



Débat multi-acteurs sur la redevabilité de la gouvernance des infrastructures et PPP : suivi et vulgarisation de l'étude d'impact socio-économique et environnemental de l'exploitation de l'autoroute à péage.





DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP : SUIVI ET VULGARISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE L'EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE À PÉAGE

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal

PANELS

- 01 Aspects juridiques et financiers de l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD : Quelles leçons tirer des contrats CET ?

MARDI
06 JUILLET

15H - 18H
GMT



INTERVENANTS

- Dr Mor BAKHOUM
- Dr Khadim Bamba DIAGNE
- Représentants (APIX, TER, BRT, MITT, Secteur privé, Syndicaux des transporteurs et CCUAP)

- 02 Impacts socio-économiques de l'autoroute à péage Dakar-AIBD : Quels enseignements sur l'implication des communautés, la gestion des compenses, la préservation des moyens d'existence et la qualité de vie des populations riveraines, particulièrement les jeunes et les femmes ?

MARDI
13 JUILLET

15H - 18H
GMT



- Dr Moustapha NDIAYE
- Expert Enda Ecopop
- Maire de Dalifort ou Rufisque
- Représentants (APIX, TER, BRT, MITT, AGEROUTE, CETUD et CCUAP)

- 03 Aspects environnementaux et sécuritaires des infrastructures de l'autoroute à péage Dakar-AIBD : Quels enseignements pour des infrastructures de transports publics écologiques et durables ?

MARDI
27 JUILLET

15H - 18H
GMT



- Dr Mbaye DIENG, Géographe
- Directeur de l'Environnement et des Établissements Classés
- Représentants (APIX, TER, BRT, MITT, AGEROUTE, CETUD et CCUAP)
- Maire de Pikine

Débat multi-acteurs sur la redevabilité de la gouvernance des infrastructures et PPP : suivi et vulgarisation de l'étude d'impact socio-économique et environnemental de l'exploitation de l'autoroute à péage.

La réalisation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD est le résultat d'un choix de financement innovant fondé sur le Partenariat Public Privé (PPP). Ce mode de financement qui fait appel aux ressources publiques et aux apports privés est une approche de plus en plus utilisée dans les grands travaux qui requièrent des financements lourds que l'Etat ne peut pas supporter seul.

Au Sénégal, cette option de financement sous forme de PPP dans la réalisation de grands travaux a nécessité l'adoption d'un cadre réglementaire adapté et apte à garantir la rentabilité et la sécurité des investissements privés tout en protégeant les intérêts de l'Etat et des citoyens-usagers. Ce choix stratégique d'une option de financement basée sur les contrats de PPP a de beaux jours devant lui, si on considère le nouveau cadre juridique que l'Etat du Sénégal consacre aux PPP. Ailleurs (Europe, Afrique du Sud), le débat est autour des enjeux de l'inclusion des populations dans ce mode opératoire de dépenses publiques.

Depuis 2018, LEGS-Africa a accompagné la lutte citoyenne du Collectif des Usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP), avec l'appui de la Fondation Heinrich Böll pour une gestion plus efficiente de l'autoroute à péage Dakar-AIBD. Des résultats non négligeables ont été enregistrés et on pourrait en citer la prise de conscience, aujourd'hui, de beaucoup de Sénégalais sur la nécessité de se mobiliser pour exiger des conditions d'exploitation de l'infrastructure beaucoup plus favorable au Sénégal et aux Sénégalais, ainsi que la contribution aux capacités de négociation de l'Etat du Sénégal dans le cadre de la renégociation des contrats avec l'entreprise SECAA SA.. Mais des défis majeurs ont été identifiés dans le cadre du renforcement des compétences des acteurs pour une meilleure compréhension des enjeux et des impacts des contrats signés entre l'Etat et les entreprises concessionnaires. D'où l'intention d'élargir la réflexion sur la gouvernance des infrastructures routières en général et l'étude des impacts économiques, sociaux, environnementaux des infrastructures de l'autoroute sur les populations riveraines.

Après avoir réalisé l'étude d'évaluation économique, sociale et environnementale de l'impact de l'exploitation de l'autoroute à péage, LEGS-Africa, qui est un Think Tank d'orientation scientifique ouvre le vaste chantier d'une redevabilité active sur la Gouvernance des grandes infrastructures et des Partenariats publics privés. L'étude a permis une analyse objective de la réalisation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD et des conditions de son exploitation en rapport aux impacts sur les usagers, les populations riveraines, l'environnement floral et faunique et d'autres implications sur l'écosystème de la zone traversée par l'autoroute à péage Dakar-AIBD.

Au moment où l'Etat du Sénégal rouvrait les négociations avec l'entreprise contractante SECAA, les résultats de l'Étude ont été publiés à point nommé, pour en faire une contribution citoyenne décisive dans la renégociation des contrats de concession de l'exploitation de l'ouvrage, au profit de l'Etat et des usagers.

Suite à une large publication, le ministre en charge des infrastructures a sollicité LEGS-Africa pour une présentation des résultats de l'étude, lors de laquelle, le ministre et ses collaborateurs dont le DG de l'APIX qui est représentant de l'Etat dans le cadre de ce PPP liant le Sénégal et l'entreprise SECAA (Eiffage SA), a reconnu la qualité de l'étude qu'il conspire comme une contribution à prendre en compte dans les négociations avec SECAA.

Le 31 Décembre 2020, lors et son adresse à la nation, le président de la république annonce l'entrée effective de l'Etat du Sénégal dans le capital de la SECAA à hauteur de 25%, tel que prévu par le deuxième contrat de concession de 2014. Également, la taxe foncière qui était de mille francs est relevée à 2% du CA de SECAA avec un plancher à 800 millions de FCFA par an.

Des décisions importantes, mais qui restent d'être officiellement notifiées et méritent un suivi citoyen pour s'assurer de leur effectivité d'où l'importance de poursuivre l'action et de réévaluer les nouveaux accords en relation avec les recommandations du rapport d'étude.

Considérant cet acquis important du partenariat entre LEGS-Africa et la fondation HBS, il demeure cohérent de poursuivre l'action en procédant à une large diffusion des résultats de l'étude d'évaluation et de jeter des ponts avec d'autres préoccupations à la hauteur des enjeux qui tournent autour de la gouvernance des infrastructures de transports terrestres et des partenariats publics privés, secteur sur lequel le Sénégal vient d'être doté d'un nouveau cadre juridique.

L'occasion sera ainsi saisie pour approfondir et élargir la réflexion sur les tendances aux Partenariat Public Privé Participatif, dont l'objectif est de s'assurer de l'implication effective des populations dans ce type de partenariat dont le Sénégal est un des pionniers en Afrique dans le domaine des infrastructures.

Cette activité vise à contribuer à une meilleure prise de conscience des enjeux et impacts de la nouvelle génération d'infrastructures de transports terrestres réalisées sur la base de PPP, par les usagers, les élus et les parties prenantes du secteur des infrastructures.

OBJECTIFS DE L'ACTIVITÉ

L'objectif de l'activité est de mieux suivre les engagements de l'État dans la renégociation des contrats de l'autoroute Dakar-AIBD et de favoriser une gestion inclusive et efficace des PPP dans le domaine des Infrastructures de transport terrestre. Elle consistera à :

- ◆ Partager les résultats de l'étude d'évaluation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD

- ◆ Tirer les leçons apprises en comparaison aux autres infrastructures comme l'autoroute Ila Touba, et d'autres en cours de réalisation comme le TER (Train Express Régional), le BRT (Bus Rapide Transit) à Dakar
- ◆ Tenir 3 panels virtuels sur les aspects économiques et financiers, sociaux et environnementaux des infrastructures de transport publics
- ◆ Engager des discussions élargies sur la Gouvernance et la redevabilité des infrastructures routières avec la participation d'experts, de chercheurs, de transporteurs, d'usagers et de citoyens riverains
- ◆ Avoir une meilleure prise de conscience des enjeux et impacts de la planification et de la réalisation des infrastructures de transport public.
- ◆ Mettre en exergue les conditions d'une meilleure prise en compte des femmes et des jeunes dans les infrastructures de transport publics et leurs impacts sur leurs activités économiques.

RÉSULTATS ATTENDUS

Les résultats de l'étude d'évaluation de l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD sont largement vulgarisés et discutés avec les parties prenantes
 Les parties prenantes et usagers sont impliqués dans un débat ouvert pour une meilleure planification et gestion des infrastructures de transports publics.
 Les autorités nationales et les PTF sont sensibilisés sur les objectifs et défis de redevabilité des infrastructures de transport publics et types de partenariats public-privé

THÉMATIQUES DES PANELS ET DISCUSSIONS

Dans le prolongement du débat sur les résultats de l'étude d'évaluation de l'exploitation de l'autoroute à péage, les panels ont été organisés autour des trois aspects de cette évaluation:

- ◆ Aspects juridiques et financiers de l'exploitation de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD: Quelles leçons tirer des contrats CET?
- ◆ Impacts socio-économiques de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD : Quels enseignements sur l'implication des communautés, la gestion des compensations, la préservation des moyens d'existence et la qualité de vie des populations riveraines, particulièrement les jeunes et les femmes ?
- ◆ Aspects environnementaux et sécuritaires des infrastructures de l'exploitation de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD : Quels enseignements pour des infrastructures de transport publics écologiquement durables?

LEGS



Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

— Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE —

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP : SUIVI ET VULGARISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE L'EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE À PÉAGE

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal



MARDI
06 JUILLET

15H - 18H
GMT



PANEL 1

Aspects juridiques et financiers de l'exploitation de l'autoroute à péage
Dakar-AIBD : **Quelles leçons tirer des contrats CET ?**

INTERVENANTS



Dr Mor
BAKHOUM

Juriste, Enseignant
Chercheur UVS



Dr Khadim Bamba
DIAGNE

Économiste



M. Birane Yaya
WANE

Président du conseil
national des dirigeants
d'entreprises du
Sénégal (CNDES)



Elhadji Ibrahim
THIAW

Banque Islamique
de Développement
(BID)



Abdoulaye
THIAM

Responsable Opération
AGEROUTE

MODÉRATRICE



Khadidiatou
DIAKHATÉ

Panel 1 : Aspects juridiques et financiers de l'exploitation de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD: Quelles leçons tirées des contrats CET?

Modéré par la journaliste Khadidiatou Diakhaté, ce panel qui s'est tenu le mardi 6 juillet avait comme objectif de mettre en lumière les enjeux juridiques et financiers de l'exploitation de l'autoroute à péage DAKAR- AIBD et ses enseignements majeurs. Il est le premier épisode de cette série de trois panels consacrée au partage et à l'approfondissement des résultats de l'étude menée par LEGS-Africa en contribution à l'action du CCUAP pour contrôler et suivre l'exploitation de l'autoroute à péage¹.

Après avoir rappelé la contribution considérable de Legs Africa dans l'étude d'évaluation économique, sociale et environnementale de l'impact de l'exploitation de l'autoroute à péage, M. Elimane H. Kane, fondateur et président du Think tank a rappelé les objectifs et enjeux de cette activité avant d'introduire la problématique centrale du panel qui est celle des savoirs pratiques du montage financier et de maîtrise de l'œuvre de l'autoroute à péage répond aux normes du Partenariat Public Privé (PPP) et quelles leçons pouvons-nous tirer de l'expérience de l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD pour parfaire les politiques publiques en matière d'infrastructures routières et du genre. Ces interrogations s'inscrivent dans une volonté plus large de penser les questions de gouvernance des grandes infrastructures particulièrement celles routières au sein de l'État sénégalais.

Afin d'en discuter, divers points tels que le régime juridique des contrats liant l'État du Sénégal à l'Eiffage, le montage financier dont le premier a été victime, les préoccupations du patronat national par rapport aux contrats CET, l'urgence de mieux prendre en compte les intérêts de l'État et des acteurs économiques dans la négociation des contrats PPP entre autres ont été abordés.

S'exprimant à propos du régime juridique des contrats qui lient l'Etat du Sénégal à Eiffage, Dr Mor Bakhoum, juriste et enseignant chercheur à l'UVS a tenu à effectuer des comparaisons entre le cadre réglementaire pré et post 2011. Celui-ci s'inscrit dans une logique de faire face à un certain nombre d'impératifs relatifs à la construction des infrastructures notamment la sécurisation de l'investissement privé, la valorisation de l'investissement direct étranger, la célérité dans la passation des contrats de PPP ainsi que la concurrence dans l'attribution des marchés publics. En effet, une modification d'un certain nombre de principes contenus dans la Loi relative aux contrats de construction-exploitation-transfert d'infrastructures (LOI N. 2004-13) a été opérée en 2011 et prévoit la conclusion de marchés complémentaires. C'est d'ailleurs sur cette base que le contrat complémentaire qui concernait Diamniadio -AIBD a été conclu en 2014.

Depuis 2021, ce cadre réglementaire a subi une transformation profonde. Diverses innovations, tenant compte de certaines recommandations émises dans l'étude ont été soulignées. Il s'agit notamment de :

- la mise en place d'un conseil ministériel sur la signature des PPP ;
- la mise en place d'un fond d'appui des PPP pour soutenir la préparation, la

1

https://legs-africa.org/wp-content/uploads/2020/11/RAPPORT-FINAL_EAP_-LEGS_CCUAP_HBS-v1.pdf

passation et l'exécution des PPP ;

- la création d'une unité nationale d'appui aux contrats de PPP qui assiste les autorités compétentes en rendant un avis consultatif sur la (non) conclusion d'un contrat de PPP en prenant en compte les intérêts de l'État ;
- l'aménagement d'un contenu local permettant aux acteurs économiques nationaux d'avoir un pourcentage jusqu'à hauteur de 20 % dans le capital de la société d'exécution ;
- le réaménagement de procédures qui se distinguent désormais par des procédures de droit commun faisant appel à une concurrence ouverte éventuellement précédée d'une phase de pré-qualification et des procédures dérogatoires comme l'appel d'offre restreinte ou la procédure d'entente directe.

Ces améliorations, que souligne Dr Mor Bakhom, permettent de maximiser les gains de l'État et des acteurs économiques dans la négociation des contrats de PPP. Il revient sur la renégociation des contrats, la réglementation et les observations.

Parallèlement, l'intervention de l'économiste Dr Khadim Bamba Diagne a été axée sur le montage financier dont a été victime l'État sénégalais en ce qui a trait à l'exploitation de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD. Elle met en exergue le déséquilibre considérable entre la subvention publique et le montant du financement privé. En effet, le total d'investissement de cette autoroute tourne autour de 380 milliards. 83, 95 % du financement de ce projet soit 319,2 milliards ont été octroyés par l'État sénégalais (193, 5 milliards) et les institutions publiques telles que la Banque Mondiale (52,5 milliards), l'AFD (40 milliards) et la BAD (33,2 milliards). Seuls les 61 milliards restants ont été subventionnés par la société Eiffage qui a d'ailleurs alloué en fonds propres que 20,8 milliards et levé sa contribution financière restante auprès de la BOAD (15 milliards), l'IFC (13,4 milliards), la BAD (6,8 milliards) et la CBAO (5 milliards). Pourtant, avec une rentabilité de l'autoroute estimée à 140 milliards sur une période de dix ans, le gouvernement sénégalais n'a encaissé que 28 milliards.

De plus, une hausse des charges d'exploitation de la part de Eiffage a été notée. Celles-ci passent de 36, 652 à 56, 526 milliards. Aussi, sur les 143 750 milliards de chiffre d'affaires, les résultats courants avant impôts sont estimés à 10 milliards faisant ainsi gagner à l'État sénégalais que 3 milliards 200 M comme impôts sur le bénéfice.

Pour Dr Khadim Bamba Diagne, cette gestion non optimale de l'État sénégalais est illustrative du manque de contrôle et d'efficience sur ses propres infrastructures. Il appelle ainsi ce dernier à songer davantage à la mise en place de stratégies défensives et offensives afin de gagner plus et de dépenser moins dans l'exploitation de ses propres infrastructures et plus largement ses ressources. Celle-ci, souligne-t-il, devrait passer inéluctablement par l'inclusion des experts financiers dans ses projets afin qu'ils puissent donner des avis consultatifs ou mettre des entreprises de gestion qui auront l'initiation des dépenses de sorte que les recettes fiscales de l'État ne soient pas diminuées. Mais aussi, par un suivi et une continuité étatique qui devraient être permanents même lorsque l'alternance politique se produit.

Un avis grandement partagé par le Président du conseil national des dirigeants d'entreprises du Sénégal, M. Birane Yaya Wane, qui estime que le gouvernement de Macky Sall aurait dû

travailler avec les Chambres de Commerce (une main d'œuvre locale). Ce qui aurait aidé à minimiser les gains de Eiffage et maximiser ceux de l'État sénégalais. « Enrichir Eiffage c'est enrichir la France », renchérit-il avant de marteler que « aujourd'hui l'État valide tous les projets qui sont soumis par les acteurs économiques étrangers, pendant ce temps les acteurs locaux peinent à voir leurs ministres ».

Le plaidoyer de M. El Hadj Ibrahima Thiaw, expert financier à la Banque islamique de développement, appelle l'Etat à se doter d'entités disposant de tous les outils et techniques nécessaires pour conduire ses projets à terme. Selon lui, le fait que par exemple, une disposition du contrat de l'autoroute à péage stipule que ce dernier est ferme et non révisable est problématique. Il faudrait donc, explique-t-il, des arbitrages et expertises à l'avenir en vue de permettre à l'État de tirer le meilleur profit dans l'exécution de ce genre de projets. Une recommandation similaire a été émise pour le secteur privé qui gagnerait à se mettre à niveau en établissant un pedigree technique et financier, lequel pourrait d'ailleurs favoriser l'employabilité.

M. Abdoulaye Thiam, responsable Opération à l'AGEROUTE, est d'avis que l'État du Sénégal aurait dû faire de l'exploitation DAKAR-AIBD un contrat à régie intéressée surtout compte tenu de l'ampleur des transactions journalières estimées à 200.000 qu'Eiffage gagne actuellement. Toutefois, contrairement à Dr Khadim Bamba Diagne et M. Birane Yaya Wane, il estime que le gouvernement sénégalais n'a pas manqué d'experts financiers durant la signature de ces contrats, car celui-ci a tout de même réussi à renégocier les 25 % dans le capital, ce qui est salubre.

Il en profite également pour enjoindre le gouvernement à demander au concessionnaire de financer sur fonds propres une troisième voie à partir de Thiaroye, qui jusque-là est inexistante. Celle-ci devrait être actionnée par les critères suivants : l'occupation de la zone et le délai 2023.

BIOGRAPHIE



DR MOR BAKHOUM

Juriste, Enseignant, Chercheur UVS
Affiliated Research fellow
Max Plank Institute for Innovation
and Competition



DR KHADIM BAMBA DIAGNE

Enseignant - Chercheur
Économiste
Docteur en Monnaie-Finance



ELHADJI IBRAHIMA THIAW

Banque Islamique
de Développement (BID)



ABDOULAYE THIAM

Responsable Opération à
l'Ageroute en Charge de Suivi de
l'exploitation des autoroutes
AIBD-Mbour-Thies et Thies-Touba



BIRANE YAYA WANE

DG de la société GREENWICH MERIDIAN
INTERNATIONAL TRADING (GMIT)
Président du Conseil National des
dirigeants d'entreprises du Sénégal (CNDES)

LEGS



Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

— Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE —

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP : SUIVI ET VULGARISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE L'EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE À PÉAGE

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal



MARDI
13 JUILLET

15H - 18H
GMT



PANEL 2

Impacts socio-économiques de l'autoroute à péage DAKAR –AIBD : Quels enseignements sur l'implication des communautés, la gestion des compensations, la préservation des moyens d'existence et la qualité de vie des populations riveraines, particulièrement les jeunes et les femmes ?

INTERVENANTS



Dr Moustapha
NDIAYE
Sociologue



Fatou Matar
DIOP
Membre de
CCUAP



Boubacar Albé
NDOYE
Maire de
Rufisque EST



Abdoulaye
THIAM
Responsable Opération
AGEROUTE

MODÉRATRICE



Khadidiatou
DIAKHATÉ

Panel 2 : Impacts socio-économiques de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD : Quels enseignements sur l'implication des communautés, la gestion des compensations, la préservation des moyens d'existence et la qualité de vie des populations riveraines, particulièrement les jeunes et les femmes ?

Après un premier panel portant sur les aspects financiers et juridiques de celle-ci ; le Think tank Legs Africa a organisé le 13 juillet 2021, un webinaire portant sur les impacts socio-économiques et les enseignements majeurs de l'implication des communautés, la gestion des compensations, la préservation des moyens d'existence et la qualité de vie des populations riveraines, particulièrement les jeunes et les femmes.

Un constat paradoxal découle de cette étude, explique le sociologue Dr Moustapha Ndiaye. Il en ressort que l'autoroute à péage a certes permis la réduction du temps de trajet entre certaines localités mais a cependant entravé les déplacements au niveau local et causé des coupures territoriales. Ces dernières peuvent être comprises comme « toute nuisance des transports provoquée par les infrastructures qui découpent le territoire et limitent les déplacements de proximité » en d'autres termes tout obstacle imposant aux usagers non motorisés une attente, un contournement, ou une montée jugée excessive, rendant ainsi les déplacements entre quartiers difficiles. Les couches vulnérables notamment les femmes, les personnes âgées, les handicapés, les artisans peinent à se rendre d'un point quelconque à un autre et ce malgré l'existence de passerelles.

D'ailleurs, certains habitants de Mbao interrogés dans l'étude ont affirmé qu'il y avait plus de fluidité avant la construction de l'exploitation à péage. D'où l'importance, insiste Dr Moustapha Ndiaye, de réaliser des infrastructures tenant en compte de notre univers symbolique et de nos réalités locales, environnementales, physiques, économiques et socio-culturelles.

Pour ce faire, il est judicieux d'intégrer les sociologues et anthropologues dans le processus de construction de ces édifices.

Des partenariats bilatéraux considérant les impacts dans les communautés et l'exigence de suivi-évaluation peuvent également être pris en compte dans les projets de construction des infrastructures.

Il faudrait également, souligne-t-il, songer à capitaliser et à institutionnaliser des initiatives collectives favorisant le vivre-ensemble au sein des localités. Par exemple, au quartier de Dalifort, il existe des volontaires dont le rôle est d'accompagner les citoyens dans leurs déplacements moyennant une rémunération symbolique des ménages. Cette résilience communautaire permettant non seulement de renforcer la sécurité des communes mais aussi de générer des emplois pour les jeunes doit être pérennisée. En somme, pour Dr Moustapha Ndiaye, l'approche dans la mise en œuvre de nos projets routiers doit être révisée et être davantage inclusive afin de ne pas effriter le tissu social.

Un avis grandement partagé par Fatou Matar Diop, membre du Collectif Citoyen des usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP) qui fustige le manque d'inclusivité dans le processus de construction de cette infrastructure. Selon elle, l'ensemble des couches sociales surtout les populations riveraines n'ont pas été prises en compte dans ce projet autoroutier. Il en découle divers problèmes tels que l'insalubrité, le déficit d'assainissement, les nuisances sonores, la pollution ainsi que le décrochage scolaire des enfants faute de trouver des écoles à proximité de leur lieu d'habitation.

Elle a également rappelé que trois mille familles ont été déplacées à cause de la réalisation de cette infrastructure. Leurs souvenirs, leurs us et coutumes, leur vécu, leur culture se voient bouleversées subitement, ce qu'elle trouve désastreux. Certes, martèle-t-elle, il y a des négociations qui se font actuellement et l'actuel Ministre des infrastructures a reçu le collectif qui l'a interpellé sur la nécessité d'inclure toutes les franges de la population et de la société civile dans le processus décisionnel, mais les avancées ne sont pas assez significatives au point d'occulter les désagréments.

La population devrait donc être informée, formée, sensibilisée et être intégrée en amont pendant et en aval du projet. À cet effet, elle recommande la création d'un organe de régulation où toutes les couches de la société civile intervenant dans les communes importées feront partie du comité ad hoc.

Le maire de Rufisque Est, Boubacar Albé Ndoye a abondé dans le même sens, dressant un portrait de la réalité de la population rufisquoise. À Rufisque, les inondations augmentent compte tenu du problème de drainage des eaux concentrées dans un seul endroit, les habitants ne sentent pas les retombées économiques de l'autoroute à péage et n'ont pas non plus perçu des actions provenant des politiques RSE de l'entreprise exploitante. À cela, il faut ajouter que beaucoup de maisons ont dû être abandonnées. La mobilisation de ressources afin de pallier ces problèmes est donc essentielle. Il appelle ainsi à la mise en place de zones de loisir, de parc sportifs entre autres afin de permettre aux populations riveraines de s'approprier davantage l'autoroute. Il a néanmoins précisé qu'il y avait des externalités positives à tirer de cette infrastructure notamment le fait que désormais pour rallier Dakar Touba, le trajet se fait en 1h30 au lieu de 3h.

Contrairement aux autres intervenants, Abdoulaye Thiam responsable Opération à l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes au Sénégal (AGERROUTE), ne partage pas l'idée selon laquelle les populations n'ont pas été incluses dans le processus de construction de l'autoroute à péage. Il explique que des études ont été réalisées par de nombreux experts pendant quatre ans afin de voir comment intégrer la population dans ce projet. Les autorités locales, les leaders d'opinions, les représentants d'ASC ainsi que les personnes lambda y ont tous été impliqués.

L'Agence pour la promotion des investissements et grands travaux (APIX) et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ont réalisé des voiries et construit des canaux d'évacuation. En ce qui a trait au bien-être des enfants, des équipements socio-collectifs tels que des lycées, une maison de la femme, une case des tout petits, un

accompagnement de groupement de femmes pour la transformation de produits locaux ont vu le jour.

Dans le quartier Guinaw Rail par exemple, un enfant peut intégrer la case des tout petits qui y est sise et y faire tout son cursus scolaire du primaire au lycée, ce qui règle le problème du transport. A Pikine, quelques terrains de foot ont été réhabilités. Concernant le volet environnement, bien que 40 hectares ont été traversés par l'autoroute, tout arbre abattu a équivalu à deux arbres plantés, ce qui a contribué à renforcer la densité des espèces florales au niveau de la forêt classée de Mbaou. Cette dernière a d'ailleurs été utilisée comme réceptacle pour accompagner les maraîchers impactés. Aussi, si on prend l'exemple du quartier de Colobane, les teneurs de cantine ont été indemnisés compte tenu de leurs pertes d'activités et ont été accompagnés pendant un certain temps afin qu'ils puissent redéployer leurs activités. Il en est de même pour les vendeurs de fleurs, les mécaniciens ainsi que les locataires. L'État a pris à sa charge les frais de location de bon nombre d'habitants de zones riveraines de l'autoroute pour une durée de six mois et ce à deux reprises, affirme t-il.

Une relocalisation de quelques pikinois² vers la zone de recasement Tivaouane Peulh a été faite en tenant compte de leurs substrats socioculturels et environnementaux. Les groupements féminins tels que constitués à l'origine ont été préservés ; deux écoles secondaires, une maison de la femme, une case des tout petits, deux mosquées et une aire de jeux, construites. Pour lui, il serait donc injuste de sous-entendre que l'État a laissé les populations riveraines de l'autoroute à péage dans la précarité excepté quelques projets d'assainissement qui s'avèrent plus lents à être réalisés que prévu.

² habitants de Pikine.

BIOGRAPHIE



DR MOUSTAPHA NDIAYE

Sociologue



FATOU MATAR DIOP

Membre de CCUAP



ABDOULAYE THIAM

Responsable Opération
à l'Ageroute en Charge de Suivi de
l'exploitation des autoroutes
AIBD-Mbour-Thies et Thies-Touba



BABACAR ALBE NDOYE

Maire de Rufisque EST

LEGS



Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP : SUIVI ET VULGARISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE L'EXPLOITATION DE L'AUTOROUTE À PÉAGE

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal



MARDI
27 JUILLET

15H - 18H
GMT



PANEL 3

Aspects environnementaux et sécuritaires des infrastructures de l'autoroute à péage Dakar-AIBD : Quels enseignements pour des infrastructures de transports publics écologiques et durables ?

INTERVENANTS



Mr Abdoulaye
SY
DEIE/DEEC



Aminata Mbaye
BA
Cheffe cellule
Environnement et
Social - AGEROUTE



Dr Mbaye
DIENG
Géographe
Environnementaliste



Amadou
HANNE
Doctorant en
Géographie

MODÉRATRICE



Khadidiatou
DIAKHATÉ

Panel 3 : Aspects environnementaux et sécuritaires des infrastructures de l'exploitation de l'autoroute à péage DAKAR-AIBD : Quels enseignements pour des infrastructures de transport publics écologiquement durables?

Modéré par la journaliste Khadidiatou Diakhaté, ce panel qui s'est tenu le 27 Juillet 2021 est le dernier épisode de cette série de webinaires consacrée au partage et à l'approfondissement des résultats de l'étude menée par LEGS-Africa en contribution à l'action du Collectif Citoyen des Usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP) pour contrôler et suivre l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD. Après avoir précédemment exploré les aspects juridiques, financiers mais aussi socio-économiques, place aux problématiques environnementales entourant la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure.

S'exprimant à propos des résultats de l'étude sur le plan environnemental, Dr Mbaye Dieng, géographe environnementaliste estime que bien que l'autoroute à péage ait procédé à une reconfiguration des espaces en les rendant plus attractifs et favorisé le processus d'urbanisation ; les mesures d'atténuation entourant son exploitation ont été partiellement mises en oeuvres.

Celles-ci, édictées par le cabinet Buursink en 2006, comprenaient entre autres la réalisation des plantations d'alignement et aménagements paysagers, la construction de mur anti-bruit, l'amélioration du cadre de vie de la population riveraine ainsi qu'un accès rapide aux services de santé.

Mais, explique t-il, leur application s'est avérée souvent insuffisante. Une cartographie du milieu a révélé qu'en raison des zones de porosité que la construction de l'exploitation a occasionnées, le massif forestier s'est réduit, des coupures hydrologiques se sont produites et les inondations, accentuées. Ce dernier point a été réitéré par les populations interrogées dans le cadre de l'étude qui affirment que l'autoroute a grandement contribué aux problèmes d'assainissement.

A cela, il faut ajouter qu'elle « s'apparente à un couteau planté dans la gorge de la forêt classée de Mbao qu'elle coupe d'Ouest en Est en deux entités aux évolutions différentes », compromettant ainsi son existence et remettant en cause l'agriculture sous pluie pratiquée par les populations riveraines.

Pour Dr Mbaye Dieng, ces conséquences notées en maintien de gestion environnementale sont les résultats d'une mauvaise planification urbaine qui doit s'émanciper des pesanteurs sociales et économiques. A cet effet, il préconise de mettre en place des infrastructures qui épousent la topographie, respectent l'aménagement naturel, fortifient le milieu naturel plutôt que de le fragiliser, en somme tenant davantage en compte des mesures de sauvegarde environnementale.

L'intervention de M. Amadou Hanne, doctorant en géographie, abonde dans le même sens. Après avoir souligné les externalités positives de l'autoroute à péage et revenu sur les mesures d'atténuation énumérées plus haut par Dr Mbaye Dieng ; il déplore le fait que la forêt classée de Mbao, seul poumon vert de Dakar soit en voie de disparition. Un constat alarmant qui interpelle sur l'urgence d'asseoir des pratiques environnementales afin de

préservé ce qui reste de cette zone humide. Selon lui, les solutions permettant de contrecarrer les impacts négatifs environnementaux de cette autoroute résident dans le suivi systématique de l'application du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) ; la préservation du site du technopole qui abrite de petits exploitants qui tirent l'essentiel de leur survie dans cet écosystème et l'entretien des canaux atténuant les effets des inondations dans ces zones où les eaux de ruissellement sont piégées.

Pour sa part, Mme Aminata Mbaye Ba, cheffe Cellule Environnement et social à l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE), reste persuadée que pour assurer la durabilité des projets, il est important d'y impliquer les populations afin de prendre en compte les effets cumulatifs et amoindrir les risques. Elle en profite pour rappeler l'indispensabilité de l'étude d'impact environnemental et social qui tient compte de ce critère et émet des recommandations à cet effet.

Néanmoins, en ce qui a trait aux couches vulnérables, elle indique que la construction de passerelles est une des externalités positives de l'autoroute dans la mesure où il est impossible de réaliser des traversées dans les zones riveraines.

Discussions et principales recommandations

Les discussions issues de ce débat multi-acteurs ont notamment porté sur l'impact de l'éventuelle mise en circulation du TER sur la rentabilité de l'autoroute à péage, l'ouverture de la sortie Diamniadio Sangalkam par Keur Ndiaye Lo, l'obligation d'Eiffage de réaliser une troisième voie à partir de Thiaroye qui jusque-là est inexistante, la (non) prise en compte de la dimension genre dans le projet autoroutier, les problèmes d'assainissement auxquels font face les populations riveraines, l'amélioration de leurs conditions de vie ainsi que l'importance pour le maire de se rapprocher de la préfecture afin de sécuriser les zones délaissées.

Il en ressort les recommandations suivantes :

- Garantir au préalable la transparence dans le processus de négociations des contrats;
- Inclure des experts qualifiés dans divers domaines dans les projets de l'État afin qu'ils puissent donner des avis consultatifs et garantir au mieux ses intérêts ;
- Veiller à ne pas faire une rupture unilatérale des contrats CET car les conséquences juridiques peuvent être lourdes ;
- Assurer un suivi et une continuité étatique qui devrait être permanente, même dans le cas d'une alternance politique ;
- Se positionner de manière plus judicieuse à l'avenir afin d'anticiper les pertes ;
- Mettre en place un cabinet pour contrôler, identifier et décider sur l'investissement et l'initiation des dépenses ;
- Exiger plus de transparence et de partage d'informations avec les citoyens de la part de l'APIX qui reste muet et ferme aux demandes d'information des citoyens et chercheurs ;
- Éviter l'importation des procédés et modèles de projets sans tenir en compte des nos

réalités socio-culturelles ;

- Valoriser la transparence afin d'impliquer toutes les franges de la population de sorte à ce qu'elles soient au coeur du processus décisionnel ;
- Inclure les expertises sénégalaises dans les négociations de projets ;
- Réaliser des entrées et sorties au niveau de la sortie 10 ;
- Équiper d'écoles et autres commodités les zones traversées par l'autoroute ;
- S'assurer de la bonne répartition des écoles de part et d'autres de l'infrastructure et faire attention à l'occupation irrégulière du territoire ;
- Institutionnaliser et pérenniser les initiatives collectives locales favorisant le vivre-ensemble ;
- Intégrer la dimension économique et assurer un suivi évaluation de chaque projet ;
- Garder en tête que l'autoroute à péage n'est pas un projet fini et suivre et contrôler l'exécution et la régularité des investissements en cours ;
- Exécuter les engagements obligatoires de l'État ainsi que ceux de la société SECAA ;
- Veiller à conserver l'âme de nos localités en construisant des infrastructures adaptées et bien pensées afin de maintenir le dialogue intergénérationnel ;
- Élargir la discussion sur d'autres projets d'infrastructure afin de ne pas reproduire les mêmes erreurs ;
- Faire du développement durable une priorité dans l'élaboration des politiques publiques ;
- Réaliser des infrastructures respectant les procédés topographiques ;
- Assurer un suivi évaluation effectif dans les zones d'occupation prévues ;
- Réfléchir de manière globale et inclusive pour asseoir une gouvernance durable des infrastructures ;
- Assurer un suivi systématique de l'application du PGES ;
- Favoriser le reboisement afin de contribuer à la sauvegarde de l'environnement ;
- Entretenir des canaux atténuant les effets des inondations dans les zones où les eaux de ruissellement sont piégées ;
- Élaborer des pistes de réflexion afin d'améliorer les politiques publiques et d'assurer une redevabilité transformationnelle.

BIOGRAPHIE



MR ABDOULAYE SY
DEIE/DEEC



AMADOU HANNE
Doctorant en Géographie



DR MBAYE DIENG
Géographe, Environnementaliste



AMINATA MBAYE BA
Cheffe cellule
Environnement et
Social - AGEROUTE

Coordination



Mame Fily DIENG
Chargée du Projet
(Administration et finances)



Elimane H. KANE
Chef du projet

Equipe technique :

Thierno Seydou Kane : *Infographe*

Aida Dramé : *chargée du rapport de capitalisation*

Khadifatou Diakhaté : *journaliste animatrice webinaire*

Abraham Niassy : *Réalisateur webinaire*

Djiby Ndiaye : *Web desiner (affiche-banniere)*



Inondation et autoroute

Impact handicap femme

impact socio économique
sécuritaire TER

impact socio économique
environnemental du TER sur
les riverains

0:00 / 1:02:18



0:00 / 57:16



0:00 / 59:53



0:00 / 49:04



Gouvernance des Infrastructures – PPP

Documents et émissions disponible sur :

<https://citizenlegs.org/gouvernance-des-infrastructures-ppp/>