

# Programme d'animation des pépinières urbaines

## La pépinière urbaine de Dakar à Rufisque



©Photo de la Halle, EUP

Dans le cadre du Master 2 de l'Ecole d'urbanisme de Paris - Université Gustave Eiffel, en Urbanisme et Aménagement, mention Expertise internationale, option Villes des Suds, notre groupe a travaillé en 2021-2022 sur une commande passée par un groupement d'associations en charge du Programme d'animation des Pépinières urbaines. Ce groupement est composé du Gret, association française de solidarité internationale, d'UrbaMonde, association franco-suisse,

d'UrbaSEN, ONG sénégalaise, et de Cabanon vertical, un collectif d'architectes basé à Marseille. Notre mission de terrain s'est déroulée pendant la Semaine des pépinières urbaines, événement qui a réuni les équipes de toutes les pépinières urbaines pour un atelier d'échanges et de capitalisation d'une semaine à Dakar du 6-10 décembre 2021.

### Les pépinières urbaines, qu'est-ce que c'est ?

Selon la définition de l'Agence française de développement (AFD), principal financeur des projets, les "**pépinières urbaines**" sont des dispositifs d'urbanisme dit "transitoire" ou "tactique" et constituent "un outil d'intervention visant à promouvoir de nouveaux modes de faire plus participatifs et adossant des actions rapides au service d'un projet urbain de plus long terme". Quatre projets sont actuellement en cours en Tunisie, à Dakar, Ouagadougou et Abidjan et d'autres en cours d'identification, par exemple à Nairobi ou Antananarivo. Le **programme d'animation des pépinières urbaines** appuie l'émergence et le déploiement de projets de pépinières urbaines, ainsi que les échanges entre pairs, la capitalisation et la mise en réseau (Cf. <https://pepinieres-urbaines.org>).

La **commande** portait

- Sur la production d'une analyse critique sur les espaces publics en lien avec les mobilités dans les villes d'Afrique en général, et à Dakar en particulier ;
- Sur l'appui aux associations du groupement d'animation dans la préparation de certaines activités de la semaine des

pépinières urbaines, notamment le plateau radio du vendredi, qui portait sur l'intermodalité dans la gare de Rufisque et d'autre part sur les espaces résiduels autour du TER et du BRT et la manière de les appréhender dans le cadre de la pépinière urbaine de Dakar.

- Sur une contribution à la capitalisation du programme en conduisant un retour d'expériences par les principaux usagers sur la mobilité, l'intermodalité, et la sécurité à la gare routière de Rufisque et les changements apportés par la construction de la Halle dans le cadre de la Pépinière urbaine de Dakar (PUD).

### **La Halle construite par la PUD à la gare routière de Rufisque, un des sujets de notre travail**



©Studio Bainem, journée reboisement halte PNR

La halle a été réalisée dans une démarche participative. Elle accompagne l'arrivée du Train Express Régional (TER) à la gare routière de Rufisque. C'est un abri ouvert, réalisé avec des

matériaux locaux et facilement démontable. Elle inclut des assises pour les passagers en attente, des tables dont certaines servant de postes de travail pour les gargotières, une pompe à eau (non potable), de l'éclairage, et des plantes qui apportent de la fraîcheur.

Cette synthèse porte sur une partie de notre travail, soit :

- Le diagnostic de la gare routière de Rufisque et de la Halle construite par la Pépinière urbaine de Dakar autour de grandes thématiques : l'insertion de la gare dans son environnement, et l'organisation des mobilités dans la gare et les pratiques intermodales ;
- Une note de capitalisation sur la démarche et quelques aspects du projet de pépinière urbaine de Dakar ;
- Quatre scénarios pour une phase II de la PUD, basés sur l'ensemble de nos travaux.

## **Diagnostic de la mobilité et des usages de la gare routière de Rufisque**

### **L'organisation des mobilités dans la gare et les pratiques intermodales**

- La gare routière de Rufisque est un pôle de la mobilité dakaraise et sénégalaise où une diversité de modes de transports sont présents, d'autant plus depuis l'arrivée du Train Express Régional.

- C'est le premier lieu d'intervention de la pépinière urbaine de Dakar, où une Halle a été construite pour accueillir les usagers de la gare.
- Malgré une réorganisation de la gare avec de nouveaux modes de transports (Tata ou Dakar Dem-Dikk, qui sont des types de bus), on ne peut pas parler d'intermodalité mais de multimodalité. Les cheminements piétons entre les transports ne sont pas facilités et les horaires et modalités (tickets, tarifs, trajets) ne sont pas coordonnés.
- Le système des transports en commun dakarais est flexible et peu coûteux mais chronophage. Dans ce cadre, organiser une forme d'intermodalité à grande échelle en intégrant l'ensemble des transports en commun paraît complexe et supposerait une perte de flexibilité et une augmentation des coûts. L'intermodalité pourrait cependant être améliorée entre les modes de transports en commun et la marche, qui représente 70% des trajets quotidiens mais est souvent oubliée.
- Cette question d'intermodalité se pose d'autant plus à la gare routière de Rufisque avec l'arrivée du TER juste à côté. En effet, des flux de piétons vont traverser des espaces non aménagés pour cela pour aller du TER à la gare routière.

### **L'insertion de la gare routière de Rufisque dans son environnement**

- La gare est un pôle d'attractivité socio-économique à l'échelle de la commune et des quartiers dans lesquels elle s'insère.
- L'affluence de personnes engendrée par la circulation sur la N1 à proximité, axe majeur des mobilités à l'échelle de Dakar, ainsi

que la présence d'usagers liée aux fonctions de mobilité et de sociabilité de la gare occasionnent de nombreuses opportunités économiques dans ces espaces.

- Comparée à la gare ferroviaire, la gare routière est moins bien insérée dans son environnement. Elle est enfermée par une enceinte, et encerclée par des axes de transports (N1, TER), ce qui limite la communication avec les quartiers à proximité.

### **Capitalisation**

La capitalisation est un processus par lequel on rend compte de la démarche d'un projet, de ses réussites et échecs, en cherchant à expliquer pourquoi ces réussites et ces échecs ont eu lieu. La capitalisation permet de valoriser les méthodes et outils des projets, d'en retirer des connaissances et savoir-faire spécifiques. Elle contribue à l'amélioration des pratiques, le changement d'échelle des innovations, le plaidoyer et l'alimentation des politiques publiques. Le projet peut alors servir de modèle grâce aux pratiques méthodologiques que le travail de capitalisation aura permis d'identifier et de valoriser pour que ces pratiques puissent être répliquables, au service d'un autre projet, ailleurs, via une autre équipe, etc. Deux thèmes ont été retenus pour répondre à cet exercice : celui de la **participation citoyenne** et celui de la **sécurité**.

## La participation au projet comme condition de l'appropriation collective des différents équipements de la Halle par les usager.ère.s de la gare

Les travailleur.euse.s rencontré.e.s appartenant aux différents corps de métiers présents dans la gare ont participé aux activités de concertation, ou au moins ont été informé.e.s du projet et de la démarche menée. Ils.elles semblent satisfait.e.s de leur participation au projet et de l'aménagement fourni par la PUDs. En



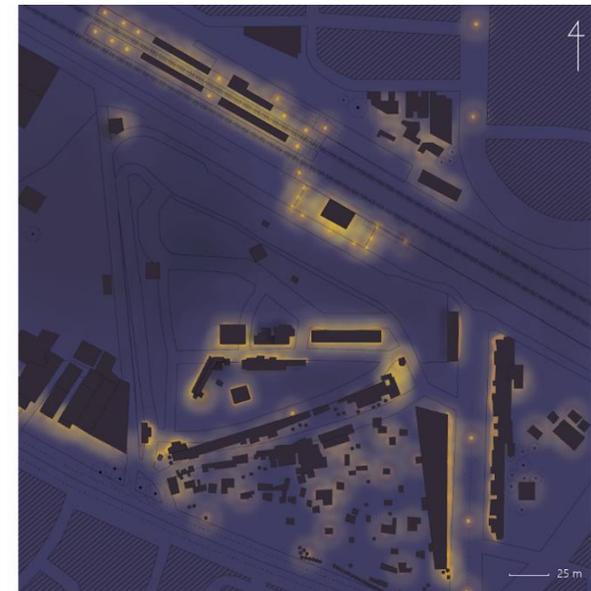
revanche, les travailleur.euse.s qui se situent en dehors de l'enceinte de la gare, les gargotières en particulier, ont souligné le fait qu'il.elle.s n'avaient pas été pris.e.s en compte dans le projet. Ce point relève d'un choix de l'équipe PUD d'inclure les acteur.ice.s de la gare uniquement car un élargissement du périmètre trop important n'aurait pas permis de répondre à tous les besoins. La Halle répond aux besoins qui ont été formulés par les usager.ère.s de la gare lors du processus de participation (espace d'attente abrité, espaces de restauration, éclairage dans la Halle et végétation, point d'eau non potable). Il reste cependant des attentes non satisfaites (eau potable, éclairage, électricité, sanitaires, etc.). Des usages non prévus ont été observés dans la Halle, par des acteurs n'ayant pas

fait partie de la concertation (vendeurs ambulants, dormeurs, marabout, mendiants), mais ce ne sont pas des usages non désirables et ils ne semblent pas créer de conflits d'usages.

## Perception de la sécurité dans la gare et changements générés par la Halle

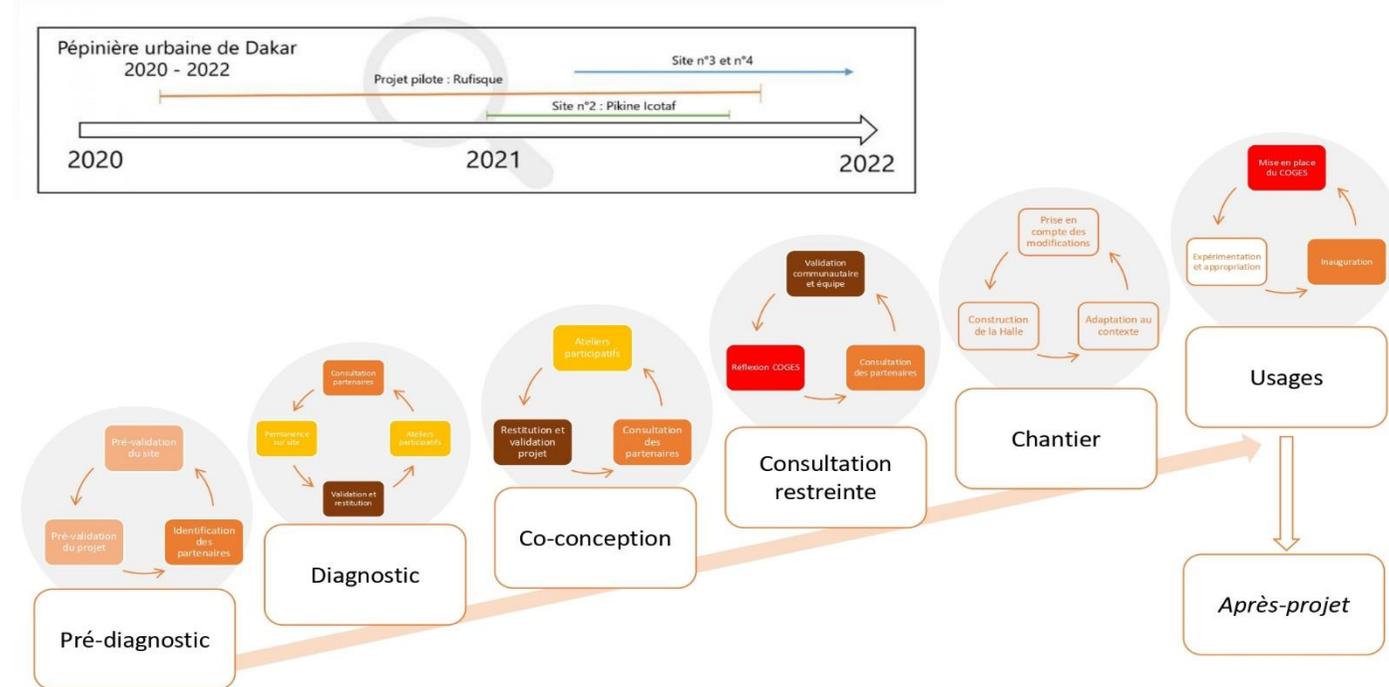
En général, les usager.ère.s et travailleur.euse.s qui se trouvent dans la gare émettent un avis plutôt positif sur l'état de la sécurité dans l'espace de la gare. La Halle améliore la sécurité ressentie dans la gare, notamment grâce à l'éclairage. Un certain sentiment d'insécurité demeure néanmoins, notamment pour les usager.ère.s

des transports en commun et les femmes. Le manque d'éclairage dans la gare lorsqu'il fait nuit est un facteur déterminant dans cette insécurité ressentie. Les interrogé.e.s préconisent l'apport d'éclairage supplémentaire dans la gare ainsi que l'aménagement de cheminements pour améliorer la sécurité des piétons.



Carte de l'éclairage dans la gare © Clémentine Briand, EUP

Grâce à l'ensemble de ces analyses, nous avons ensuite pu construire un document de capitalisation. Celui-ci présente la chronologie de l'action menée à Rufisque, que nous avons trouvé intéressante de représenter sous la forme d'une frise chronologique particulière, inspirée des travaux sur le concept de Living Lab de Ståhlbröst et Holst (2011).



Cette frise permet de montrer le double aspect du projet :

- **Linéaire :** pré-diagnostic, diagnostic, phase de chantier, gestion, après-projet ;
- **« En boucles » :** des actions reviennent à chaque phase comme la consultation des partenaires.

### Recommandations pour la participation sur la base de la capitalisation

- Penser dès le début du projet à l'ancrage local possible et choisir le site en fonction de ces possibilités. Cela facilite le projet et permet d'aller plus vite.
- Accorder de l'importance à la consultation des acteurs, aux

étapes de validations et de restitution aux parties prenantes. La transparence et la redevabilité permettent à chacun.e de voir comment est utilisée sa contribution et de suivre les avancées du projet. Cela facilite l'instauration d'un dialogue et de la confiance entre les institutions publiques et les habitant.e.s.

- Penser une méthodologie de projet adaptée au site et aux publics cibles, en utilisant des outils spécifiques pour la participation et en ciblant les groupes prioritaires avec soin (exemple : à Pikine, sur un autre site, l'équipe PUD s'est aperçue après que le groupe cible « jeunes femmes » aurait dû être visé pour le projet
- Adopter une posture de mise à disposition de différentes ressources (un site, un financement, un processus de

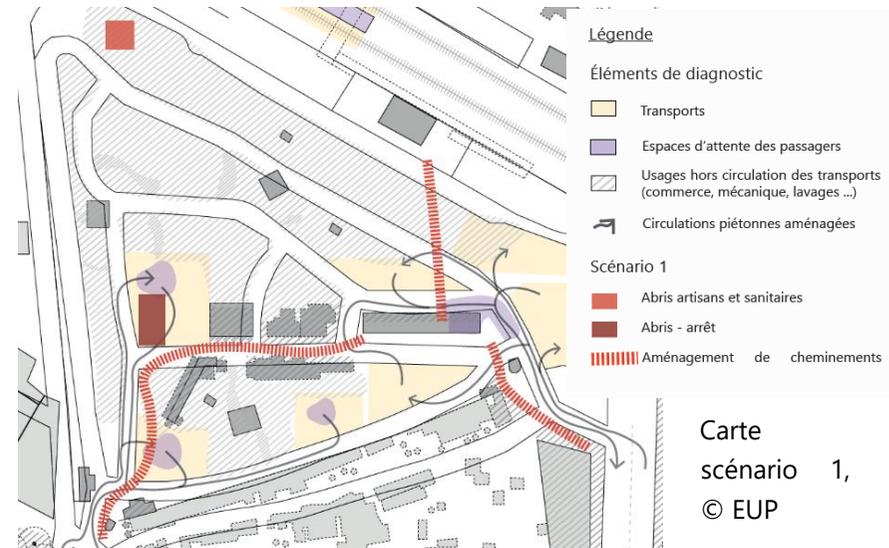
réalisation) pour réaliser un projet souhaité par les publics cibles.

- Contribuer à la pérennité du projet en intégrant l'entretien et la gestion dès les premières phases du projet.
- Inciter les décideurs à adopter cette approche participative et inclusive : il faut profiter de ce moment où ils ont envie d'aller vers ce type d'approche, pour des raisons politiques et électorales.
- Viser la création d'activités génératrices de revenus pour à la fois légitimer le projet et garantir sa pérennité.

## Quatre scénarios pour une phase II de la Pépinière Urbaine de Dakar

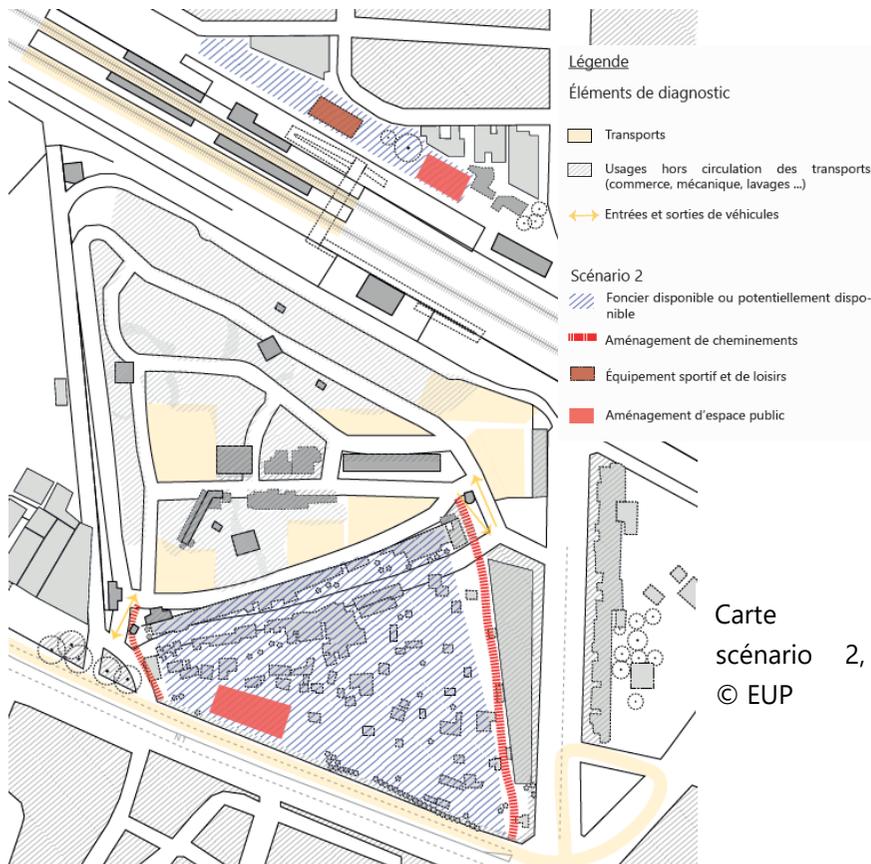
### Scénario 1 - Poursuivre l'intervention de la PUD dans la gare routière

Ce scénario consiste à poursuivre l'intervention de la PUD dans la gare routière de Rufisque en pérennisant l'existant, en répondant à d'autres besoins (eau, électricité, éclairage, sanitaires, abris pour les artisans n'utilisant pas la Halle), et en améliorant l'intermodalité entre les différents modes de transports proposés (aménagement de cheminements piétons).



### Scénario 2 - Déploiement de la PUD autour de la gare routière de Rufisque

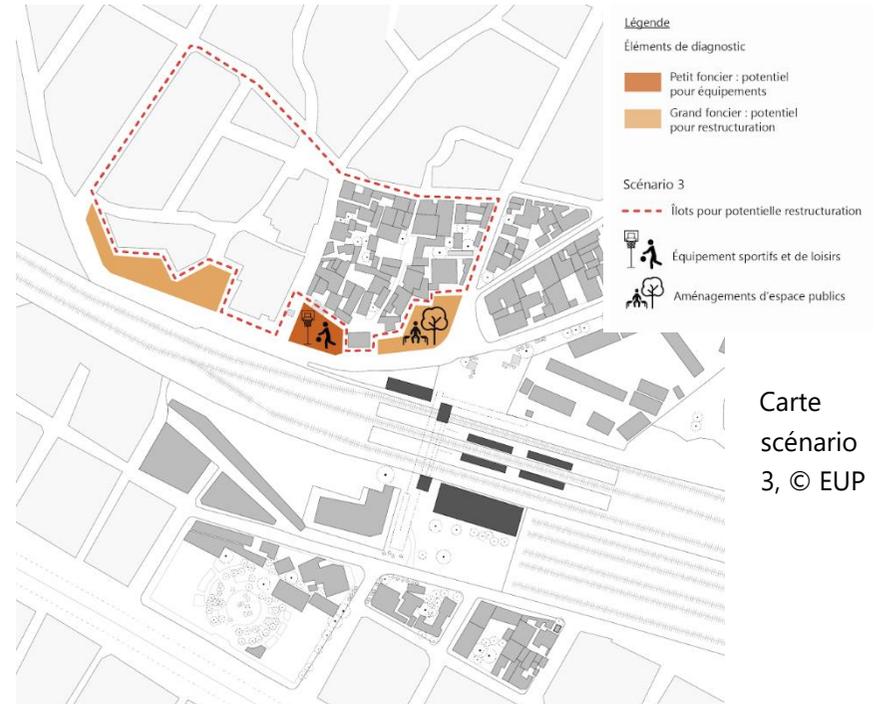
Dans ce scénario, il s'agit pour la PUD d'intervenir sur d'autres espaces résiduels aux abords de la gare routière. Les objectifs sont d'atténuer la rupture urbaine causée par les rails du TER et la gare et d'améliorer l'environnement des habitant.e.s des quartiers alentours. Une des options utilise un foncier au Nord des rails quand l'autre anticipe le déplacement du marché aux bestiaux au Sud de la gare routière, qui laissera un espace libre.



### Scénario 3 - Déployer des projets PUD sur les fonciers résiduels le long du Train Express Régional (TER) et du Bus Rapide Transit (BRT)

Dans ce scénario, il s'agit pour la PUD d'intervenir sur d'autres espaces résiduels autour du TER comme cela a été fait à Pikine. Pour cela, nous avons imaginé plusieurs types d'interventions : aménagement d'espaces publics, construction d'équipements

sportifs et de loisirs ou socio-culturels, restructuration de quartier et intervention sur l'habitat.



### Scénario 4 - Intervenir sur des fonciers disponibles non liés au TER et au BRT

Ce scénario explore l'option de détacher l'intervention de la PUD des infrastructures du BRT et du TER tout en conservant la même démarche et avec la possibilité de répliquer/s'inspirer des modules déjà construits. La principale limite de ce scénario est qu'il sort du domaine d'intervention de la PUD en se détachant des grands projets d'infrastructures et qu'il pourrait être plus difficile d'obtenir des accords et financements, notamment de l'AFD.