LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ URBAINE FACE À L'ENCOMBREMENT ET LA POLLUTION A DAKAR

Amath Alioune COUNDOUL
Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
coundoul07@yahoo.fr

Souleymane DIA
Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
souleymane2.dia@ucad.edu.sn
&
Amadou Tidane BA
Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
tidianeba83@yahoo.fr

Résumé : Le développement sans précédent de la ville de Dakar s'accompagne de l'étalement urbain et implique une plus grande mobilité des populations. L'objectif de la présente recherche est d'analyser les défis de la mobilité urbaine en dépit de nombreuses distorsions liées à la l'encombrement et à la pollution Dakar. Pour atteindre cet objectif nous avons mené des enquêtes auprès des ménages, des structures administratives et locales. Les résultats ont montré que, malgré les efforts consentis par le gouvernement du Sénégal, fluidité du trafic à Dakar est largement perturbée à cause l'occupation anarchique de la voie publique par les automobilistes et les marchands ambulants. Il en résulte des pics des pollutions insupportables surtout pendant les heures de pointes.

Mots-clés : Urbain, mobilité, encombrement, pollution.

THE CHALLENGES OF URBAN MOBILITY IN THE FACE OF CONGESTION AND POLLUTION IN DAKAR

Abstract: The unprecedented development of the city of Dakar is accompanied by urban sprawl and implies greater mobility of the populations. The objective of this research is to anlyse the challenges of urban mobility despite many distortions linked to congestion and pollution in Dakar. To achieve this goal, we conducted surveys of households, administrative and local structures. The results showed that despite the efforts made by the government of Senegal, traffic flow in Dakar is largely disrupted due to the lawless occupation of the public highway by motorists and street vendors. This results in unbearable peaks of pollution, especially during peak hours.

Keywords : Urban, mobility, congestion, pollution.

Introduction

Le phénomène d'urbanisation qui se développe un peu partout dans le monde, génère de nouvelles problématiques. Non seulement beaucoup de gens vivront et travailleront dans des villes mais aussi que davantage de personnes et de biens effectueront un plus grand nombre de déplacement dans des zones urbaines et couvriront des distances plus longues. Dans les villes, surtout des pays en développement, le grand défi reste l'amélioration de la mobilité et des systèmes de transport. Dans une société où la flexibilité du travail devient la norme (L.

BOLTANSKI, E. CHIAPELLO., 1999) où les activités se sont dispersées dans l'espace et où de nombreux secteurs d'activités exigent des déplacements professionnels, la mobilité devient alors une préoccupation majeure et se place au centre des enjeux de la gestion urbaine. Comme le rappelle (J-P. ORFEUIL., 2004), la mobilité est considérée comme une nouvelle norme sociale, où l'aptitude à la mobilité et la capacité de se rendre dans divers endroits, parfois éloignés de son domicile ou de sa localité, sont, aujourd'hui plus qu'hier, des conditions indispensables pour la construction de trajectoires de vie satisfaisante et de liens sociaux diversifiés.

Dakar, à l'instar des autres capitales de la sous-région, est aujourd'hui confrontée à d'énormes problèmes qui peuvent se lire à travers la mobilité et les différentes conséquences qui en découlent. En effet, la région de Dakar occupe seulement 0,03% de la superficie du pays et concentre le ¼ de la population sénégalaise avec une croissance urbaine de 3,7% (ANSD. 2013). La majeure partie des activités socio-économiques et politiques y sont concentrées, ce qui lui confère une certaine centralité. Des lors, la question de la mobilité urbaine se pose avec acuité. A l'heure où on parle du développement durable, la dimension environnementale demeure un aspect impératif surtout si l'on s'intéresse à la mobilité. C'est ainsi que l'objectif de la présente recherche est d'analyser les défis de la mobilité urbaine en dépit de nombreuses distorsions liées à la l'encombrement et à la pollution Dakar.

La mobilité urbaine dans la capitale du Sénégal est à l' origine de nombreuses externalités négatives avec le rejet, des véhicules, de particules polluantes de toutes sortes. Cette pollution est inégalement répartie dans les quartiers en fonction de la densité du bâti, de l'importance des espaces verts, de l'ampleur de la circulation et des activités industrielles. C'est ainsi qu'il serait important de poser la question suivante : Comment concilier une mobilité urbaine durable avec un niveau de pollution soutenable ? En effet, la pollution peut ponctuellement s'étirer sous l'effet du vent et affecter un vaste espace qui déborde les secteurs urbanisés et peut parfois atteindre plusieurs dizaines de kilomètres en périphérie de l'agglomération Dakaroise.

La mobilité urbaine, à Dakar, est aussi entravée l'encombrement dans plusieurs artères de la ville. En observant la ville de Dakar, nous pouvons constater un mode de gestion du cadre de vie et de l'environnement inadéquat par endroits. Si le cadre législatif et réglementaire en partie est complet, son application par les autorités locales et les citoyens ne se fait pas sentir. En témoignent l'encombrement permanent de la voie publique et les débordements fréquents des réseaux d'assainissement entre autres. Les zones les plus exposées sont celles qui abritent des marchés et certaines infrastructures d'accueils.

Méthodologie

L'orientation normative du présent travail fait référence d'une étude à la fois quantitative et qualitative. Ce choix n'est pas une préférence mais plutôt la parfaite continuation logique suite à l'adoption du sujet de l'étude. Dans le cadre de cette recherche, les différentes phases de la méthodologie se présentent comme suit :

1.1 Le choix des sites

L'étude concerne la région de Dakar. Mais pour ce faire, nous avons choisi trois localités très représentatives au regard de leur situation dans la hiérarchie urbaine. En premier lieu, la commune de Fann/Point E/ Amitié se situe dans la ville de Dakar. Elle est occupée par une population aux revenus parfois importants. En

deuxième lieu, il y a la commune des Parcelles Assainies qui est un espace de tampon entre Dakar et sa Banlieue. Enfin, la commune de Sangalkam, située à trente et un (31) kilomètres du centre-ville. C'est un espace périurbain en pleine mutation. L'analyse de ces trois sites, qui présentent des caractéristiques socio-économiques et démographiques différentes, devrait répondre de façon approximative aux préoccupations de l'étude.

1.2 Le questionnaire

Un échantillon de trois cent questionnaires est adressé aux populations des communes de Fann Point E/Amitié, des Parcelles Assainies et de Sangalkam. Parmi les méthodes d'échantillonnage étudiées, c'est la méthode de l'échantillonnage non probabiliste proportionnel appelée aussi méthode des quotas (quota sampling) qui a retenu davantage l'attention, car elle se rapproche plus de la réalité de l'étude en cours. C'est une procédure qui consiste à prendre en compte dans l'échantillon, le poids relatif de chaque composante de l'échantillon en fonction de sa représentativité dans la population d'étude.

Tableau 1: Nombre de personnes enquêtées par commune

Communes	Population totale	Taille de L'échantillonnage
Fann Point E	22641	34
Parcelles Assainies	163116	247
Sangalkam	11916	19
TOTAL	197673	300

Source : Enquête auprès de l'ANSD, 2013
NB : les personnes enquêtées ont au moins 20 ans

1.3 La prise de contact avec les structures

Cette étape consistait à la rencontre des structures et personnes ressources susceptibles de nous orienter et de nous apporter leur aide d'une manière ou d'une autre. Elle s'est faite en plusieurs points :

- Direction de la Statistique et de la Démographique
- Aux collectivités locales concernées
- Centre de Gestion des urgences Environnementales (CGUE),

Des techniques de la MARP comme l'observation directe, le focus-groupe, ainsi que la triangulation ont été utilisés dans le cadre de la recherche d'informations. Elles ont permis d'avoir des informations complémentaires, nécessaires pour la compréhension du sujet.

2. Résultats et discussion

2.1 Urbanisation et mobilité

Depuis une cinquantaine d'années, le développement et l'amélioration des conditions des moyens de transport, qu'ils soient matériels ou non, ont été à la fois le signe d'agent d'une évolution tant quantitative que qualitative des pratiques de la mobilité. Quantitativement, les distances parcourues et les biens échangés augmentent en raison notamment de la distanciation croissante des lieux de vie, en particulier du domicile vers le lieu de travail au sein des zones périurbaines. En outre,

la multi-polarisation des villes ralentit lourdement la structure et la dynamique des flux (J-L, GOURDON et al., 1997, pp. 160-162)

-Urbanisation galopante

Urbanisation désigne le passage d'une société rurale à une société de plus en plus urbanisée. Elle résulte de la concentration croissante de la population dans les villes, qui induit l'effacement progressif du caractère rural. La maîtrise de l'urbanisation dans la capitale du Sénégal reste un défi majeur qui intéresse tous les acteurs de développement. À Dakar, l'urbanisation est le résultat de plusieurs facteurs qui sont la forte croissance démographique et les mouvements de migration interne. En effet, La dégradation des conditions de vie dans les milieux ruraux conjuguée avec un fort taux de croissance naturelle rendent la situation plus complexe. Dakar devient depuis les années soixante, un centre où convergent toutes catégories de population (agriculteurs, artisans, chercheurs…). Un coup d'œil sur le profil historique permet de comprendre l'accroissement spectaculaire de la population. Ainsi, de 1909 à 2012, la population passe de 25.000 à 3.500.000 habitants soit une multiplication de 140 fois en un siècle. A cette forte croissance démographique, s'ajoute la densité de l'accaparement inédit des fonctions urbaines. Il faut noter que l'essentiel de l'appareil gouvernemental (les cabinets de service, des ambassades, les universités etc.) sont localisés dans la commune de plateau et ses environs. Il en résulte une mobilité journalière importante plus connue sous le nom de mouvements pendulaires, car les populations quittent la banlieue et les zones périurbaines pour se rallier au centre-ville le matin et inversement le soir.

-Mobilité urbaine à Dakar

Le mouvement pendulaire entre le centre et la périphérie décrit par la plupart de la population se traduit par une très forte demande surtout en période de pointe. La ville s'est partout étalée et l'on a assisté à une déconcentration et à une relocalisation des fonctions urbaines. Le passage de la ville pédestre à la ville automobile s'est manifesté par la périurbanisation et l'émergence de nouvelles polarités périphériques, notamment commerciales. C'est ainsi que l'Etat du Sénégal, en collaboration avec le Conseil Exécutif des Transports Urbains (CETUD) de Dakar, a mis en place un système de transport dynamique permettant à la ville de Dakar de se connecter directement avec son hinterland. Le CETUD accompagne l'État et les collectivités locales pour trouver des solutions à la mobilité des populations. C'est dans cette mouvance que l'État du Sénégal en collaboration avec ses partenaires a jugé nécessaire de construire une deuxième autoroute pour faciliter la desserte dans la capitale. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio a considérablement réduit la durée du voyage. Mais dans certaines parties de la capitale comme Ndiakhirate à Sangalkam et Yéne, la desserte est mal conçue voire inexistante. Les populations sont obligées de se déplacer sur une longue distance ne se reste que pour avoir un bus.

En plus, les véhicules de transport communément appelés dans le langage populaire, Bus, Tata, Cars Rapides, « Ndiaga-Ndiaye » n'offrent pas des réponses à la hauteur des attentes. Il n'est pas rare de voir des personnes âgées qui, durant leur trajet, se tiennent debout pendant des heures malgré leurs vulnérabilités. Même si dans le bus on peut lire à partir du tableau d'affichage «priorité aux personnes âgées, aux femmes enceintes et aux personnes à mobilité réduite»; cette consigne n'est que verbale et son impact est annihilé par les nouveaux comportements des jeunes. Dès lors, ne serait-il pas nécessaire de revoir cette politique en réservant des places

exclusives aux personnes à mobilité réduites? A cela s'ajoutent les marchepieds, souvent mal réglementés, constituent un véritable casse-tête pour les personnes âgées et les handicapés.

Xavier GODARD dans son ouvrage (X. GODARD., 1994), aborde l'organisation des transports dans les pays en développement. Selon GODARD, on ne peut parler de durabilité que si l'on intègre certains principes ou notions, qui, combinés, s'appliquent à divers modes de transports. Cependant, il ajoute que la pertinence d'un choix varie en fonction des contextes et devra s'articuler autour des principes que sont : simple, pérenne, équitable et socialement acceptable. Les individus doivent pouvoir théoriquement se rendre en ville pour visiter des amis, un proche, faire des courses, visiter une exposition..., rester autonomes et maîtres de leur vie sociale. Cependant, la puissance publique doit-elle assumer techniquement et financièrement tous ces déplacements? Quel est le niveau de responsabilité des collectivités locales? Le transport, au-delà de son caractère lucratif, est une nécessité sociale indispensable. Le transport, selon la loi N° 96-06 portant code des Collectivités Locales, n'est pas un domaine transféré à ces dernières. Par conséquent, l'État est entièrement responsable de tous les disfonctionnements notés dans ce secteur. Comme les besoins de la santé et de l'éducation, une politique de transport urbain maitrisée participe à l'amélioration des conditions de vie, à entretenir les liens sociaux entre les différentes sphères de la collectivité, mais aussi à lutter contre l'isolement. La mobilité se présente désormais comme une constitutive de la société urbaine et la possibilité de se déplacer en ville détermine l'accès aux ressources qui se trouvent rarement à proximité les unes des autres.

2.2 Entraves à la mobilité

Les difficultés liées à la mobilité urbaine à Dakar sont nombreuses. L'occupation anarchique de la voie publique, le manque de lisibilité et l'absence de panneaux de signalisation, l'insécurité, etc., restent autant de facteurs qui rendent difficile la mobilité des populations.

-Occupation irrégulière des voies publiques

La fluidité du trafic au niveau de Dakar est largement réduite par l'occupation irrégulière de la voie publique, ce qui fait que les personnes âgées et la population en général en se déplaçant, utilisent la chaussée, destinée aux automobilistes. Cette situation est à l'origine de plusieurs accidents et de congestions de la circulation. L'exemple le plus frappant dans l'agglomération dakaroise est la gare de Petersen, dont les voies adjacentes sont constamment occupées par des vendeurs ambulants qui étalent leurs marchandises sur le trottoir et sur la chaussée. Cette situation est aussi valable dans presque toutes les rues du centre-ville, et s'intensifie encore au niveau du marché de Sandaga. A cela s'ajoute le stationnement irrégulier d'automobiles sur les trottoirs qui réduit la visibilité.

Photo : Une circulation désordonnée (Rond-point Case des Parcelles Assainies)

Source : A.A. COUNDOUL, S. DIA., 2021

Comment une personne à mobilité réduite[1], pourra-t-elle se conduire seule dans une situation pareille ? Devrait-elle prendre le risque de «forcer le barrage»? Des circonstances de ce genre sont fréquentes dans la capitale sous le silence des autorités. Les causes des dysfonctionnements du système de stationnement sont soit imputables aux conducteurs, soit aux pouvoirs publics. On peut citer entre autres :

- Les panneaux et les marquages font défaut ;
- les parcs de stationnement sont insuffisants ;
- des places de stationnement réservées aux ayants droits ne sont pas respectées ;
- les routes sont étroites : elles sont en général à deux voies et présentent plusieurs désagréments ;
- des conducteurs se servent de la rue pour garer définitivement ou périodiquement leurs véhicules ;
- les véhicules stationnent sur les trottoirs réservés aux piétons, obligeant ces derniers d'emprunter la route qui est réservée aux véhicules, etc.

-Déficit de signalisation et d'assainissement

L'absence et le non-fonctionnement des feux de circulation sèment la zizanie dans les artères dakaroises. Les feux tricolores tout comme les panneaux de signalisation constituent des régulateurs de la circulation. Leur présence permet de canaliser les flux. Cependant, il est rare de constater au niveau des voiries dakaroises la présence de ces panneaux, qui sont presque tous disparus. Les feux tricolores existant sont, pour l'essentiel, non fonctionnels. L'absence de ces régulateurs est à l'origine de l'anarchie au niveau de la circulation et occasionne des embouteillages énormes au niveau de certains carrefours. Cependant, il faut dire aussi que rares sont les automobilistes qui respectent les directives des panneaux de signalisation, surtout la nuit.

La mobilité urbaine devient aussi plus une préoccupation pendant la période de l'hivernage. Les routes sont détruites par les eaux de ruissellement, les trottoirs jadis utilisés par les piétons se voient empruntés par les véhicules de transport public et des particuliers. En effet, plusieurs artères de la banlieue sont, par endroits, entrecoupées par les flaques d'eaux, obligeant les conducteurs à faire des détours ou

[1] Personnes âgées, handicape moteur, femme enceintes, etc.

à emprunter des voies secondaires. Sur la Nationale 1, aux alentours de 9 heures jusqu'à 10 heures, le trafic semble être suspendu. Des files interminables de voitures se suivent de Diacksao à Thiaroye, Diamagueune. En outre, la mobilité dans l'agglomération dakaroise est rendue complexe par certains types de transport que sont des calèches, des charrettes et des véhicules à bras communément appelés «pousse-pousse». On enregistre une prolifération de ces véhicules dans les communes des Parcelles Assainies, de Fann point E, de Sangalkam etc. Cette situation est à l'origine de véritables problèmes d'embouteillage et de sécurité. Bref, la mobilité dans la région des Dakar est sapée par de nombreuses incohérences liées surtout à l'occupation anarchique de la voie publique qui rend les déplacements difficiles. A ces contraintes, s'ajoute la pollution qui dégrade considérablement le cadre de vie.

2.3 Incidences de la mobilité urbaine sur la pollution

Le transport à Dakar constitue un secteur déterminant pour le développent économique et social. Mais il y a des aspects négatifs comme la pollution de l'air et celle sonore[2].

-La pollution de l'air

Au Sénégal 29% de la consommation des produits pétroliers sont imputables au transport. Du fait de la concentration des activités économiques, Dakar consomme la moitié de cette énergie. Rien que sur le nombre de véhicules, elle regorge près du 2/3 des voitures du pays. Cela s'explique par son poids démographique, sa position géostratégique, son statut de circonscription administrative principale ainsi que par la centralité des activités politiques, économiques, sociales, etc. La forte concentration de véhicules est à l'origine de la pollution atmosphérique. Selon le Centre de Gestion de la Qualité de l'Air (CGQA) le trafic urbain contribue à hauteur de 70% de la pollution atmosphérique (CGUE, 2016). Plusieurs aspects sont à l'origine de cette situation, on peut en citer :

- Âge avancé du parc d'automobiles ;
- Les embouteillages (lorsque la vitesse moyenne dans le trafic urbain passe de 40 Km/h à 20 Km/h, les émissions de CO augmentent de 40%) ;
- Utilisation des huiles usées comme lubrifiant;
- Insuffisance dans la prise en compte de la pollution de l'air dans les stratégies d'aménagement urbain et de gestion de la circulation, etc.

Il convient de noter que la pollution de l'air à Dakar est largement liée à l'intensité de la circulation des voitures, à la promiscuité et à l'occupation anarchique de l'espace.

[2] Toute sensation auditive désagréable ou gênante, et tout phénomène acoustique produisant cette sensation, et ayant des effets négatifs sur la santé. « Code de l'environnement du Sénégal », 2001, pages 62.

Source : A.A. COUNDOUL, S. DIA., 2021

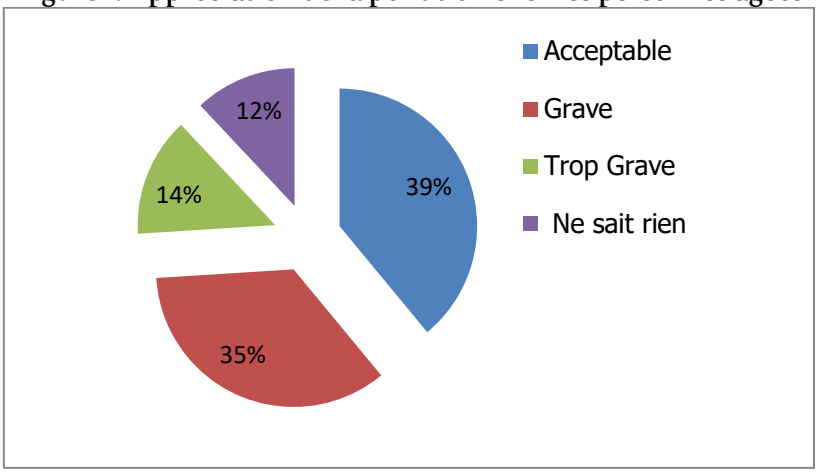
Les gaz d'échappement entrainent une pollution environnementale à laquelle tous les individus sont exposés. Selon le Centre International de la Recherche sur le Cancer (CIRC), les gaz d'échappement des moteurs diesels sont classés cancérogènes avérés tandis que les gaz d'échappement de moteur à essence sont suspectés cancérogènes. Les concentrations importantes de gaz d'échappement peuvent entrainer des irritations aux yeux ou des voies respiratoires, des intoxications aigues et chroniques en cas d'exposition répétée aux gaz d'échappement.

D'après le CETUD, le transport routier surplombe de loin l'ensemble des autres moyens de transport. L'augmentation du trafic par l'accroissement en nombre de voitures, au détriment des autres moyens de transports, bien qu'au bénéfice de l'économie, pose aujourd'hui des nuisances énormes. Il soulève primordialement le problème de la pollution atmosphérique et ses effets dans les zones urbaines. On parle ainsi d'îlots de chaleur liés aux activités urbaines et à la densité du bâti qui absorbe la chaleur et la restitue pendant la nuit.

Cette pollution n'est pas sans conséquence sur la santé des populations notamment les personnes âgées et les enfants du fait de leur fragilité[3]. En effet, il est aujourd'hui avéré que la pollution de l'air constitue le premier risque environnemental pour la santé humaine. En 2015, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a estimé que 4,3 millions de décès par an dans le monde étaient attribuables à la pollution de l'air intérieur tandis que 3,7 millions de décès par an ont un lien direct avec la pollution de l'air extérieur (DAMCP. 2014). Des enquêtes épidémiologiques à Dakar ont attesté la nocivité de plusieurs polluants. Ils sont à l'origine de nombreuses maladies. La forte concentration de particules polluantes dans l'atmosphère Dakaroise s'explique aussi par l'urbanisation galopante qui empiète des espaces forestiers. En effet, les écosystèmes urbains jouent un rôle important en matière de production d'oxygène, de filtration, de séquestration du carbone atmosphérique (GES) et enfin d'épuration de l'air ambiant. La dégradation de l'espace vert en ville affecte grandement les populations. Les personnes fragiles, en l'occurrence les séniors et les enfants par exemple, subissent les effets de la dégrafions de l'écosystème urbain. La pollution atteint des proportions inquiétantes et aucune mesure sérieuse n'est prise à ce niveau pour soulager les populations.

[3]Le concept de fragilité est utilisé en gériatrie pour identifier des caractéristiques médicales chez des personnes âgées exposées à un risque élevé d'entrée en dépendance : perte de poids ; diminution de la force physique ; faible endurance ; lenteur ; faible niveau d'activité ou détérioration cognitive.

Figure 1: Appréciation de la pollution chez les personnes âgées



Source : Enquêtes, A.A. COUNDOUL, S. DIA., 2021

A la question relative à l'appréciation du niveau de pollution par les personnes âgées, 39% l'ont jugé appréciable alors que 49% déplorent cet état de fait. Le niveau de la pollution est inquiétant surtout aux alentours de Grand Yoff, lors des heures de pointe, on peut observer des fumées de nuages dues à la forte concentration des automobiles. « Dakar est invivable, auparavant il y avait beaucoup d'espaces verts. Et du fait de sa position insulaire, on la qualifie d'une presqu'île dénommée « presqu'île du Cap Vert ». Aujourd'hui, la ville est caractérisée par de fortes pollutions et les espaces verts sont transformés en centres de business et parfois aménagés comme lieux de culte au besoin » déplore Monsieur MANE, un habitant de Sangalkam. Les 12% qui ont répondu « ne sait rien » sont pour la plupart des illettrés qui ignorent les effets de la pollution sur la santé.

-La pollution sonore

L'étude de la qualité de vie est devenue une préoccupation majeure pour les géographes urbains. La ville est un système complexe où les réalités, socioculturelles, spatiales et économiques se greffent aux éléments de représentation, d'appropriation et de valorisation de l'espace. En effet, les habitudes et les activités de l'homme sont rythmées par des mouvements incessants et il n'y a ni de pérennité dans les sentiments et dans les sensations encore moins dans les demandes. L'urbaniste, l'aménagiste, l'architecte, bref tous les acteurs dont le métier est de créer un environnement désirable et désiré ne peuvent qu'être dubitatifs sur les choix à effectuer. Les citadins voudront une ville à la campagne dont la définition de la bonne qualité de la vie, reste à inventer. Plusieurs recherches menées ont montré la complexité d'une telle notion. Trop simple et trop général à la fois, ce concept est souvent « fourre-tout » (N. SAULNIER, CH. ZANIN., 2003, pp. 121-128). Les interprétations demeurent inchangées, chacun l'associe toujours à l'idée de bonheur, de bien-être ; il s'agit donc d'exprimer ce qu'est la vie, ce qu'en est la quotidienneté. Dans la capitale du Sénégal, le bruit généré par la circulation routière dépasse le seuil admissible[4] en période de pointe, du matin le long des axes primaires et

[4]De manière générale, pour une exposition en continue vingt-quatre heures sur vingt-quatre (24/24h), la réglementation, en se référant aux Codes de l'environnement en son Article R84 Titre IV, exige que les seuils maxima ne doivent dépasser 55 à 60 dB le jour et 40 dB la nuit.

secondaires. D'ailleurs, les relevés du niveau sonore effectués dans la commune de Fann Point E/ Amitié notamment sur l'Avenue Cheikh Anta Diop à l'aide d'un sonomètre (à 10h 15mn) ont atteint 65 Db. Avec, les bus ou les camions, on peut atteindre 85 dB, ce qui est considéré comme dangereux pour l'oreillette humaine. Pourtant, le code de l'environnement du Sénégal, dans son article 84, stipule : « Sont interdites les émissions de bruits susceptibles de nuire à la santé de l'homme, de constituer une gêne excessive pour le voisinage ou de porter atteinte à l'environnement. Les personnes physiques ou morales à l'origine de ces émissions doivent mettre en œuvre toutes les dispositions utiles pour les supprimer. Lorsque l'urgence le justifie, le Ministre chargé de l'environnement, en rapport avec le Ministre de l'intérieur et le Ministère des Forces Armées, doit prendre toutes mesures exécutoires destinées d'office à faire cesser le trouble. ». Cependant, cette loi est seulement appliquée chez les industriels laissant ainsi l'environnement urbain très pollué. Mais l'interrogation qui apparait est : Comment évaluer le bruit en milieu urbain? Comment concilier les activités urbaines et la bonne qualité de vie ? En dépit des efforts menés par la Direction de l'Environnement et des Établissements Classés, le niveau de la pollution sonore à Dakar est aujourd'hui plus que jamais élevé. En attestent les plaintes émises[5] par les ménages à la DEEC, car le niveau de bruits des industries et des transports sont en constantes hausses. Aujourd'hui, il n'y a plus de projet d'implantation industries, de transport, d'aménagement ou d'urbanisme, qui, en milieu urbain ou périurbain, ne soit fragilisé, à un moment donné, par la problématique des nuisances sonores et de leurs effets sur les populations et/ou sur les autres espaces.

L'exposition aux bruits induit aussi des coûts : coût médical, coût de protection des logements exposés, coût de requalification ou de redynamisation des espaces dont le fonctionnement est altéré par le bruit des transports, coût d'évitement, lorsqu'un projet de transport est considérablement modifié en vue de prévenir l'exposition des populations. Lorsqu'ils ne sont pas supportés par les agents responsables mais par la société, ce qui est fréquemment le cas, ces différents coûts sont dénommés « coût social ». A Dakar, nous ne disposons pas d'une estimation du coût financier résultant des bruits. Mais, ailleurs en France par exemple, les récents travaux donnent une estimation de 2 à 3,5 milliards d'euro selon (G. FABUREL. I. MALEYRE., 2015). La problématique du bruit est ce qu'elle véhicule comme considération des populations urbaines et périurbaines, est à l'origine de nombreux débats, voire de conflits locaux, le plus souvent entre porteurs de projets et riverains. Enfin, on peut retenir que la pollution sonore est un phénomène qui réduit le bien être des personnes dans leur milieu de vie et peuvent entrainer des troubles de santé nerveux, psychiques, etc. Le transport est l'une des plus grandes activités génératrices de bruits à Dakar. D'autres formes de nuisances perturbent aussi la quiétude des populations il s'agit des bruits propagés par les usines et ceux domestiques.

Conclusion

La ville de Dakar est actuellement confrontée à l'étalement urbain, à la multiplicité des périphéries, des couronnes urbaines, des centres de loisir, etc. La recherche de l'habitat en périphérie crée une ville dispersée et consommatrice de sol, ce qui accentue la mobilité. Cette dernière génère de nombreuses externalités dont la

[5]De 2012 à 2013les agents de la division, en rapport avec la brigade de gendarmerie et de l'environnement, ont traité 82 plaintes pour répondre aux sollicitations des populations de mieux se sentir dans leur cadre de vie.

pollution de l'air et les nuisances sonores. Elles sont intimement liées à la gestion urbaine, à l'aménagement du territoire, au transport, etc. ; et elles concernent directement les populations à la base et determinent leurs comportements face à la qualité de leur environnement. L'environnement de vie est à la société ce que l'oxygéne est à tout être vivant. Qu'il soit naturel où artificiel, c'est le receptacle indispensable pour un développement urbain durable. Or, la politique d'aménagement urbain est minée par de nombreuses incohérences tant sur le plan des textes que dans l'application ; le stationnement irrégulier et l'encombrement des voies publiques en sont de parfaites illustrations. L'automobile, qui depuis longtemps était perçue comme un indicateur de progrès technologique et un modèle d'ascension sociale, pose aujourd'hui de sérieux problèmes pour la préservation de l'environnement. La concentration importante de gaz d'échappement peut entrainer des irritations aux yeux ou des voies respiratoires, des intoxications aigües et chroniques en cas d'exposition répétées. En outre, il y a la pollution sonore qui est surtout due à l'état de la dégradation du parc automobile mais aussi à la légèreté lors des visites techniques. Conséquences, les personnes vulnérables, dont les vieillards éprouvent d'énormes difficultés dans la mesure où une bonne partie d'entre elles souffre déjà des problèmes auditifs. Le niveau d'émission sonore dans la région de Dakar se dégrade du centre vers la périphérie.

Références bibliographiques

Boltanski, L., & Chiapello, E. (1999). Le nouvel esprit du capitalisme, Paris, Gallimard

Coundoul. A-A. (2013). Les défis du développement urbain face au vieillissement de la population à Dakar, Mémoire Master 2 UCAD, pages 73 pages.

Godard. X. (1994). Transport dans les villes du sud : La recherche de solutions durables, Paris, Kartala,

Grepp., (2009). Les effets du bruit sur la santé , http://www.bruitparif.fr.

Gourdon. J-P & al. (1997). La Ville Emergente, L'Aube, In: Les Annales de la recherche urbain, *Ville, emploi, chômage,* 76, 160-162.

Faburel, G. & Maleyre, I. (2015). Dépréciation immobilière, polarisation sociale et inégalité environnementales pour cause de bruit des avions. Paris, Revue en ligne Développement durable et territoire. [En ligne], consultable sur URL :https://journals.openedition.org/developpementdurable/2775?lang=en, https://journals.openedition.org/developpementdurable/2775?file=1&lang=fr

Orfeuil J.-P. (dir.). (2004). Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir, Editions de l'Aube, 180

Saulnier. N, Z., CH., (2003). Le bruit comme facteur de nuisance à la qualité de la vie du citadin. [En ligne], consultable sur URL :https://journals.openedition.org/geocarrefour/

Autres

Code de l'environnement du Sénégal, 2001

Centre de Gestion des urgences Environnementales (2016). Rapport annuel, urgences environnement

Rapport Annuel d'Activités de la Direction des Aires Marines Communautaires Protégées (DAMCP) de 2014. [En ligne], consultable sur URL : https://www.environnement.gouv.sn/sites/default/files/documentheque/RAPPORT%20ANNUEL%202014%20DAMCP-FINAL.pdf

RGPHAE (2013). Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage, ANSD