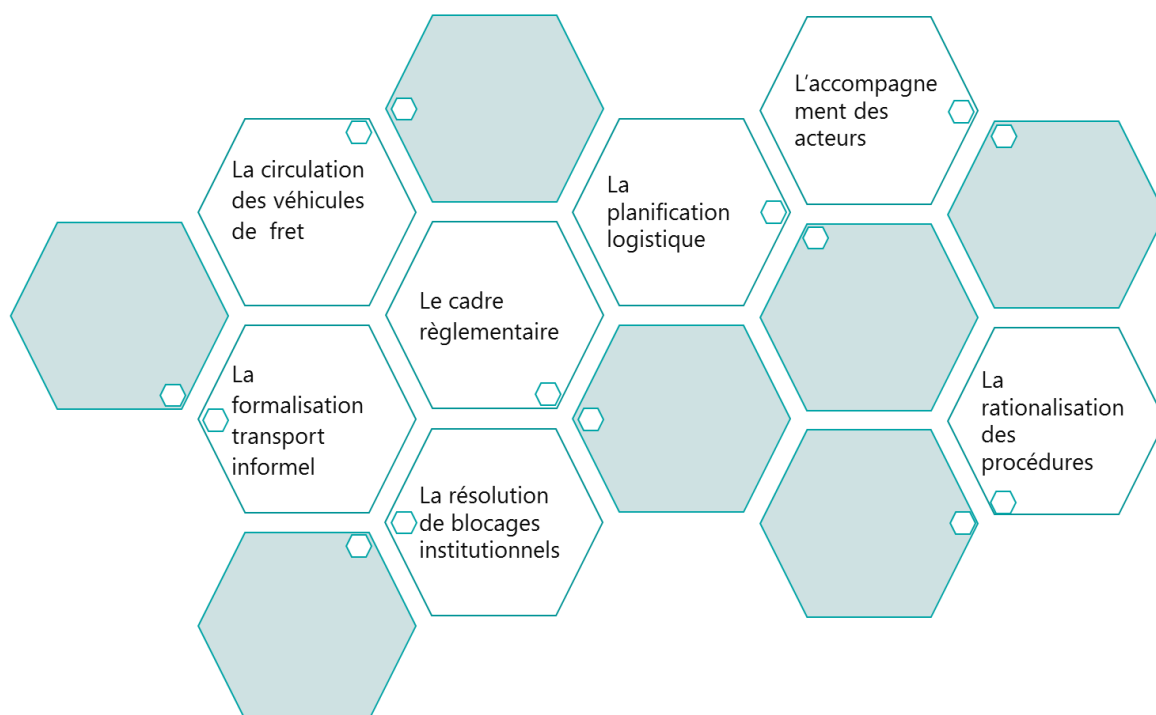


FIGURE 1: LES THEMATIQUES DU PLAN D'ACTION

2.1 - Circulation des véhicules de marchandises et la gestion du réseau viaire

Une des premières finalités du mandat reste de trouver des solutions améliorant la fluidité et l'accessibilité au sein de Dakar. Les mesures que l'on peut inclure comprennent par exemple l'atténuation de l'impact des différents types de véhicules de fret sur le trafic (par exemple les charrettes hippomobiles), l'amélioration des temps de parcours, la rationalisation des itinéraires et des accès, des recommandations sur la gestion de l'espace de la voirie.

Les recommandations de cette thématique seront organisées suivant les thématiques suivantes :

- La gestion de la circulation sur les axes (sur la base du diagnostic du plan de circulation des PL et horaires)
- Meilleure hiérarchisation des voies (avec la création de zones « silencieuses », de voies inter-quartier) et un meilleur partage de la voirie entre les différents modes et / ou véhicules,
- L'identification des zones de livraisons, des zones d'attentes chauffeurs (pour les véhicules au port) et un management du stationnement,
- La question de l'organisation interne des sites et notamment des marchés.

Pour ces différentes recommandations des outils devront être chaque fois identifiés, des plus directement opérationnels ou concrets (les sabots, les panneaux, les disques) aux outils plus administratifs les délivrances d'autorisations / agréments, les sanctions, en passant par les incitations (exemptions, accès à des financements) ou la mise en œuvre de solutions plus technologiques (tracking GPS pour le calcul de péage, etc.)

Le consultant s'appuiera sur un benchmark international et en particulier sur des solutions qui auraient fait leur preuve dans le cadre de métropoles similaires à Dakar.

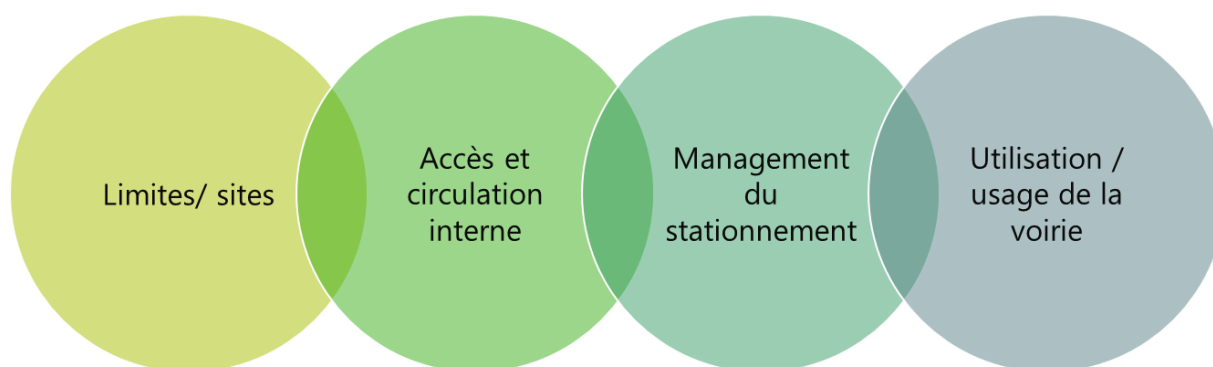


FIGURE 2: LES CIBLES DE LA THEMATIQUES CIRCULATION ET USAGE DE LA VOIRIE

2.2 - Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire est le cadre d'intervention majeur des pouvoirs publics. Il faut bien circonscrire les différents domaines d'intervention mais aussi les modes de mises en œuvre. Il faut également s'assurer de pouvoir communiquer ces modalités aux acteurs impactés très en amont de manière à recueillir leur avis et leurs préoccupations. En effet, il est important de bien saisir aussi la dimension d'adhésion et d'accompagnement des décisions réglementaires qui peut en déterminer le succès. Le consultant évaluera les mesures qui dépendent du cadre réglementaire aussi en fonction de leur environnement, des actions de communication, de formation et de sensibilisation qui seront organisées pour les rendre acceptables et/ ou opérationnelles dans la thématique consacrée à l'accompagnement des acteurs.

Le cadre réglementaire concerne :

■ La circulation des marchandises et la hiérarchie du réseau viaire :

- Il s'agit des réglementations qui vont concerner les marchandises en transit, dangereuses, périssables, les itinéraires poids-lourds en font partie.
- Parmi les mesures les plus évidentes mais aussi les plus sensibles, il faut citer les interdictions d'accès doivent être édictées (par exemple l'accès des véhicules les plus lourds à certains quartiers), les contournements, etc. il est important de pouvoir en mesurer l'impact global. Le consultant donnera donc des recommandations en ce qui concerne la gestion de la circulation et l'évaluation des conséquences. Là aussi, des mises en cohérences avec des actions/ plans à l'échelle de la métropole ou de la sous-région (réglementation UEMOA) seront recherchées,

■ **La gestion de la voirie et des espaces publics dédiés au transport et à la logistique** : des autorisations (stationnement, livraisons), des limitations d'espace ou des limitations horaires seront proposées. Comme pour les mesures précédentes, elles devront s'appuyer sur une démarche globale de mesure de leur impact,

■ **La régulation des acteurs et de l'accès au secteur** : ici les mesures devront se rapporter au transport informel principalement – dont il est question ci-dessous - mais peuvent également concerner d'autres maillons de la chaîne logistique : les professions intermédiaires entre transporteurs et chargeurs (les commissionnaires qui englobent une grande diversité de métiers), les entrepositaires, les grossistes, etc.

■ **Les règles encadrant la localisation des sites dédiés au transport et à la logistique** : en particulier, il s'agit d'identifier les sites les plus propices à se développer sur les activités logistiques.

Pour cette thématique, il s'agit de vérifier si les recommandations provenant des autres thématiques doivent se voir ajouter un nouveau volet réglementaire et juridique spécifique ou bien si ce volet existe déjà, sous la forme d'un ou plusieurs règlements existants :

- dans le premier cas, il s'agira de produire une réglementation adaptée puisqu'elle n'existe pas,
- dans le second cas, il s'agira d'un toilettage, d'une revue des décrets d'application et d'une mise en cohérence ou mise à jour limitées sur la base de textes et règlements existants.

2.3 - Formalisation et modernisation du transport informel de marchandises

Le transport informel est une problématique bien connue et sa résolution doit s'inscrire dans une approche globale qui inclus en particulier l'aspect social. S'il est clair que le projet ne devrait pas permettre de trouver une résolution complète, même à l'échelle de Dakar, il semble qu'il offre une opportunité pour élaborer un certain nombre de pistes de modernisation des modes de transport.

La typologie des acteurs informels a été proposée à l'étape du diagnostic et a permis d'identifier les deux groupes qui sont principalement ciblés, les charrettes à bras et les charrettes hippomobiles. Le consultant se propose d'explorer les zones de pertinence pour ces deux types d'acteurs, les possibilités d'alternative (sur la base d'un benchmark international sur les véhicules disponibles et leur impact) ainsi que la période de transition

Le consultant recommande de s'appuyer sur une démarche participative et coopérative. Le transport informel une importance particulière car il est souvent un gros pourvoyeur d'activité. Mais son accès reste peu contrôlé, les prix d'acquisition des véhicules sont assez bas, en particulier pour les types cités plus haut et il est souvent synonyme de comportement peu sécurisé (conduite, chargement, état du véhicule). De plus, sur la plupart des segments, les flottes sont surnuméraires, souvent en mauvais état, les rémunérations sont souvent insuffisantes et conduisent à des pratiques de surcharge très fréquentes chez tous les opérateurs.

Le maintien de certains moyens de transport archaïques permet aussi à une partie de la population de trouver des moyens de subsistance. Par ailleurs, ces moyens correspondent aussi à un besoin logistique réel lorsque les chaussées ne sont pas revêtues. Une des voies afin d'assurer une transition peut-être de circonscrire leur utilisation à certaines zones. Il peut s'agir des quartiers les plus périphériques de Dakar, de manière à maintenir les accès existants vers les producteurs alentours ou vers les quartiers d'urbanisation récente.

Le consultant se propose d'explorer les pistes suivantes :

- Contrôles renforcés pour l'accès à certaines zones ou la circulation sur une partie du réseau (centre-ville, zones industrielles, voies rapides) instauration de vignettes (telle celle qui existe déjà pour l'accès au port),
- Solution de transition pour réduire le nombre d'acteurs : identification de zones où ces types de transport sont possibles, augmenter les requis (contrôle technique renforcé sur les véhicules, les animaux),
- Soutien à la reconversion des acteurs : remplacement des véhicules par d'autres moyens, reconversion/formation vers d'autres activités (manutention).

2.4 - Procédures et contrôle des marchandises

Plus largement, la question de la circulation des marchandises et de la logistique va englober à celle de la facilitation et des procédures liées au commerce extérieur. La mise en place du parking AGS ou les mesures récentes sur la gestion des conteneurs vides ont eu des impacts importants sur la fluidité des zones portuaires et Bel-Air. Le consultant s'est efforcé de trouver des mesures de type « quickwins » propres à avoir un effet significatif sur les opérations d'importations et les mouvements de poids lourds et in fine, la congestion de certaines voies portuaires.

En effet, la modernisation des procédures liées au commerce international est un processus long qui implique de très nombreux acteurs, au premier rang desquels les douanes et les autorités portuaires. La création d'un guichet unique du commerce extérieur (GUCE) et son opérationnalisation peuvent aller de 10 à 20 ans en fonction de l'adhésion que le projet va susciter auprès des parties prenantes. Il se décompose en de très nombreux sous-processus (la partie portuaire, la partie douanière, les contrôles des ministères « techniques », la partie hinterland ou transit terrestre, etc.) et étape par étape se propose de résoudre et simplifier les procédures mise en œuvre présentement. Ces dernières impliquent souvent le contrôle et la présentation de documents, bordereaux et formulaires papier, des paiements effectués à la caisse d'un établissement et parfois en espèce, des prises de rendez-vous en présentiel, des signatures faites sur les documents originaux etc. Des procédures dématérialisées vont peu à peu les remplacer : déclaration en ligne, suivi des marchandises via des systèmes de tracking accessibles par plusieurs acteurs, signatures électroniques, paiement en ligne, pré-

information via mail, etc. Ce remplacement des procédures traditionnelles par des procédures électroniques se fait souvent au détriment et contre la volonté des acteurs locaux qui y perdent une possibilité d'intervention directe et souvent une source de revenus informelle.

D'une manière générale, toutes les simplifications de procédures ont un effet positif sur la circulation des marchandises : soit elles permettent de réduire les besoins de stockage intermédiaires de ces marchandises dans les terminaux portuaires, sur les terre-pleins conteneurs, dans les cours dédiées au vrac ou dans les entrepôts sous douane. Elles diminuent également le temps d'attente des poids-lourds pour l'obtention ou le contrôle de certains documents, par exemple pour la collecte des marchandises dans l'enceinte portuaire.

C'est donc sur certaines des étapes du processus de facilitation qui nous apparaissent prioritaires en termes de que nous proposerons des actions. Celles-ci seront identifiées en fonction de :

- faisabilité : simplicité technique par exemple, maturité des process et des techniques,
- rapidité de mise en œuvre : peu d'acteurs impliqués et une bonne adhésion a priori de leur part,
- effet de levier : des gains mesurables tels que le nombre moyen de PL en attente, les attentes moyennes à certaines étapes clé – par exemple l'attente pour l'entrée à l'enceinte portuaire ;

2.5 - La montée en compétence des acteurs locaux

Cette thématique se propose d'appuyer les acteurs ou les segments du secteur logistique les plus dynamiques. Il s'agit ici d'inciter le secteur à adopter des pratiques vertueuses ou à rendre plus accessible certains dispositifs techniques.

Les propositions prennent appui sur les retours d'expérience des jeunes acteurs logistiques et sont aussi ciblées sur des déblocages rapides du type quickwins. Elles incluent notamment :

- Des mesures de formation,
- Des mesures de régulations du secteur,
- Des mesures de soutien à la diffusion de certaines techniques.

2.6 - La planification des espaces logistiques de l'espace métropolitain dakarois

Cette thématique visera à donner une vision territoriale globale de l'organisation du système logistique métropolitain à terme, en même temps qu'à évaluer les localisations par rapport à leur fonction et leur utilisation en regard des autres composantes urbaines (habitat/population, commerce, industrie...), proposer une vision des flux entre les différentes composantes du système et leur basculement à l'occasion de la mise en service des nouvelles infrastructures (par exemple les pré et post-acheminement portuaires de conteneurs), repenser la restructuration des quartiers concernés par ces mutations (par exemple les marchés de centre-ville, les futures interfaces ville-port et la requalification des anciens espaces portuaires ou péri-portuaires, les zones industrielles), etc...

Pour cette thématique, plusieurs échelles géographiques seront abordées :

- celle de la zone industrielle et logistique comme celle de Diamniadio,
- la région métropolitaine toute entière avec l'évolution du réseau d'infrastructures portuaire
- celle du réseau ferroviaire local.

2.7 - La résolution des problèmes institutionnels

En complément du volet réglementaire, il a semblé utile d'ajouter une thématique axée sur la composante purement institutionnelle de l'intervention publique et de centrer certaines recommandations sur la résolution de certains dysfonctionnements liés aux acteurs et rouages de cette action publique.

Il s'agira en particulier d'examiner les situations dans lesquelles certains textes n'ont pas été appliqués, les problématiques liées au recouvrement de zones d'intervention ou de prérogatives mal définies.

A l'issue de cette étape de revue des problématiques / thématiques, les propositions sont formalisées en ch

3 - PROPOSITION D'ELABORATION ET EVALUATION DES FICHES ACTIONS ET DU PLAN D'ACTION

Le schéma ci-dessous décrit les différentes étapes de cette section.



FIGURE 3: PRINCIPES DU PLAN D'ACTION

3.1 - Contenu des fiches actions

La première étape consiste en l'élaboration de fiches –actions qui vont répondre de manière spécifique aux problématiques détectées au moment du diagnostic. Ces fiches actions s'inscrivent dans une ou plusieurs des thématiques exposées plus haut mais ne constituent pas encore une stratégie globale.

Le format de la fiche action permet de décrire le contenu, les modalités de mise en œuvre puis ensuite doit permettre son évaluation. Un modèle de fiche action est fourni en annexe de ce document.

■ Description brève de l'action :

- De quoi s'agit-il ? : Une réglementation ? Un équipement ? Une action de concertation ? De formation ?,
- Quelles sont les cibles / les bénéficiaires ? Par exemple les transporteurs, les grossistes informels ? les services de la voirie des communes ?,
- Quelles sont les grandes lignes du contenu : par exemple la création de GIE pour les grossistes/négociants des filières agricoles locales de manière à être intégrés au futur MIN,

■ Objectifs de l'action :

- Quelles sont les améliorations apportées, les résultats/ les bénéfices attendus : pour reprendre l'exemple précédent des grossistes, il s'agit de donner plus de visibilité et de structurer les filières locales face à la concurrence marocaine ou internationale

■ Ressources existantes :

- Quels sont les acteurs, les expériences réussies sur lesquelles il est possible de s'appuyer. Ici, les expériences passées de création GIE de transporteurs, la structuration du secteur par les représentants de l'UNACOIS sont des ressources possibles.

■ Phasage :

Il s'agit d'identifier les étapes principales de la mise en œuvre. Pour continuer sur les actions à destination des acteurs privés, on peut par exemple citer les étapes suivantes :

- validation du principe avec les parties prenantes institutionnelles, y compris les représentants du secteur privé,
- élaboration d'une feuille de route, identification et sensibilisation des bénéficiaires, élaboration des contenus et campagne de formation locale et à distance,
- appel à candidature auprès des acteurs les plus avancés,
- sélection des projets, etc.... avec des indications de temps de mise en œuvre (18 mois, 3 ans, etc. si possible des indications pour chaque phase, mais cela peut être fait dans la version finale)
- Acteurs/ parties prenantes
 - publiques ou privés, ils sont les pilotes du projet ou impliqués directement dans la mise en œuvre (CCI, SOGIP, etc..)
- Mesures d'accompagnement ou autres actions :
 - Elles sont liées à celle-ci : par exemple, la formation des grossistes à la comptabilité peut-être une mesure d'accompagnement ou alors, la mise en place d'un système de subvention pour la location de locaux ou d'équipement.
- Fonds nécessaires :
 - Il s'agit d'évaluer en première approche les besoins financiers ou de décomposer les différents éléments de la mesure. Cette première évaluation sera complétée.

3.2 - Evaluation des fiches actions

Une deuxième étape après la mise au point des fiches est leur évaluation. La proposition est ici de pouvoir les évaluer en fonction de leur impact environnemental d'une part et d'autre part de leur impact financier.

▶ Impact environnemental

En fonction de la mesure, renouvellement de flotte, identification d'espaces logistiques, rationalisation de la circulation, l'impact peut être évalué de manière qualitative ou quantitative et pourra concerner les éléments suivants :

- L'impact sur des milieux sensibles (sociaux et naturels),
- La mesure des émissions, ici il s'agira d'évaluations basées sur les données de la modélisation et elles concerneront les GES d'abord et les principaux polluants en fonction des données de référence transmises,
- L'impact sur l'organisation urbaine (tissu commercial, coupure urbaine, etc.)

▶ Impact financier et évaluation des financements disponibles

Cette évaluation s'appuie sur la description des actions et des estimations comparables de coûts disponibles dans la région (pour les travaux ou pour des propositions d'assistance technique). Le financement des actions d'amélioration du transport de marchandises peut émaner de plusieurs organismes et être une combinaison de différentes sources : municipalité, état, bailleurs de fonds, opérateurs privés.... Afin de garantir la mise en œuvre du plan d'action, le consultant identifiera toutes les sources possibles de financement en considérant les taxes et impôts du budget municipal, les revenus marchands de la municipalité (redevance de parking, péage de congestion, publicité...). Enfin seront identifiées les mesures ayant le potentiel d'être externalisées auprès d'opérateurs privés dans le cadre de partenariat public-privé. Il s'agit ici de déterminer une enveloppe globale mais aussi des sources de financement possibles : ce peut être des propositions de nouvelle répartition de prélèvements existants (par exemple une nouvelle distribution des revenus générés par le BESC, la TIPP) ou des indications concernant des fonds régionaux ou globaux (les fonds attachés à la prise en charge du changement climatique) ou des donateurs internationaux.

▶ Recommandation globale

- Au vu de l'évaluation financière et environnementale mais aussi des éléments concernant les obstacles ou difficultés de mise en œuvre, des recommandations globales seront formulées quant à la faisabilité de la fiche action en particulier en fonction du contexte social, politique, etc. Les recommandations peuvent être

faites suite à une évaluation multicritère et les propositions d'amélioration seront analysées au regard des objectifs de l'étude. L'évaluation peut s'appuyer sur les trois items déjà cités (environnement, financier, faisabilité), les détailler et en intégrer d'autres comme les délais de mise en œuvre. Suite à l'évaluation, une hiérarchisation des fiches actions sera proposée dans le plan d'action.

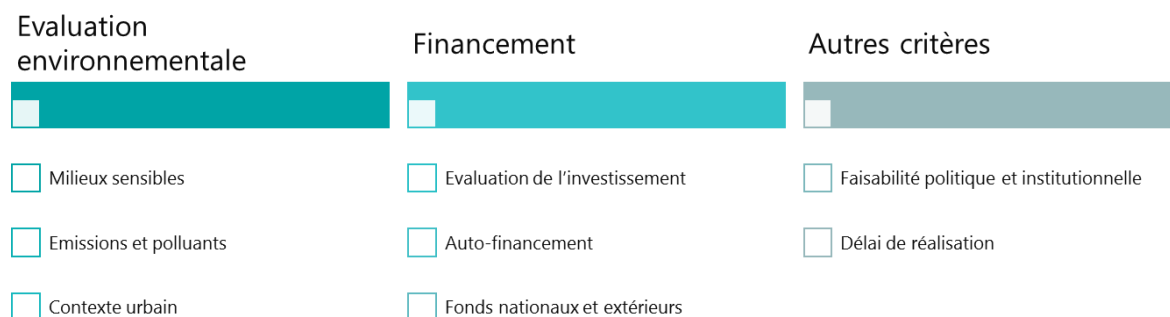


FIGURE 4 : PRINCIPES DE L'EVALUATION

3.3 - Proposition de plan d'action

► Priorisation des actions

Après avoir détaillé les mesures d'amélioration de l'organisation de la logistique urbaine dans le rapport de propositions, l'étape est celle de la mise en cohérence des propositions via un plan d'action. La stratégie de mise en cohérence peut suivre plusieurs logiques : celle d'objectifs prioritaires centré sur certaines zones ou certains acteurs. Par exemple ce peut être le cas pour une série de mesure sur les acteurs informels. Parmi les mesures proposées ci-après, il y a cependant une grande diversité d'enjeux et de contenu. L'approche peut alors être celle de croiser les thématiques prioritaires et les phases de mise en œuvre : les fiches-actions les mieux notées sont alors mises en œuvre le plus tôt et éventuellement sur plusieurs phases.

Le plan d'action appuiera en particulier sur les aspects de concertation et notamment en ce qui concerne les actions visant les acteurs informels ou les artisans, qu'il s'agisse de grossistes, transporteurs : le consultant s'appuiera sur les organisations professionnelles existantes, et ses recommandations comprendront des éléments touchant à la structuration du secteur, la formation et la sensibilisation des acteurs, la mise en place de partenariat, d'accords coopératifs sur la base de bonnes pratiques observées au Sénégal ou dans des contextes similaires.

► Définition d'un calendrier pour le plan d'action

A la suite du travail préparation détaillé ci-dessus, un plan d'action pour la mise en œuvre de l'ensemble des mesures identifiées sera préparé. Le plan d'action inclura un calendrier de mise en œuvre des mesures avec, le cas échéant, les différentes étapes préparatoires. Trois horizons temporels seront retenus :

- Court terme pour les mesures mises en œuvre d'ici 5 ans. Si le cas se présente, certaines propositions pourraient être identifiées comme des améliorations rapides et peu coûteuses (quick wins) pouvant lancer la mise en œuvre du plan d'action et lui garantissant une certaine visibilité.
- Moyen terme pour les mesures proposées entre 5 et 10 ans,
- Long terme enfin pour celles à l'horizon plus lointain entre 10 et 15 ans.

Thématiques	Planification métropolitaine et localisation des équipements	Planification urbaine, échelle du quartier	Formation & concertation des acteurs	Nouvelles techniques et technologies	Cadre réglementaire et juridique	Cadre institutionnel	Accès et régulation du marché
Propositions pour les fiches actions							
Nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire	X					X	
Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio	X	X					
Concertation et reconversion des acteurs des marchés centraux			X				
Gestion spatiale des axes routiers lourds		X					
Gestion spatiale des marchés de détail /de gros du centre ville		X	X		X		
Gestion spatiale des marchés des périphéries proches		X	X		X		
Gestion spatiale des quartiers basse intensité logistique/ nouveaux quartiers		X	X		X		

Thématiques	Planification métropolitaine et localisation des équipements	Planification urbaine, échelle du quartier	Formation & concertation des acteurs	Nouvelles techniques et technologies	Cadre réglementaire et juridique	Cadre institutionnel	Accès et régulation du marché
Propositions pour les fiches actions							
Gestion spatiale des sites industriels / distribution		X			X		
Planification de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole	X		X				
Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio	X		X				X
Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises (start up)			X	X			X
Plan de formation des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles			X				X
Filières agricoles locales, circuits courts, mutualisation	X		X				X
Aménagement d'aires/parkings de stationnement pour les PL maliens	X						X
Refonte du pesage des PL à l'entrée du port			X	X			

Thématiques	Planification métropolitaine et localisation des équipements	Planification urbaine, échelle du quartier	Formation & concertation des acteurs	Nouvelles techniques et technologies	Cadre réglementaire et juridique	Cadre institutionnel	Accès et régulation du marché
Propositions pour les fiches actions							
Amélioration des procédures douanières			X	X			
Professionnalisation et structuration de la profession de charretiers			X		X		X
Recensement et réflexion sur les charrettes à bras			X		X		X
Les blocages institutions (actions transversales)						X	
Les volets réglementaires (actions transversales)					X		
L'accès à la profession et secteur informel (actions transversales)							X

4 - LISTE PRELIMINAIRES FICHES ACTIONS

4.1 - Les actions liées à la planification de la logistique et à la formation/ montée en compétence des acteurs

Propositions pour les fiches actions	Thématiques abordées dans les fiches actions
Nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire	<ul style="list-style-type: none">• Localisation des sites logistiques, y compris projets• Articulation avec les infrastructures et les autres fonctions urbaines• Réalisation d'un document de planification
Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio	<ul style="list-style-type: none">• Impact sur les flux de la relocalisation des activités• Proposition de nouvelles organisations des flux
Planification de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole	<ul style="list-style-type: none">• Evaluation des besoins en fret ferroviaire• Evaluation des infrastructures et de leur adaptation au fret• Segmentation des activités fret à développer
Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio	<ul style="list-style-type: none">• Réalisation d'un outil de communication vers les grossistes• Organisation d'un atelier de sensibilisation
Restructuration et reconversion des acteurs des marchés des espaces centraux et de leur accès	<ul style="list-style-type: none">• Détermination des activités commerciales à maintenir ou délocaliser dans les marchés centraux• Réflexion conjoint avec le développement du MIN
Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)	<ul style="list-style-type: none">• Identification de ces activités• Adaptation de la réglementation• Promotion des pratiques vertueuses et des bonnes pratiques• Investissements
Plan de formation et de développement des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles	<ul style="list-style-type: none">• Développer la formation dans les métiers de la logistique• Impliquer tous les acteurs publics et privés
Filières agricoles locales, circuits courts, mutualisation	<ul style="list-style-type: none">• Valoriser la production agricole de la périphérie• Mettre en place des circuits courts de commercialisation• Favoriser la mutualisation, notamment du transport

4.1.1 - Etude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire

L'amélioration des conditions de la logistique urbaine dans la métropole dakaroise à moyen/long terme dépend largement de l'organisation spatiale des activités qui y concourent. Que ce soit les sites générateurs de flux de marchandises (port, marchés, établissements industriels...), d'interface de ces flux (entrepôts, marchés de gros...) ou les infrastructures de transport (et les services qui les empruntent), leur configuration, leur implantation et leur articulation sont et seront les composantes structurelles du système logistique dakarois. Leur réalisation ou modernisation et l'optimisation de leur localisation seront une condition indispensable de l'amélioration (notamment la réduction) des flux de marchandises dans une agglomération aux fortes contraintes géographiques.

Par ailleurs, un certain nombre d'infrastructures et d'équipements utilisés par le système logistique métropolitain ont été récemment réalisés ou sont prévus à relativement court terme : pôle de Diamniadio (MIN, Centre des gros porteurs), aéroport Blaise Diagne, transfert des terminaux portuaires vers Bargny et Ndayane, voire Diass à plus long terme, réalisation de l'autoroute et de la ligne RER (avec gares associées), etc...

Pour ce faire, cette action proposera la réalisation d'un document de planification (Schéma ?) logistique métropolitain à l'horizon 2030 ou 2040 qui intégrera et entrera en cohérence avec les autres documents de planification territoriale. Il prendra en compte toutes les dimensions concernant la logistique urbaine et métropolitaine, c'est à dire celles traitées dans la présente étude et celles avec lesquelles la logistique s'articule (population et habitat, activités économiques et commerce, infrastructures, environnement, emploi, etc...). Les questions de gouvernance territoriale et de compétences sur les questions logistiques seront un volet important de cette démarche.

Cette action proposera deux étapes principales : la réalisation du document et des études associées à court terme (2 ans) et la mise en oeuvre de ce document à long terme selon plusieurs phases (5, 10 et 20 ans).

4.1.2 - Etude pour un schéma d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio

Le nouveau pôle économique de Diamniadio à l'Ouest de Dakar accueille plusieurs sites majeurs logistiques qui sont amenés à polariser une part importante des flux de marchandises de l'agglomération. Il s'agit notamment du MIN et du Centre des gros porteurs, qui visent à relocaliser des activités qui sont actuellement situées dans le coeur de la métropole, les grossistes pour le MIN, notamment dans les marchés comme celui de Sandaga au centre de Dakar et dans la zone portuaire pour les gros porteurs.

La relocalisation de ces activités majeures va bien évidemment induire une reconfiguration des flux de marchandises, car ces pôles générateurs vont quitter le coeur de ville pour se déplacer en périphérie. Ainsi, les transports d'approche (d'approvisionnement des sites) vont certainement décroître au centre de Dakar pour se polariser vers la périphérie Ouest. A l'inverse les transports terminaux pour le MIN seront plus diffus spatialement puisqu'ils rayonneront sur l'ensemble du territoire, y compris vers le centre de Dakar pour alimenter les marchés de détail.

Pour cela, il conviendra de repenser ces deux types de transport, non seulement dans leurs origines/destinations, mais également dans leurs processus opérationnel, en particulier dans l'utilisation des contenants et des véhicules, dans la mutualisation des trafics (par exemple pour approvisionner le centre-ville).

Nous proposons donc, que parallèlement à une analyse fine de ces nouveaux flux (transports intérieurs, import/export, distribution urbaine), qui pourrait être faite dans le cadre de l'action précédente (document de planification territoriale), il soit mis en place de nouvelles modalités d'organisation des flux et une réglementation adaptée, en termes de circulation, d'accès, de stationnement. Plus globalement des expériences de mutualisation des trafics pourraient être mis en place pour optimiser le transport et réduire les coûts (partage de capacités de véhicules, bourse de fret, utilisation du ferroviaire...).

4.1.3 - Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole

L'agglomération de Dakar est desservie par une ligne ferroviaire majeure, celle qui traverse le Sénégal pour relier Bamako et le Mali, avec une branche vers Saint Louis. Elle constitue une artère centrale pour le fret car elle est utilisée depuis des décennies pour assurer les échanges extérieurs du Mali via le port de Dakar.

Malheureusement, la ligne n'est plus utilisée depuis 2018 en raison de sa vétusté et de l'absence de travaux de rénovation, sauf entre Dakar et l'aéroport Blaise Diagne où un Train Express Régional (TER) va être prochainement mis en service.

L'existence de cette ligne qui devrait un jour être remise entièrement en service constitue une opportunité pour Dakar pour développer une offre multimodale, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour le fret. Cela pourrait permettre de diversifier l'offre dans le cadre de plusieurs segments. Un segment traditionnel qui est celui des liaisons entre le port de Dakar et le Mali pour les trafics d'import-export de ce pays, un segment non développé à ce jour, le transport ferroviaire intérieur et un segment novateur, inédit au Sénégal et peut-être en Afrique, une liaison ferroviaire urbaine, par exemple entre Diamniadio et le centre de Dakar où existe un espace pour y développer une activité fret (type train Monoprix en région parisienne).

Ces offres potentielles pourraient permettre au fer de jouer un rôle dans l'optimisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine de Dakar, dans plusieurs familles logistiques (logistique portuaire d'import-export, logistique industrielle et agricole, logistique de distribution urbaine).

Une démarche de planification et d'implémentation de ces services pourrait être proposée en liaison avec les différents acteurs concernés.

4.1.4 - Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio

Cette action porte sur la réalisation d'un support de communication et de promotion des équipements et infrastructures logistiques développés ou en cours de développement sur le territoire métropolitain, et particulièrement du M.I.N. de Diamniadio. Réalisé par la puissance publique (CETUD, SOGIP, CCI, Région ... ?), ce support de communication prend la forme d'une plaquette « 4 pages » et/ou d'une vidéo. Il aura pour objectif de sensibiliser les grossistes, semi-grossistes et distributeurs de produits agricoles et alimentaires (majoritairement dans tissu d'acteurs traditionnels) à l'adhésion et à l'exploitation du M.I.N. de Diamniadio. Il présentera les caractéristiques de l'équipement déjà construits, les avantages logistiques et commerciaux pour les grossistes et semi-grossistes, et les potentiels de développement des bonnes pratiques sur ce nouvel équipement.

La réalisation de ce support pourra s'accompagner de la réalisation d'une journée ou d'ateliers de communication, de concertation, de présentation et de sensibilisation à ce projet, lors duquel ce support de communication sera diffusé. Organisée par la Puissance Publique (CETUD, SOGIP, CCI, ...), et adressée aux grossistes, semi-grossistes et commerçants de produits agricoles et alimentaires métropolitains, cette journée de sensibilisation permettra un échange autour des avantages et des conditions de l'exploitation du M.I.N. de Diamniadio. Elle permettra d'initier la démarche de concertation et de régulation nécessaire à l'adhésion des commerçants au projet de M.I.N. et à son exploitation.

L'échéance de cette action est à court terme. Elle nécessite la participation des acteurs publics concernés par le développement du M.I.N. de Diamniadio, du tissu de grossistes et commerçants, et éventuellement l'appui d'un bureau de conseil et de communication.

4.1.5 - Restructuration et requalification des marchés des espaces centraux et de leur accès

Les fiches 2 et 3 du chapitre précédent présentent les aménagements et conditions physiques d'occupation de l'espace et d'exploitation des marchés pour le développement des bonnes pratiques (stationnement, accès et circulation, organisation de l'espace, projets de nouveaux marchés...)

Cette action a pour objectif de caractériser les différentes organisations et opérateurs logistiques et commerciaux présents sur les marchés de Dakar, et particulièrement au marché de Sandaga, afin de considérer les familles d'acteurs qui doivent être maintenues et celles qui seront déplacées. En effet, la stratégie de nouvelle organisation logistique de l'espace métropolitain proposées par cette étude, mais également en adéquation avec les plans d'aménagement et d'urbanisme actuels (Plan de requalification du secteur du Plateau en cours d'étude) favorise la délocalisation des activités de commerce de gros, génératrices de nuisances dans les marchés traditionnels de centre-ville. Ces activités sont inadaptées aux bonnes pratiques, et doivent être relocalisées vers des secteurs et équipements adaptés et particulièrement à Diamniadio. Ainsi,

les aménagements proposés pour les marchés traditionnels de centre-ville (et notamment de Sandaga) sont adaptés pour des pratiques logistiques et commerciales de détail et de proximité.

L'identification précise des familles d'acteurs qui devront délocaliser leurs pratiques logistiques doit se faire au cas par cas, en lien notamment avec la mairie d'arrondissement qui perçoit des taxes, ou de la Chambre de Commerce.

4.1.6 - Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)

Comme indiqué dans le rapport de diagnostic, le tissu des opérateurs et prestataires de transport et logistique métropolitains a vu apparaître récemment une nouvelle famille d'acteurs, notamment en lien avec le développement du e-commerce : des start-up de logistique de messagerie et de livraison express de colis (PAPS, Car Rapide Prestige,...). Ces acteurs proposent aux particuliers et aux entreprises structurées dakaroises des prestations de transport de colis, que ce soit pour des grands distributeurs (Auchan, Décathlon) ou pour des sites marchands (Jumia...) et s'appuient particulièrement sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Leur développement est favorisé par la congestion urbaine de Dakar : les consommateurs favorisent la livraison des colis.

On observe un marché croissant et un développement de ces acteurs que ce soit en termes de volumes de colis livrés, ou de prestations développées : mise en place d'entrepôts de groupage-dégroupage des flux, extension des aires de distributions (vers les autres villes du Sénégal), développement des services de fret express aérien...

Ces prestataires appliquent des pratiques vertueuses : facturation de la prestation de transport, normes de sécurité et meilleure application de la réglementation, meilleure qualité de services (transport express), ... et ont pour objectif d'être les champions de la logistique de demain. Cependant, les acteurs déplorent des freins au développement des activités. Un plan d'accompagnement vers ces opérateurs logistiques modernes devra favoriser le processus de développement et de structuration de ces acteurs. Il prendra en compte :

- **Le volet réglementaire** : une réforme de la gouvernance de ces acteurs est souhaitable.
 - Il y a une confusion des acteurs : l'Agence de Régulation des Télécoms et Postes (ARTP) a la compétence pour la gestion des colis de 0,5 g jusqu'à 4 t et délivre les agréments pour les acteurs de la messagerie et de la distribution urbaine (deux roues) ; le Ministère des Transports, le CETUD, les communes ont des compétences sur le transport...
 - La réglementation sur le transport de marchandises est équivoque : les définitions précises des acteurs, des moyens de transport (poids lourds, petits camions, tricycles, charrettes...) et des marchandises n'est pas assez précise : le colis du e-commerce est-il considéré comme une marchandise ?
- La promotion des activités vertueuses :
 - LOGIDOO a demandé la mise en œuvre de badges par l'ARTP pour identifier les acteurs du secteur formel ou informel (en particulier les chauffeurs-livreurs) ;
 - Mise en place d'un label pour ces start-up et logisticiens vertueux ?
- L'accompagnement au développement et aux investissements
 - Pour le développement de la flotte de véhicules de transport et en particulier des véhicules propres ;
 - Pour l'investissement en immobilier et surface logistique ;
 - Pour le développement du paiement en ligne à moyen terme ;
 - Pour le développement de formations et de promotion des bonnes pratiques.
- Le développement des bonnes pratiques
 - Le plan d'accompagnement peut également favoriser le développement de nouvelles pratiques qui permettent d'optimiser les livraisons urbaines et de répondre à la problématique du faible adressage à Dakar : développement de points relais et de consignes, optimisation des tournées de distribution...

Cette action est à développer avec l'ensemble des acteurs de la Puissance Publique concernés par les activités de développement économique et commercial. Le CETUD peut être la structure de référence pour la réalisation

de cette action. Elle devra nécessairement impliquer les opérateurs privés qui pourront être force de proposition pour le déclenchement du plan d'aide et d'accompagnement dès le court terme.

4.1.7 - Plan de formation et de développement des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles

Ce plan d'action propose la mise en place d'un plan dédié à la formation logistique. En effet, que ce soit pour la modernisation des pratiques du tissu d'acteurs traditionnels (transporteurs traditionnels, commerçants de gros et de détail, prestataires ...), mais également pour les acteurs industriels et les prestataires logistiques structurés, la logistique demeure une activité de main d'œuvre hautement stratégique alors que la main d'œuvre est globalement sous-qualifiée. La définition d'un plan stratégique de structuration et de développement de l'offre de formation et de développement des compétences logistiques concourt à la création d'emplois et à l'évolution des compétences requises.

La structuration et la modernisation des pratiques logistiques renvoie à des besoins de formations quantitatifs mais également qualitatifs permettant de tendre vers l'excellence logistique et de favoriser l'accroissement de la maturité logistique des entreprises quelle que soit leur taille. Elle est donc également un outil de la structuration des autres secteurs de l'économie.

La question de la formation implique donc :

- Les entreprises pourvoyeuses d'emplois et demandeuses de personnel et de qualifications.
- Le système éducatif et de formation qui, par ces différentes composantes, peut être un public à sensibiliser aux atouts des métiers de la logistique ou un acteur de son innovation et de l'anticipation des besoins,
- Les acteurs de l'emploi qui doivent pouvoir orienter les offres et les demandes, communiquer, cibler des profils, ...

Cette action peut être menée dès le court terme.

4.1.8 - Filières agricoles locales, circuits courts, mutualisation

Le développement de nouvelles organisations commerciales de proximité est une réponse observée un peu partout dans le monde face aux objectifs de développement durable : développement des filières agricoles locales, d'une organisation logistique et commerciale en circuit-court et mutualisation des équipements logistiques et de transport pour ces organisations. Ces organisations ne passent pas par les circuits commerciaux traditionnels et notamment par les grossistes ou par les centrales d'achats des grands distributeurs : on observe une commercialisation de plus en plus directe des produits entre le producteur et le consommateur.

Le territoire métropolitain est adapté au développement de ces organisations disruptives. En effet, la proximité des bassins de productions agricoles de Thiès et de la zone des Niyanes, favorise la mise en place de ces nouveaux circuits logistiques et commerciaux, favorables à la fois aux producteurs qui maîtrisent mieux les marges de commercialisation des produits, et des consommateurs qui ont le loisir de consommer des produits de proximité et de qualité.

Nous proposons donc une action en faveur de la mise en œuvre de ce type d'organisation. Cette action visera à accompagner les porteurs de projets, à la mise en place de mécanisme de développement et d'aide à la structuration de ces activités. Une approche coopérative soutenue par des spécialistes est nécessaire, notamment pour mutualiser les actions, en particulier en matière de transport et de distribution pour réduire les coûts, optimiser le transport et minimiser le trafic de véhicules.

Le CETUD peut être pilote, mais l'ensemble des acteurs de la Puissance Publique concerné par le commerce, le développement agricole, ainsi que le tissu privé des acteurs commerciaux et producteurs agricoles sont concernés par cette action. Cette action peut être mise en œuvre à court terme si un porteur de projet se manifeste.

4.2 - Actions acteurs institutionnelles et réglementaires

Typologie	Thématiques abordées dans les fiches actions
Les institutions	<ul style="list-style-type: none">• Propositions de suppression d'institutions superfétatoires (COPECER et CETECER ; CPCR et CCCR)• Propositions pour repositionner la CCIAD dans la gouvernance métropolitaine de la logistique urbaine
Les actes réglementaires	<ul style="list-style-type: none">• Propositions pour l'abrogation de textes désuets ou superfétatoires• Proposition d'une charte de la Logistique urbaine• Appui à la mise en œuvre des propositions d'amélioration du système logistique urbaine (stratégies, organisations et pratiques) : Cf. EGIS et SAMARCANDE
Accès à la profession et secteur informel	Propositions pour l'optimisation et la mutation du transport hippomobile à Dakar (en relation avec Matthieu). Cf. CR réunion du 15.04.2021

4.3 - Actions acteurs informels et procédures

- **Aménagement d'aires/parkings de stationnement pour les PL maliens** en attente de chargement/déchargement. Développer des surfaces à Mbao, Sandiara, voire Diamniadio. Sol bitumé, équipements de base (sanitaires, eau, mosquée...). Voir quels sites privilégier et faire une petite comparaison.
- **Refonte du pesage des PL à l'entrée du port**
 - Reconnaissance mutuelle entre CCI et Ministère, optimisation des équipements, installation de nouveaux équipements pour limiter les circulations... Intégration d'AGS dans le circuit de pesage ?
- **Amélioration des procédures douanières**
 - Notamment les circuits papier et les demandes d'escorte. Mesure rapide pouvant être une sous-mesure de la fiche action guichet unique
- **Professionnalisation et structuration de la profession de charretiers**
 - Rédaction du décret d'application pour la visite technique, visite sanitaire.... Sensibilisation de la profession sur la nouvelle réglementation
- **Recensement et réflexion sur les charrettes à bras**
 - Recensement, proposition de structuration de la profession, définition de zones et de corridors sur lesquels opérer

4.4 - Actions sur la gestion des espaces voiries, stationnement et organisation des flux

Cette famille d'action s'appuie sur la typologie des sites urbains présentée en fin de rapport diagnostic. Les thématiques ci-dessous sont systématiquement explorées pour chacun des types de sites : une fiche action sera développée par site. Une série de recommandations principales a été identifiée pour chaque fiche action.

Selon le type (voirie, marchés, sites industriels) certains éléments seront mis en exergue plus que d'autres mais certains d'entre eux seront systématiquement déclinés.

- Si on prend l'exemple du stationnement, il est une problématique sur l'ensemble des sites mais ne peut recevoir bien sûr le même traitement : si le stationnement peut-être payant dans les quartiers centraux, une telle mesure serait sans doute inacceptable pour les quartiers plus résidentiels. Pour les sites industriels ou les axes routiers lourds, il ne s'agit pas tellement de rendre le stationnement payant mais plutôt de le réguler d'un point de vue spatial et de le limiter à certains espaces ou sections sans pour autant provoquer l'engorgement de certaines voies, en particulier celles qui mènent aux terminaux portuaires ou à certains sites industriels.
- Par ailleurs, certaines composantes sont très clairement prises en charge par des institutions autres que le CETUD et ont fait l'objet de multiples prises en charge et mention dans le cadre d'étude antérieures. Il s'agit par exemple de la maintenance routière qui est une préoccupation récurrente. Il ne s'agit pas ici de reprendre les mécanismes d'amélioration de la maintenance du réseau routier (c'est un sujet qui est traité par exemple dans le cadre d'une assistance technique auprès du ministère en charge) . Ici l'objectif est plutôt de souligner que la qualité de la chaussée a un impact sur la capacité des infrastructures viaires et la fluidité des véhicules de fret, qu'il s'agisse d'axes majeurs comme la route de Rufisque ou bien de voirie de quartier.
- Une matrice complète reprend certains des principaux items ou recommandations qui seront proposées dans les fiches actions en annexe de ce document.
- Il faut aussi noter que ces recommandations vont s'appuyer parfois sur d'autres fiches actions ou bien auront un volet réglementaire qui sera exploré en compléments pour préciser les conditions de mise en œuvre.

Typologie des éléments urbains (fiches- actions) Thématiques abordées dans les fiches actions

Axes routiers lourds	Limites/ sites
Marché de détail /de gros du centre ville	Accès du site et circulation (entrée, rampes)
Marché des périphéries proches	Management du stationnement
Quartier basse intensité logistique/ nouveaux quartiers	Utilisation / usage de la voirie
Sites industriels / distribution	Activités/ acteurs (prises en charge par des fiches actions complémentaires)
	Entretien/ réhabilitation chaussée/ géométrie

Les organisations de voirie liée aux nouveaux sites industriels sont pris en charge par l'action 7 ci-dessous

5 - DETAIL DES FICHES ACTIONS

5.1 - Étude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire métropolitain




L'amélioration des conditions de la logistique urbaine dans la métropole dakaroise à moyen/long terme dépend largement de l'organisation spatiale des activités qui y concourent. Que ce soit les sites générateurs de flux de marchandises (port, marchés, établissements industriels...), d'interface de ces flux (entrepôts, marchés de gros...) ou les infrastructures de transport (et les services qui les empruntent), leur configuration, leur implantation et leur articulation sont et seront les composantes structurelles du système logistique dakarois. Leur réalisation ou modernisation et l'optimisation de leur localisation seront une condition indispensable de l'amélioration (notamment la réduction) des flux de marchandises dans une agglomération aux fortes contraintes géographiques.

Par ailleurs, un certain nombre d'infrastructures et d'équipements utilisés par le système logistique métropolitain ont été récemment réalisés ou sont prévus à relativement court terme : pôle de Diamniadio (MIN, Centre des gros porteurs), aéroport Blaise Diagne, transfert des terminaux portuaires vers Bargny et Ndayane, voire DIASS à plus long terme, réalisation de l'autoroute et de la ligne RER (avec gares associées), etc...

Pour ce faire, cette action proposera la réalisation d'un document de planification (Schéma ?) logistique métropolitain à l'horizon 2030 ou 2040 qui intégrera et entrera en cohérence avec les autres documents de planification territoriale. Il prendra en compte toutes les dimensions concernant la logistique urbaine et métropolitaine, c'est à dire celles traitées dans la présente étude et celles avec lesquelles la logistique s'articule (population et habitat, activités économiques et commerce, infrastructures, environnement, emploi, etc.). Les questions de gouvernance territoriale et de compétences sur les questions logistiques seront un volet important de cette démarche.

Cette action proposera deux étapes principales : la réalisation du document et des études associées à court terme (2 ans) et la mise en œuvre de ce document à long terme selon plusieurs phases (5, 10 et 20 ans).

Action 1 : Étude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire métropolitain	Planification et aménagement logistique
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none">■ Réalisation d'un schéma de localisation et d'organisation des activités logistiques sur le territoire métropolitain à long terme et ses principes de mise en oeuvre (mais pas sa mise en oeuvre opérationnelle dans la durée). Ce schéma tient compte du Plan Directeur d'Urbanisme à horizon 2035.■ Cible : tous les acteurs du territoire et du développement économique■ Identifier les sites, zones, équipements et infrastructures logistique et transport de marchandises et leur adéquation avec l'ensemble de l'aménagement de la métropole dakaroise.■ Mettre en place un programme de renforcement des capacités des acteurs clés de la logistique métropolitaine.■ Proposer un cadre réglementaire adéquat.	<p>Pilotage</p> <p>Structure pilote : Région de Dakar ou Etat</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p>

Action 1 : Étude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire métropolitain	Planification et aménagement logistique
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Optimiser les localisations des activités et acteurs de la chaîne logistique selon des critères de développement durable (sociaux, environnementaux, économiques et spatiaux) ■ Valoriser le rôle de Dakar dans l'amélioration des chaînes logistiques nationales et internationales (hub ?) ■ Optimiser les flux de marchandises de la métropole, en réduire les coûts et les impacts ■ Mieux articuler les flux de marchandises et les sites avec les autres fonctions urbaines ■ Se concerter avec les principaux acteurs concernés par les questions logistiques dans la métropole ■ Moderniser les acteurs de la chaîne logistique 	<p>Échéance</p> <ul style="list-style-type: none">  Long terme  Moyen terme  Court terme
<p>■ Ressources existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Tissu d'acteurs de la chaîne logistique de distribution et import/export ■ Politiques publiques actives d'aménagement et de développement ■ Infrastructures modernes en développement (Diamniadio, terminaux portuaires, autoroute, lignes ferroviaires...) 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de gouvernance logistique métropolitaine ■ Persistance des pratiques informelles ■ Insuffisance de la structuration du tissu d'acteurs logistiques 	
<p>■ Phasage</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Études préliminaires (1 an) ■ Réflexions collaboratives et rédaction du schéma (6 mois) ■ Approbation du schéma (6 mois) ■ Application (20 ans) 	
<p>■ Acteurs impliqués</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Tous les acteurs publics et para-publics de la métropole (État, région, communes, PAD, SOGIP, APROSI, CCIS, ANCF, AREP, CETUD...) ■ Les acteurs privés des chaînes logistiques métropolitaines ■ Bureaux d'études et cabinets de conseil 	
<p>■ Mesures d'accompagnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Traduction juridique et réglementaire du schéma ■ Actions sur la modernisation et la formation du secteur ■ Modernisation des infrastructures de transport multimodales ■ Actions de communication 	
<p>■ Fonds nécessaires</p>	

<p>Action 1 : Étude pour un nouvel aménagement des structures logistiques sur le territoire métropolitain</p>	<p>Planification et aménagement logistique</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ 500 000 euros (budget d'étude, de concertation et de mise en place)Financements internationaux à mobiliser ■ La mise en oeuvre opérationnelle à long terme du schéma n'est pas comprise dans cette action 	

5.2 - Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio




Le nouveau pôle économique de Diamniadio à l'Ouest de Dakar accueille plusieurs sites majeurs logistiques qui sont amenés à polariser une part importante des flux de marchandises de l'agglomération. Il s'agit notamment du MIN et du Centre des gros porteurs, qui visent à relocaliser des activités qui sont actuellement situées dans le cœur de la métropole, les grossistes pour le MIN, notamment dans les marchés comme celui de Sandaga au centre de Dakar et dans la zone portuaire pour les gros porteurs.

La relocalisation de ces activités majeures va bien évidemment induire une reconfiguration des flux de marchandises, car ces pôles générateurs vont quitter le cœur de ville pour se déplacer en périphérie. Ainsi, les transports d'approche (d'approvisionnement des sites) vont certainement décroître au centre de Dakar pour se polariser vers la périphérie Ouest. A l'inverse les transports terminaux pour le MIN seront plus diffus spatialement puisqu'ils rayonneront sur l'ensemble du territoire, y compris vers le centre de Dakar pour alimenter les marchés de détail.

Pour cela, il conviendra de repenser ces deux types de transport, non seulement dans leurs origines/destinations, mais également dans leur processus opérationnel, en particulier dans l'utilisation des contenants et des véhicules, dans la mutualisation des trafics (par exemple pour approvisionner le centre-ville).

Nous proposons donc, que parallèlement à une analyse fine de ces nouveaux flux (transports intérieurs, import/export, distribution urbaine), qui pourrait être faite dans le cadre de l'action précédente (document de planification territoriale), il soit mis en place de nouvelles modalités d'organisation des flux et une réglementation adaptée, en termes de circulation, d'accès, de stationnement. Plus globalement des expériences de mutualisation des trafics pourraient être mis en place pour optimiser le transport et réduire les coûts (partage de capacités de véhicules, bourse de fret, utilisation du ferroviaire...).

<p>Action 2 : Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio</p>	<p>Planification et aménagement logistique</p>
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Organiser les flux de marchandises de et vers les sites logistiques de Diamniadio, en particulier le MIN de Diamniadio qui dispose de 217 cellules en première tranche ■ Mettre en place des procédures et réglementations d'accès et de stationnement ■ Proposer des services de transport permettant une optimisation des trafics et en particulier leur mutualisation, notamment en aval (navettes pour dessertes terminales) 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : CCI, Région de Dakar</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p>

Action 2 : Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Proposer des modes de transport plus vertueux, moins consommateurs d'énergie et émetteurs de CO2 	<p>Echéance</p> <ul style="list-style-type: none">  Long terme  Moyen terme  Court terme
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Réduire les trafics de véhicules pour un volume transporté au travers d'une étude de flux et d'optimisation des itinéraires (en km parcourus et indicateur monétaire) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Hypothèse du nombre de véhicules : 25% des grossistes concernés soit environ 60 grossistes ○ Hypothèse de gain de + 25% sur les chargements en aval du MIN ○ Hypothèse d'acquisition de 5 véhicules électriques ? ■ Organiser les circulations et le stationnement pour minimiser leur impact ■ Permettre une mutualisation des trafics et augmenter le remplissage des véhicules ■ Réduire les émissions de GES ■ Moderniser les pratiques de transport et réduire l'informel 	
<p>■ Ressources existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les sites opérationnels de conception moderne (MIN, centre des gros porteurs) dont les accès et l'utilisation peuvent être régulés ■ Réglementation de transport ■ Les transporteurs les plus modernes 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Importance du transport informel et ignorance des bonnes pratiques ■ Faiblesse des pratiques collaboratives ■ Matériel de transport inadapté ■ Aménagement des voiries et du pôle urbain de Diamniadio en cours de réalisation et actuellement incomplet 	
<p>■ Phasage</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Concertation et mobilisation des différents acteurs (1 an) ■ Rédaction d'une charte et du cadre réglementaire (6 mois) ■ Mise en place de nouvelles offres de transport sur la base d'une mutualisation des trafics (3 ans) 	
<p>■ Acteurs impliqués</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ SOGIP ■ Direction de la Stratégie du Développement industriel, ■ COSEC ■ Les gestionnaires des plates-formes (MIN et Centre des gros porteurs) ■ La CCI ■ Les transporteurs et leurs organisations 	

Action 2 : Modalités d'organisation des transports depuis/vers le nouveau secteur de Diamniadio	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les grossistes et importateurs ■ Les autorités locales de Diamniadio et la police 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Rédaction de textes réglementaires ■ Plan de formation aux métiers du transport ■ Structure de concertation entre gestionnaires de sites, transporteurs et grossistes ■ Mise en place de structures et d'outils de mutualisation (bourse de fret., opérateurs de transport pour compte d'autrui..) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Etude de flux et d'optimisation d'itinéraires (120 000 euros) ■ Concertation, élaboration des textes réglementaires, mise en place (150 000 euros) ■ Création d'une structure et d'outils de mutualisation (???) 	

5.3 - Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio

Si la construction du MIN de Diamniadio est une mesure très positive pour moderniser le commerce de gros et désengorger Dakar, sa réalisation semble avoir été faite sans beaucoup de concertation avec les acteurs concernés, sans en mesurer les impacts opérationnels et sans prise en compte de la nécessaire collaboration avec ceux-ci, si on veut que le MIN soit un succès.

Cette action vise à sensibiliser le tissu d'acteurs du commerce de gros et de la logistique connexe situé principalement dans le centre de la capitale (notamment le marché de Sandaga), de l'intérêt d'une délocalisation vers le nouveau MIN. Il conviendra de démontrer de façon pédagogique, comment cette délocalisation permettra de moderniser le métier et les pratiques des acteurs, d'améliorer le fonctionnement de la ville, tout en leur apportant une meilleure efficacité et rentabilité. Une des principales dimensions de cette action sera de les ouvrir aux nouvelles pratiques commerciales et logistiques, afin de réduire les pratiques informelles et de leur proposer de nouveaux outils opérationnels et organisationnels.




Pour ne pas recourir à des mesures de transfert autoritaire ou inversement pour ne pas compter uniquement sur un mouvement volontaire et spontané qui serait voué à l'échec, il est nécessaire de recourir à une démarche de sensibilisation et de concertation.

Dans un premier temps, une démarche de communication pourrait être promue par la réalisation d'un support de communication et de promotion des équipements et infrastructures logistiques développés ou en cours de développement sur le territoire métropolitain, et particulièrement du M.I.N. de Diamniadio. Ce support pourrait prendre la forme d'une plaquette et/ou d'une vidéo. Il aura pour objectif de sensibiliser les grossistes, semi-grossistes et distributeurs de produits agricoles et alimentaires (majoritairement dans tissu d'acteurs traditionnels) à l'adhésion et à l'exploitation du M.I.N. de Diamniadio. Il présenterait les caractéristiques de l'équipement déjà construits, les avantages logistiques et commerciaux pour les grossistes et semi-grossistes, et les potentiels de développement des bonnes pratiques sur ce nouvel équipement.

Parallèlement, cela pourrait s'accompagner de la réalisation d'ateliers de communication, de concertation, de présentation et de sensibilisation à ce projet, lors duquel ces supports de communication seraient diffusés. Organisée par la Puissance Publique (CETUD, SOGIP, CCI, ...), et adressée aux grossistes, semi-grossistes et

commerçants de produits agricoles et alimentaires métropolitains, ces ateliers permettront un échange autour des avantages et des conditions de l'exploitation du M.I.N. de Diamniadio. Ils permettront d'initier une démarche de concertation et de régulation plus pérenne, nécessaire à l'adhésion des commerçants au projet de M.I.N. et à son exploitation.

L'échéance de cette action est à court terme. Elle nécessite la participation des acteurs publics concernés par le développement du M.I.N. de Diamniadio, du tissu de grossistes et commerçants, et éventuellement l'appui d'un bureau de conseil et de communication.

<p>Action 3 : Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio</p>	<p>Planification et aménagement logistique</p>
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les fonctions de commerce de gros vont être progressivement délocalisées des marchés centraux vers le MIN de Diamniadio ; ce processus doit s'accompagner d'une démarche de sensibilisation et d'accompagnement des grossistes concernés qui vont voir bouleversées leurs pratiques commerciales et logistiques ■ Il convient de proposer aux grossistes des modalités opérationnelles de relocalisation tant du point de vue des installations fixes sur le MIN (investissements, équipements, coûts, modalités opérationnelles...), que des opérations de transport amont et aval ■ Les opérations de transport qui devront tenir compte de l'action 2 (accessibilité du MIN) devront être restructurées et réorganisées ■ Des actions d'accompagnement (sensibilisation, conseil, incitation) devront être entreprises 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : CCI Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Echéance</p> <p> Long terme  Moyen terme  Court terme</p>
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Inciter et permettre aux grossistes de déménager vers le MIN dans de bonnes conditions par l'organisation d'ateliers de concertation et de sensibilisation regroupant les fédérations de grossistes et grossistes <ul style="list-style-type: none"> ○ Hypothèse : faciliter l'implantation de 120 grossistes dans le MIN de Diamniadio (soit 50% de la capacité du MIN en nombre de cellules) ■ Améliorer et moderniser les conditions opérationnelles des activités sur site et les pratiques professionnelles des acteurs sur le site du MIN par des ateliers de sensibilisation et de formation aux bonnes pratiques ■ Optimiser les circuits et les modalités de transport des marchandises traitées par le site en amont comme en aval (en lien avec l'action 2) ■ Réduire l'impact carbone des opérations de transport, notamment en limitant les distances et en maximisant le remplissage des véhicules ■ Sensibiliser les acteurs à l'intérêt d'une relocalisation au travers d'une campagne de communication (diffusion de documents...) 	
<p>■ Ressources existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Tissu d'acteurs de la chaîne du commerce de gros (grossistes, importateurs, transporteurs...) ■ Le MIN et ses installations modernes ■ Conseils opérationnels pour le commerce de gros 	

Action 3 : Sensibilisation et accompagnement de la relocalisation des grossistes vers le MIN de Diamniadio	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ Pratiques et culture traditionnelle des acteurs de la chaîne ■ Concurrence des pratiques informelles ■ Matériels, notamment de transport, obsolètes ■ Profonde transformation des pratiques, des métiers et des circuits pour les grossistes 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ Campagne de communication, réunions de sensibilisation et de concertation (6 mois) ■ Accompagnement du déménagement des grossistes et de la mutation de leurs procès et organisation (2 ans) ■ Accompagnement de la réorganisation de l'écosystème du MIN (3 ans) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Le gestionnaire du MIN ■ La CCI ■ Les grossistes, importateurs et transporteurs ■ Cabinets de conseil pour le commerce de gros 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Plan d'organisation du transport de Diamniadio (action 2) ■ Mesures réglementaires ■ Formations ciblées sur les métiers concernés ■ Aides à l'investissement ■ Plan de modernisation de la flotte de véhicules 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Campagne de communication (doc 4 pages) : 20 000 euros ■ Accompagnement à la relocalisation : 200 000 euros ■ Accompagnement à la structuration de l'écosystème MIN : 300 000 euros 	

5.4 - Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole

L'agglomération de Dakar est desservie par une ligne ferroviaire majeure, celle qui traverse le Sénégal pour relier Bamako et le Mali, avec une branche vers Saint Louis. Elle constitue une artère centrale pour le fret car elle est utilisée depuis des décennies pour assurer les échanges extérieurs du Mali via le port de Dakar. Malheureusement, la ligne n'est plus utilisée depuis 2018 en raison de sa vétusté et de l'absence de travaux de rénovation, sauf entre Dakar et l'aéroport Blaise Diagne où un Train Express Régional (TER) va être prochainement mis en service.

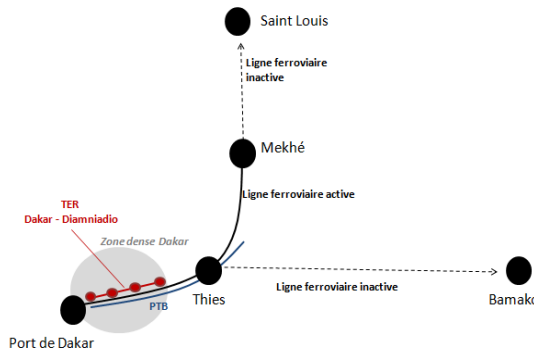
L'existence de cette ligne qui devrait un jour être remise entièrement en service constitue une opportunité pour Dakar pour développer une offre multimodale, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour le fret. Cela pourrait permettre de diversifier l'offre dans le cadre de plusieurs segments. Un segment traditionnel qui

est celui des liaisons entre le port de Dakar et le Mali pour les trafics d'import-export de ce pays, un segment non développé à ce jour, le transport ferroviaire intérieur et un segment novateur, inédit au Sénégal et peut-être en Afrique, une liaison ferroviaire urbaine, par exemple entre Diamniadio et le centre de Dakar où existe un espace pour y développer une activité fret (type train Monoprix en région parisienne).

Ces offres potentielles pourraient permettre au fer de jouer un rôle dans l'optimisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine de Dakar, dans plusieurs familles logistiques (logistique portuaire d'import-export, logistique industrielle et agricole, logistique de distribution urbaine).

Une démarche de planification et d'implémentation de ces services pourrait être proposée en liaison avec les différents acteurs concernés.

<p>Action 4 : Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole</p>	<p>Planification et aménagement logistique</p>
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Développement de l'activité fret sur le réseau ferroviaire de l'agglomération dakaroise ■ Relance du fret international longue distance international (vers le Mali) et au niveau national ■ Développer l'utilisation du fer pour les trafics portuaires ■ Mise en place d'une offre ferroviaire urbaine pour desservir le cœur de ville depuis les principaux sites émetteurs de flux ■ Aménagement d'un port sec logistique multimodal à Diamniadio 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Etat Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Echéance</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Long terme ◀ Moyen terme ◀ Court terme
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Proposer une offre multimodale pour soulager la route et proposer des solutions massifiées plus sûres et moins coûteuses : <ul style="list-style-type: none"> ○ Hypothèse de captation des trafics portuaires par le port sec, selon les trafics 2018 : <ul style="list-style-type: none"> 33% Trafic portuaire « marchandises diverses » : 5,4 M(t) (trafic portuaire global « marchandises diverses » : 16,4 Mt) Dont 75% des trafics vers le Mali : 1,95 Mt (transit portuaire global : 2,6 Mt) ■ 75% du trafic total EVP : 520 000 EVP (trafic total EVP : 695 000 EVP dont 255 000 EVP vides) Soit pour une moyenne de 9t/EVP : 4,7 Mt Améliorer la compétitivité et la pénétration du port de Dakar ■ Développer des services multimodaux adaptés aux besoins de l'économie ■ Désengorger le cœur de ville en réduisant le recours à la route et en permettant un accès massifié ■ Mise en place d'infrastructures et d'équipements spécialisés fret ■ Réduire les émissions de GES grâce au mode de transport le moins émetteur 	



Action 4 : Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ressources existantes <ul style="list-style-type: none"> ■ Les lignes ferroviaires existantes (ligne Dakar-Bamako, ligne Dakar-Saint Louis, nouvelle ligne TER Dakar-AIBD) ■ Schéma directeur ferroviaire ■ Projet de réhabilitation de la ligne ■ Sites de concentration des flux de marchandises (port de Dakar, ZA de Diamniadio, centre-ville) ■ Espaces disponibles (ex gare TER Dakar centre) ■ Un opérateur ferroviaire (ANCF) ■ Projet de développement de ports secs ferroviaires intérieurs à Tambacounda et Kaolack 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ État dégradé de la ligne Dakar-Bamako et des embranchements ferroviaires ■ Pas de projet clair et durable de réhabilitation-modernisation ■ Absence de gouvernance nationale et internationale de la multi modalité ferroviaire ■ Perte d'expérience du fret 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ Études préliminaires et concertation entre acteurs (2 ans) ■ Plan ferroviaire national et international (1 an) ■ Modernisation de la ligne (5 ans) ■ Réaménagement de 2,6 km des voies ferroviaires entre la gare de Hann et le port, qui constituent les voies de l'embranchement ferroviaire (2 ans) ■ Réalisation des infrastructures fret (2 ans) ■ Mise en place d'un (d') opérateur(s) (1/2 ans) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués échelle locale : <ul style="list-style-type: none"> ■ Chemin de Fer du Sénégal (CFS) ■ Grands Trains du Sénégal (GTS) ■ État sénégalais ■ Collectivités territoriales ■ Gestionnaires de plates-formes (Port Autonome de Dakar, SOGIP MIN...) ■ Grande Côte Opération (zircon), SEFICS (phosphate) ■ Bailleurs internationaux ■ Acteurs impliqués échelle internationale : <ul style="list-style-type: none"> ■ Chemin de Fer du Sénégal (CFS) ■ Grands Trains du Sénégal (GTS) ■ État sénégalais, État malien 	

Action 4 : Planification et segmentation de l'utilisation du fret ferroviaire dans la métropole	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Port Autonome de Dakar ■ Grands opérateurs logistiques ferroviaires et multimodaux internationaux ■ Bailleurs internationaux 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Schéma d'aménagement logistique ■ Mise en place d'une filière ferroviaire avec les différents acteurs de l'écosystème logistique ■ Développement des compétences et de la formation spécialisées 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Réhabilitation de la ligne (800 M à 1 Md de \$) selon la BM ■ Etudes pour la réalisation du port sec, hors études techniques (300 000 euros): ■ Financements internationaux 	

5.5 - Restructuration et reconversion des acteurs marchés des espaces centraux et de leur accès

Les fiches 2 et 3 du chapitre précédent présentent les aménagements et conditions physiques d'occupation de l'espace et d'exploitation des marchés pour le développement des bonnes pratiques (stationnement, accès et circulation, organisation de l'espace, projets de nouveaux marchés...)

Cette action a pour objectif de caractériser les différentes organisations et opérateurs logistiques et commerciaux présents sur les marchés de Dakar, et particulièrement au marché de Sandaga, afin de considérer les familles d'acteurs qui doivent être maintenues et celles qui seront déplacées. En effet, la stratégie de nouvelle organisation logistique de l'espace métropolitain proposées par cette étude, mais également en adéquation avec les plans d'aménagement et d'urbanisme actuels (Plan de requalification du secteur du Plateau en cours d'étude) favorise la délocalisation des activités de commerce de gros, génératrices de nuisances dans les marchés traditionnels de centre-ville. Ces activités sont inadaptées aux bonnes pratiques, et doivent être relocalisées vers des secteurs et équipements adaptés et particulièrement à Diamniadio. Ainsi, les aménagements proposés pour les marchés traditionnels de centre-ville (et notamment de Sandaga) sont adaptés pour des pratiques logistiques et commerciales de détail et de proximité.

L'identification précise des familles d'acteurs qui devront délocaliser leurs pratiques logistiques doit se faire au cas par cas, en lien notamment avec la mairie d'arrondissement qui perçoit des taxes, ou de la Chambre de Commerce.

Action 5 : Restructuration et reconversion des acteurs des marchés des espaces centraux et de leur accès	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Etude de diagnostic des activités actuelles et futures et définition d'une stratégie de transformation de ces territoires (1 an) ■ Concertation avec les acteurs du tissu économique sur la mutation des activités (1 an) ■ Aide à l'implantation et au développement de nouvelles activités de cœur de métropole (2 ans) ■ Mise en place d'actions pilotes favorisant de nouvelles organisations et pratiques de logistique urbaine et l'introduction de nouvelles modalités et techniques opérationnelles (3 ans) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Commune de Dakar ■ Direction de l'urbanisme ■ Direction des affaires économiques ■ CCI ■ Direction de la Stratégie de Développement Industriel ■ Direction du Commerce Intérieur et Direction du Commerce Extérieur ■ Forces de Police et de Gendarmerie 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Articulation avec le schéma d'aménagement logistique (action 1) et la relocalisation des activités de gros à Diamniadio (actions 2 et 4) ■ Formations ciblées sur les métiers concernés ■ Aides à l'investissement pour de nouveaux matériels ■ Plan de modernisation de la flotte de véhicules 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Etude (100 000 euros) ■ Concertation et aide à l'implantation (100 000 euros) ■ Actions pilotes (300 000 euros) 	

5.6 - Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)

Comme indiqué dans le rapport de diagnostic, le tissu des opérateurs et prestataires de transport et logistique métropolitains a vu apparaître récemment une nouvelle famille d'acteurs, notamment en lien avec le développement du e-commerce : des start-up de logistique de messagerie et de livraison express de colis (PAPS, Car Rapide Prestige,...). Ces acteurs proposent aux particuliers et aux entreprises structurées dakaroises des prestations de transport de colis, que ce soit pour des grands distributeurs (Auchan, Décathlon) ou pour des sites marchands (Jumia...) et s'appuient particulièrement sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Leur développement est favorisé par la congestion urbaine de Dakar : les consommateurs favorisent la livraison des colis.

On observe un marché croissant et un développement de ces acteurs que ce soit en termes de volumes de colis livrés, ou de prestations développées : mise en place d'entrepôts de groupage-dégroupage des flux,




extension des aires de distributions (vers les autres villes du Sénégal), développement des services de fret express aérien...

Ces prestataires appliquent des pratiques vertueuses : facturation de la prestation de transport, normes de sécurité et meilleure application de la réglementation, meilleure qualité de services (transport express), ... et ont pour objectif d'être les champions de la logistique de demain. Cependant, les acteurs déplorent des freins au développement des activités. Un plan d'accompagnement vers ces opérateurs logistiques modernes devra favoriser le processus de développement et de structuration de ces acteurs. Il prendra en compte :

- Le volet réglementaire : une réforme de la gouvernance de ces acteurs est souhaitable.
 - Il y a une confusion des acteurs : l'Agence de Régulation des Télécoms et Postes (ARTP) a la compétence pour la gestion des colis de 0,5 g jusqu'à 4 t et délivre les agréments pour les acteurs de la messagerie et de la distribution urbaine (deux roues) ; le Ministère des Transports, le CETUD, les communes ont des compétences sur le transport...
 - La réglementation sur le transport de marchandises est équivoque : les définitions précises des acteurs, des moyens de transport (poids lourds, petits camions, tricycles, charrettes...) et des marchandises ne sont pas assez précises : le colis du e-commerce est-il considéré comme une marchandise ?
- La promotion des activités vertueuses :
 - LOGIDOO a demandé la mise en œuvre de badges par l'ARTP pour identifier les acteurs du secteur formel ou informel (en particulier les chauffeurs-livreurs) ;
 - Mise en place d'un label pour ces start-up et logisticiens vertueux ?
- L'accompagnement au développement et aux investissements
 - Pour le développement de la flotte de véhicules de transport et en particulier des véhicules propres ;
 - Pour l'investissement en immobilier et surface logistique ;
 - Pour le développement du paiement en ligne à moyen terme ;
 - Pour le développement de formations et de promotion des bonnes pratiques.
- Le développement des bonnes pratiques
 - Le plan d'accompagnement peut également favoriser le développement de nouvelles pratiques qui permettent d'optimiser les livraisons urbaines et de répondre à la problématique du faible adressage à Dakar : développement de points relais et de consignes, optimisation des tournées de distribution...

Cette action est à développer avec l'ensemble des acteurs de la Puissance Publique concernés par les activités de développement économique et commercial. Le CETUD peut être la structure de référence pour la réalisation de cette action. Elle devra nécessairement impliquer les opérateurs privés qui pourront être force de proposition pour le déclenchement du plan d'aide et d'accompagnement dès le court terme.

<p>Action 6 : Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)</p>	<p>Planification et aménagement logistique</p>
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Recensement et rassemblement des entreprises proposant de nouvelles modalités et pratiques de transport et de logistique urbaine et présentation des offres proposées ■ Evaluation des différentes offres, techniques et prestations de services proposées et de leur adaptation aux besoins logistiques de Dakar et de son tissu économique ■ En lien avec l'action 5 : Lancement d'un Appel à Projets pour proposer de nouvelles solutions de logistique urbaine adaptées à Dakar et sélection des meilleurs projets (5 start-ups sélectionnées) 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : CETUD</p> <p>Echéance</p>

Action 6 : Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place des expérimentations à l'issue de l'AàP 	<ul style="list-style-type: none">  Long terme  Moyen terme  Court terme
<ul style="list-style-type: none"> ■ Objectifs de l'action <ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer et moderniser les conditions opérationnelles de la logistique urbaine grâce à l'introduction de nouvelles organisations et pratiques ■ Favoriser le développement d'entreprises structurées capables de répondre aux besoins des fonctions urbaines grâce à de nouvelles pratiques ■ Réduire le transport informel ■ Développer une logistique vertueuse permettant une amélioration de l'efficacité des prestations logistiques urbaines tout en réduisant son impact environnemental 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ressources existantes <ul style="list-style-type: none"> ■ Les start-ups dakaroises et extérieures qui sont déjà présentes sur ce marché ■ Les entreprises du transport express ■ L'écosystème du e-commerce ■ Les technologies numériques, notamment au travers du smart phone ■ Les nouveaux outils de mobilité urbaine (vélos, vélos-cargo, véhicules électriques...) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de gouvernance et de réglementation logistiques urbaines et métropolitaines ■ Persistance des pratiques informelles ■ Insuffisance de la structuration du tissu d'acteurs logistiques ■ Faible maturité des secteurs les plus demandeurs (e-commerce...) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ Rassemblement et bilan des acteurs et évaluation (1 an) ■ Appel à Projets (1 an) ■ Expérimentations (3 ans) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Les start-ups logistiques ■ Les entreprises du e-commerce ■ Le secteur de la distribution moderne ■ Les transporteurs express ■ La CCI ■ La commune de Dakar ■ La Direction des transports du Ministère 	

Action 6 : Plan d'accompagnement du développement des nouvelles pratiques et des nouvelles entreprises du transport et de la logistique urbaine (start up)	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ L'Agence de Régulation des Télécoms et Postes (ARTP) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Articulation avec toutes les autres actions du plan (notamment action 5) ■ Audit et diagnostic prospectif du commerce électronique ■ Adaptation de la réglementation en matière de transport urbain, notamment entre le ministère des Transports et l'ARTP 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Rassemblement et bilan des acteurs et évaluation : 100 000 euros ■ Appel à Projets : 300 000 euros ■ Hypothèse : AàP avec 5 lauréats ■ Expérimentations : à déterminer 	

5.7 - Plan de formation et de développement des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles

Ce plan d'action propose la mise en place d'un plan dédié à la formation logistique. En effet, que ce soit pour la modernisation des pratiques du tissu d'acteurs traditionnels (transporteurs traditionnels, commerçants de gros et de détail, prestataires ...), mais également pour les acteurs industriels et les prestataires logistiques structurés, la logistique demeure une activité de main d'œuvre hautement stratégique alors que la main d'œuvre est globalement sous-qualifiée. La définition d'un plan stratégique de structuration et de développement de l'offre de formation et de développement des compétences logistiques concoure à la création d'emplois et à l'évolution des compétences requises.

La structuration et la modernisation des pratiques logistiques renvoie à des besoins de formations quantitatifs mais également qualitatifs permettant de tendre vers l'excellence logistique et de favoriser l'accroissement de la maturité logistique des entreprises quelle que soit leur taille. Elle est donc également un outil de la structuration des autres secteurs de l'économie.

La question de la formation implique donc :

- Les entreprises pourvoyeuses d'emplois et demandeuses de personnel et de qualifications.
- Le système éducatif et de formation qui, par ces différentes composantes, peut être un public à sensibiliser aux atouts des métiers de la logistique ou un acteur de son innovation et de l'anticipation des besoins,
- Les acteurs de l'emploi qui doivent pouvoir orienter les offres et les demandes, communiquer, cibler des profils, ...

Cette action peut être menée dès le court terme.

Action 7 : Plan de formation et de développement des compétences des acteurs de la logistique et du transport et de réduction des pratiques informelles	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Coordination des structures de formation impliquées dans le domaine du transport et de la logistique ■ Mesures de financement des formations pour les salariés et les entreprises 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Diagnostic des qualifications et des formations (100 000 euros) ■ Plan de formation (100 000 euros) <ul style="list-style-type: none"> ○ Hypothèse : <ul style="list-style-type: none"> Formation initiale (2 mois) : 40 acteurs ? Formation ciblée (1 à 2 semaines) : 40 opérateurs ? ■ Mise en place d'une structure de formation et d'un entrepôt école (à déterminer) 	

5.8 - Dynamisation des filières agricoles locales, des circuits courts et de la mutualisation

Le développement de nouvelles organisations commerciales de proximité est une réponse observée un peu partout dans le monde face aux objectifs de développement durable : développement des filières agricoles locales, d'une organisation logistique et commerciale en circuit-court et mutualisation des équipements logistiques et de transport pour ces organisations. Ces organisations ne passent pas par les circuits commerciaux traditionnels et notamment par les grossistes ou par les centrales d'achats des grands distributeurs : on observe une commercialisation de plus en plus directe des produits entre le producteur et le consommateur.

Le territoire métropolitain est adapté au développement de ces organisations disruptives. En effet, la proximité des bassins de productions agricoles de Thiès et de la zone des Niyanes, favorise la mise en place de ces nouveaux circuits logistiques et commerciaux, favorables à la fois aux producteurs qui maîtrisent mieux les marges de commercialisation des produits, et des consommateurs qui ont le loisir de consommer des produits de proximité et de qualité.

Nous proposons donc une action en faveur de la mise en œuvre de ce type d'organisation. Cette action visera à accompagner les porteurs de projets, à la mise en place de mécanisme de développement et d'aide à la structuration de ces activités. Une approche coopérative soutenue par des spécialistes est nécessaire, notamment pour mutualiser les actions, en particulier en matière de transport et de distribution pour réduire les coûts, optimiser le transport et minimiser le trafic de véhicules.

Le CETUD peut être pilote, mais l'ensemble des acteurs de la Puissance Publique concerné par le commerce, le développement agricole, ainsi que le tissu privé des acteurs commerciaux et producteurs agricoles sont concernés par cette action. Cette action peut être mise en œuvre à court terme si un porteur de projet se manifeste.




Action 8 : Dynamisation des filières agricoles locales, des circuits courts et de la mutualisation	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les intermédiaires commerciaux ■ La CCIAD ■ Le Ministère de l'agriculture et le Ministère du commerce 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Définir le cadre réglementaire (3 ans) ■ Développer la formation notamment des agriculteurs ■ Mettre en place des outils de mutualisation (bourse de fret...) ■ Accompagnement à la constitution d'une flotte de véhicules dédiée 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Études préliminaires : 100 000 euros ■ Projet pilote : Mobilisation des producteurs et des intermédiaires : 100 000 euros ■ Projet pilote : Définition des supply chains et les outils à mettre en place : 100 000 euros ■ Investissements sur les points de vente et en outils transport et logistique (à définir) 	

5.9 - Suppression d'institutions obsolètes, superfétatoires ou inopérantes

L'État a mis en œuvre un dispositif juridique en vue d'améliorer la disponibilité des infrastructures routières et la qualité de la fourniture des services en matière de transport de marchandises. De ce dispositif juridique, la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres et son décret d'application n°2008-533 du 22 mai 2008 ont été les piliers, jusqu'à la récente abrogation de la loi 2003-04, en juillet 2020.

Le cadre juridique se caractérise ainsi par de nombreux textes (surtout des arrêtés) tentant d'apporter, selon les contextes, des réponses aux récurrents problèmes de circulation et de stationnement, notamment dans l'agglomération dakaraise. Dans leur grande majorité, ces textes n'ont pas atteint leurs objectifs, même si des efforts ont été consentis pour mettre en place les organes qui devaient en servir de bras séculiers.




Aujourd'hui, avec la nouvelle loi 2020-25 du 03 juillet 2020 et la mise en place de nouvelles institutions comme l'Agence nationale de Sécurité routière, il est utile de supprimer certaines institutions obsolètes, superfétatoires ou inopérantes. Ces dernières ont été créées dans les textes mais n'ont pas bénéficié d'accompagnement en vue de leur opérationnalisation. Elles demeurent donc purement théoriques, sans ressources humaines, financières et matérielles.

Action 9 - Suppression d'institutions obsolètes, superfétatoires ou inopérantes	Cadre institutionnel et juridique
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ La loi d'orientation et d'organisation des transports (LOOT, juillet 2020) prévoyant l'avènement d'une agence pour la gestion de la sécurité routière, la suppression d'institutions obsolètes, superfétatoires ou inopérantes s'impose. ■ Cibles : <ul style="list-style-type: none"> ○ Comité Permanent de la Sécurité Routière (COPESEER) ○ Cellule Technique de la Sécurité Routière (CETESER) ○ Comité de Pilotage de la Circulation Routière (CPCR) ○ Centre de Coordination de la Circulation Routière (CCCR). 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Parlement Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Echéances</p> <p> Long terme  Moyen terme  Court terme</p>
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Clarifier et adapter les missions pour favoriser une meilleure coordination et efficacité des actions ■ Eviter les redondances ■ Supprimer les institutions inopérantes ■ Mettre en place une institution dédiée à la gestion de la sécurité routière et dotée de moyens. 	
<p>■ Actes réglementaires visés</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Décret n°88-913 du 27.06.1988 (COPESEER) ; ■ Arrêté n°2004-127 du 19.01.2004 (CETESER) ; ■ Arrêté n°2005-3160 du 27.06.2005 (CPCR) ; ■ Arrêté n°2005-3116 du 25.06.2005 (CCCR). 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Néant 	
<p>■ Phasage</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prise des textes d'application de la LOOT (6 mois) ; 2. Création Agence pour la Sécurité routière et, subséquemment, abrogation de toutes les dispositions ci-dessus ciblées. 	
<p>■ Acteurs impliqués</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ministère chargé des Transports ■ Direction des Transports Routiers ■ CETUD 	
<p>■ Mesures d'accompagnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Information, Éducation et Communication 	
<p>■ Financement</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Néant 	

5.10 - Positionnement de la CCIAD comme instance de régulation de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération

La régulation de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération dakaroise a besoin d'un leadership affirmé et accepté par toutes les parties prenantes.

Face à la diversité des acteurs publics et privés concernés et des enjeux, il est nécessaire de mieux organiser la gouvernance des métiers de la logistique et du transport.

Action 10 - Positionnement de la CCIAD comme instance de régulation de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération	Cadre institutionnel et juridique
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Face à la vacuité d'un leadership affirmé pour la régulation de la logistique urbaine et à la faveur de la réforme en cours visant, entre autres, à renforcer les chambres consulaires, la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD), avec la pluralité de ses composantes (Commerçants, industriels et commerçants), peut valablement jouer ce rôle de fédérateur et d'organisateur des acteurs à l'échelle de l'agglomération. <p>En relation avec la Chambre nationale de Commerce, d'Industrie et de Services du Sénégal (CCI-SN), elle pourrait intervenir notamment dans l'opérationnalisation du bureau/de la bourse de frets dédié au secteur, en relation avec les acteurs publics concernés (DTR et COSEC).</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Cible : la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD) 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : CCIAD</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Echéances</p> <p> Long terme</p> <p> Moyen terme</p> <p> Court terme</p>
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Positionner la CCIAD comme instance métropolitaine de régulation et d'organisation de la logistique urbaine. 	
<p>■ Actes législatifs et règlementaires visés</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Loi n° 2017-15 du 06 février 2017 portant création de la Chambre nationale de Commerce, d'Industrie et de Services du Sénégal (CCI-SN) et des Chambres régionales de Commerce, d'Industrie et de Services (CCIR) ■ Le projet de décret n° du portant statuts de la Chambre Nationale de Commerce, d'Industrie et de Services du Sénégal (CCI-SN) est en cours de validation. 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de gouvernance logistique métropolitaine ■ Insuffisance de la structuration du tissu d'acteurs logistiques ■ Part importante de l'informel et des micro-entreprises 	
<p>■ Phasage</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Adoption du projet de décret n° du portant statuts de la Chambre Nationale de Commerce, d'Industrie et de Services du Sénégal (CCI-SN) (1 mois ; actuellement en attente de passer Commission technique du Secrétariat Général du Gouvernement) ; ■ Concertations (9 mois) : 	

<ul style="list-style-type: none"> ○ CCIAD : interne pour s'accorder sur les modalités de mise en œuvre de ces nouvelles responsabilités (3 mois) ; ○ CCIAD/Union des CCI pour établir un consensus sur les modalités de mise en œuvre de ces nouvelles responsabilités (3 mois) ; ○ CCIAD-Union CCI/Acteurs parties prenantes, notamment étatiques (3 mois). <ul style="list-style-type: none"> ■ Adoption des textes subséquents pour l'opérationnalisation de la structure ad hoc au sein de la CCIAD avec, à minima, un personnel permanent composé d'un Coordonnateur (Bac+4), d'un Chargé de mission et d'une Assistante, dédié exclusivement à la régulation de la logistique urbaine dans l'agglomération (6 mois). ■ Etude pour montée en puissance (6 mois) ■ Montée en puissance (1 an) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Tous les acteurs publics et parapublics de la métropole (Etat, région, communes, PAD, SOGIP, APROSI, CCIS, ANCF, AREP, CETUD...). ■ Les acteurs privés des chaînes logistiques métropolitaines. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Prise des textes d'application de la LOOT 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Financement <ul style="list-style-type: none"> ■ Concertations : 60 000 euros ■ Opérationnalisation de la structure ad hoc : <ul style="list-style-type: none"> ○ Fonctionnement à minima, à court terme : 180 000 euros ○ Etude pour montée en puissance : 60 000 euros 	




5.11 - Responsabilisation du CETUD pour la gestion de la circulation et du stationnement dans l'agglomération dakaraise

Le groupement de consultants CPCS Transcom et Performances Group ont mené une mission d'expertise en vue de « concevoir, sur la base d'un diagnostic de la situation actuelle et des perspectives d'évolution de l'agglomération et de la mobilité urbaine, un schéma institutionnel et organisationnel efficace pour la gestion de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar ».

Cette mission, engagée en janvier 2020, a abouti à (i) un diagnostic du cadre institutionnel et juridique existant et l'identification de potentielles orientations, (ii) la proposition d'une structure institutionnelle et un schéma organisationnel, (iii) l'identification des dispositions juridiques de gestion de la circulation et du stationnement et, enfin, (iv) la proposition d'un plan d'action et de mise en œuvre.

Partant des conclusions de cette étude, il est proposé de positionner résolument le CETUD comme l'instance en charge de la gestion de la circulation et du stationnement dans l'agglomération dakaraise.

Action 11 – Responsabilisation du CETUD pour la gestion de la circulation et du stationnement dans l'agglomération dakaraise	Cadre institutionnel et juridique
■ Contenu de l'action	Position CETUD

Action 11 – Responsabilisation du CETUD pour la gestion de la circulation et du stationnement dans l'agglomération dakaroise	Cadre institutionnel et juridique
<p>(Cf. étude CPCS, 2020 ; « l'Élaboration d'un schéma institutionnel et organisationnel de gestion de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar »)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Suite à l'approbation du rapport diagnostic, le comité technique en charge du suivi de la mission (CETUD et entités partenaires ; 23 avril 2021) a retenu l'option consistant à élargir les attributions du CETUD en la matière. <p>Dès lors que la nécessité de prendre en charge volontairement et durablement cette problématique par une entité clairement identifiée est une urgence admise par tous, et que l'ensemble des parties prenantes s'accorde à habiliter le CETUD en ce sens, il convient de concrétiser au plus vite cette recommandation.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Cible : CETUD 	<p>Structure pilote : CETUD</p> <p>Echéances</p> <ul style="list-style-type: none">  Long terme  Moyen terme  Court terme
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Responsabiliser le CETUD pour la gestion efficace et efficiente de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar. ■ Améliorer le trafic automobile, particulièrement en faveur des transports publics de voyageurs et de marchandises et, aussi, en vue de l'amélioration de la logistique urbaine. 	
<p>■ Actes règlementaires visés</p> <p>(Cf. étude CPCS Transcom/Plan d'actions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Loi 1997-01 portant création du CETUD ; ■ Décret 2001-557 portant attributions, organisation et fonctionnement du CETUD ; ■ Loi 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des collect. locales ; ■ Loi n° 2009-23 du 8 juillet 2009 portant code de la construction. 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <p>(Cf. étude CPCS Transcom/Plan d'actions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ressources financières limitées du CETUD ■ Personnel quantitativement limité ■ Compétences et expertises quasi inexistantes en matière de gestion de la circulation et du stationnement. 	
<p>■ Phasage</p> <p>(Cf. étude CPCS Transcom/Plan d'actions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ « <i>Entreprendre un assainissement des finances du CETUD avant de lui confier la gestion de la circulation et du stationnement (1 an) ;</i> ■ <i>Engager un recrutement de personnel afin de combler tous les postes de travail vacants au plus tard en 2023 (1an) ;</i> ■ <i>Réaménager l'organigramme actuel en créant de nouvelles structures pour la prise en charge de la gestion de la circulation et du</i> 	

Action 11 – Responsabilisation du CETUD pour la gestion de la circulation et du stationnement dans l'agglomération dakaroise	Cadre institutionnel et juridique
<p><i>stationnement et en élargissant les compétences de certaines qui existent déjà avec pour objectif l'optimisation des ressources (1 an) ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ <i>Doter le CETUD de moyens humains, matériels et financiers à la hauteur des missions étendues qu'il aura à assumer en matière d'encadrement/régulation des transports publics et de gestion de la circulation et du stationnement (2 ans) »</i> 	
<p>■ Acteurs impliqués (Cf. étude CPCS Transcom/Plan d'actions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ministère chargé des Transports ■ Ministère chargé de l'Economie et des Finances ■ Ministère en charge du Renouveau urbain, de l'habitat et du cadre de vie ■ Ministère en charge de l'intérieur et Direction Générale de la Police Nationale ■ Ministère en charge des Forces armées et Haut Commandement de la Gendarmerie Nationale ■ Ministère en charge des collectivités territoriales, du développement et de l'aménagement des territoires ■ Direction des Transports Routiers ■ Direction des routes ■ CETUD 	
<p>■ Mesures d'accompagnement (Cf. étude CPCS Transcom/Plan d'actions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mener une campagne appropriée de Communication – Consultation – Validation : tant au niveau central que local pour une pleine adhésion des principales entités partenaires, notamment au niveau décisionnel ; ■ Elaborer et mettre en place un solide cadre institutionnel, juridique et financier : en vue de réunir les conditions légales et financières nécessaires à la mise en place effective du nouveau schéma institutionnel et organisationnel de gestion de la circulation et du stationnement, notamment par : ■ l'adoption du nouveau schéma institutionnel et organisationnel par l'Assemblée plénière du CETUD ; <ul style="list-style-type: none"> ○ une communication du Ministre des Transports au Conseil des ministres pour présentation, examen et adoption officielle du nouveau schéma ; ○ l'élaboration de l'habillage juridique consacrant l'extension des missions du CETUD ; ○ l'assainissement des finances du CETUD avec pour objectif d'éliminer les déficits des budgets ; ○ l'affinement des budgets de fonctionnement et d'équipement prévisionnels conformément aux orientations de l'étude CPCS susvisés ; 	




Action 11 – Responsabilisation du CETUD pour la gestion de la circulation et du stationnement dans l’agglomération dakaroise	Cadre institutionnel et juridique
<ul style="list-style-type: none"> ○ l’engagement, en relation avec d’autres instances concernées (Collectivités territoriales pour le cas du stationnement), d’une étude sur le financement/tarifification de l’usage des transports publics urbains, de la voirie et du stationnement afin de déterminer les coûts réels d’utilisation des services et des infrastructures de transport, d’arrêter des tarifs optimaux et d’identifier des sources de financement autres que celles existantes en vue de mettre en place des tarifications appropriées des services offerts aux usagers des transports publics et de la route. <ul style="list-style-type: none"> ■ Déterminer les mesures correctives immédiatement applicables. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Financement <p>(Cf. étude CPCS Transcom/Plan d’actions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1 287 millions de F CFA (non compris étude pour l’identification des recettes permettant la prise en charge des dépenses de fonctionnement et d’investissement. Etude estimée à 120 000 euros). 	

5.12 - Abrogation de textes désuets ou superfétatoires

L’Etat a mis en œuvre un dispositif juridique en vue d’améliorer la disponibilité des infrastructures routières et la qualité de la fourniture des services en matière de transport de marchandises. De ce dispositif juridique, la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres et son décret d’application n°2008-533 du 22 mai 2008 ont été les piliers, jusqu’à la récente abrogation de la loi 2003-04, en juillet 2020.

Le cadre juridique se caractérise ainsi par de nombreux textes (surtout des arrêtés) tentant d’apporter, selon les contextes, des réponses aux récurrents problèmes de circulation et de stationnement, notamment dans l’agglomération dakaroise. Dans leur grande majorité, ces textes n’ont pas atteint leurs objectifs, même si des efforts ont été consentis pour mettre en place les organes qui devaient en servir de bras séculiers.

Aujourd’hui, avec la nouvelle loi 2020-25 du 03 juillet 2020 et la mise en place de nouvelles institutions comme l’Agence nationale de Sécurité routière, il est nécessaire d’abroger certains textes désuets ou superfétatoires.

Action 12 - Abrogation de textes désuets ou superfétatoires	Cadre institutionnel et juridique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contenu de l’action <ul style="list-style-type: none"> ■ La loi d’orientation et d’organisation des transports (LOOT, n° 2020-25 du 3 juillet 2020) prévoit de nouvelles conditions dans les transports publics, afin de réguler davantage ce secteur. Entre autres, ses textes d’application fixeront des conditions d’âge plus restrictives pour les véhicules de transport public de personnes et de marchandises, notamment en vue de contraindre davantage l’importation de véhicules usagés faisant la concurrence au transport public. Des critères d’admission pour être transporteur seront aussi introduits. ■ De même, la loi n° 2013-10 portant Code général des Collectivités territoriales responsabilise désormais les communes en matière de police de la circulation. ■ Aussi, l’abrogation de textes désuets ou superfétatoires est-elle nécessaire. 	Position CETUD Structure pilote : DTR Rôle du CETUD : Accompagnateur Echéances  Long terme  Moyen terme  Court terme




Action 12 - Abrogation de textes désuets ou superfétatoires		Cadre institutionnel et juridique
<p>■ Cibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Arrêté n°1313/VD/DAU/DTC du 24 avril 2006 du Maire de Dakar portant interdiction de stationnement ; ○ Arrêté n°702/METT/DTT du 03 février 1999 relatif à l'accès à la profession de transporteur ; ○ Arrêté interministériel n°0675 du 17 janvier 2018 réglementant le transport routier et la livraison de conteneurs. 		
<p>■ Objectifs de l'action</p> <p>■ Clarifier et adapter les textes réglementaires pour favoriser une meilleure coordination et efficacité des actions.</p>		
<p>■ Actes réglementaires visés</p>		
ACTES VISES	ACTIONS À MENER	
<p>Arrêté n°1313/VD/DAU/DTC du 24 avril 2006 du Maire de Dakar portant interdiction de stationnement</p>	<p>À réviser : l'acte 3 de la décentralisation responsabilise les communes en matière de police de la circulation. Il revient donc à celle des Parcelles Assainies (et non à la ville) de prendre l'arrêté interdisant le stationnement des véhicules gros porteurs et des engins sur l'artère allant du Rond-point Case-bi au village de Cambérène.</p> <p>Par ailleurs, le secteur étant une importante zone de rupture de charge qui sera aussi impactée par le corridor du BRT et les ouvrages connexes (station du BRT et autopont), il convient d'élargir la mesure sur (i) l'axe rond-point Case-bi vers le Carrefour de Cambérène via le marché de gros des parcelles Assainies et (ii) le long du corridor du BRT sur la Route des Niayes. Ce qui interpelle aussi les communes limitrophes de la Patte d'Oie, de Cambérène, de Golf Sud et de Sam-Notaire.</p>	
<p>Arrêté n°702/METT/DTT du 03 février 1999 relatif à l'accès à la profession de transporteur</p>	<p>À réviser en fixant des critères de capacités financières et professionnelles conformément aux préconisations de la LOOT 2020.</p>	
<p>Arrêté interministériel n°0675 du 17 janvier 2018 réglementant le transport routier et la livraison de conteneurs</p>	<p>À réviser en fonction des nouvelles dispositions de la LOOT concernant (i) l'âge des véhicules de transport public, (ii) l'avènement de AGS et (iii) les nouvelles modalités de gestion des conteneurs vides.</p>	
<p>Arrêté interministériel n° 18457 en date du 09 décembre 2016 portant réglementation du transport par des véhicules à traction animale</p>	<p>À réviser et adapter à la région de Dakar</p>	
<p>Décret 2004-13 du 19 janvier 2004 portant Code de la</p>	<p>À réviser afin de pallier les insuffisantes mesures coercitives, notamment en matière de circulation, de stationnement ou d'abandon de véhicules</p>	

Action 12 - Abrogation de textes désuets ou superfétatoires		Cadre institutionnel et juridique
route et notamment l'article 119	compromettant la sécurité des autres usagers, la conservation des voies ou de leurs dépendances, ou leur utilisation normale.	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de gouvernance logistique métropolitaine ■ Insuffisance de la structuration du tissu d'acteurs logistiques ■ Part importante de l'informel et des microentreprises 		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ État : prise des textes d'application de la LOOT (6 mois) et, subséquemment, abrogation de toutes les dispositions ci-dessus ciblées. ■ Idem au niveau des communes concernées (corridor du BRT, notamment) : 6 mois 		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Ministère chargé des Transports ■ Ministère chargé des Collectivités territoriales ■ Direction des Transports Routiers ■ Direction des Collectivités locales ■ CETUD ■ Communes des Parcelles Assainies, de la Patte d'Oies, de Cambérène, de Golf Sud et de Sam-Notaire. 		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Prise des textes d'application de la LOOT ■ Information, Education et Communication 		
<ul style="list-style-type: none"> ■ Financement <ul style="list-style-type: none"> ■ Néant 		

5.13 - Elaboration d'une charte de la logistique urbaine

Une charte instituant un cadre de partenariat, de concertation et de suivi de toutes les actions nécessaires à l'amélioration de la logistique urbaine et du transport de marchandises dans l'agglomération dakaroise, permet de dégager une vision partagée des modalités de la régulation des transports et de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération dakaroise.

Action 13 - Elaboration d'une charte de la logistique urbaine	Cadre institutionnel et juridique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contenu de l'action <ul style="list-style-type: none"> ■ La Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD), positionnée dans un rôle de fédérateur et d'organisateur des acteurs de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération (Cf. action 5.2.2), aura besoin d'un document de référence matérialisant l'acceptation et l'engagement de toutes les parties prenantes. 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : CCIAD</p>




Action 13 - Elaboration d'une charte de la logistique urbaine	Cadre institutionnel et juridique
La charte de la logistique urbaine s'y prête <ul style="list-style-type: none"> ■ Cible : la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD) 	Rôle du CETUD : Accompagnateur Echéances  Long terme  Moyen terme  Court terme
<ul style="list-style-type: none"> ■ Objectifs de l'action <ul style="list-style-type: none"> ■ Élaborer et mettre en œuvre un cadre de concertation et de suivi de mesures adaptées pour l'amélioration de la logistique urbaine et du transport de marchandises dans l'agglomération dakaraise 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Actes réglementaires visés <ul style="list-style-type: none"> ■ Charte de la logistique urbaine 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de gouvernance logistique métropolitaine ■ Insuffisance de la structuration du tissu d'acteurs logistiques ■ Part importante de l'informel et des microentreprises 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ Élaboration de la Charte de la logistique urbaine y/c concertations (6 mois) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Tous les acteurs publics et parapublics de la métropole (État, région, communes, PAD, SOGIP, APROSI, CCIS, ANCF, AREP, CETUD...) ■ Les acteurs privés des chaînes logistiques métropolitaines 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Prise des textes d'application de la LOOT ■ Information, Éducation et Communication 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Financement <ul style="list-style-type: none"> ■ 60 000 euros 	

5.14 - Optimisation et évolution du transport hippomobile à Dakar

Dans l'optique de contribuer à l'assainissement du secteur du transport urbain, l'arrêté interministériel 18457/MEPA/DDEQ du 09 décembre 2016 a été élaboré en vue de réglementer le transport par des véhicules à traction animale. L'arrêté devait permettre (i) d'améliorer les relations heurtées entre les véhicules automobiles et les charrettes et/ou calèches, sources d'accidents ou de congestions et (ii) de lutter de manière formelle contre la maltraitance des animaux de trait, notamment des équidés, du fait de mauvaises conditions de traction et de suivi sanitaire.

Il devait notamment pallier les insuffisances du précédent (1995), méconnu des propriétaires et utilisateurs d'équidés et très peu appliqué par les parties prenantes (services vétérinaires, transports terrestres et forces de l'ordre).

Aujourd'hui, plus de quatre années après son élaboration, ces faiblesses restent d'actualité malgré les efforts de l'ONG initiatrice de sa révision en 2016.

Action 14 - Optimisation et évolution du transport hippomobile à Dakar	Cadre institutionnel et juridique
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'arrêté interministériel 18457/MEPA/DDEQ du 09 décembre 2016 est bien fondé dans beaucoup de villes sénégalaises où sont encore très peu développés le trafic automobile et les transports publics. Cependant, l'agglomération dakaroise mérite un traitement approprié. A l'exception des départements de Rufisque et de Keur Massar où il existe encore des territoires beaucoup plus proches du rural que de l'urbain, les trois autres départements de Dakar, Pikine et Guédiawaye se distinguent par leur forte urbanisation. <p>Il est donc proposé d'interdire la circulation des charrettes dans certains quartiers et sur certains axes où le trafic est important. Ce faisant, il est nécessaire de substituer ces charrettes par d'autres types de véhicules plus appropriés. Toutefois, il ne s'agira pas d'exclure les charretiers actuels mais de leur fournir des outils de travail plus appropriés : le programme de modernisation des taxis de banlieue peut servir d'exemples.</p>	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Ministère des Transports</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Echéances</p> <p> Long terme</p> <p> Moyen terme</p> <p> Court terme</p>
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Adopter une réglementation appropriée pour la circulation des véhicules tractés par des équidés dans l'agglomération dakaroise. ■ Retenir les dispositions pertinentes de l'arrêté de 2016 et veiller à leur application. ■ Préciser les zones autorisées de circulation (cf. annexe). ■ Définir les alternatives aux véhicules à traction animale dans les zones de circulation non autorisée. 	
<p>■ Actes réglementaires visés</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Décret 2004-13 du 19 janvier 2004 portant Code de la route ■ Arrêté interministériel 18457/MEPA/DDEQ du 09 décembre 2016 portant réglementation du transport par des véhicules à traction animale 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Insuffisante synergie entre les différents secteurs devant rendre applicables les dispositions réglementaires ; ■ Part importante de l'informel et des microentreprises ; ■ Insuffisantes informations et données sur l'activité dans la région de Dakar. 	
<p>■ Phasage</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Révision et adoption des textes réglementaires indiqués (6 mois) 	

¹ Brooke, "Arrêté interministériel 18457/MEPA/DDEQ du 09 décembre 2016 portant réglementation du transport par des véhicules à traction animale : mise en application, défis et perspectives", non daté.

Action 14 - Optimisation et évolution du transport hippomobile à Dakar	Cadre institutionnel et juridique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Vulgarisation et application des mesures édictées et convenables pour l'agglomération dakaroise, notamment mise en œuvre des alternatives aux véhicules à traction animale dans les zones de circulation non autorisée (1 an) ■ Évaluations périodiques et apprentissages/formations (continue). 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Tous les acteurs publics et parapublics de la métropole (État : Ministère chargé des Transports, Ministère chargé de l'Élevage, Ministère en charge des collectivités territoriales, Gouverneur de Dakar, Direction Générale de la Police Nationale, Haut Commandement de la Gendarmerie Nationale, Direction des Transports Routiers, Direction des routes, CETUD, AGEROUTE, ... ; Communes, Départements, ...) ■ Organisations faitières des propriétaires et des cochers 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Information, Éducation et Communication ■ Evolution de la profession (Cf. Action 18) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Financement <ul style="list-style-type: none"> ■ 120 000 euros 	

Annexe 5.14 : liste des zones et voies interdites aux véhicules hippomobiles

DEPARTEMENT	DENOMINATION	DESCRIPTION
DAKAR	Toute la Nationale 1	de Dakar à Diamniadio
	Les Allées Limamou Laye	de l'avenue du Président Lamine Guèye à l'aéroport
	L'autoroute de l'Avenir	de Patte d'Oie à Diass
	La VU 124 (alternative de l'Autoroute à péage)	de la Patte d'oie à l'ex-ICOTAF
	La Corniche Ouest	du Cap Manuel au virage de Ngor
	La Corniche Nord	du carrefour du village de Ngor à la limite d'emprise de l'aéroport
	L'avenue Félix Eboué	de la route des hydrocarbures au Carrefour Cyrnos.
	Le Boulevard de la Gueule Tapée	
	La Rocade Fann-Bel Air (AGEROUTE)	
	Tout le quartier de Fann-Résidence (AGEROUTE)	
	Tout le quartier de Point-E (AGEROUTE)	
	Tout le quartier des Almadies (AGEROUTE)	
	L'avenue Bourguiba	de la route du Front de Terre à l'Av. Cheikh Anta Diop
	L'avenue Cheikh Anta Diop	
	L'Avenue Blaise Diagne	de la poste de Médine au Bd de la Gueule Tapée
	La route de Ouakam	
	Le boulevard du Général De Gaulle	
	L'avenue Dial Diop (ex rue 10) et prolongement	du boulevard Général De Gaulle jusqu'au Rond-Point de Sacré Cœur 3 (CF ancienne Piste)
	L'avenue Cheikh Ahmadou Bamba (ex rue 13)	depuis les Allées du Centenaire jusqu'à l'avenue Bourguiba
	La bretelle de Mermoz	de la Corniche Ouest à l'Av. Ch. Anta Diop (Stèle Mermoz)
La Corniche des Almadies		

DEPARTEMENT	DENOMINATION	DESCRIPTION
	La route principale du village de Ngor	
	La route de Yoff	depuis son intersection avec la branche Ouest de l'autoroute jusqu'au village de Yoff
	Allées Cheikh Sidath Aïdara	depuis l'avenue Cheikh Ahmadou Bamba (ex rue 13) jusqu'à l'avenue Bourguiba
	Allées Khalifa Ababacar Sy	De la place de l'OUA au Terminus de Liberté 5
	La VDN	Section 1 (Av. Cheikh Anta Diop au Pont Foire) Section 2 Hôpital Dalal Diam à Diamniadio)
	Ancienne Piste d'envol	De l'av. Ch. Anta DIOP à Rd-pt Front de Terre/Liberté VI
	Liaison Corniche Ouest - Avenue Cheikh Anta Diop (Rond point Ex Restaurant le Régale)	A préciser
	Allées Seydou Nourou Tall (ex Bld du Point E)	de la Rocade Fann Bel Air à la Rue KK 38 via Av. Bourguiba
	Rue El Hadj Ibrahima NIASS	allant du Rond Point de la Stèle à la VDN
	La route du Front de Terre	
	Route principale des Parcelles assainies	(VDN – Ecole Dior Route des Niayes) (A préciser)
	La route des Niayes	de la route du Front de Terre (rond point Liberté 6), Parcelles Assainies, croisement de la route de Cambérène
	Tally Ecole Dior	de la VDN à la Rue Cheikhna Cheikh Saad Bouh (Caserne Sapeurs Parcelles Ass)
	La Rue Mermoz – 210	de l'Avenue Cheikh Anta Diop à la Corniche Ouest
	La Route de Fann et Route de Claudel	depuis l'Avenue Cheikh Anta Diop jusqu'à la Corniche Ouest
	La Route de l'Université	depuis l'Avenue Cheikh Anta Diop (Clairafric) jusqu'à la Corniche Ouest
GUEDIAWAYE	La Corniche de Guédiawaye	de Hamo 2 à Yeumbeul en passant par les cités HAMO 5 et 6 et Wakhinane (CF Route des Niayes)
	La Route de la Préfecture de Guédiawaye	de l'Hôpital Dalal Diam au centre administratif de Guédiawaye
	La Route des Niayes	de l'Hôpital Dalal Diam à la Corniche de Guédiawaye
PIKINE	La Rue 10 Pikine	de la branche Est Autor. (Cité Lobatt Fall) au Stade Amadou Barry
	Tally Boumack	de la branche Est/Autor. (Entrée Pikine) à Rte des Niayes
	La route des Niayes	du Tribunal de Pikine-Guédiawaye à la Police de Thiaroye
	La route du PRECOL N°4	de CF Technopôle à la Station Total CES Canada
	La route du PRECOL N°5	du CF Station Total Keur Massar à la gare routière de Rufisque (RN 1)
	Le Prolongement Route des Niayes	de la police de Thiaroye à la RN1 (Poste Thiaroye)
RUFISQUE	La Rue Adama Lô	
	Le Boulevard Maurice Guèye	
	La route du PRECOL N°5	du CF Station Total Keur Massar à la gare routière de Rufisque (RN 1)
	La Route des HLM Rufisque	

5.15 - Aménagement d'aires/parkings de stationnement pour les PL maliens

Selon le décompte réalisé lors du diagnostic sur la base de photo satellite, près d'un millier de poids lourds stationnent aux abords de Mbao, sur deux sites clairement identifiés et en bordure de la route de Rufisque. Sur la base de parkings de stationnement poids lourds précédemment réalisés, la surface de stationnement nécessaire pour chaque véhicule est d'environ 180 m² (entre 170 et 190 m² selon les projets. Le parking AGS par exemple présente 350 places de stationnement pour 6ha, soit 170 m par véhicule). Aujourd'hui, les aires de stationnement n'étant pas structurées, les poids lourds stationnement de façon désordonnée et en se

Action 15 : Aménagement d'aires/parkings de stationnement pour les PL maliens	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les mairies, ■ Le Ministère des Transports, ■ La CCI, ■ Des opérateurs privés dans le cadre d'un potentiel PPP. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Coupler la proposition de solutions de stationnement à un contrôle plus strict par la puissance publique du stationnement sur voirie ou du stationnement sauvage sur d'autres emprises, ■ Faire de ces zones de stationnement des zones attractives en terme de services aux chauffeurs (point d'eau, sanitaires, salle de prière, petits commerces,...) et aux véhicules (station-service, mécanicien, vulcanisateur,...) ■ Travailler en collaboration avec le PAD et le parking AGS pour intégrer ces aires de stationnement longue durée dans le circuit d'accès au port. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Assistance Technique auprès du CETUD pour la Concertation avec les parties prenantes et les transporteurs pour la localisation des terrains (hors négociation d'achat) et des services : 60 000 euros ■ Étude détaillée technique, financier et institutionnelle : 150 000 euros ■ Construction et aménagement d'une première aire de 7 ha en lieu et place d'une des aires de stationnement de fait : 7 M euros 	

5.16 - Refonte du pesage des PL à l'entrée du port

Selon les statistiques de trafic du Port de Dakar, celui-ci voit transiter en moyenne 1.800 poids lourds par jour. En considérant que la répartition du trafic en 2020 est sensiblement la même que celle de 2015 où 70% des tonnages étaient débarqués et 30% embarqués depuis Dakar, nous obtenons 1.260 poids lourds dédiés à l'import et 540 poids lourds à l'export.

Le schéma de pesée des poids lourds est le suivant :




- À l'import : 2 pesées, pesée du véhicule à vide pour la tare, puis pesée du véhicule chargée pour le poids de la marchandise.
- A l'export : 1 pesée, véhicule chargé, à l'entrée du port.

Le besoin estimé de pesées est donc de 2.790 pesées réparties entre 2.520 pesées pour l'import et 540 pesées pour l'export.

A raison d'une durée moyenne de pesée de 6 min par poids lourds, et un fonctionnement des pesées 24/24, chaque pèse-essieu peut traiter 240 poids lourds par 24 heures. Le besoin estimé pour traiter l'ensemble des pesées au niveau du port de Dakar est entre 11 et 12 équipements, contre la moitié actuellement.

Le besoin d'installation de nouveaux équipements de pesée est donc central, notamment à la sortie nord desservant le terminal conteneur, par lequel transitent 1.000 poids lourds par jour et qui ne dispose pas de pèse-essieux. Les besoins de pesées y sont de l'ordre de 1.700 pesées par jour, pour 7 équipements de pesée.

Les équipements de pesées rapides et mobiles sont estimés à 25.000 eur l'unité. Ces premiers investissements légers permettraient de définir les zones de pesée et roder le circuit de pesage avant d'éventuellement sédentariser les équipements.

<p>Action 16 : Refonte du pesage des PL à l'entrée du port</p>	<p>Planification et aménagement logistique</p>
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Appuyer le projet pilote entre Douanes et Ministère des Infrastructures pour la reconnaissance mutuelle des pesées. Favoriser la concertation entre les différents acteurs impliqués dans le contrôle des poids au niveau du port. ■ Étudier les besoins en terme d'équipements de pesée et définir un plan d'installation des équipements de pesée permettant d'éviter les circulations perturbatrices. 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Port Autonome de Dakar</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Echéance</p> <ul style="list-style-type: none">  Long terme  Moyen terme  Court terme
<p>■ Objectifs de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer les circulations Poids lourds à l'intérieur et aux abords du port ■ Tendre vers la reconnaissance mutuelle des pesées (Ministère de l'Équipement pour le contrôle de la charge et Douanes pour le paiement des droits) 	
<p>■ Ressources existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Projet pilote initié entre les Douanes et le Ministère des Infrastructures pour une reconnaissance mutuelle 	
<p>■ Contraintes et obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Faiblesse des pratiques collaboratives entre parties prenantes, ■ Difficulté des acteurs à réduire leur champ d'intervention. 	
<p>■ Phasage</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Concertation et retour d'expérience sur le projet pilote : 6 mois ■ Définition du plan d'équipement et mise en œuvre : 1 an 	
<p>■ Acteurs impliqués</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le Ministère des Infrastructures, ■ Les Douanes, ■ Port Autonome de Dakar, ■ CCI, ■ Afrique Pesage, ■ AGS. 	

Action 16 : Refonte du pesage des PL à l'entrée du port	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ La concertation sur les pesées pourrait préfigurer un organe de concertation plus formel pour discuter des difficultés conjointes. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Assistance technique au PAD pour la concertation et au retour d'expérience après le projet pilote afin de le généraliser. Définition du plan d'équipement de moyens de pesage et lancement de l'appel d'offre : 100 000 euros ■ Installation des équipements et mise en œuvre du plan. 1^{ère} phase d'installation de 4 équipements légers pour 100.000 eur ■ Installation des équipements. 2nde phase pour 3 équipements additionnels à 75.000 eur 	

5.17 - Amélioration du process des escortes douanières

Selon les éléments du diagnostic, le trafic de transit malien en 2015 s'élevait à 2,2 Mt soit environ 15% du trafic du port de Dakar. Sur la base d'une charge utile entre 25 et 30 tonnes par poids lourds et de 250 jours par an, le nombre moyen de poids lourds quotidiens chargés oscille entre 300 et 350 poids lourds.

La durée maximale de transit autorisée par les Douanes entre le port de Dakar et la frontière malienne est de 3 jours (note de service des Douanes du 4 août 2011). En considérant 2 jours pour ramener les balises à Dakar, les équipements de suivi sont donc immobilisés 5 jours avant de pouvoir servir à nouveau. Le besoin en balises pour assurer la fluidité des échanges sur l'ensemble des véhicules est de l'ordre de 1.500 à 1.750 balises.

Des traceurs GPS classique sont vendus autour de 80 eur pour les moins onéreux. En fonction du nombre de balises disponibles, une première phase pourrait porter sur l'achat de 500 balises additionnelles pour 40.000 eur.

Action 17 : Amélioration du process des escortes douanières	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contenu de l'action <ul style="list-style-type: none"> ■ Appuyer les Douanes pour l'analyse de l'escorte douanières et trouver conjointement des pistes d'amélioration. ■ Mettre en œuvre la nouvelles procédure ou le nouveau circuit physique et documentaire pour l'obtention de l'escorte douanière. 	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Douanes</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Objectifs de l'action <ul style="list-style-type: none"> ■ Réduire les temps d'attente d'escorte douanière, à l'intérieur du port, pour les poids lourds. 	

Action 17 : Amélioration du process des escortes douanières	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ressources existantes <ul style="list-style-type: none"> ■ Existence d'un suivi GPS par balise douanières apposées au véhicule. ■ Bureau des escortes douanières et Société COTECNA 	<p style="text-align: center;">Echéance</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid red; width: 20px; height: 10px; margin-right: 5px;"></div> Long terme </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="background-color: #800000; width: 20px; height: 10px; margin-right: 5px;"></div> Moyen terme </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid red; width: 20px; height: 10px; margin-right: 5px;"></div> Court terme </div>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ Possible réticence des Douanes pour une réorganisation de la procédure d'obtention des escortes douanières, 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ Assistance Technique pour l'analyse des difficultés rencontrées par les différents acteurs et la proposition de solution de réorganisation du processus : 6 mois ■ Mise en œuvre du processus : 6 mois 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ Les Douanes ■ COTECNA, opérateur privé gérant les balises douanières. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Impliquer d'autres acteurs dans la réflexion et/ou la mise en œuvre du plan arrêté avec les Douanes : AGS notamment pour le contrôle des documents douaniers avant l'envoi des véhicules sur le terminal portuaire. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Assistance Technique auprès des Douanes pour l'analyse et la réorganisation du processus d'obtention des escortes douanières : 100.000 euros À la suite de l'AT : ■ Achat d'un plus grand nombre de balises. Coût à voir avec COTECNA. 1^{ère} phase 500 balises pour 40.000 eur. 	


5.18 - Recensement et réflexion sur les charrettes à bras

Le métier de charretiers à bras est à ce jour encore trop méconnu pour pouvoir définir une politique d'accompagnement/mutation de la profession. Nous proposons dans un premier temps que la Mairie lance une étude afin de mieux cerner les profils des acteurs et leur rôle dans le processus logistique.

A la suite de cette étude, il est proposé une Assistance Technique auprès de la Mairie pour engager la concertation avec la profession et mettre en œuvre la politique retenue.

Les fiches actions liées à la gestion de l'espace urbain forment plutôt des packages ou des bouquets de mesures comme le montre la matrice. Certaines doivent être implantées de manière systématiques et simultanées – car elles ne peuvent être mise en œuvre de manière isolée par exemple les mesures portant sur les restrictions d'accessibilité et le management du stationnement – d'autres sont plus autonomes.

5.19 - Axes routiers lourds / Zones industrielles

Action 19 : Axes routiers lourds / Zones industrielles		Planification et aménagement logistique
<p>■ Contenu de l'action</p> <p>■ Mesures pour les axes routiers lourds : Rufisque, voirie du Port / zone industrielle mais les mesures peuvent s'étendre à d'autres axes.</p>		<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Agéroute</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Échéance</p> <p>▭ Long terme</p> <p>▭ Moyen terme</p> <p>▭ Court terme</p>
<p>■ Objectifs de l'action</p> <p>■ Limites/ définitions des sites et des espaces</p> <p>Redéfinir si besoin les limites des emprises publiques pour les chaussées, les accotements, les trottoirs et les limites des emprises privées, qu'il s'agisse des sites de pleines propriétés ou de sites en amodiation. Cela permettrait de poser les bases pour une future régulation de la voirie dans son ensemble. Les recommandations seraient les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Vérification des cadastres ou équivalents pour définir les limites du domaine public ■ Passage du géomètre sur les parties du linéaire où les limites ne sont pas définies ■ Accès et circulation ■ Interdire des véhicules fret lents, les charrettes, ainsi que les véhicules à fret deux ou trois roues si possible. Si la mesure ne paraît pas réalisable, une solution est de systématiser les voies lentes – comme elles existent déjà sur une partie de la route de Rufisque 		
		
<p>FIGURE 5 : VOIE LENTE SUR LA ROUTE DE RUFISQUE</p> <p>■ Management du stationnement</p> <p>Pour le stationnement,</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Limiter le stationnement sur les parties réservées piétonnes par des aménagements contraignant (bollards) ■ Déterminer les emplacements permis au PL et ceux réservés aux véhicules légers (insérer un bollard / une bordure de défense tous les 6 m) ■ Déterminer les emplacements spécifique pour l'aménagement de files d'attente devant l'entrée du PAD (ou d'autres sites similaires) . La pertinence de ce type de 		

file dépend de la mise en œuvre de systèmes d'identification automatisé et de leur extension : s'ils sont généralisés, elles n'ont plus lieu d'être. Aujourd'hui une partie importante des vérifications documentaires des PL entrant au Port se fait sur une base documentaire – par exemple pour la collecte des marchandises importées non conteneurisées.

■ Donner des limites horaires :

Pour délimiter les périodes de stationnement, on peut s'appuyer sur les relevés faits sur la zone Bel-Air et Sud de Rufisque. D'une manière générale, la demande en stationnement (fret et tous véhicules) se concentrent pendant les horaires de l'après-midi.

Pour la partie route de Rufisque du secteur enquêté (un court segment au Nord de la zone Bel Air), le pic de la demande est même précisément pendant la tranche horaire 16h à 18h.

Pour les deux autres zones, il concerne la plage horaire de 13 à 15h et il est particulièrement marqué pour la zone I qui correspond à la partie de la route de Rufisque qui longe le port. Pour les voiries internes à la zone industrielle, la demande de stationnement est plus étalée mais les densités sont également plus élevées.

La recommandation est donc de proposer **un stationnement payant pour cette période de l'après-midi**. Cette mesure ne peut prendre place que si les mesures concernant la délimitation de places formelles sont déjà réalisées. Pour la mise en œuvre, des e-vignettes mensuelles – pour un accès illimité , des e-accès par tranche de 2 heures dont les tarifs varient en fonction des horaires peuvent être préconisés avec l'utilisation d'une application dédiée.

■ Entretien/ réhabilitation chaussée/ géométrie

■ La chaussée est en partie à réhabiliter mais surtout il semble manquer un entretien de routine pour le désensablement – les niveaux sont très différents d'une rue à l'autre. Les dégradations (nids de poule) conduisent à d'une réduction de la largeur utile de la chaussée et augmente les encombrements liés au stationnement.



FIGURE 6: ENSABLEMENT DES VOIES DANS LA ZONE DE BEL-AIR

■ Ressources existantes

- PAD,
- Gestionnaire parking AGTS,
- Syndicats transporteurs,

Action 19 : Axes routiers lourds / Zones industrielles	Planification et aménagement logistique			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Syndicats des chargeurs, 				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Contraintes et obstacles <ul style="list-style-type: none"> ■ Contrôle du stationnement insuffisant, ■ Risque de mise en œuvre incomplète de la part des autorités, ■ Résistance des acteurs au respect des contraintes 				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ 1ere Phase sur quelques axes de la zone de Bel-Air : 2 ans (1 an études complémentaires et concertation, 6 mois mise en œuvre, 6 mois retour d'expérience et élargissement). <p>Etant donné la nature des stationnements (liés à la livraison/ collecte de marchandises) et la présence d'équipements comme AGTS destiné à gérer les attentes liées à l'entrée vers le port, on considère que le report de stationnement des PL va concerner les véhicules qui ne sont pas présentement actifs (qui sont dans l'attente d'un nouveau contrat par exemple). L'approche sur une sélection d'axes (et non pas sur la zone entière) est donc justifiée et devrait permettre des ajustements au fur et à mesure de sa mise en œuvre (aménagement complémentaires, tarifs, sanctions, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Action complète de la zone de Bel-Air : + 3 ans (à partir de la fin de l'action pilote) <p>D'autres axes ou zones (sur une typologie proche de celle de Bel-Air donc des zones industrielles, zones portuaires) peuvent être ajoutés. D'une manière générale ces mesures devront s'inscrire en cohérence avec les documents de management du stationnement de l'agglomération de Dakar pour les véhicules légers : + 5 ans (à partir de la fin de l'action pilote).</p> 				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ CETUD ■ PAA ■ AGTS ■ Syndicats de transporteurs ■ Association de chargeurs/ UNACOIS ■ Occupants des Zones industrielles ■ Agéroute 				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Accompagnement par les forces de l'ordre & syndicats routiers pour le respect des réglementations ■ Ensablements et dégradations doivent être pris en charge par l'Agéroute 				
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <p>La proposition est ici de prendre la zone de Bel Air comme zone pilote :</p> <p>Mesures sur la mise à niveau des cadastres et définitions des limites de voirie :</p> <table border="1" data-bbox="167 1966 1134 2056"> <tr> <td>9, 1 km pour l'ensemble de la zone considérée.</td> <td>50 000 euros reprise géomètre et mise à jour cadastre</td> </tr> <tr> <td></td> <td>50 000 euros encadrement et concertation</td> </tr> </table> <p>Mesures pour la création de places formalisées</p>		9, 1 km pour l'ensemble de la zone considérée.	50 000 euros reprise géomètre et mise à jour cadastre	
9, 1 km pour l'ensemble de la zone considérée.	50 000 euros reprise géomètre et mise à jour cadastre			
	50 000 euros encadrement et concertation			

Action 19 : Axes routiers lourds / Zones industrielles		Planification et aménagement logistique
4,5 km (hors réhabilitation chaussées et déviation réseau)	100 000 euros Etude sur la création de places formalisées, réhabilitation des trottoirs 3 à 5 millions d'euros : Mise en œuvre :	
Mesures pour la réhabilitation simple des voiries		
	100 000 à 300 000 euros par km pour la maintenance (rechargement, traitement des nids de poule, désensablement)	
Mesures pour la mise en place de la régulation du stationnement		
Opération pilote pour la régulation	6 mois pour 4,5 km	
2 agents temps plein 6 mois	25 000 euros	
Développement application et équipement 6 mois	25 000 euros	
Formation- Encadrement - Suivi – Concertation 6 Mois	150 000 euros	

5.20 - Marché de détail/de gros du centre-ville

Action 20 : Marché de détail/de gros du centre-ville		
<p>■ Contenu de l'action</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures pour les marchés de détails et de gros du centre-ville : Sandaga, HLM, Colobanne, Sam/ Gueules Tapées 		Position CETUD
<p>■ Objectifs de l'action</p> <p>L'action concerne ici les marchés de Dakar du centre-ville ou au moins des quartiers les plus denses. Dans les enquêtes de stationnement, les marchés de Sandaga et de Castor ont servi de sites de référence mais des enquêtes de stationnement similaires propres à chaque site devront aussi permettre de préciser les horaires qui connaissent des variations notables d'un site à l'autre.</p> <p>Par ailleurs les problématiques urbaines sont aussi différentes et mériteraient des traitements spécifiques. Par exemple, le marché Colobanne semble ne plus finir de s'étendre mais le marché de Castor apparaît plus circonscrit.</p> <p>En ce qui concerne le marché historique de Sandaga, la question de la gestion de l'espace de la voirie se double de celle de la conversion d'un espace de grossistes en un quartier commercial mixte dans lequel certaines des activités banales (commerce de gros d'épicerie sèche par exemple) devraient faire place à des commerces ou activités spécialisées et en cohérence avec sa situation en plein centre-ville (boutiques orientées vers une clientèle touristique régionale ou non, magasins high-tech, cafés, etc.). L'accompagnement de cette mutation est pris en charge par la fiche action 5.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Limites des sites et aménagements urbains <p>Les recommandations suivantes sont basées sur les visites de terrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Limites de l'emprise actuelle du marché Sandaga à revoir ou maintenir en fonction du renouvellement urbain (voir le contexte de l'action 5 qui y est liée) 		<p>Structure pilote : CETUD</p> <p>Échéance</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Long terme ▶ Moyen terme ◻ Court terme

Action 20 : Marché de détail/de gros du centre-ville

- Revoir/fixer les limites d'extension de HLM, Colobanne (et Castor) de manière à ne pas gêner la circulation dans le quartier ou impacter négativement la vie des habitants (bruits, etc.) : c'est une mesure
- Aménagement urbains et paysager (mail d'arbres) sur l'avenue Gueules Tapées pour mieux intégrer et sécuriser les étals. Une solution qui est utilisée avec succès et depuis longtemps dans certaines villes française est l'utilisation de protections pare-soleil standardisées et l'intégration des fixations dans la chaussée. Dans le cas de l'avenue de Gueules Tapées, on peut également prévoir des systèmes de rangement en complément qui pourrait là aussi apporter une certaine unité et qualité à l'espace urbain tout en fournissant un appui certain aux marchands les moins équipés.



FIGURE 7: LE MARCHE AVENUE DE REUILLY (PARIS XII)



FIGURE 8: LES ARMOIRES DE MARCHE - ICI SUR LES QUAIS DE LYON



FIGURE 9 : LE MARCHÉ DE GUEULE TAPEE

- Formaliser les places de stationnement sur la zone et le cas échéant redéfinir les limites des parcelles et de la voirie.
- Cette dernière recommandation est à lier aussi à l'action 5 et en particulier à l'accompagnement des mutations de la logistique du dernier kilomètre. Certains des sites de grossistes- intérieurs mais aussi extérieurs -peuvent être convertis en sites de guichet de distribution des colis – automatisés ou au contraire associés à une boutique ou une autre activité. Ici l'objectif pour Castor comme pour Sandaga est une clientèle mixte de particuliers mais aussi de professionnels (maintenance, petite industrie)



FIGURE 10: GESTION DES INSTANCES DE COLIS (COLISSIMO ET AMAZON)

■ Accès et circulation

Dans les quartiers les plus denses, la question de hiérarchiser les accès peut légitimement se poser : les gros porteurs en stationnement peuvent être très pénalisants dans certains quartiers. D'une façon similaire, le passage des taxis en zone piétonne très dense (comme certaines des artères à Sandaga) est pénalisant et dangereux pour les piétons. Comme pour le stationnement, les préconisations qui suivent s'appliquent aux deux sites qui ont servi de référence. Ces recommandations devront s'appuyer sur des relevés plus longs mais on peut déjà identifier des voies prioritaires qui permettront d'établir une base pour un premier schéma de circulation . A noter que le sens de circulation ne devrait être que peu impacté.

■ Utilisation / usage de la voirie

- Instaurer un « mini-» plan de circulation : déterminer les sens unique et hiérarchiser les voies pour les plus grands quartiers.

A noter qu'à ce niveau-là de détail dans le tissu urbain la modélisation globale du plan de circulation n'est pas réellement utilisable directement. Il apparaît plus adapter de raisonner avec les comptages existants (les cordons plus les comptages directionnels)

Action 20 : Marché de détail/de gros du centre-ville

à l'échelle du quartier. L'étape de la modélisation à l'échelle quartier permettra de tester et définir les différentes options, non seulement pour les sens des voies mais aussi pour la piétonnisation de certaines d'entre elles ou la création d'impasse. Cette étape d'élaboration du plan de circulation de quartier est donc un préalable aux mesures plus concrètes. Il faut par ailleurs rappeler que les véhicules transportant des personnes constituent toujours la majorité des véhicules circulant y compris dans les quartiers de marchés. Les propositions ci-dessous devront être testées et validées en modélisation à l'échelle du quartier.

- Identifier des voies piétonnisées ou calmes (avec chicane/mises en impasse) dans les quartiers devenus marchés, ralentisseurs

Dans le cas de Sandaga deux voies sont identifiées pour être transformées en voies piétonnes en phase pilote : il s'agit de l'avenue Peterson et de la rue Sandieneri.

Pour Castor, la préconisation est la piétonnisation de la zone de marché et des ruelles adjacentes. Pour la partie la plus centrale et étant donné la forte proportion de stationnements gênants remarquée pour la catégorie des pick-up et fourgons (< 3,5 t), il est proposé une logique à deux échelles :

- ▶ Les ruelles les plus proches du marché leurs sont complètement interdites et seuls les pousse-pousse peuvent y accéder. En ce qui concerne les véhicules des riverains, une estimation de leurs besoin serait nécessaire.
- ▶ Les rues un peu plus périphériques sont accessibles aux Pick-up et fourgons – mais l'accès devra être régulé soit par l'attribution de places spécifiques, soit par une régulation horaire (voir paragraphe suivant).

- Identifier des voies avec interdiction d'accès pour les charrettes et les plus gros porteurs (> 3,5 t)

Les charrettes sont rares dans le secteur de Sandaga voire quasiment inexistantes et un peu plus présentes dans celui de Castor. Etant donné la position centrale des deux quartiers, il semble cependant nécessaire de ne pas permettre aux charrettes d'y accéder pour l'ensemble des zones considérées.

Pour les plus gros porteurs, des accès ou des rues peuvent être identifiés comme étant interdits.

Pour Sandaga certaines voies ont été identifiées comme interdites aux gros porteurs (PL) : il s'agit de la plupart des voies internes au quartier et secondaires. En complément, il convient d'identifier des places de stationnements à proximité mais plus facilement accessibles et qui leur sont réservées. Elles sont également identifiées.

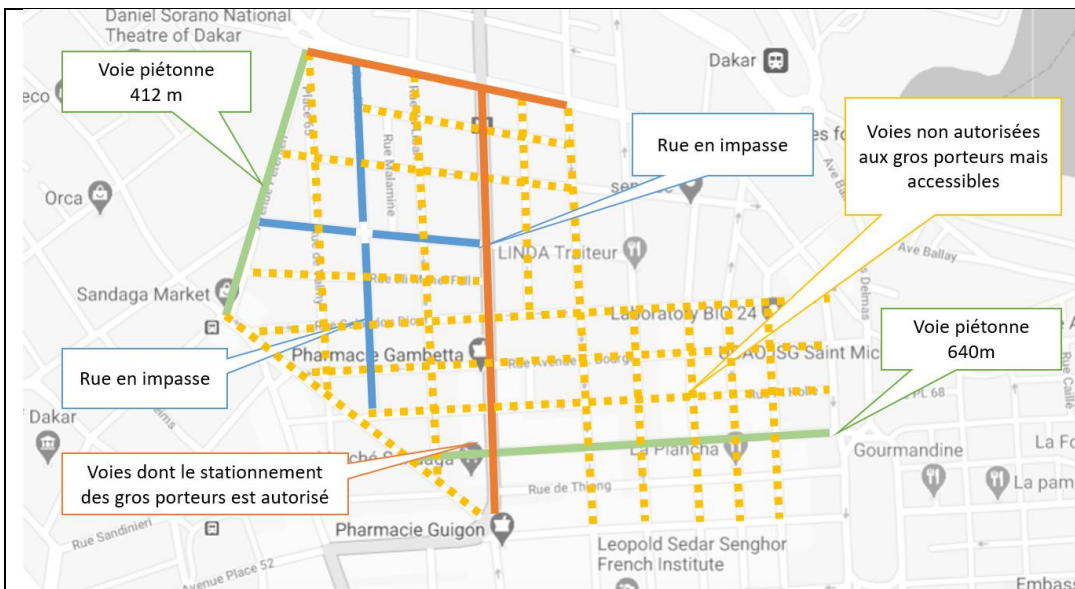


FIGURE 11: PROPOSITIONS DE RECONFIGURATION DES VOIES DU QUARTIER DU MARCHÉ DE SANDAGA

Pour Sandaga, la zone permise aux gros porteurs se limite aux rues suivantes : la N1 et l’avenue Faidherbe

Pour Castor il semble nécessaire de ne pas permettre aux gros porteurs d’aller aux abords du marché du marché . La zone du marché et celle directement périphérique leur sont donc interdites. Les emplacements des gros porteurs occuperont donc des voies plus larges à l’extérieur du marché mais à proximité.

Pour les poids lourds, comme mentionné plus haut, deux axes sont retenus pour un stationnement identifié et autorisé pour les horaires ouverts : la rue 1 et l’avenue El Hadj Mansour Sy.

Ces préconisations devront être confirmées par une modélisation de trafic à petite échelle et complétées par des propositions opérationnelles de régulation du stationnement et un contrôle des sanctions. Des étapes de concertations avec les riverains et les opérateurs économiques sont également indispensables.

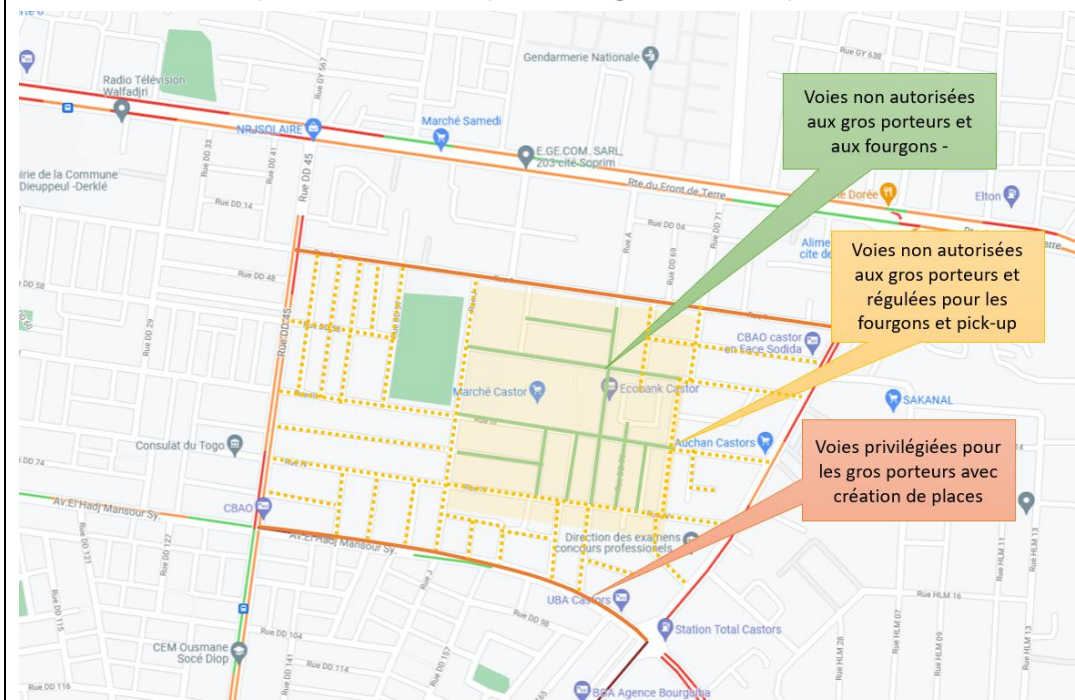


FIGURE 12: PROPOSITIONS DE RECONFIGURATION DES ACCES ET DES VOIES POUR LE QUARTIER DU MARCHÉ CASTOR

Action 20 : Marché de détail/de gros du centre-ville

Enfin, dans les configurations proposées, on peut imaginer que les transferts depuis les PL et autres gros porteurs se feront dans un premier temps via les pousse-pousse ou les tri-porteurs. Pour que le principe soit fonctionnel et ne conduise pas au remplacement systématique des gros porteurs par des pick-up, il convient de rendre opérationnel en parallèle le système de place de fret et de management du stationnement adapté tel que décrit ci-dessous.

A noter que toutes les rues restent accessibles aux véhicules de secours.



FIGURE 13: POID LOURD A PROXIMITE DE CASTOR

- Management du stationnement
- Alternier le stationnement sur certains axes entre véhicules de livraison et véhicules particuliers : ce sera le cas pour la zone accessible aux fourgons et pick-up (mais interdite aux PL) à Castor . Le principe est ici de rendre payant le stationnement aux véhicules de livraison en heures ouvrées seulement tandis qu'il resterait gratuit hors des heures ouvrées. Les systèmes de vignettes et d'applications pour le contrôle (similaires à ce qui est préconisé pour la zone de Bel-Air) sont bien rodés en Europe.
- Création de places de livraison en extérieures pour les poids lourds à Castor seulement. La recommandation pour Sandaga serait de ne pas permettre l'accessibilité à des camions de plus de 3,5t (ce qui élimine par exemple tous les camions livrant des conteneurs)
- Mise en place d'un système de perception/contrôle/ sanction du stationnement pour la zone

Pour les opérations de réaménagement comme pour celle du management du stationnement, l'approche par axes/ rues pilotes comme il a été proposé pour la zone de Bel-Air n'apparaît pas adaptée pour les deux secteurs de Sandaga et de Castor. Plutôt que des phases de test limitée d'un point de vue spatial, il apparaît plus pertinent de procéder par test successifs sur des périodes limitées.

Dans plusieurs villes (en Europe mais aussi en Asie), des opérations de piétonnisation, d'encadrement des accès ou de limitation des stationnement d'abord planifiées pendant les jours de fin de semaine (du vendredi après-midi au dimanche soir) ou pendant des périodes de l'année plus calmes (en fonction des vacances scolaires et/ ou du calendrier des fêtes religieuses) permettent de tester des dispositifs innovants mais surtout inédits pour les usagers.

Action 20 : Marché de détail/de gros du centre-ville

La stratégie de concertation pourrait être basée sur ce planning d'opérations pilotes et intégrer des retours d'expérience à la fin de chaque étape.

■ Ressources existantes

- CETUD
- Agence Urbanisme Cadre de vie
- Commune du Plateau
- Association chargeurs ou grossistes et habitants, section locale UNACOIS

■ Contraintes et obstacles

- Résistance au changement
- Communication incomplète ou étapes de concertation peu poussées,
- Contrôle extérieur des opérations de gestion du stationnement insuffisant,

■ Phasage

- Phase de tests espacés (durées courtes) pour la combinaison reconfiguration des accès et régulation du stationnement, 2 ans y compris concertation
- Phase de mise en œuvre sur l'ensemble des deux zones 3 ans après la phase de test

■ Acteurs impliqués

- CETUD ,
- Municipalités

■ Mesures d'accompagnement

- Concertation auprès des commerçants et des habitants,
- Formation au management du stationnement

■ Fonds nécessaires

Mesures sur la mise à niveau des cadastres et définitions des limites de voirie :

Limites de l'emprise actuelle du marché Sandaga	50 000 euros reprise géomètre et mise à jour cadastre par secteur
---	---

Revoir/fixer les limites d'extension de HLM, Colobanne (et Castor)	50 000 euros encadrement et concertation par secteur
---	--

Aménagement urbains et paysager sur l'avenue Gueules Tapées	Etude (2 km) : 1 million euros (y compris dévoiement) Travaux (2 km) : 10 millions d'euros (y compris dévoiement)
---	--

Mesures pour la création de places formalisées

Proposer un plan de stationnement	100 000 euros Etude sur la création de places formalisées, par secteur
-----------------------------------	--

Formaliser les places de stationnement et réhabilitation des trottoirs	Etude : 500 000 euros sans dévoiement Mise en œuvre par secteur : 10 à 15 millions euros (à affiner sans dévoiement)
--	---

Mesures pour la mise en place de la régulation du stationnement

Opération pilote pour la régulation	2 ans pour une durée totale de 3 mois (en plusieurs périodes)
-------------------------------------	---

2 agents temps plein 3 mois	12 500 euros
-----------------------------	--------------

Développement application et équipement 6 mois	25 000 euros (à mutualiser)
--	-----------------------------

Formation - Encadrement - Suivi - Concertation 6 Mois	100 000 euros par site (à mutualiser)
---	---------------------------------------

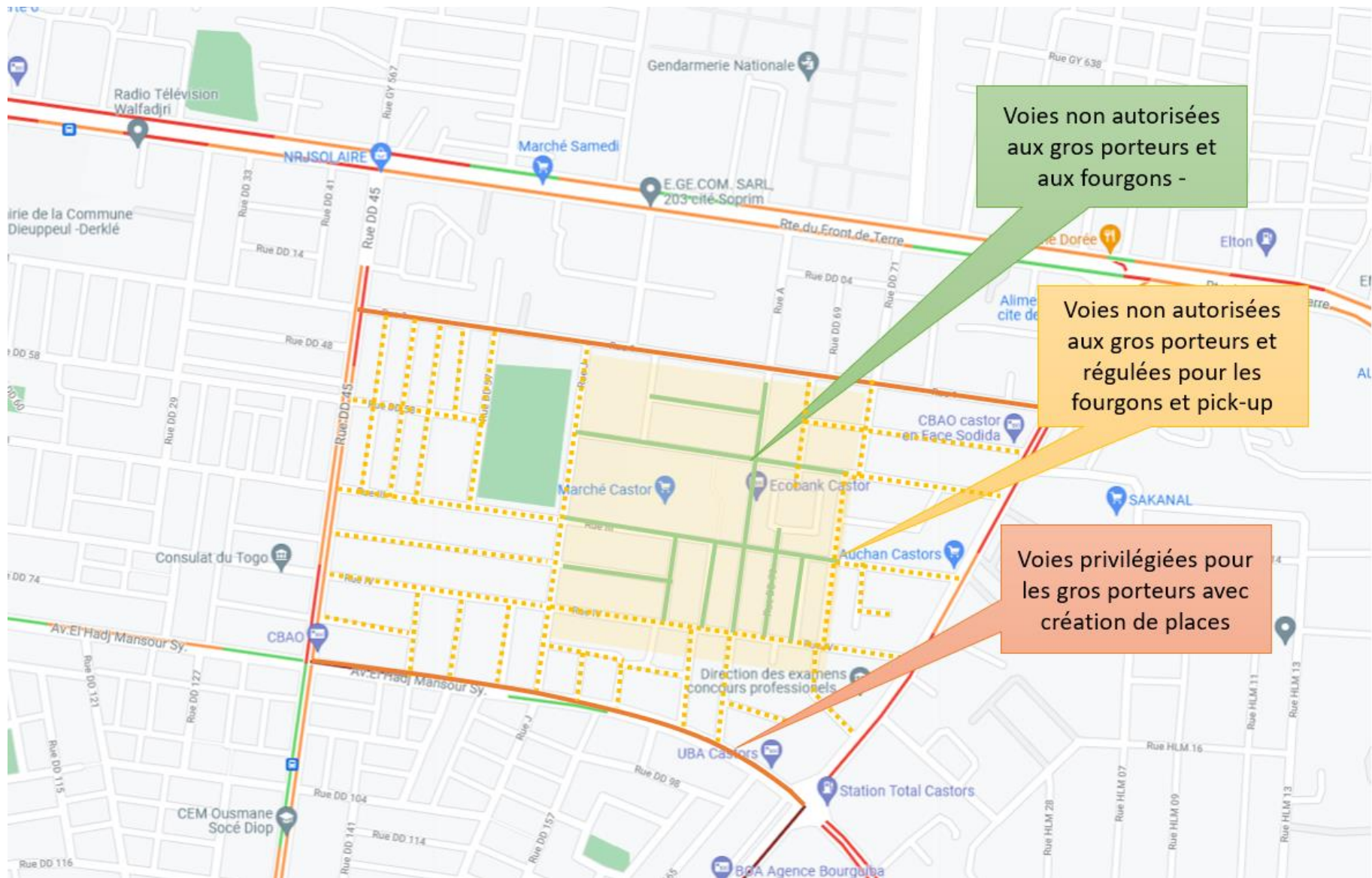


FIGURE 14 : PROPOSITIONS DE RECONFIGURATION DES ACCES ET DES VOIES POUR LE QUARTIER DU MARCHÉ CASTOR

■ **Marché Castor** : propositions pour une hiérarchisation et une meilleure régulation des voies.

Le marché Castor est très fréquenté et situé au sein d'un quartier résidentiel . L'option prise ici est de mieux hiérarchiser les voies pour les véhicules de fret mais de conserver toutes les voies accessibles aux véhicules des riverains.

Voies non autorisées aux gros porteurs et aux fourgons -

■ Les voies non autorisées aux gros porteurs et aux fourgons restent accessibles aux petits véhicules de fret (charrettes à bras et véhicules particuliers). Les véhicules hippomobiles ne sont pas autorisés dans ce secteur de la ville. Pour les véhicules motorisés particuliers, il faut définir des places accessibles et formalisées (avec des aménagements d'infrastructures ou des éléments de signalétique pérennes) mais elles doivent rester en nombre limité et être soumises à une régulation tarifée en fonction des horaires :

- Payant de 6h à 18h (le paiement peut être variable en fonction des heures)
- Gratuit de 18h à 6h00
- Les places riverains ont un tarif spécifique
- Le stationnement des charrettes à bras peut bénéficier de zones (et arcs d'accroche) particuliers mais n'est pas payant.
- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité

Une préconisation est de prévoir un nombre de places de stationnement pour véhicules motorisés proche de celui demandé lors de la concertation et de le diminuer au fur et à mesure de l'ajustement des acteurs aux nouvelles réglementation. Pour ces axes, il faut éviter un report massif des moyens et gros porteurs vers les véhicules particuliers ou les très petits porteurs (tricycles ou mini-van) qui ne ferait qu'empirer le problème de congestion du quartier.

L'idée étant de favoriser un report vers les charrettes à bras : cela permet d'être flexible et de s'adapter à plusieurs types d'usagers, les fournisseurs n'ont pas besoin de changer de flottes (il gardent leurs moyens et gros porteurs mais qui stationnent alors à l'écart) et il y a un homogénéité des vitesses d'usagers pour ces rues (entre piétons et charrettes à bras qui se déplacent à des vitesses similaires).

Voies non autorisées aux gros porteurs et régulées pour les fourgons et pick-up

■ Les voies ne sont pas autorisées aux camions (6 m de long et plus, plus de 3,5T) et sont accessible aux véhicules particuliers, aux pick-up et aux fourgons. Les véhicules hippomobiles ne sont pas autorisés dans ce secteur de la ville. Pour les véhicules de fret autorisés, les places accessibles doivent également être formalisées et rester en nombre limité et être soumises à une régulation tarifée en fonction des horaires :

- Payant de 6h à 18h (le paiement peut être variable en fonction des heures)
- Gratuit de 18h à 6h00
- Les places riverains ont un tarif spécifique comme pour les rues précédentes
- Le stationnement des charrettes à bras peut bénéficier de zones si besoin avec arc d'accroche également.
- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité

Voies privilégiées pour
les gros porteurs avec
création de places

■ les voies principales qui « encadrent » le marché de Castor doivent comporter des places spécialement réservées aux gros porteurs. Comme précédemment, le nombre de places doit être limité mais basé sur un recensement des usages réels de ces véhicules et une concertation. Seules ces places sont accessibles aux gros porteurs et la tarification de l'axe peut être flexible (seulement les horaires ouvrés, en fonction des pointes ou toute la journée).

Sur ces axes, les autres types de véhicules peuvent aussi stationner mais sans limite. Il appartient à la mairie de définir ou pas une politique de stationnement générale pour ces axes mais d'une manière générale, il convient de formaliser les places et de garantir la pérennité des marquages.

- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité ou l'Agéroute.

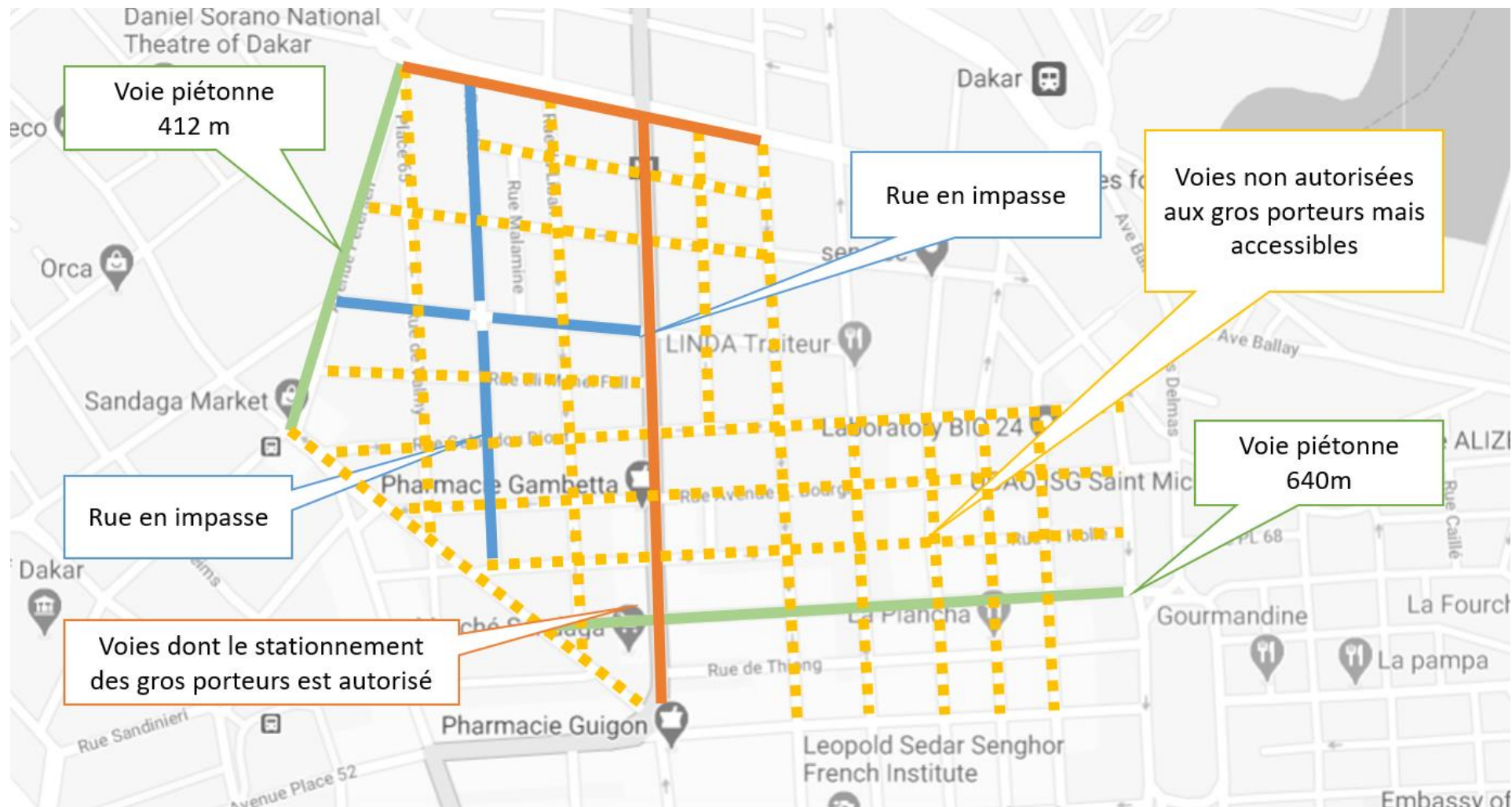
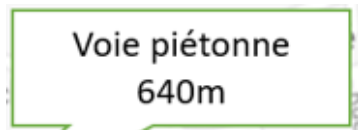


FIGURE 15: PROPOSITIONS DE RECONFIGURATION DES VOIES DU QUARTIER DU MARCHÉ DE SANDAGA

■ Marché Sandaga :

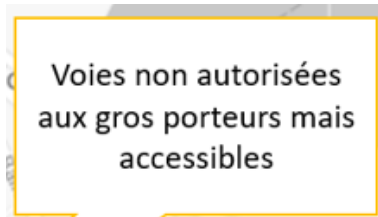
Pour la régulation du marché Sandaga, le système de hiérarchisation s'accompagne de la mise en œuvre de voies piétonnes et de rues en impasses qui apparaissent justifiées dans le contexte du centre historique de Dakar. Celui-ci a en effet entamé une conversion vers une gentrification et une centralisation de certaines fonctions tertiaires supérieures. Le système de report de livraisons pour les grossistes depuis des moyens et gros porteurs vers les charrettes à bras reste le même que pour Castor. Ici la contrainte est supérieure car il s'agit aussi d'inciter les plus importants des grossistes à se relocaliser vers Diamniadio ou a minima dans les quartiers plus périphériques de Dakar. Les véhicules hippomobiles ne sont pas autorisés dans ce secteur de la ville.



■ Les voies piétonnes restent accessibles aux charrettes à bras, les accès privés aux cours restent possibles pour les riverains et les véhicules de secours ont toujours accès. Les places de stationnement sur rue sont autrement supprimées. Il est préférable que les charrettes à bras n'y stationnent pas non plus – des zones spécifiques seront identifiées dans les autres rues. La contrainte n'est efficace que si les contrevenants font effectivement l'objet de sanctions et le périmètre d'intervention des équipes dédiées au stationnement doit englober ces rues. En particulier, ces deux voies piétonnes sont interdites au transit des taxis et aussi à la livraison de marchandises par véhicules motorisés.

Le système de contraintes de l'accès peut se faire simplement par des poteaux métalliques démontables par un carré spécifique. Une entrée au moins doit rester toujours ouverte aux véhicules de secours (l'idéal étant une intersection intermédiaire et non pas une des extrémités).

- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité



■ Ces voies concernent l'essentiel des voies du quartier du marché de Sandaga où sont aujourd'hui localisées les marchands et les grossistes.

Elles restent accessibles aux petits véhicules de fret (charrettes à bras et véhicules particuliers). Pour les véhicules motorisés particuliers, les pick-up et les petits fourgons, il faut définir des places accessibles et formalisées (avec des aménagements d'infrastructures ou des éléments de signalétique pérennes) mais elles doivent rester en nombre limité et être soumises à une régulation tarifée en fonction des horaires :

- Payant de 6h à 18h (le paiement peut être variable en fonction des heures)
- Gratuit de 18h à 6h00
- Les places riverains ont un tarif spécifique
- Le stationnement des charrettes à bras peut bénéficier de zones (et arcs d'accroche) particuliers mais n'est pas payant.

L'objectif est ici de réduire le flux de véhicules de transit pendant au moins les horaires ouvrés. Pour les intersections avec les rues piétonnes, deux alternatives sont offertes et elles peuvent être utilisées toutes les deux sur la même rue piétonne en fonction des flux.

- La rue piétonne est structurante et continue et une impasse est créée sur la rue en intersection.
- La rue accessible est continue et c'est alors la voie piétonne qui doit alors s'interrompre des marquages au sol et des passages piétons sont visibles.
- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité.

Rue en impasse

- Ces voies ont une gestion proches des voies précédentes. La mise en impasse est proposée pour supprimer systématiquement le trafic de transit en conservant les capacités de stationnement.
- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité.

Voies dont le stationnement des gros porteurs est autorisé

■ Les voies de transit (N1 et avenue Faidherbe) doivent comporter des places spécialement réservées aux gros porteurs. Comme précédemment, le nombre de places doit être limité mais basé sur un recensement des usages réels de ces véhicules et une concertation. Seules ces places sont accessibles aux gros porteurs et la tarification de l'axe peut être flexible (seulement les horaires ouvrés, en fonction des pointes ou toute la journée).

Sur ces axes, les autres types de véhicules peuvent aussi stationner mais sans limites. Il appartient à la mairie de définir ou pas une politique de stationnement générale pour ces axes mais d'une manière générale, il convient de formaliser les places et de garantir la pérennité des marquages.

- Le maître d'ouvrage stationnement est le CETUD
- Le maître d'ouvrage entretien et aménagement de la voirie est la municipalité ou l'Agéroute.

■ Régulation du stationnement en général :

Les usagers (marchands, grossistes, transporteurs) pourront bénéficier d'abonnements mensuels ou annuel, ou payer à la demande.

En complément, il convient de prévoir un système d'abonnement à part pour les véhicules particuliers des riverains.




Les potentiels titulaires du stationnement « fret » d'une part et riverains d'autre part doivent être recensés bien en amont de manière à ne pas détourner l'esprit de la réglementation (fausses adresse, « location » de places de riverains, etc.). La mise en œuvre doit être prise en charge par des équipes dédiées.

Les modalités d'usage du stationnement doivent être communiquées en amont lors des réunions de concertation mais des documents à jour doivent être accessibles sur plusieurs support :

- Supports électroniques
 - Applications dédiées (qui servira aussi pour la localisation des places, le paiement du stationnement)
 - Réseaux sociaux, site web municipalités, CETUD,
- Supports physiques
 - Posters, prospectus, affiches dans les mairies
 - Panneaux d'information sur sites de stationnement et à l'extérieur des mairies

Les différents types de signalisation, les marquages au sol; les aménagements physiques pour la formalisation des places, la distinction des différents niveaux de voies doivent être bien identifiés et de préférence physiques plutôt que seulement peints. De préférence des revêtement différents (pavés, enrobés, béton), des dispositifs ancrés au sol seront utilisés

5.21 - Marché des périphéries proches

Action 21 : Marché des périphéries proches	Planification et aménagement logistique
<p>■ Contenu de l'action</p> <p>■ Mesures pour les marchés des périphéries proches: Cambérène/ Niayes, Thiaroye, Baux Maraîchers.</p> <p>Il s'agit ici de redéfinir plus globalement les conditions d'accès et de stationnement de marchés plus périphériques. La typologie des marchés est déjà un peu différente des sites précédents : il s'agit souvent de marchés dont les clients potentiels sont plus modestes, les équipements, les infrastructures et les aménagements sont parfois dégradés, les quartiers dans lesquels ils prennent place sont également plus modestes, moins centraux. La logique de renouvellement spontané de certains locaux commerciaux par des bâtiments de plus haut standing qui va exister dans des quartiers comme Sandaga ou même Castor n'est pas forcément à l'œuvre ou dans une moindre mesure.</p> <p>Une partie des préconisations les plus impactantes pour des zones comme Thiaroye et Baux Maraîchers concernent les aménagements des infrastructures et la création de places de stationnements clairement délimitées. En raison de leur localisation hors du centre, la thématique d'une régulation tarifée du stationnement n'apparaît pas aussi urgente à mettre en place et serait sans doute peu comprise par les riverains ou les usagers professionnels et privés.</p> <p>La situation est un peu différente pour Cambérène qui se trouve aujourd'hui à l'extrémité de la ligne BRT : le quartier autour va lui-même connaître une pression grandissante sur le foncier mais aussi sur l'espace de la voirie. Ici la problématique est celle du double usage des capacités des stationnements par les véhicules de fret :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Une partie d'entre eux est située à proximité du marché et assure les livraisons pendant les horaires ouvrés, ■ Une autre partie correspond à des véhicules lourds qui viennent stationner pendant la nuit à proximité des logements de leur chauffeur <p>Les relevés de stationnement effectués sur Cambérène montrent cette situation un peu contrastée en fonction des horaires : globalement la demande de stationnement est légèrement plus haute pour les véhicules de fret en fin de journée – ce qui est une exception parmi les 4 sites enquêtés puisqu'ils diminuent partout ailleurs - mais elle est moins souvent en situation gênante. Ce qui tend à montrer que les véhicules de fret se trouvent en journée en concurrence avec des véhicules de passagers sur les deux plages de l'après-midi et qu'ils trouvent davantage de places en début de soirée. La proportion – comme la quantité - de places gênantes et non gênantes occupées reste elle stable tout au long de la journée.</p> <p>Etant donné le contexte de l'arrivée du BRT et celle de véhicules fret qui appartiennent en partie à des riverains, la préconisation à la différence des quartiers de marché périphériques de Thiaroye ou Baux Maraîchers est ici d'installer une tarification du stationnement. Etant donné que les rotations des PL peuvent être très variables, il est aussi recommandé de compléter cette première étude de stationnement par une étude avec relevés de plaques.</p>	<p>Position CETUD</p> <p>Structure pilote : Agéroute</p> <p>Rôle du CETUD : Accompagnateur</p> <p>Échéance</p> <p> Long terme</p> <p> Moyen terme</p> <p> Court terme</p>

Action 21 : Marché des périphéries proches

Planification et
aménagement
logistique

Les préconisations ci-dessous devront être intégrées aux mesures plus générales portant sur les accessibilités et le stationnement autour de la route des Niayes et du terminus du BRT. La pertinence de laisser une grande partie des capacités de stationnement à des PL dont certains n'ont pas de liens fonctionnels avec le quartier dans un site qui pourrait servir à termes de parking ou de gare relais peut être réexaminée.

■ Objectifs de l'action

■ Limites du marché à revoir de manière à ne pas gêner la circulation.

Pour les marchés de périphérie ciblés la question des limites concernent moins leur extension que l'interface entre les abords du marché (ou des ateliers informels) et la chaussée. C'est une problématique que l'on retrouve sur les autres marchés comme Thiaroye ou Pikine mais pour Cambérène elle est plus marquée et plus contraignante puisque les axes sont importants pour la desserte inter-quartiers. La proposition ici est de reconfigurer ou reprendre les géométries des chaussées, trottoirs stationnement de manière systématique de façon à mieux circonscrire les étals. S'il n'est pas encore mis en place, un système spécifique de patente pour l'occupation partielle du trottoir par les boutiques peut-être proposée. Là aussi Cambérène en raison de l'attractivité et la pression foncière que va générer l'arrivée du BRT apparaît comme un candidat crédible à ce type d'expérimentation.



FIGURE 16: L'AXE AU SUD DE LA ROUTE DES NIAYES



FIGURE 17: LE LONG DU MARCHÉ DE THIAROYE

■ Mise en place d'un système de perception/collecte du stationnement

La préconisation porte ici sur un système de tarification régulée du stationnement des PL et fourgons mais qui devra être intégré aux mesures pour le quartier qui concernaient l'ensemble des véhicules. Par ailleurs, la routes de Niayes est actuellement en travaux et

Action 21 : Marché des périphéries proches

Planification et aménagement logistique

pour cette raison elle n'a pas été intégrée aux comptages de stationnement mais elle devra être intégrée aux mesures. La proposition est de réguler le stationnement aux heures ouvrées seulement et pour les axes principaux de la zone soit une longueur de 2,5 km. Pour éviter des phénomènes de report (vers les rues de quartier, vers les espaces piétons, il est recommandé de prendre en compte les besoins de stationnements fret et de les intégrer aux aménagements prévus par ailleurs.

■ Limites et régulation de l'accès

Les questions d'accessibilité doivent être considérées en fonction de l'étendue des voies revêtues : les voies primaires sont revêtues et doivent rester accessibles aux gros porteurs pour le stationnement. Pour le réseau secondaire, la présence de voies de desserte non revêtues et/ou de chaussées trop fragiles pour supporter des gros porteurs peut amener à limiter l'accessibilité à des véhicules légers voire même à interdire les véhicules motorisés classiques. C'est par exemple le cas des rues adjacentes aux axes du secteur Cambérène. On retrouvera cette problématique pour les quartiers de « basse intensité logistique » de l'adaptation des véhicules de fret à la demande et à la spécificité des réseaux viaires. La question de la desserte de ces quartiers par les charrettes peut par exemple être posée quitte à les obliger à emprunter un réseau de relation inter-quartier parallèle de manière à ne pas impacter négativement la circulation rapides sur les axes importants.



■ Entretien/ réhabilitation chaussée/ géométrie

Les mesures d'entretien de chaussée concernent particulièrement ces marchés : la maintenance de routine n'est pas suffisante et conduit souvent à la réduction de la chaussée utile – sans pour autant que la chaussée soit toujours très dégradée. Cela prédispose également à l'étalement des étals de marché ou à l'utilisation des voies de droite comme place de stationnements.

■ Ressources existantes

- CETUD
- Agence Urbanisme Cadre de vie
- Commune du Plateau, de Castor, de Parcelles Assainies
- Association chargeurs ou grossistes et habitants, section locale UNACOIS

■ Contraintes et obstacles

Action 21 : Marché des périphéries proches	Planification et aménagement logistique
<ul style="list-style-type: none"> ■ Disponibilité des fonds de réhabilitation urbaine pour des quartiers populaires ■ Contrôle extérieur des opérations de gestion du stationnement insuffisant, ■ Résistance des acteurs privés ou publics à l'adoption de nouvelles pratiques en particulier la prise en charge des opérations de maintenance de la voirie, du contrôle des accès ou des occupations des trottoirs. 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Phasage <ul style="list-style-type: none"> ■ En lien avec les travaux BRT ■ Pour les autres marchés : ■ 1 à 2 ans phase d'étude (y compris implication des partenaires) ■ 2 à 3 ans pour la phase d'étude en fonction des linéaires retenus 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acteurs impliqués <ul style="list-style-type: none"> ■ CETUD ■ Agéroute 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures d'accompagnement <ul style="list-style-type: none"> ■ Revoir les activités des mécaniciens le long de la voie principale pour le marché Thiaroye ■ Réhabilitation de la chaussée indispensable dans le marché Thiaroye ■ Formation des personnels en charge de l'urbanisme et de l'entretien des voies communales 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fonds nécessaires <ul style="list-style-type: none"> ■ Pour Cambérène : en lien avec les mesures d'accompagnement du projet BRT ■ Pour les autres , 1 million d'euros par km pour la création / réhabilitation des trottoirs et la création des places 	

5.22 - Matrices pour les fiches actions sur la gestion de l'espace viaire

	Sites	Limites/ sites	Accès du site et circulation (entrée, rampes)	Management du stationnement	Utilisation / usage de la voirie	Activités/ acteurs	Entretien/ réhabilitation chaussée/ géométrie
<i>Axes routiers lourds</i>	Rufisque	Redéfinir les limites des emprises publiques des chaussées, des accotements, des trottoirs	N/A	Stationnement interdit sur certaines sections (bollards, bordure de défense continue ou pas en fonction des Formalisation des files d'attente pour PL	Interdiction des véhicules fret lents, deux ou trois roues ou extension des voies lentes (voir photos à Rufisque)	Accompagnement forces de l'ordre & syndicats routiers pour respect des réglementation	oui : ensablement et dégradations
	Port						
<i>Marché de détail / de gros du centre ville</i>	Sandaga	Devenir du marché historique de Sandaga Limites emprise actuelle du marché à revoir ou maintenir en fonction du renouvellement urbain	Instaurer un « mini- » plan de circulation : sens unique ou pas , hiérarchisation des voies	Formalisation des places Stationnement alterné véhicules livraison/ véhicules particuliers sur certains axes, création de places de livraison en extérieur	Identification de voies piétonnisées ou calmes (avec chicane/mises en impasse) dans les quartiers devenus marchés, ralentisseurs, Identification des voies avec interdiction d'accès pour les plus gros	Concertation commerçants et habitants	
	HLM	Revoir/fixer les limites d'extension		Mise en place d'un système de			
	Colobanne						

	Sites	Limites/ sites	Accès du site et circulation (entrée, rampes)	Management du stationnement	Utilisation / usage de la voirie	Activités/ acteurs	Entretien/ réhabilitation chaussée/ géométrie
<i>Marché des périphéries proches</i>	Castor			perception/collecte du stationnement	porteurs , les charettes		
	Sam/ Gueules Tapées	Aménagement urbains et paysager sur l'avenue Gueules Tapées					
	Cambérène/ Nyayes	Limites du marché à revoir de manière à ne pas gêner la circulation	Revoir les systèmes de régulation d'accessibilité/ insertion dans circulation (sauf carrefour pris en charge dans Plan de circulation)	Formalisation des parkings PL et fret, formalisation des places internes au marché, système de collecte	Définition d'une hiérarchie de voie en fonction des types de véhicules qui y auront accès	Thiaroye : revoir les activités des mécaniciens le long de la voie principale	Réhabilitation de la chaussée indispensable
	Thiaroye						
	Baux Maraîchers						
<i>Quartier basse intensité logistique/ nouveaux quartiers</i>	Parcelles Assainies	N/A		Formalisation des places Stationnement alterné véhicules livraison/ véhicules particuliers sur certains axes,	restreindre l'usage des charrettes hippomobiles à quelques axes (mesures en vue d'assurer la transition)	concertation habitants	
	Pikine	N/A					
<i>Sites industriels / distribution</i>	Bel Air	N/A			Interdire l'usage des charrettes hippomobiles sur les sites industriels		oui : ensablement et dégradations
	SODIDA	N/A					

Département

communication.egis@egis.fr

www.egis-group.com

