

DAKAR

LA CAPITALE À BOUT DE SOUFFLE

D'ICI 2050



**ROSA
LUXEMBURG
STIFTUNG**

WEST AFRICA OFFICE

BORSO TALL

DAKAR : LA CAPITALE À BOUT DE SOUFFLE D'ICI 2050

—— **BORSO TALL**





IMPRINT

Published by the Rosa-Luxemburg-Stiftung West Africa Regional Office

Author : Borso Tall

Cover Illustration & Editorial design : Yessine Ouerghemmi

This publication or parts of it can be used by others for free as long as they provide a proper reference to the original publication. The content of this publication does not necessarily reflect the official opinion of the Rosa-Luxemburg-Stiftung. Responsibility for the information and views expressed therein lies with the authors.



ROSA LUXEMBURG STIFTUNG

WEST AFRICA OFFICE

À Dakar, respirer devient un privilège. Les particules fines s'infiltrant dans les poumons, passent dans le sang et s'attaquent au cœur, confirme le docteur Abdourahmane Niang, chef du service pneumologie de l'Hôpital Principal de Dakar. La ville suffoque presque toute l'année. Le luxe des nouvelles cités ne protège plus les résidents. Aux heures de pointe, l'air y devient un poison pour tous.

Malgré l'insuffisance de recherches approfondies à travers le pays, une étude révèle qu'à Dakar, 39 % de la population a moins de 15 ans et qu'en moyenne, l'asthmatique est une jeune femme, soit ménagère, étudiante ou commerçante. Ce profil colle parfaitement à l'exposition quotidienne aux sources de pollution, y compris les transports en commun qui mènent aux écoles et aux marchés. Pour Mariama, 23 ans, le trajet quotidien de Grand Yoff à son lieu de travail aux Almadies était devenu un calvaire. Étouffée par les embouteillages toxiques, elle a dû faire un choix radical: quitter son quartier pour loger chez ses employeurs. Elle a dû s'exiler pour préserver sa santé. En vérité, les populations paient le prix fort d'une ville en pleine croissance, qui se traduit par une multiplication des surfaces bétonnées. Pourtant, le Sénégal est l'un des rares pays africains dotés d'un système de surveillance de la qualité de l'air (IQA), un outil d'information publique mis en place par le Ministère de l'Environnement et de la Transition écologique (METE) pour informer les citoyens et les décideurs sur le niveau de pollution atmosphérique et ses impacts sanitaires.

Traditionnellement chaque année, entre novembre et mi-avril, la qualité de l'air se dégrade, et pendant la saison des pluies, de mai à octobre, les polluants restent figés au sol, ce qui explique une qualité d'air généralement bonne. La pollution locale, par exemple, autour des axes routiers, pendant les heures de pointe, à proximité des unités industrielles et décharges, persiste toute l'année. Pratiquement toute l'année, les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂), de dioxyde de soufre (SO₂), de monoxyde de carbone (CO), d'ozone (O₃) et de particules fines (PM 2,5 et PM10) dépassent régulièrement les valeurs limites.

Le code de l'environnement a été révisé en 2023 afin d'adapter les lois aux menaces liées à la pollution et au développement des secteurs du gaz et du pétrole. Pourtant, en réalité, aucune valeur limite n'est respectée et aucune mesure concrète n'est prise par les autorités. Le problème n'est donc pas l'absence de cadres régle-

mentaires, mais leur non-application, transformant une crise environnementale en véritable question de gouvernance urbaine.

“Dakar n’est pas la ville la plus polluée d’Afrique de l’Ouest, elle n’est pas non plus aussi polluée que Delhi. Ce qui se passe, c’est que la qualité de l’air est très peu surveillée en Afrique et peu de données existent. Le Sénégal est un des rares pays africains dotés d’un système de surveillance continue de la qualité de l’air et qui publie les données.” Madame **Aminata Mbow DIOKHANE**, Chef du **Centre de Gestion de la Qualité de l’Air (CGQA)**.

Il ne s’agit plus seulement de surveiller la pollution, mais de repenser radicalement les mobilités. Des initiatives voient le jour le long du Train Express Régional (TER) et du Bus Rapid Transit (BRT), offrant une alternative aux véhicules thermiques, majoritairement d’occasion et importés d’Europe. En réalité, le Sénégal, comme d’autres pays africains, sert souvent de décharge pour ces voitures très polluantes.

■ La nature disparaît de la ville

Dakar concentre 3,5 millions d’habitants, soit 25 % de la population nationale sur moins de 0,3 % du territoire. La ville accueille 60 à 80 000 nouveaux arrivants chaque année. Presque toutes les activités économiques y sont centralisées. Depuis longtemps, le pays entier converge vers cette unique métropole, qui génère à elle seule près de 50 % de la richesse nationale. La disparition progressive de la nature en ville prolonge en réalité la même logique urbaine: densifier, rentabiliser chaque mètre carré et étendre sans cesse le bâti.

Depuis des années, la ville est en chantier presque partout. Aux côtés des petites maisons, d’énormes blocs de béton poussent un peu partout, censés offrir un logement aux habitants. Pourtant, nombre de ces nouveaux immeubles ne proposent que des appartements de luxe, inaccessibles aux ruraux qui af-

fluent vers Dakar. Résultat : beaucoup de ces bâtiments restent vides, inachevés, ou se dégradent lentement. Du béton pour rien. Pendant ce temps, la nature disparaît.

Les espaces verts se font de plus en plus rares. Dans le vieux centre colonial (le Plateau) comme dans le quartier populaire voisin de

la Médina, on cherche en vain un parc urbain. Seul subsiste, dans le quartier de Hann, l’ancien parc qui jouxtait autrefois les villas balnéaires des colons blancs. Aujourd’hui, il n’en reste qu’un modeste lambeau de verdure, coincé entre des zones industrielles disgracieuses, abritant notamment le zoo municipal à l’abandon.

Les tristes vestiges de nature ne sont pas seulement le résultat de la spéculation immobilière et de l'absence de planification urbaine. Ils découlent aussi des habitants eux-mêmes, qui expriment leur prospérité croissante par l'expansion de leurs espaces de vie. Au Sénégal, la taille du logement est étroitement liée au prestige social : plus la maison est grande (et, bien sûr, plus la voiture personnelle est imposante), plus la personne semble importante. Par ailleurs, les grandes familles ont besoin d'espace. Lors des fêtes familiales, principale occupation de loisirs des familles sénégalaises, il n'est pas rare de devoir loger chez soi trente personnes, voire plus.

A Ngor, par exemple, l'une des 19 communes de Dakar, les autorités avaient prévu de verdoyer certains terrains laissés vides à cet effet. Depuis des années, rien n'est fait. Au contraire, des arbres sont coupés pour multiplier les habitations. Khady Samb, 71 ans, résidente, fait le même constat. Elle se souvient du *garabu guerte tubaab* au milieu de la maison familiale. Aujourd'hui, cet arbre tropical apprécié pour sa résilience face au changement climatique, la fraîcheur de son ombre, ses fruits et les vertus médicinales traditionnelles de ses feuilles est remplacé par du béton.

"La famille s'agrandissait et on avait besoin d'espace pour construire" confie-t-elle. A part le foncier, seule la plage de Ngor garde sa valeur. Dans la zone, le *carrelage et le pavage systématiques* sont devenus des marqueurs sociaux de développement, mais ils imperméabilisent les sols et aggravent les inondations. Face à la ruée foncière, même les populations autochtones *Lébou* sont contraintes de bétonner leurs derniers espaces collectifs (*penc*) pour continuer de vivre en communauté et sécuriser leurs propriétés. L'asphyxie de la capitale n'est pas que le fait de l'État. Pour la géographe Elizabeth Guèye, elle est le fruit d'une complicité sociale où "tout le monde réclame des espaces publics, mais personne n'est prêt à céder un mètre carré de son terrain pour planter un arbre." personne n'est prêt à céder un mètre carré de son terrain pour planter un arbre."

En réponse, des jeunes comme ceux retrouvés au centre G Hip Hop de Guédiawaye s'engagent à innover. Grâce à leur initiative "**Volontaires Verts**", ils transforment des terrains vagues en jardins communautaires, utilisant des matériaux recyclés comme des pneus et des bouteilles en plastique pour cultiver des arbres fruitiers. Ces jeunes s'appuient sur la culture hip-hop et l'engagement citoyen pour sensibiliser les populations sur les questions environnementales. Finalement, l'espace urbain se façonne à la croisée de décisions publiques, de logiques économiques et de vies ordinaires - et c'est seulement en comprenant ces liens que l'on peut imaginer un Dakar plus juste et respirable.