



*République du Sénégal*

*Un Peuple – Un But – Une Foi*

Ministères des Infrastructures,  
des Transports Terrestres  
et du Désenclavement

**MITTD**



---

## **Bus Rapides Transit (BRT)**

### **Préparation d'une expérience pilote d'un système de transport sur voies réservées à Dakar**

---



## **Rapport du Plan d'Action de Réinstallation (PAR)**

*Rapport final*

Janvier 2017

# Table des matières

ACRONYMES .....	6
DÉFINITIONS.....	8
MATRICE DES DONNÉES DE BASE SUR LE PROJET BRT .....	11
RÉSUMÉ EXÉCUTIF .....	12
MATRIX OF BASELINE DATA FOR THE BRT PROJECT.....	23
EXECUTIVE SUMMARY .....	24
<b>1 INTRODUCTION.....</b>	<b>33</b>
1.1 Contexte du projet BRT.....	33
1.2 Mandat du Consultant .....	33
<b>2 DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>34</b>
2.1 Objectifs et composantes du projet.....	34
2.1.1 Objectifs généraux .....	34
2.1.2 Composantes du projet global .....	34
2.2 Caractéristiques du projet, objet du présent PAR.....	35
2.3 Composantes et propositions d'aménagement du projet.....	38
2.3.1 Le découpage en séquences de la ligne BRT .....	38
2.3.2 Les pôles d'échange .....	45
2.3.3 Les circulations douces le long du BRT .....	47
2.3.4 La palette végétale .....	47
2.3.5 Les revêtements et le mobilier .....	49
2.4 Organisation du projet.....	50
<b>3 IMPACTS DU PROJET.....</b>	<b>52</b>
3.1 Minimisation de la réinstallation .....	52
3.2 Zone d'emprise du projet donnant lieu à un déplacement involontaire .....	56
3.3 Activités à l'origine de la réinstallation involontaire .....	57
3.3.1 Les installations de chantier .....	57
3.3.2 Activités et intrants du projet .....	58
3.4 Impacts sur les populations, les biens et sources de revenus/subsistance dans l'emprise du projet.....	58
3.4.1 Impact sur les terres à usage d'habitations et commercial .....	59
<b>3.4.1.1 Impacts sur les terres à usage d'habitation</b> .....	<b>59</b>
<b>3.4.1.2 Impacts sur les terres à usage commercial et de service</b> .....	<b>60</b>
3.4.2 Impact sur les structures à usage d'habitation (bâtiments et équipements fixes) .....	60
3.4.3 Impact sur les structures à usage commercial (bâtiments et équipements fixes) et de service .....	62
3.4.4 Impact sur les revenus de commerce et de service.....	62
3.4.5 Pertes de logis (locataires).....	63
3.4.6 Impact sur les arbres privés dans les concessions.....	63
3.4.7 Impact sur les biens communautaires.....	63
3.4.8 Impact sur les ressources naturelles collectives .....	64
3.4.9 Impact sur les biens appartenant à des personnes morales ou à des administrations .....	64
3.4.10 Impact sur les biens appartenant à des concessionnaires .....	65
3.4.11 Impact sur les lieux de culte .....	65
3.4.12 Impact sur les sites sacrés.....	65
3.4.13 Impact sur les personnes vulnérables.....	65
<b>4 OBJECTIFS DU PLAN DE RÉINSTALLATION.....</b>	<b>66</b>
<b>5 ÉTUDE SOCIOÉCONOMIQUE .....</b>	<b>67</b>
5.1 Contexte socioéconomique de la zone d'influence du projet.....	67

5.2	Profil socioéconomique des PAP .....	68
5.3	Groupes spécifiques (femmes et personnes vulnérables) .....	75
5.3.1	Résultat des consultations menées au sujet des groupes spécifiques .....	75
5.3.2	Identification des personnes vulnérables .....	75
<b>6</b>	<b>CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE .....</b>	<b>77</b>
6.1	Régime foncier national .....	77
6.1.1	Le régime foncier national .....	77
6.1.2	Les procédures d'expropriation .....	81
	<b>6.1.2.1 La procédure générale</b> .....	81
	<b>6.1.2.2 Les procédures selon la catégorie foncière</b> .....	82
	<b>6.1.2.3 Les procédures d'acquisition de terrains de remplacement pour les PAP</b> <b>disposant de droits légaux</b> .....	84
6.2	Politiques de la BM en matière de déplacement involontaire de populations .....	84
6.3	Concordance entre le cadre juridique national et les procédures de la Banque mondiale .....	86
<b>7</b>	<b>CADRE INSTITUTIONNEL .....</b>	<b>93</b>
7.1	Le CETUD .....	93
7.2	Les structures de l'Administration .....	93
	7.2.1 La Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre .....	93
	7.2.2 La Commission de Contrôle des Opérations Domaniales .....	93
7.3	Les structures de l'Administration déconcentrée et décentralisée .....	94
7.4	Structures associatives .....	95
<b>8</b>	<b>ÉLIGIBILITÉ .....</b>	<b>96</b>
8.1	Critères d'éligibilité des personnes affectées .....	96
8.2	Dates limites d'éligibilité .....	96
8.3	Catégories de personnes éligibles .....	97
<b>9</b>	<b>MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES PERTES .....</b>	<b>97</b>
9.1	Approche d'indemnisation .....	97
	9.1.1 Principes d'indemnisation .....	97
	9.1.2 Formes d'indemnisation .....	98
9.2	Identification des pertes .....	99
9.3	Matrice de compensation .....	99
	9.3.1 Pertes de terres .....	99
	9.3.2 Pertes de structures (habitation, commerce et autre structures) sur l'emprise du projet BRT .....	103
	9.3.3 Pertes de revenus locatifs .....	104
	9.3.4 Pertes de logis (locataires) .....	104
	9.3.5 Pertes de revenus dans les places d'affaires et services .....	104
	9.3.6 Pertes d'arbres .....	104
	9.3.7 Pertes d'équipements et infrastructures privés et publics .....	105
	9.3.8 Pertes d'arbres et de ressources naturelles .....	105
	9.3.9 Matériaux .....	105
	9.3.10 Frais de déménagement .....	105
<b>10</b>	<b>MESURES DE RÉINSTALLATION .....</b>	<b>110</b>
10.1	Assistance aux personnes détentrices de structures amovibles et exerçant des activités commerciales et de service sur les emprises du projet .....	110
10.2	Assistance lors du paiement des compensations .....	110
10.3	Assistance technique pour l'auto construction .....	110
10.4	Assistance auprès des personnes vulnérables .....	110
<b>11</b>	<b>SÉLECTION ET PRÉPARATION DU SITE DE RÉINSTALLATION ET INTÉGRATION AVEC LES COMMUNAUTÉS HÔTES .....</b>	<b>112</b>
<b>12</b>	<b>INFRASTRUCTURES ET SERVICES SOCIAUX À FOURNIR .....</b>	<b>113</b>
<b>13</b>	<b>PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>113</b>

<b>14</b>	<b>CONSULTATION PUBLIQUE ET PARTICIPATION COMMUNAUTAIRES PAR .....</b>	<b>114</b>
14.1	Principes de base du programme participatif.....	114
14.2	Étapes et résultats du programme participatif mis en œuvre .....	114
14.2.1	Étape 1 : Information .....	114
14.2.2	Étape 2 : Groupes focus sur les options de compensation et mesures de réinstallation ...	115
14.2.3	Étape 3 : Consultations individuelles auprès des PAP .....	115
14.2.4	Étape 4 : Restitution des résultats du PAR aux populations.....	116
14.3	Résultats de la consultation publique.....	117
<b>15</b>	<b>PROCÉDURES DE RECOURS.....</b>	<b>123</b>
15.1	Étape 1 - Unité de réception et de suivi des réclamations.....	123
15.2	Étape 2 - Comité local de médiation (CLM) .....	126
15.3	Étape 3 – Médiateur de la République.....	128
15.4	Étape 4 - Tribunal régional.....	128
<b>16</b>	<b>RESPONSABILITÉS ORGANISATIONNELLES ET MISE EN ŒUVRE DU PAR.....</b>	<b>129</b>
16.1	Le CETUD .....	129
16.2	Les structures de l'Administration centrale .....	129
16.2.1	La Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre .....	129
16.2.2	La Commission de Contrôle des Opérations Domaniales .....	129
16.3	Les structures de l'Administration déconcentrée et décentralisée.....	129
16.3.1	L'Administration territoriale et locale .....	129
16.3.2	La Commission de conciliation.....	129
16.3.3	Le Comité local de médiation.....	130
16.4	Organisation générale de la mise en œuvre .....	130
<b>17</b>	<b>BUDGET POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PAR (Y COMPRIS LES COÛTS UNITAIRES) .....</b>	<b>132</b>
<b>18</b>	<b>MÉCANISMES DE SUIVI ET D'ÉVALUATION.....</b>	<b>134</b>
18.1	Suivi de la mise en œuvre du PAR .....	135
18.2	Suivi des résultats du PAR.....	135
18.3	Participation des populations affectées au suivi du PAR.....	135
18.4	Indicateurs de suivi du PAR .....	136
<b>19</b>	<b>DIFFUSION / PUBLICATION .....</b>	<b>139</b>
<b>ANNEXES .....</b>		<b>0</b>
<b>ANNEXE 1 : TERMES DE RÉFÉRENCE.....</b>		<b>1</b>
<b>ANNEXE 2 : COMMUNIQUÉ D'INFORMATION SUR LA DATE BUTOIR .....</b>		<b>39</b>
<b>ANNEXE 3 : CR RENCONTRES INSTITUTIONNELLES, SERVICES TECHNIQUES ET COLLECTIVITÉS LOCALES .....</b>		<b>42</b>
<b>ANNEXE 4 : COMPTE RENDU DES CONSULTATIONS PUBLIQUES .....</b>		<b>60</b>
<b>ANNEXE 5 : CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DU PAR .....</b>		<b>89</b>

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : MENAGES AFFECTES.....	13
TABLEAU 2 : MATRICE D'INDEMNISATION DES PERSONNES IMPACTÉES PAR LE PROJET BRT .....	15
TABLEAU 3 : SYNTHÈSE DES CONSULTATIONS ET RENCONTRES DANS LE CADRE DU BRT .....	20
TABLEAU 4 : CALENDRIER D'EXÉCUTION DES ACTIVITÉS ET STRUCTURES RESPONSABLES .....	21
TABLEAU 5 : BUDGET GLOBAL DE LA MISE EN ŒUVRE DU PAR .....	22
TABLEAU 6 : COÛTS UNITAIRES DU BUDGET GLOBAL DE LA MISE EN ŒUVRE DU PAR .....	22
TABLEAU 7 : CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET BRT .....	50
TABLEAU 8 : COMPARAISON DES VARIANTES D'ITINÉRAIRES .....	54
TABLEAU 9 : ENJEUX ET ANALYSE DE LA SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA VARIANTE RUE 10 .....	55
TABLEAU 10 : ENJEUX ET ANALYSE DE LA SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA VARIANTE VDN .....	55
TABLEAU 11 : ENJEUX ET ANALYSE DE LA SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA VARIANTE BOURGUIBA .....	56
TABLEAU 12 : PERTES DE TERRES .....	59
TABLEAU 13 : IMPACT SUR LE BÂTI À USAGE D'HABITATION .....	61
TABLEAU 14 : CARACTÉRISTIQUES DES BÂTIS À USAGE D'HABITATION IMPACTÉS .....	61
TABLEAU 15 : NOMBRE ET CARACTÉRISTIQUES DES STRUCTURES LÉGÈRES À USAGE COMMERCIAL IMPACTÉES.....	62
TABLEAU 16 : NOMBRE DE STRUCTURES DÉMONTABLES IMPACTÉES.....	63
TABLEAU 17 : RÉPARTITION DES PERTES DE BIENS COMMUNAUTAIRES IMPACTÉS PAR LOCALITÉ.....	64
TABLEAU 18 : TYPE D'ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES APPARTENANT À DES PERSONNES MORALES OU À DES ADMINISTRATIONS.....	64
TABLEAU 19 : RÉPARTITION DES PAP CHEFS DE CONCESSION SELON LE TYPE DE RÉSIDENT.....	68
TABLEAU 20 : RÉPARTITION DES DIFFÉRENTES TAILLES DE MÉNAGES SELON LE SEXE DE LA PAP.....	68
TABLEAU 21 : RÉPARTITION DE LA POPULATION IMPACTÉE EN TRANCHES D'ÂGE ET SELON LE SEXE.....	69
TABLEAU 22 : RÉPARTITION DES PAP CHEFS DE MÉNAGE SELON L'ÂGE MOYEN, MINIMUM ET MAXIMUM.....	69
TABLEAU 23 : RÉPARTITION DES PAP CHEFS DE MÉNAGES EN TRANCHE D'ÂGE.....	70
TABLEAU 24 : RÉPARTITION DES PAP CHEFS DE MÉNAGE SELON L'ÉTAT CIVIL.....	70
TABLEAU 25 : RÉPARTITION DES PAP CHEFS DE MÉNAGE SELON L'ETHNIE .....	71
TABLEAU 26 : RÉPARTITION DES PAP CHEFS DE MÉNAGE SELON LE NIVEAU D'INSTRUCTION.....	71
TABLEAU 27 : RÉPARTITION DES PAP SELON LA NATIONALITÉ.....	72
TABLEAU 28 : RÉPARTITION DES MÉNAGES DES PAP SELON L'ACCÈS À L'ÉNERGIE ET L'ASSAINISSEMENT .....	72
TABLEAU 29 : RÉPARTITION DES MÉNAGES DES PAP SELON LA SOURCE DE REVENU ET LA CATÉGORIE .....	73
TABLEAU 30 : RÉPARTITION DU NOMBRE DE PLACES D'AFFAIRES À GRAND MÉDINE SELON LEUR NATURE .....	73
TABLEAU 31 : RÉPARTITION DES PLACES D'AFFAIRES SELON LE STATUT D'OCCUPATION.....	74
TABLEAU 32 : RÉPARTITION DES CHIFFRES D'AFFAIRES DES PAP SELON LEUR STATUT D'OCCUPATION .....	74
TABLEAU 33 : CONCORDANCE ENTRE LE CADRE JURIDIQUE NATIONAL ET LES PROCÉDURES DE LA BANQUE MONDIALE .....	87
TABLEAU 34 : FORMES D'INDEMNISATIONS POSSIBLES .....	98
TABLEAU 35 : TYPOLOGIE DES PERTES POUR LES PERSONNES PHYSIQUES .....	99
TABLEAU 36 : PRIX DES TERRAINS EN ZONES TRAVERSÉES PAR LE BRT SELON LE DÉCRET N°2010-439 DU 06 AVRIL 2010 .....	100
TABLEAU 37 : PRIX ACTUALISÉS DES TERRAINS EN ZONES TRAVERSÉES PAR LE BRT .....	101
TABLEAU 38 : BARÈME D'INDEMNISATION POUR BÂTIMENTS À USAGE D'HABITATION.....	103
TABLEAU 39 : MATRICE DE COMPENSATION DES PERTES DES PAP .....	106
TABLEAU 40 : PRÉFÉRENCES DES PAP HABITATS EN TERMES D'INDEMNISATION DANS LE QUARTIER DE GRAND MÉDINE .....	112
TABLEAU 41 : SYNTHÈSES DES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE .....	117
TABLEAU 42 : ACTIVITÉS DU PAR ET LEURS RESPONSABLES .....	131
TABLEAU 43 : BUDGET DE MISE EN ŒUVRE DU PAR .....	132
TABLEAU 44 : COÛTS UNITAIRES PORTANT SUR LES INDEMNISATIONS .....	133
TABLEAU 45 : MESURES DE SUIVI INTERNE DU PAR.....	136
TABLEAU 46 : MESURES D'ÉVALUATION (SUIVI EXTERNE).....	139

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : ZONE D'INFLUENCE DE L'INFRASTRUCTURE DU PROJET BRT (COMPOSANTE 1) .....	36
FIGURE 2 : AXE DE REPORT SÉQUENCE FADIA.....	41
FIGURE 3 : AXE DE REPORT SÉQUENCE 4 GRAND-YOFF .....	42
FIGURE 4 : LE PÔLE D'ÉCHANGE DE GUÉDIAWAYE.....	45
FIGURE 5 : LE PÔLE D'ÉCHANGE DE GRAND MÉDINE .....	46
FIGURE 6 : VARIANTES D'ITINÉRAIRES POUR LE CORRIDOR VERT .....	53
FIGURE 7 : VARIANTES D'ITINÉRAIRES POUR LE CORRIDOR ROUGE .....	53
FIGURE 8 : ZONE D'INFLUENCE DE L'INFRASTRUCTURE DU PROJET BRT .....	56

## LISTE DES ENCADRÉS

ENCADRÉ 15.1	MODÈLE DE FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉCLAMATIONS INTERNES.....	125
ENCADRÉ 15.2	MODÈLE DE FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉCLAMATIONS AUPRÈS DU COMITÉ LOCAL DE MÉDIATION.....	126

# Acronymes

ADM	: Agence de Développement Municipal
AFTU	: Association de Financement des professionnels du Transport Urbain
AGEROUTE	: Agence des Travaux et de Gestion des Routes
ANSD	: Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
AOF	: Afrique Occidentale Française
APIX	: Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux
BHNS	: Bus à haut niveau de service
BNSP	: Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers
BRT	: Bus Rapid Transit
CDEI	: Commission Départementale d'Evaluation des Impenses
CEDEAO	: Comité Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CETUD	: Conseil Exécutif des transports Urbains de Dakar
CRD	: Comité Régional de Développement
DAO	: Dossier d'appel d'offres
DDD	: Dakar Dem Dikk
DEEC	: Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés
DEFCCS	: Direction des Eaux et forêts, des chasses et de la Conservation des sols
DPC	: Direction de la Protection Civile
DPDD	: Direction de la Planification et du Développement Durable
DOS	: Document d'Orientation Stratégique
DSRP	: Document stratégique de réduction de la pauvreté
DREEC	: Division Régionales de l'Environnement et des Etablissements Classés
DUP	: Déclaration d'Utilité Publique
EIA	: Environmental Impact assessment
EIES	: Etude d'Impact Environnemental Social
EE	: Evaluation Environnementale
ERC	: Evitement, Réduction ou Compensation
FEM	: Fonds pour l'Environnement Mondial
GNSP	: Groupement National des Sapeurs-Pompiers
HAP	: Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
HPM	: Heures de Pointe du Matin
HPS	: Heure de Pointe du Soir
IPRES	: Institution de Prévoyance Retraite du Sénégal
IST/SIDA	: Infection Sexuellement Transmissible/Syndrome Immuno Déficience Acquis
LPDU	: Lettre de Politique de Déplacement Urbain
MEDD	: Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MST	: Maladie Sexuellement Transmissible
MITTD	: Ministères des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement
ONAS	: Office National de l'Assainissement du Sénégal
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
PACTE	: Plan d'Actions Environnementales de Dakar
PAP	: Personnes Affectées par le Projet
PAPI	: Programme d'Action prioritaire de Prévention des Inondations
PAR	: Plan d'Action de Réinstallation
PATMUR	: Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
PDD	: Programme Directeur de Drainage des eaux pluviales de la région péri- urbaine de Dakar
PDEC	: Plan de Développement Economique et Culturel

PDU	: Plan Directeur d'Urbanisme
PDUD	: Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération Dakaroise
PEM	: Pôle d'Echange Multimodal
PERA	: Programme d'Entretien routier annuel
PFES	: Point Focal Environnement et Social
PGES	: Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PMR	: Personnes à Mobilité Réduite
PNAE	: Plan National d'Action pour l'Environnement
PNUD	: Programme des Nations Unies pour le Développement
PNUE	: Programme des Nations Unies pour l'Environnement
PPP	: Partenariat Public Privé
PRECOL	: Programme de Renforcement et d'Equipement des Collectivités Locales
PROGEP	: Projet de Gestion des Eaux Pluviales
PSE	: Plan Sénégal Emergent
PTB	: Petit Train de Banlieue
PTIP	: Programme triennal d'investissements publics
RRC	: Réduction des Risques de Catastrophes
SDAU	: Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SDE	: Sénégalaise Des Eaux
SENELEC	: Société Nationale d'Exploitation de l'Electricité
SONATEL	: Société Nationale des Télécommunications
SNMO	: Stratégie National de Mise en Œuvre
TER	: Train Express Régional
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine



# Définitions

<b>Acquisition de terre</b>	Le processus par lequel l'État déclare la zone d'emprise d'un projet : terre d'utilité publique. Tout propriétaire ou occupant de ces terres doit obligatoirement la quitter (réinstallation involontaire) contre compensation juste et équitable.
<b>Assistance à la réinstallation</b>	Toute assistance offerte aux PAP qui doivent être physiquement déplacées en raison du projet. Cette assistance peut comprendre de l'aide à la préparation au déménagement (empaqueter les biens), le transport vers la nouvelle résidence, de l'aide alimentaire, ou toute autre aide dont une personne déplacée pourrait avoir besoin.
<b>Bâtiment</b>	Le bâtiment est un édifice indépendant contenant une ou plusieurs pièces séparées par des murs et destinées à servir d'habitation ou de dépendance. Cependant le bâtiment peut être constitué par une structure quelconque couverte de toit, sans qu'il y ait de murs permanents.
<b>Chef de concession</b>	Le chef de concession est la personne qui est responsable de la concession. Cet individu peut habiter ou non la concession.
<b>Chef de ménage</b>	Le chef de ménage est la personne déclarée, et reconnue comme tel, par les autres membres du ménage. Il détient généralement l'autorité, le pouvoir économique. Il n'est pas forcément le plus âgé. Il peut être un homme ou une femme. Un célibataire vivant seul est un chef de ménage.
<b>Compensation</b>	Toute forme de dédommagement en espèces ou en nature ou une combinaison des deux, pour tout bien, possession ou ressource perdue, en total ou en partie, dû à un projet. Cette compensation doit être suffisante pour minimalement garantir le maintien, voire même améliorer le niveau de vie des personnes affectées par le projet (PAP) prévalant avant leur réinstallation.
<b>Communauté hôte</b>	Communauté qui accueille les PAP physiquement affectées qui doivent quitter leur lieu de résidence en raison du projet.
<b>Concession</b>	La concession est l'espace clôturé ou non, à l'intérieur duquel sont érigées une ou plusieurs constructions à usages divers (habitations et dépendances, édifices publics ou privés, etc.). La concession peut être occupée par un seul ou plusieurs ménages et est placée généralement sous la responsabilité d'un chef de concession.
<b>Coût de remplacement</b>	Méthode d'évaluation des éléments d'actifs affectés par le projet qui permet de déterminer le montant suffisant pour remplacer les pertes subies et couvrir les coûts de transaction. Ce coût de remplacement doit être calculé selon les prix du marché et sans tenir compte de l'amortissement.
<b>Date butoir</b>	La date butoir est la date limite d'éligibilité au-delà de laquelle l'occupation et/ou l'exploitation d'une terre ou d'une ressource visée par le projet ne peuvent plus faire l'objet d'une compensation. Règle générale, la date butoir correspond à la fin de la période de recensement des personnes affectées par le projet et de leurs propriétés dans la zone d'étude.
<b>Équipements fixes</b>	Structures, autres que des bâtiments, qui ne peuvent pas être déplacées. Ces structures peuvent être des puits, des latrines, des enclos, des bassins cimentés, etc.

<b>Exploitant principal</b>	L'exploitant principal, c'est la personne physique ou morale responsable de la marche de l'exploitation agricole et des grandes décisions concernant l'utilisation des ressources. Cette personne a également la responsabilité technique et financière de l'exploitation.
<b>Ménage</b>	<p>Le concept de ménage est défini en tenant compte de la façon dont les personnes s'associent pour pouvoir individuellement ou collectivement satisfaire leurs besoins alimentaires et autres besoins vitaux.</p> <p>Le ménage est l'ensemble des personnes apparentées ou non qui habituellement vivent dans une même concession, partagent le repas préparé sur le même feu, gèrent en commun tout ou une partie de leurs ressources et reconnaissent l'autorité d'une même personne appelée chef de ménage.</p> <p>Un ménage peut être composé soit d'une personne (personne qui vit seule), soit de plusieurs personnes. Dans ce dernier cas, le ménage se compose généralement du mari, de son/ses épouse/s et de leur/s enfant/s, avec ou sans d'autres personnes à charge (membres de la famille, amis, domestiques, etc.). Le ménage peut également être composé de personnes qui vivent ensemble et qui n'ont aucun lien familial entre elles.</p>
<b>Personne affectée par le projet</b>	<p>Toute personne qui est affectée de manière négative par un projet (PAP). Cela inclut la perte totale ou partielle, de façon temporaire ou permanente, de biens, de moyens de production, d'occupations, de ressources utilisées, ou d'accès à ces ressources.</p> <p>On distingue deux types de personnes affectées par le projet (PAP) :</p> <p>a) Les personnes physiquement affectées (le père, la mère, les enfants, les cousins et autres)</p> <p>Une personne physiquement affectée par un projet est une PAP qui doit se déplacer sur un site d'accueil en raison de l'acquisition de terres du projet. Ce sont généralement les personnes qui subissent une perte de logement.</p> <p>b) Les personnes économiquement affectées</p> <p>Une personne économiquement affectée par un projet est une PAP dont les sources de revenus ou les moyens d'existence sont affectés par le projet, mais qui ne doit pas être déplacée physiquement en raison du projet.</p>
<b>Personne vulnérable</b>	Toute personne affectée par le projet (PAP) et qui en raison de son sexe, son ethnie, son âge, son handicap physique ou intellectuel, son revenu ou son statut social, pourrait être affectée plus défavorablement que les autres PAP par la réinstallation et qui pourrait être limitée dans ses capacités à réclamer ou à prendre avantage de l'assistance offerte dans le cadre de la réinstallation ou d'autres bénéfices du projet.
<b>Plan de réinstallation</b>	Le plan de réinstallation (PR) ou le Plan d'action de réinstallation (PAR) est un plan détaillé définissant et décrivant le processus de compensation et de réinstallation des personnes affectées qui doivent être réinstallées de manière involontaire en raison d'un projet.
<b>Recensement</b>	Le recensement a comme objectif de recenser les personnes affectées par le projet (PAP) ainsi que leurs biens, avoirs et moyens de subsistance. Le

recensement comprend donc : un dénombrement nominatif de toutes les personnes affectées par le projet; une collecte de renseignements sur les caractéristiques démographiques, économiques, sociales et culturelles des PAP; un inventaire des bâtiments et équipements affectés que les PAP occupent ou utilisent; un inventaire des structures publiques et collectives des communautés affectées; un inventaire des arbres privés, fruitiers et non fruitiers, affectés; un inventaire des biens culturels et cultuels affectés (sites sacrés, sépultures); une identification des personnes vulnérables; une description des ressources naturelles utilisées par les PAP; une description des cultures agricoles effectuées par les PAP; et l'identification des occupations principales et secondaires des PAP.

**Site d'accueil**

Site sur lequel les PAP physiquement affectées sont déplacées en raison du projet. Ce site peut être déjà habité ou non.

## Matrice des données de base sur le projet BRT

N°	Sujet	Données de base
1	Localisation du projet	<b>Région de Dakar</b>
2	Villes concernées	<b>Ville de Dakar et Ville de Guédiawaye</b>
3	Communes concernées	<b>14 communes traverses</b> : Plateau, Médina, Gueule Tapée Fass Colobane, Fann Point E Amitié, Grand Dakar, Sicap Liberté, Dieuppeul Derklé, Mermoz Sacré cœur, Grand Yoff, Patte d'Oie Parcelles Assainies, Cambérène, Golf Sud et Sam Notaire
4	Type de travaux	Aménagement du BRT
5	Budget des travaux HT	<b>202 milliards de F CFA, soit environ 400 millions USD</b>
6	Budget du P.A.R.	<b>5 016 379 104 de F CFA</b>
7	Date limite d'éligibilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le <b>22 septembre 2016</b> pour les emprises des communes de la Ville de Dakar (Plateau, Médina, Gueule Tapée Fass Colobane, Fann Point E, Amitié, Grand Dakar, Sicap Liberté, Dieuppeul Derklé, Mermoz Sacré cœur, Grand Yoff, Patte d'Oie, Parcelles Assainies, Cambérène (voir correspondance en Annexe)</li> <li>• le <b>27 septembre 2016</b> pour les emprises des communes de la Ville de Guédiawaye (voir correspondances en Annexe)</li> </ul>
8	Nombre total de ménages affectés à indemniser	<b>1138 ménages</b> (dont <b>162</b> ménages à réinstaller, <b>9</b> propriétaires partiellement impactés, <b>244</b> propriétaires impactés pour excroissance, <b>126</b> locataires de bâtiment, <b>581</b> exploitants de place d'affaires, <b>16</b> propriétaires de biens communautaires) cf. Tableau 1)
9	Nombre total de ménages à réinstaller	<b>162</b> ménages (tous dans le quartier de Grand Médine, leurs maisons seront démolies)
10	Nombre de ménages affectés par les pertes d'habitation	<b>288</b> ménages (les ménages concernés sont les ménages des propriétaires et locataires de Grand Médine ( <b>162 + 126</b> ))
11	Nombre de ménages affectés par des perturbations d'activités socioéconomiques :	<b>864</b> ( <b>244</b> Propriétaires de concessions qui perdent des revenus locatifs commerciaux, <b>581</b> exploitants de places d'affaires et <b>39</b> propriétaires qui perdent des revenus locatifs à Grand Médine)
12	Nombre de ménages affectés par la perte définitive d'activités commerciales	<b>581</b> Exploitants de places d'affaires
13	Nombre total des personnes affectées par le projet	<b>7013 = 1253 + (960 x 6<sup>1</sup>) ; (1253 de Grand Médine, 960 = 9 propriétaires partiellement impactés + 244 propriétaires impactés pour excroissance + 126 locataires de bâtiment + 581 exploitants de place d'affaires)</b>
14	Nombre d'arbres à abattre dans les concessions impactés de Grand Médine	<b>21</b> dont <b>7</b> jeunes arbres fruitiers non encore productifs et <b>14</b> arbres d'espèces forestières
15	Nombre d'arbres à abattre dans les trottoirs le long des emprises (pris en charge par le PGES)	<b>979</b>
16	Nombre de propriétaires avec titre foncier	<b>3 titres fonciers</b> dont : 1 titre foncier de l'Etat sur lequel est bâti le sous-quartier 5 (dénommé Aly Sow) de Grand Médine impacté par le projet et 2 titres fonciers appartenant à des privés

<sup>1</sup> Taille moyenne des ménages à Dakar (Source : ANSD, RGPHAE 2013)

# Résumé exécutif

## 1. Introduction

A la demande des autorités sénégalaises, la Banque Mondiale va soutenir la mise en œuvre du projet de « Préparation d'une expérience pilote d'un système de bus rapides sur voies réservées (BRT) à Dakar » qui vise à contribuer à l'amélioration de la mobilité urbaine et générera 4 000 emplois directs et indirects dans sa phase d'exécution.

L'exécution dudit projet nécessite des mesures de réinstallation pour les personnes physiques et morales le long de l'emprise du BRT. Conformément à la politique de la Banque Mondiale en matière de déplacement involontaire des populations, le Gouvernement sénégalais a élaboré un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) et un Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Ses objectifs sont de: (i) minimiser, autant que possible, les déplacements involontaires; (ii) éviter dans la mesure du possible la destruction de biens et (iii) indemniser les personnes affectées de manière juste, équitable et préalable pour compenser les pertes subies par ces dernières du fait du projet.

Le PAR fait l'objet d'un document séparé. Il définit les principes et les modalités de mise en place des actions de compensation et de réinstallation des personnes affectées par le projet, établit les dispositions institutionnelles, les procédures de recours, le budget approximatif et le chronogramme indicatif pour sa mise en œuvre.

## 2. Description et justification du projet

Le présent projet intitulé « Préparation d'une expérience pilote d'un système de bus rapides sur voies réservées (BRT) à Dakar » vise à faciliter la mobilité à l'intérieur de l'agglomération dakaroise. Spécifiquement, il a pour objectif d'améliorer les conditions de transport par la mise en place d'un système de transports de masse sécurisé et l'offre d'un service de grande qualité aux usagers.

Le projet prioritaire de ligne de BRT « Bus Rapid Transit » sur voies réservées s'étend sur une distance de 18,3 km, de la Préfecture de Guédiawaye jusqu'à la Gare Petersen (Place Cabral).

L'itinéraire du projet part de la Gare Petersen (place Cabral). Il longe les Allées Papa Guèye Fall, puis passe par le boulevard du Général de Gaulle jusqu'à la place de l'Obélisque. Le tracé continue ensuite sur le boulevard Dial Diop, passe devant le collège Sacré-Cœur et emprunte l'Ancienne piste jusqu'au giratoire Liberté VI. Il traverse ensuite le quartier de Grand Yoff et atteint l'échangeur de l'Emergence au croisement de la route de l'aéroport. Le tracé du BRT se poursuit en longeant les Parcelles Assainies par la route des Niayes, puis Fadia et Cambérène. Il délaisse la route des Niayes au niveau de l'hôpital Dalal Jamm pour emprunter la Corniche de Guédiawaye jusqu'à la Préfecture.

## 3. Impacts

Les impacts sur l'environnement humain et le milieu naturel étant présentés de manière exhaustive dans l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES), ce paragraphe ne développera que les impacts sur le milieu humain en termes d'expropriation pour la libération de l'emprise du BRT et de réalisation des travaux en réduisant au maximum les nuisances pouvant en découler. Une attention particulière sera portée sur les personnes vulnérables pour s'assurer qu'elles ne se retrouvent pas en situation plus précaire.

Les principaux impacts du projet sur les populations consistent en des pertes de biens, de sources de revenus et de subsistance à cause de l'espace requis pour l'emprise des travaux de la route, les déviations et les zones d'emprunt de matériaux nécessaires à la réalisation du projet. Ces pertes se traduisent sous les formes suivantes:

- les pertes de terres à usage d'habitation ;
- les pertes de terres à usage commercial ;

- les pertes de bâtiments et équipements fixes d'habitation;
- les pertes de bâtiments et équipements fixes commerciaux;
- les pertes de revenus de commerce;
- les pertes de revenus locatifs (propriétaires bailleurs) ;
- les pertes de logement (locataires) ;
- les pertes d'arbres dans les concessions ;
- les pertes de ressources naturelles;
- les pertes de biens communautaires (Lycée, terrain de sport, etc.) ;
- les pertes de structures dans les lieux de culte ;
- les pertes de biens appartenant à des personnes morales, administrations ou concessionnaires.

Comme indiqué dans la matrice des données de base ci-dessus, le nombre total de ménages concernés par les pertes totales d'habitations sont tous localisés dans le quartier de Grand Médine. Parmi ces PAPs habitats, 14 propriétaires d'habitation disposent d'un effectif global de 21 arbres dans leur concession (dont 7 arbres fruitiers non encore productifs et 14 arbres non fruitiers). L'ensemble de ces arbres seront détruits.

La situation des autres arbres recensés sur le corridor soit 979 traitée dans le cadre du PGES. 9 ménages subiront également des pertes d'habitations mais de manière partielle (mur de clôture à détruite notamment).

Par contre, 244 autres ménages ayant fait des excroissances sur le domaine public verront leurs structures détruites. Ces structures quoi que assimilées à des habitations sont du bâti destiné à l'usage commercial et de services essentiellement.

Par conséquent, les pertes totales d'habitation (71) sont enregistrées au sein du quartier de Grand Médine, constituant l'impact le plus important en termes de déplacement physique d'habitation. 126 PAP locataires ont été recensés au sein de ces 71 structures d'habitations. Ces locataires sont logés par 39 bailleurs (propriétaires).

Ainsi, le nombre total de ménages affectés est de 1138 ménages répartis comme suit :

**Tableau 1 : Ménages affectés**

Catégories de pertes	Catégorie de PAP	Nbre de ménages affectés
Pertes dans les habitations	Propriétaires de concessions intégralement impactées	162
	Propriétaires de concession partiellement impactées	9
	Propriétaires de concessions partiellement impactées et ayant faits des excroissances (occupations temporaires du domaine public)	244
	Locataires de bâtiments dans les concessions	126
Pertes dans les places d'affaires	Exploitants de places d'affaires	581
Pertes de biens communautaires	Propriétaires des biens communautaires (personnes morales)	16
<b>Total</b>		<b>1138</b>

Pour ce faire, l'Etat procèdera à l'expropriation des riverains pour cause d'utilité publique, tel que le prévoit les textes en la matière et en conformité avec les procédures de la Banque Mondiale en matière de réinstallation involontaire (OP 4.12). Une déclaration d'utilité publique (DUP) en cours d'instruction fera l'objet d'un décret du gouvernement pour permettre l'expropriation des personnes affectées par le projet.

Afin de faciliter l'identification des ménages qui recevront les compensations et auront droit aux mesures d'accompagnement à la réinstallation, les personnes éligibles ont été divisées en catégories:

1 Personnes physiques

- PAP Habitats :
  - Propriétaires (homme ou femme) qui exploitent ou occupent
  - Exploitant/occupant (homme ou femme) qui ne sont pas propriétaires (locataires)
- PAP Places d'affaires
  - Propriétaires (homme ou femme)
  - Locataires (homme ou femme)

2 Personnes morales, telles que les entreprises privées (exp. concessionnaires de réseaux)

3 Personnes morales telles que les comités de gestion des lieux de culte

4 Collectivités locales (gestionnaires des infrastructures communautaires comme les terrains de sport)

5 Administrations publiques (exp. les structures en charge de la gestion des infrastructures scolaires)

6 Personnes vulnérables.

#### 4. Matrice d'indemnisation des personnes impactées par le projet BRT

Tableau 2 : Matrice d'indemnisation des personnes impactées par le projet BRT

Catégorie de PAP recensée	Type de perte	Mesures d'indemnisations				Commentaires
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	
<b>Pertes foncières</b>						
Personnes physiques ou morales propriétaire de la terre	Perte de terres à usage d'habitations, de commerce ou autres	Chaque superficie de terre perdue sera compensée par une parcelle de superficie équivalente ou supérieure (Titre foncier, bail ou droit de superficie)	Ou, Indemnité correspondant au prix au m <sup>2</sup> de la terre perdue rapportée à la portion affectée  En plus Indemnité équivalente au montant requis pour remplir les formalités d'acquisition d'un nouveau titre de propriété (Titre Foncier ou Bail selon le cas)	En cas de compensation de la terre en nature, le projet prendra en charge les frais afférents à la sécurisation du foncier de la PAP	Aucune	Aucun
<b>Pertes de structures (habitation, commerce et autres structures)</b>						
Chef de concession recensé ou autre propriétaire (personnes physique ou morale recensées)	Perte de structures des concessions, les places d'affaires ou autres édifices	Remplacement à neuf des structures.	<u>OU</u> , à défaut, la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement).	Aucune	Un montant forfaitaire de 150 000 FCFA (référence : CDREI <sup>2</sup> ) par ménage déplacé sera remis en espèces pour couvrir ses frais de déménagement et de réinstallation.	Aucun
<b>Pertes de revenu</b>						

<sup>2</sup> Commission Départementale d'Evaluation des Impenses



Catégorie de PAP recensée	Type de perte	Mesures d'indemnisations				
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	Commentaires
Personnes morales ou Personnes physiques qui louent un ou des bâtiments et voulant être compensées	Perte de revenu tiré de la location d'une ou partie de la concession	Aucune	Indemnité forfaitaire équivalent à 06 mois de loyer (référence : CDREI).	Aucune	Aucune	Aucun
Exploitants et exploitantes d'une place d'affaires recensés (propriétaires, locataires, ou exploitants)	Perte de revenus tirés dans une place d'affaires	Aucune	Indemnité forfaitaire équivalent à 06 mois de perte de revenus.	Aucune	Aucune	Aucun
<b>Pertes d'équipements et d'infrastructures privés et publics</b>						
Les PAP locataires ou hébergés	Perte de logement	Aucune	Indemnité de 6 mois de loyer (référence : CDREI) qui lui permettra de retrouver un autre logement.	Aucune	Aucune	Aucun
Le propriétaire de l'équipement	Pertes d'équipements ou d'infrastructure publics ou privés	Remplacement à neuf des biens collectifs et communautaires sur le site choisi par la PAP	Aucune	<u>OU</u> , à défaut, la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement).	Aucune	Aucun
<b>Pertes d'arbres et de ressources naturelles</b>						
Propriétaire de l'arbre recensé.	Perte d'arbres privés dans les concessions et	Aucune	Indemnité équivalente à la valeur de l'arbre sur pied (coût de remplacement)	Aucune	Aucune	Avant le déménagement des PAP, les propriétaires des

Catégorie de PAP recensée	Type de perte	Mesures d'indemnisations				
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	Commentaires
	sur les parcelles		selon qu'il soit jeune ou mature  PLUS  Indemnité équivalente à la production annuelle perdue jusqu'à ce que l'arbre puisse à nouveau produire des fruits (Cf. : Méthodologie d'évaluation des arbres Chap. 9.3.6)			arbres pourront récupérer eux-mêmes les fruits et le bois de leurs propres arbres et se charger eux-mêmes de les transporter.
Utilisateurs de ressources	Perte de ressources naturelles collectives	Aucune dans le cadre du PAR car intégré au PGES	Aucune	Aucune	Aucune	Le PGES prévoit un plan de reboisement. Ceci comprend le remplacement des ressources forestières.
<b>Personnes vulnérables</b>						
PAP vulnérables recensées ou identifiées comme telles lors de la mise en œuvre.	Besoin d'assistance particulière pour les PAP vulnérables	Aucune	Aucune	Aucune	Une provision pour l'ensemble des PAP vulnérables a été prévue pour offrir une assistance selon les besoins spécifiques des PAP et en lien avec la réinstallation <sup>3</sup> .	Une assistance sera offerte aux PAP vulnérables
Les personnes ayant des structures mobiles et devant perdre de	Besoin d'assistance particulière	Aucune	Aucune	Aucune	Une provision pour l'ensemble des personnes	

<sup>3</sup> Les mesures à offrir seront précisées dès le début de la mise en œuvre et selon les besoins sexo-spécifiques des PAP.

Catégorie de PAP recensée	Type de perte	Mesures d'indemnisations				
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	Commentaires
petits espaces de commerces (vendeurs de fruits/beignets, arachides etc..) sont classées dans les catégories des personnes devant d'une assistance spécifique	pour les PAP détentrices de structures mobiles (revenus tirés d'une place d'affaires)				détentrices de structures mobiles est prévu dans le PAR	

## **5. Responsabilité organisationnelle**

Les entités les plus impliquées sont, entre autres, le CETUD, les Commissions Départementales de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI) et les commissions de conciliation et de paie des impenses.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAR, le CETUD sera assisté par une ou des structures facilitatrices qui se chargeront plus spécifiquement de l'accompagnement social des PAP.

En effet, au-delà du CETUD, le PAR est mis en œuvre par le Groupe Opérationnel sous la supervision du Comité ad hoc, en charge des Opérations de libération des emprises des Grands Projets de l'Etat.

D'autres commissions administratives regroupent les représentants des autorités administratives de l'Etat (qui assureront la présidence), les Communes et les services techniques de l'Etat (cadastre, impôts et domaines, urbanismes, etc.).

Ces commissions auront pour tâches de : (i) favoriser et inciter le règlement à l'amiable des plaintes pour éviter le recours à l'appareil judiciaire ; (ii) recevoir et traiter les plaintes des personnes affectées par le projet ; (iii) concilier les PAP avec le Projet en matière de signature des accords.

## **6. Procédures de recours**

L'affichage des listes des ménages affectés à indemniser par le projet est fait au niveau des Préfectures de Dakar et de Guédiawaye ainsi que des communes concernées. Des réclamations peuvent être faites par les chefs de ménages concernés auprès des Commissions Départementales de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI). Ces réclamations peuvent porter sur des omissions ou sur les indemnités proposées qui doivent être suffisantes pour permettre de compenser l'intégralité du préjudice subi.

En cas d'insatisfaction sur les montants proposés, les bénéficiaires peuvent les contester.

Ces réclamations sont transmises au CETUD par la CDREI pour être prises en charge par la structure facilitatrice recrutée par le CETUD (unité de réception des réclamations) et appuyée par le bureau d'étude ayant réalisé l'étude relative au PAR du BRT.

Le processus de gestion des réclamations se composera de quatre étapes, dont deux étapes de résolution seront assumées par des unités de proximité favorisant la minimisation des réclamations et la résolution des réclamations à l'amiable. En effet, le processus débutera par l'unité de réception, de résolution et de suivi des réclamations du prestataire du CETUD chargé de l'assister dans la mise en œuvre du PAR. Pour les réclamations ne pouvant être résolues en interne, les PAP pourront se tourner vers une seconde unité de résolution de proximité, le Comité local de médiation (CLM). Ce comité sera créé lors de la mise en œuvre du PAR et sera composé du représentant du maire de la commune concernée, d'un représentant du projet au CETUD et d'un notable ou d'une autorité religieuse ou coutumière du quartier. À défaut d'une entente à l'amiable avec le CLM, les PAP pourront saisir le Médiateur de la République. À défaut d'une entente chez ce médiateur, la réclamation sera transférée au tribunal pour entamer les procédures juridiques.

## **7. Participation communautaire**

Au cours de l'élaboration du PAR, les populations de la zone de projet et les personnes affectées par le projet ont été régulièrement consultées et ces consultations continueront tout au long de la réalisation du projet.

Les rencontres tenues avec les différentes structures et personnes ont fait l'objet de procès-verbaux annexés au document du PAR.

La synthèse des informations (objet, lieu, date, nombre de participants) sur les rencontres et consultations est donnée dans le tableau suivant :

Tableau 3 : Synthèse des consultations et rencontres dans le cadre du BRT

Consultations /Rencontres	Date	Lieux	Nombre de participants
Consultation publique CRD Dakar	12/11/2015	Dakar	32
Consultation publique CDD Guédiawaye	03/12/2015	Guédiawaye	20
Réunion restitution de l'étude d'Avant-Projet Détaillée	12/01/2016	Hôtel GOOD RADE	29
Consultation avec les représentants de Grand Médine, de la commune de la Patte d'Oie et de la FDV	10/03/2016	Villa Rose, Commune de la Patte d'Oie	70
Information/consultation sur le projet BRT avec les populations de Grand Médine. Préparation, census of PAPs, evaluation	18/06/2016	Grand Médine	75
Public consultation	13/01/2016	Commune de la Patte d'Oie	30
Réunion d'information des habitants de la commune de Patte d'Oie	12/05/2016	Commune de la Patte d'Oie	28
Réunion d'information à Grand Médine	18/06/2016	Grand Médine	100
Réunion de préparation du démarrage des enquêtes d'EIES du BRT prévu le même jour à 9 h	18/07/2016	Grand Médine	50
Séance audience publique (Département Dakar) pour la validation de l'EIES	20 /10/ 2016	Mairie de la ville de Dakar	300
Séance audience publique (Département Guédiawaye) portant validation du rapport d'EIES du projet BRT	21/10/2016	Foyer des jeunes de Hamo 4 de Guédiawaye	33
Réunion du Comité Technique Interministériel pour la validation de l'EIES du BRT et PAR	04/11/2016	Direction de l'Environnement et des Établissements Classés (DEEC)	30
Réunion de partage du PAR avec les personnes affectées par le projet	16/11/2016	Mairie de la ville de Dakar	352
<b>Total</b>			<b>797</b>

Lors de ces rencontres, le projet a été largement expliqué avec les principes d'indemnisation et les différentes options de compensation.

Il ressort des différents échanges que les populations sont disposées à libérer les emprises pour les besoins du projet qui est d'utilité publique. Elles ont cependant conditionné leur déplacement par le dédommagement de leurs parcelles, de leurs habitats, de leurs commerces et autres sources de revenus ; ce sur quoi elles ont été rassurées.

Pour ce qui concerne le quartier de Grand Médine, où les impacts sur les concessions et sur les ménages sont plus forts, 67,61% des PAP souhaitent recevoir une compensation mixte (espèce et terrain sur nouveau site aménagé par le projet), 12,68% être relogés sur un nouveau site à la charge du projet et 19,72%, bénéficiant d'une indemnisation en espèce. La principale demande formulée à l'égard du projet est de mettre à la disposition des PAP un nouveau site aménagé à proximité de la zone pour accueillir les 71 concessions impactées.

En outre, des inquiétudes ont été émises en ce qui concerne les critères de vulnérabilité, les barèmes de compensation et les mesures d'accompagnement prévues par le projet.

## 8. Suivi-évaluation de la réinstallation

Le suivi interne de la réinstallation sera assuré par le CETUD en rapport avec les structures facilitatrices.

Alors que le suivi externe sera confié à un Consultant individuel engagé par le CETUD.

Pour sa part, la Banque Mondiale effectuera des vérifications afin de s'assurer que les compensations ont été payées selon la procédure et les barèmes définis dans le PAR. Elle révisera également les plaintes formulées, le processus suivi pour la résolution des plaintes et identifiera les questions toujours en litige.

## 9. Calendrier d'exécution des activités et structures responsables

Le planning général de la mise en œuvre de ces différentes étapes est présenté dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4 : Calendrier d'exécution des activités et structures responsables

Activités	Structures responsables	ANNEE 1												
		M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	
1. Mobilisation des structures facilitatrices pour la mise en œuvre du PAR	CETUD	●	●											
2. Elaboration et signature de protocoles d'accord avec les autorités administratives chargées de la mise en œuvre du PAR	CETUD/Gouverneur/Préfets		●	●										
3. Passage aux différents Commissions de conciliation et paiement des compensations	CETUD			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3.1. Campagne de communication	Commission administrative/CETUD/structures facilitatrices			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3.2. Validation des données de recensement et constitution des dossiers PAP	Commission administrative/CETUD/structures facilitatrices			●	●	●	●	●	●					
3.3. Paiement des compensations	CETUD					●	●	●	●					
4. Libération effective des emprises	Commission de libération des emprises					●	●	●	●	●	●	●	●	●
5. Affichage, recueil, Traitement et gestion des réclamations et des plaintes	Commission administrative/CETUD/structures facilitatrices	●	●	●	●	●	●	●	●					
6. Mise en œuvre des mesures de réinstallation	CETUD/structures facilitatrices	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7. Suivi et Evaluation de la mise en œuvre du PAR	CETUD		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

## 10. Coûts et budget

Le budget pour la mise en œuvre du PAR est de **5 016 379 104 F CFA**.

Les tableaux suivants renseignent respectivement sur le budget global de la mise en œuvre du PAR et les coûts unitaires y afférents.

**Tableau 5 : Budget global de la mise en œuvre du PAR**

<b>Coûts et budget</b>		
<b>Rubrique</b>	<b>Activités</b>	<b>Sous total FCFA</b>
<b>Compensations</b>	Indemnisation des PAP Habitat Propriétaires de concessions	2 711 289 031
	Indemnisation des PAP Habitat Locataires de bâtiments dans les concessions	20 366 550
	Indemnisation des PAP Places d'Affaires pour les pertes de structures	267 379 000
	Indemnisation des pertes communautaires	153 141 000
<b>Mesures de réinstallation</b>	Appui aux 835 personnes détentrices de structures amovibles (déplaçables)	92 300 000
	5% du montant des indemnisations pour l'appui aux PAP vulnérables	162 223 779
	15% du montant des indemnisations pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement destinées aux PAP vulnérables	486 671 337
<b>Provision pour les services du prestataire (ONG sociale ou Consultant) lors de la mise en œuvre du PAR</b>	10% du montant des indemnisations pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement destinées aux PAP vulnérables	324 447 558
<b>Suivi - évaluation externe de la réinstallation</b>	Provision pour suivi évaluation du PAR (2% du budget des compensations) par un Consultant chargé du suivi externe de la mise en œuvre du PAR	64 889 512
<b>Service de consultant</b>	Recrutement d'experts pour appuyer le CETUD dans la mise en œuvre du PAR	82 000 000
<b>Renforcement de capacités</b>	Formations diverses en sauvegardes et engagement citoyen pour le CETUD et les parties prenantes	165 000 000
<b>Imprévus du PAR</b>	15% du montant des compensations	486 671 337
<b>TOTAL GENERAL BUDGET PAR</b>		<b>5 016 379 104</b>

Les coûts unitaires afférents aux indemnisations sont ci-dessous indiqués

**Tableau 6 : Coûts unitaires du budget global de la mise en œuvre du PAR**

<b>Rubrique</b>	<b>Activités</b>	<b>Nbre de PAP</b>	<b>Coût total FCFA</b>	<b>Coût unitaire FCFA</b>
<b>Compensations</b>	Indemnisation des PAP Habitat Propriétaires de concessions	80	2 711 289 031	33 891 113
	Indemnisation des PAP Habitat Locataires de bâtiments dans les concessions	126	20 366 550	161 639
	Indemnisation des PAP Places d'Affaires pour les pertes de structures	244	267 379 000	1 095 816
	Indemnisation des pertes communautaires	16	153 141 000	9 571 313
	Appui aux 835 personnes détentrices de structures amovibles (déplaçables)	835	92 300 000	110 539

## Matrix of Baseline Data for the BRT Project

N°	Subject	Baseline Data
1	Project Location	<b>Dakar Region</b>
2	Municipalities Concerned	<b>City of Dakar and City of Guédiawaye</b>
3	Municipalities Concerned	Municipalities Crossed: Plateau, Médina, Gueule Tapée Fass Colobane, Fann Point E Amitié, Grand Dakar, Sicap Liberté, Dieuppeul Derklé, Mermoz Sacré cœur, Grand Yoff, Patte d'Oie Parcelles Assainies, Cambérène, Golf Sud et Sam Notaire
4	Types of Works	Development of the BRT
5	Budget for Works (excluding taxes)	<b>CFAF 202 billion, i.e. around USD400 million</b>
6	Budget for the PAR	<b>CFAF 5,016,379,104</b>
7	Deadline for Eligibility	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>September 22, 2016</b> for companies in the municipalities of the city of Dakar (Plateau, Médina, Gueule Tapée Fass Colobane, Fann Point E, Amitié, Grand Dakar, Sicap Liberté, Dieuppeul Derklé, Mermoz Sacré cœur, Grand Yoff, Patte d'Oie, Parcelles Assainies, Cambérène (see correspondence in Annex)</li> <li>• <b>September 27, 2016</b> for companies in the municipalities of the city of Guédiawaye (see correspondence in Annex)</li> </ul>
8	Total number of households affected and to be awarded compensation	<b>1,138</b> households' (including <b>162</b> households to be relocated, 9 owners partly affected, <b>244</b> affected by encroachment, <b>126</b> tenants, <b>581</b> business operators, <b>15</b> owners of community goods), see Table 1
9	Total number of households to be relocated	<b>162</b> households (all in the neighbourhood of Grand Médine, their houses will be demolished)
10	Number of households affected by a loss of housing	<b>288</b> households (those concerned are either owners or tenants in Grand Médine: <b>162 + 146</b> )
11	Number of households affected by the disruption of socioeconomic activities	<b>864</b> ( <b>244</b> leaseholders will lose rental income from businesses, <b>581</b> business operators and <b>39</b> owners will lose rental income in Grand Médine)
12	Number of households affected by a permanent loss of business activities	<b>581</b> business spots operators
13	Total number of people affected by the project	<b>7,013 = 1,253 + (960 x 6<sup>4</sup>) ; (1,253 in Grand Médine, 960 = 9 owners partly affected + 244 owners affected by encroachment + 126 building tenants + 581 business operators)</b>
14	Number of trees to be felled in the confessions affected in Grand Médine	<b>21</b> , including <b>7</b> young fruit trees not yet productive and <b>14</b> forest species trees
15	Number of trees to be felled on sidewalks along the right-of-way (to be incurred by PGES)	<b>979</b>
16	Number of owners with a land title	3 land titles, including: 1 State land title on which the so-called Aly Sow sub-neighbourhood 5 of Grand-Médine is built and 2 other private land titles will be affected by the project

<sup>4</sup> Average size of households in Dakar (source: ANSD, RGPHAE 2013)



# Executive summary

## 1. Introduction

The Government of Senegal is currently preparing a pilot BRT project as part of a program aiming at improving urban mobility in Dakar metropolitan area. The development objectives of the program is to improve the level of public transport services in the greater Dakar area, by enhancing the quality and comfort of the services for travellers and optimize the exploitation of the traffic network. The first priority of the program is the implementation of the Dakar (BRT) as an instrument around which the road network will be structured, traffic management organized, road safety and capacity building will be developed.

Project management will be carried out by the Executive Council of Dakar Urban Transport (CETUD), which acts on behalf of the Ministry of Infrastructure, Transport and accessibility. The overall cost of the project is estimated to 200 billion CFA francs (US \$ 400 million), of which the World Bank is the main donor

In accordance with the World Bank's policy on involuntary resettlement, the Senegalese government has prepared this Resettlement Action Plan (RAP) with the objective to: (i) minimize involuntary resettlement; (ii) avoid as much as possible the destruction of property; and (iii) provide fair, equitable and compensation for losses of land, properties and sources of income sustained as a result of project operations.

## 2. Project description and rationale

The priority BRT line on a dedicated route, covers a distance of 18.3 km, from the Préfecture de Guédiawaye to the Petersen station (Place Cabral).

The planned route starts from Petersen station (Place Cabral) It runs along Allées Papa Guèye Fall, then boulevard Général de Gaulle up to place de l'Obélisque. It continues on boulevard Dial Diop, goes past collège Sacré-Cœur and runs along Ancienne piste up to Liberté VI roundabout. It crosses then Grand Yoff neighbourhood and reaches the Emergence cloverleaf junction on the airport road The BRT route goes on along Parcelles Assainies on Route des Niayes, then Fadia and Cambérène. It leaves Route des Niayes at the level of Dalal Jamm Hospital to take the Guédiawaye coastal road up to the Préfecture.

## 3. Impact

The impact on the human and natural environment is presented in detail in the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA). The RAP focuses on adverse social impacts on land, properties and sources of incomes. Particular attention is given to vulnerable groups, to ensure that their situation does not get worse.

The key social impacts of the project are related to the loss of property, income and livelihood sources. These impacts will mainly take place in the right of way, and at the BRT stations, but also on diversions, access roads and potential contractors' camps and quarry sites. Critical impacts covered by the RAP include:

- land for housing;
- land for business;
- buildings and fixtures for housing;
- buildings and fixtures for business;
- income from business;
- rental income;
- housing (tenants);
- trees in concessions;
- natural resources;
- community property (Lycée, sports field, etc.);
- places of worship;
- property owned by legal persons, the State or holders of concessions.

As indicated in the above matrix of baseline data, the total number of households to be fully affected are all located in the neighborhood of Grand Médine. Among these PAPs, 14 home owners have a total of 21 trees

in their concessions (including 7 fruit trees not yet productive and 14 trees other tree species). All these trees will be felled and compensated for, the cost is included in this RAP.

The compensation for the trees (979 trees) identified along the BRT corridor in the right of way, is by the environmental management plan (EMP) of the project; the EMP also includes compensation for 9 households that will lose part of their enclosure walls..

The 244 other households having encroached on public land will see their structures destructed and compensated for, most of those structures are kiosks.

The loss of residential houses (71) is specific to one location: the district of Grand Médine, constituting the most important impact in terms of physical displacement.

The 126 tenants affected by the project have been identified within those 71 houses.

These tenants are rent from 39 landlords, both tenants and landlords will be compensated accordingly.

Thus, the total number of households affected is 1,138 and are divided into the following categories:

**Table1: Households affected**

Categories of losses	Category of PAP	Number of households affected
Losses in housings	Owners of a concession fully affected	162
	Owners of a concession partly affected	9
	Owners of a concession partly affected and having encroached (temporary use of public land)	244
	Tenants of buildings in the concessions	126
Losses of business premises	Operators of business premises	581
Loss of community property	Owners of community property (legal persons)	16
<b>Total</b>		<b>1138</b>

To this end, the Government will proceed with purchases in the public interest, in accordance with national law and the World Bank's policy on involuntary resettlement (OP 4.12). A notice of compulsory purchase for the common good will be issued in the form of a cabinet decree to set in motion the procedure.

In order to identify the households entitled for compensation and other resettlement support measures, eligible project affected persons (PAPs) have been divided into different categories.

1. Individuals

- PAP Habitats:

- Owner (male or female) operating a business or occupant
- Non-owner (tenant) operator/occupant (male or female)

- Business premises PAP

- Owner (male or female)
- Tenant (male or female)

2. Legal persons, such as private companies (e.g. network operators)

3. Legal persons, such as management committees of places of worship

4. Local authorities (managers of community facilities such as sports field)

5. Public administration (e.g. structures in charge of the management of educational facilities)

6. Vulnerable persons

#### 4. Matrix for the compensation of people affected by the BRT project

Table2: Matrix for the compensation of people affected by the BRT project

PAP category identified	Type of loss	Compensation measures				Observations
		In-kind	Cash	Legal formalities	Other types of compensation	
<b>Loss of land</b>						
Natural or legal persons landowners	Loss of land for housing, business or other	Each area of land lost will be compensated for with land of the same or a more important surface area	Or compensation based on the price of the square metre of the land lost as a percentage of the surface area affected  In addition Compensation equivalent to the amount requested for fulfilling acquisition formalities for a new title (land title or lease agreement, as appropriate)	In case compensation is in-kind, the project will incur costs for securing land for the PAPs	None	None
<b>Loss of structures (housing, business or other)</b>						
Head of concession or other owner identified (natural or legal persons identified)	Loss of concession structures, business premises or other buildings	Replacement of old structures with no ones	OR, otherwise, the value of building new structures, based on current market prices, account not being taken of the depreciation (replacement costs) lump sum of 100,000	None	Lump sum of CFAF150,000 (reference CDRE <sup>5</sup> ) per household per displaced household over moving and resettlement costs	None
<b>Loss of income</b>						

<sup>5</sup> Commission Départementale d'Évaluation des Impenses

PAP category identified	Type of loss	Compensation measures				
		In-kind	Cash	Legal formalities	Other types of compensation	Observations
Natural or legal persons letting one or several buildings and seeking compensation	Loss of income resulting from the rental of a concession or part of it	None	Lump sum compensation equivalent to 6 months of rental (reference CDREI).	None	None	None
Operators of business premises identified (owners, tenants or operators)	Loss of income resulting from the operation of business premises	None	Lump sum compensation equivalent to 6 months of lost income	None	None	None
<b>Loss of private or public equipment and infrastructures</b>						
PAP as tenants or persons taken	Loss of housing	None	Compensation equivalent to 6 months of rental (reference CDREI), which will enable to find another housing	None	None	None
Owner of the equipment	Loss of private or public equipment and infrastructures	Replacement of old community property on the site chosen for the PAP	None	OR, otherwise, the value of building new structures, based on current market prices, account not being taken of the depreciation (replacement costs)	None	None
<b>Loss of trees and natural resources</b>						
Owner of the tree identified	Loss of private trees in concessions and a plots	None	Compensation equivalent to the value of a standing tree (replacement cost), depending on how young or old it is	None	None	Before the PAP move, owners of trees can collect the fruits and the wood of their own trees

PAP category identified	Type of loss	Compensation measures				
		In-kind	Cash	Legal formalities	Other types of compensation	Observations
			PLUS Compensation equivalent to the lost annual production until the tree can produce again (see Méthodologie d'évaluation des arbres Chap. 9.3.6)			and take the whole away themselves
Resource users	Loss of community natural resources	None in the framework of the PAR, since it is incorporated in the PGES	None	None	None	The PGES provides for her reforestation plan This includes the replacement of forest resources
Vulnerable persons						
Vulnerable PAP identified as such during implementation	Vulnerable PAP needs for special assistance	None	None	None	For all vulnerable PAP, assistance will be provided according to their specific needs, in relation with resettlement <sup>6</sup> .	Assistance will be offered to vulnerable PAPs
Owners of mobile structures who lose small business places (fruit/fritter/peanut, vendors, etc) are in the category of persons needing special assistance	Need to provide special assistance to PAPs who have mobile structures (income drawn from business spots)	None	None	None	The PAR provides for assistance to all owners of mobile structures	

<sup>6</sup> Measures to be taken will be specified at the beginning of implementation, taking into account gender-specific needs of PAPs

## **5. Organizational Responsibility**

The key actors to be involved in the implementation of the RAP are : CETUD, the Commissions Départementales de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI) and the Commissions de Conciliation et de Paie des Impenses. The CETUD, however, will have the fiduciary responsibility, it will lead the work and ensure safeguards compliance.

Working closely with the CETUD in the implementation of the RAP, is a government working group known as "Operational Group"; an administrative entity reporting to the national ad hoc committee in charge of implementing large involuntary resettlement projects on behalf of the state. Other important working groups will include: government administrators, government technical services (land registry, tax administration, town planning, etc), and representatives of local governments.

The mission of these committees is to: (1) Promote an amicable settlement of claims, in order to avoid lawsuits; (2) receive and process claims from PAPs; (3) reconcile the PAPs and the project to agree on mutual respect of the signed contract between the two parties.

## **6. Grievance Redress Mechanisms**

During the preparation of the RAP, the names of the heads of households of project affected persons (PAPs), were publically displayed at the Préfectures of Dakar and Guédiawaye, and respective municipalities. PAPs who felt that they were impacted but were not listed, could file their complaints with the Commissions Départementales de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI). If the PAP was not satisfied, the CDREI submitted the case to the CETUD ad hoc committee for resettlement census related claims, supported by the consultant who was preparing the RAP.

During the implementation of the RAP, Grievance Redress Mechanisms will include four steps, two of which are at the local level. PAPs who would wish to file complaints will first do so, with the CETUD entity in charge of the implementation of the RAP. The next step is the local mediation committee (Comité local de médiation, CLM), should the PAP not be satisfied with the first decision. The CLM will include representatives of PAPs, representatives of local municipalities, representatives CSO and NGO, and a representative of CETUD. The role of the CLM is to settle cases amicably. Should the PAP still not be satisfied with the resolution of the CLM, she/he can submit her/his complaint to the Médiateur de la République (Ombudsman). The fourth resort will be for the PAP file her/his complaint, with the formal legal system.

## **7. Consultations and Citizens Engagement**

Consultations of the project affected persons will be a continuous process. During the preparation of the RAP, PAPs were consulted throughout the process, from inception to completion. The same will be done during the implementation.

During the various consultations, the project has been widely explained with the compensation principles and the different options for compensation. The subjects, concerns and issues raised during consultations were captured in the minutes of the meetings provided in the annex of this RAP.

The consultations confirmed that PAPs were willing to leave their current locations and properties both in the right of way and outside the right of way, for the common good, provided they get fair compensation for lost properties and other assets. They felt reassured that they would receive compensation.

Regarding PAPs in the neighborhood of Grand Medine, who will be subject to physical resettlement, 67.61% of PAPs wish to receive a compensation in the form of both cash and land on a new site to be developed by the project, 12.68% to be relocated on a new site at the expense of the project, and 19.72% to receive compensation in cash only. The main request is to make available to the PAPs, a resettlement site adjacent to the area where they live, so as to accommodate the 71 affected households. In addition, they raised concerns about the criteria of vulnerability, the schedule of compensation and supportive measures planned by the project.

Table3: Summary of consultations and meetings held in the framework of the BRT project

Consultations /Meetings	Date	Venue	Number of participants
Public Consultation Dakar CRD	12/11/2015	Dakar	32
Public consultation CDD Guédiawaye	03/12/2015	Guédiawaye	20
Wrap-up meeting the on the the detailed draft study	12/01/2016	Hôtel GOOD RADE	29
Consultation with the representatives of Grand Médine, the municipality of Patte d'Oie et the FDV	10/03/2016	Villa Rose, municipality of Patte d'Oie	70
Information/consultation on the BRT project with the populations of Grand Médine. Preparation, census and evaluation	18/06/2016	Grand Médine	75
Public Consultation	13/01/2016	Municipality Patte d'Oie	30
Briefing with residents of the unicity of Patte d'Oie	12/05/2016	Municipality of Patte d'Oie	28
Briefing in Grand Médine	18/06/2016	Grand Médine	100
Meeting in preparation for the launch of surveys for the ESIA of the BRT project planned for the same day at 9 a.m.	18/07/2016	Grand Médine	50
Public hearing (Dakar Department) for the validation of the SEIA	20 /10/ 2016	Town hall of the city of Dakar	300
Public hearing (Guédiawaye Department) for the validation of the ESIA report on the BRT project	21/10/2016	Foyer des jeunes of Hamo 4, Guédiawaye	33
Meeting of the Interministerial Technical Committee for the validation of the ESIA of the BRT project	04/11/2016	Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC)	30
Meeting of sharing RAP to people affected by the project	16/11/2016	Town hall of the city of Dakar	352
<b>Total</b>			<b>797</b>

### 8. Monitoring and Evaluation of the Implementation of the RAP

Internal monitoring of the resettlement implementation will be ensured by CETUD, along with associated administrations, while the external monitoring will be entrusted to a consultant selected by CETUD.

Another external monitor is the World Bank, who as part of tis funding, will carry out supervision and conduct audits if need be, to ensure that compensation has been paid in accordance to the procedures, schedules specified and agreed in the PAR.

### 9. Schedule for the implementation of activities and structures responsible

The overall planning for the implementation of the RAP is presented in the table below:

Table4: Schedule for the implementation of activities and structures responsible

Activities	Structures responsible	Year 1												
		M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	
1. Mobilization of facilitating structures for the implementation of the PAR	CETUD	●	●											
2. Preparation and signing of memoranda of agreement with the administrative authorities responsible for the implementation of the PAR	CETUD/Governor/Prefects		●	●										
3. Presentation to the various conciliation commissions and payment of compensation	CETUD			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3.1. Communication Campaign	Administrative Commission/CETUD #facilitating structures			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3.2. Validation of census data and Preparation of the PAP records	Administrative Commission/CETUD #facilitating structures			●	●	●	●	●	●					
3.3 Presentation before the Commission and payment of compensation	CETUD					●	●	●	●					
4. Libération effective des emprises	Commission on the release of rights-of-way						●	●	●	●	●	●	●	●
5. Display, collection, processing and management of claims and complaints	Administrative Commission/CETUD #facilitating structures	●	●	●	●	●	●	●	●					
6. Implementation of resettlement measures	CETUD #facilitating structures		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7. Monitoring and evaluation of the implementation of the PAR	CETUD			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

### 10. Costs and budget

The budget for the implementation of the PAR is **CFAF 5,016,379,104**.

The following tables provide information respectively on the overall budget for the implementation of the PAR and unit costs.

Table 5: Overall budget for the implementation of the PAR

Costs and budget		
Heading	Activities	Sub-total FCFA
<b>Compensation</b>	Compensation of PAPs Habitat Owners of concessions	2,711,289,031
	Compensation of PAPs Habitat tenants of buildings in the concessions	20,366,550
	Compensation of PAPs places of business for the losses of structures	267,379,000
	Compensation for community losses	153,141,000
<b>Resettlement Measures</b>	Support for 835 persons in possession of a removable structures (movable)	92,300,000
	5% of the amount of compensation for the Support to Vulnerable PAPs	162,223,779
	15% of the amount of compensation for the implementation of the supportivee measures for vulnerable PAPs	486,671,337
<b>Allowance for the services of the provider (Social NGO or consultant) during the implementation of the PAR</b>	10% of the amount of compensation for the implementation of the supportivee measures for vulnerable PAPs	324,447,558



<b>Follow-up - external evaluation of the Resettlement</b>	Allowance for follow-up evaluation of the RAP (2% of the budget for compensation) by an external monitoring consultant for the implementation of the RAP	64,889,512
<b>Consultant services</b>	Hiring of experts to support CETUD in implementing the RAP	82 000 000
<b>Capacity building</b>	Various training and capacity building activities in safeguards and citizen engagement for CETUD and the different stakeholders	165 000 000
<b>PAR Contingencies</b>	15% of the amount of compensation	486,671,337
<b>GRAND TOTAL PAR BUDGET</b>		<b>5,016,379,104</b>

Unit costs relating to compensation are listed below

**Table 6:** Unit costs of the overall budget for the implementation of the PAR

<b>Heading</b>	<b>Activities</b>	<b>Number of PAPs</b>	<b>Total cost CFAF</b>	<b>Unit cost CFAF</b>
<b>Compensation</b>	Compensation of PAPs Habitat Owners of concessions	80	2,711,289,031	33,891,113
	Compensation of PAPs Habitat tenants of buildings in the concessions	126	20,366,550	161,639
	Compensation of PAPs places of business for the losses of structures	244	267,379,000	1,095,816
	Compensation for community losses	16	153,141,000	9,571,313
	Support for 835 persons in possession of a removable structures (movable)	835	92,300,000	110,539

# 1 Introduction

## 1.1 Contexte du projet BRT

Le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD), structure chargée de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie par l'Etat pour la région de Dakar, a pour mission d'organiser et de réguler l'offre et la demande de transport public urbain de voyageurs afin de créer un environnement économique sécurisant pour les opérateurs publics et privés de transport.

Depuis 1992, l'État du Sénégal et ses partenaires techniques et financiers se sont résolument engagés dans la réforme du secteur des transports. Celle-ci se précisera pour l'urbain par l'adoption en 1996 d'une Lettre de politique du sous-secteur des transports urbains. Une nouvelle Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LPDU) a été signée, en juillet 2015, pour une adaptation plus conforme au contexte actuel des déplacements dans l'agglomération dakaroise marqué par l'adoption du Plan Sénégal Émergent et l'avènement de collectivités locales érigées à la faveur de l'Acte III de la Décentralisation.

Auparavant, pour l'agglomération dakaroise, il a été élaboré, à l'horizon 2025, un Plan de Déplacements Urbains (PDUD). Le PDUD est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser, de façon durable, les déplacements des personnes et des biens dans l'agglomération. Il prône la promotion des transports collectifs et des modes actifs (marche à pieds, vélos, etc.).

La mise en œuvre du Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité urbaine (PATMUR) par l'État du Sénégal, avec l'appui de la Banque Mondiale, a permis au CETUD de réaliser d'importantes activités relatives à l'organisation du sous-secteur des transports urbains.

À ce titre, le CETUD, en partenariat avec les Ministères techniques, assure la maîtrise d'ouvrage déléguée d'un projet phare de transport collectif, à savoir une expérience pilote de bus à haut niveau de service circulant en site propre à Dakar et de son programme d'investissements. Ce projet de Service rapide par bus, communément appelé BRT ou Bus Rapid Transit, fait l'objet des présents termes de référence.

## 1.2 Mandat du Consultant

SCE-SAFEGE a été mandatée par le CETUD pour effectuer la préparation de Plan d'actions de réinstallation (PAR) dans le cadre du projet de BRT qui s'étend sur une distance de 18,3 km, de la Mairie de Guédiawaye jusqu'à la Gare Petersen (place Cabral).

Tel que le précise le mandat, le Plan d'actions de réinstallation (PAR) est un rapport qui doit présenter les résultats des enquêtes de recensement et socio-économiques et également présenter le plan pour réinstaller les personnes affectées par le projet (PAP).

La préparation du PAR a fait l'objet d'ateliers de restitution auprès des PAP et des autres acteurs (étatiques et collectivités locales). Suite à ces restitutions, un PAR provisoire a été soumis au client (CETUD).

## 2 Description du projet

### 2.1 Objectifs et composantes du projet

#### 2.1.1 Objectifs généraux

Les principaux objectifs ciblés par ce projet sont les suivants :

- favoriser l'utilisation du transport collectif de masse sur site propre et assurer un déplacement rapide des personnes dans une partie de la région de Dakar, en conformité avec les documents de planification tels le PDUD et la LPDU ;
- créer un effet structurant sur le tissu urbain, en assurant le renouveau du centre-ville, la reconfiguration des banlieues et la baisse de l'étalement urbain ;
- diminuer la congestion routière à l'aide d'un transfert modal significatif, de l'automobile vers le BRT, notamment en périodes de pointe ;
- poursuivre, pour la région de Dakar, la politique de développement du réseau de transport collectif indiquée dans les documents de planification de référence tels la LPDU et le PDUD;
- favoriser une connexion optimale et une inter modalité avec la future ligne de Train Express Régional (TER), un projet structurant également, qui reliera le centre-ville de Dakar et le nouvel Aéroport International Blaise Diagne (AIBD).

#### 2.1.2 Composantes du projet global

Le projet global porte essentiellement sur la construction d'une ligne de BRT de 18,3 km entièrement dédiée et séparée du trafic général, reliant la place Cabral sur le plateau de Dakar (centre-ville) à Guediawaye (banlieue nord), comprenant 3 terminaux de passagers importants, 20 stations supplémentaires, et incluant aménagements piétons (traversées et accès aux stations) sûrs et sécurisés ainsi que la fourniture de la flotte de bus articulés et un Système Technique et Informatique (STI) pour la gestion et l'exploitation des services et le système billettique (Composante 1). Le projet comprend également une restructuration du réseau de transport public, la fourniture de mobilier urbain le long des itinéraires de rabattement, la réalisation de travaux routiers sur des routes vicinales le long du couloir et diverses aides techniques et appuis avec un fort accent sur l'accessibilité et les modes non motorisés (composante 2). Le renforcement des capacités et le suivi des résultats du projet forment la composante 3. La composante 4 est consacrée aux activités de sécurité routière où les sessions de communication et de formation jouent un rôle clé.

#### **Composante 1: infrastructure, flotte de véhicules et systèmes pour le BRT**

Cette composante financera biens, travaux et services pour les études d'exécution, la construction et la supervision des travaux de l'infrastructure de base du BRT, incluant l'infrastructure routière et son système de drainage, les aménagements paysagers, le dépôt, les terminaux, les stations, les

intersections, les systèmes de gestion de trafic, les passages piétons, les trottoirs et les pistes cyclables le long du corridor.

La flotte de bus et les systèmes STI inclus dans cette composante devraient être financés par l'opérateur privé recruté au moyen d'une procédure PPP.

### **Composante 2: restructuration du réseau et infrastructures routières et urbaines**

Cette composante financera biens, travaux et services pour:

- des travaux routiers sur les routes vicinales proches du corridor (incluant leur système de drainage) pour accueillir le trafic reporté lié à l'insertion de la voie de BRT
- des travaux d'aménagement pour la mise en place de voies de report, voies de détours et des voies d'accès aux dépôts
- des aménagements paysagers
- la fourniture de mobilier urbain en lien avec le transport collectif le long des voies de rabattement ainsi que des travaux routiers (incluant leur système de drainage) le long de ces voies et de voies de connexion avec le BRT
- la mise au point d'un plan de gestion du stationnement, des campagnes de communication institutionnelle et publique
- une assistance technique pour l'adaptation du réseau de transport en commun intégrant le BRT y compris l'intégration tarifaire et la réforme des procédures pour l'attribution de licences pour le transport de voyageurs
- un soutien technique à la professionnalisation des opérateurs de transport urbain et le développement d'une plateforme de consultation et de coordination pour les opérateurs de transport public

### **Composante 3: Renforcement des capacités et suivi des résultats du projet**

Cette composante financera des assistances techniques, le renforcement de capacités et du personnel pour la mise en œuvre du projet et le suivi et la supervision durables des opérations de BRT, ainsi que les coûts pour la supervision du projet, les activités fiduciaires et de sauvegarde, le suivi et l'évaluation et les audits financiers.

### **Composante 4: Sécurité routière**

Cette composante financera des études et analyses sur la sécurité routière, des campagnes d'éducation et de sensibilisation des communautés locales aux opérations, de la formation et des équipements.

**Le présent PAR ainsi que l'Étude d'Impact Environnementale et Sociale est relatif à la composante 1.**

## 2.2 Caractéristiques du projet, objet du présent PAR

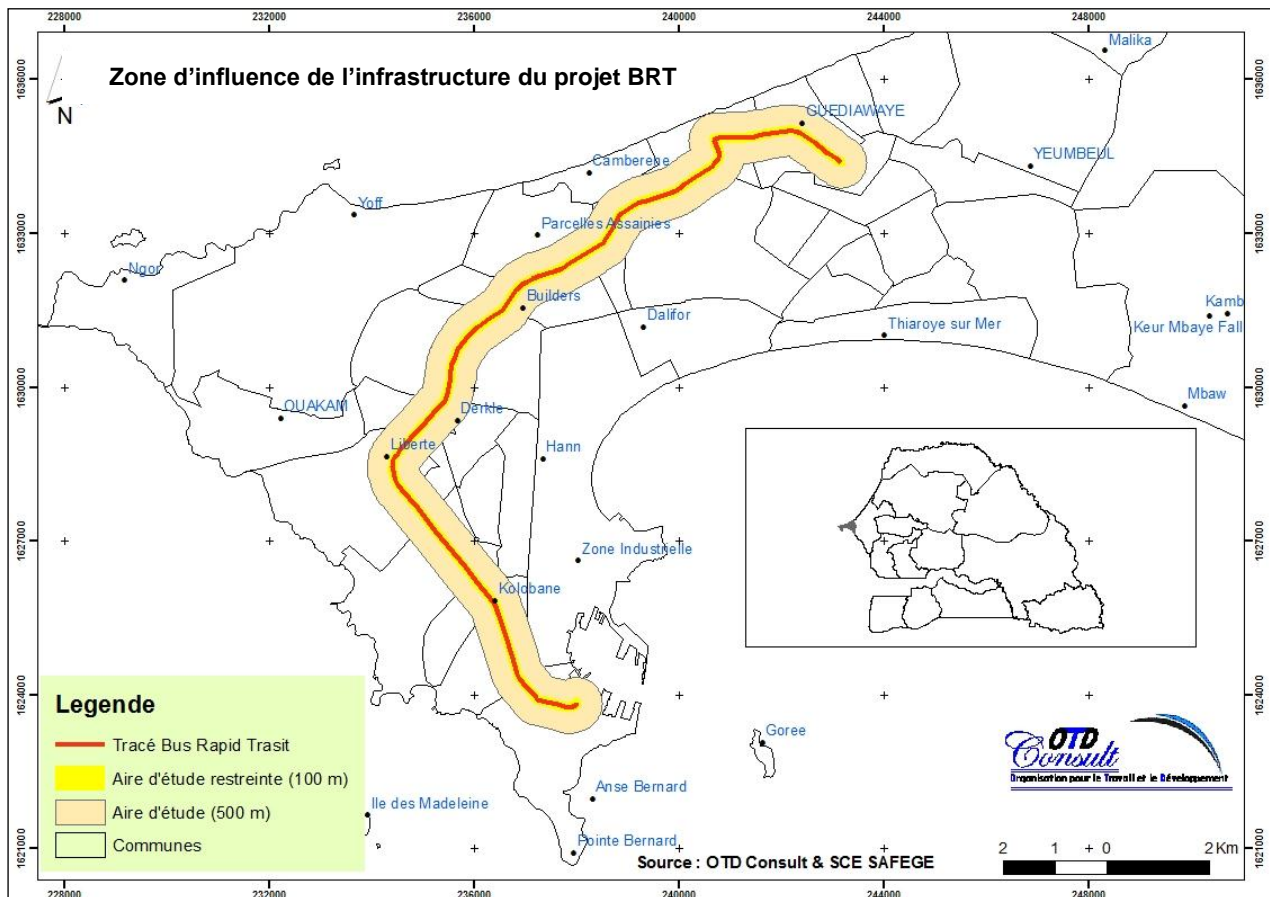
Le projet prioritaire de ligne de BRT « Bus Rapid Transit » sur voies réservées s'étend sur une distance de 18,3 km, de la Préfecture de Guédiawaye jusqu'à la gare Petersen.

Le PAR couvre ce tracé étant donné que les études techniques détaillées sur ce tracé prioritaire, (ligne rouge du BRT) ont été achevées. Les études techniques détaillées du tracé Petersen - Gare centrale et des aménagements routiers annexes (composante 2) restent à terminer ce qui explique la préparation du CPR.

L'itinéraire du tracé couvert par l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) concerne le tronçon sur 18,3 km environ, de la Préfecture de Guédiawaye à la gare Petersen (place Cabral), tel qu'arrêté à l'issue de la phase 3 de l'étude SCE-SAFEGE.

Depuis la gare Petersen (place Cabral), le BRT emprunte les Allées Papa Guèye Fall, puis le boulevard du Général de Gaule jusqu'à la place de l'Obélisque. Le tracé continue ensuite sur le boulevard Dial Diop, passe devant le collège Sacré-Cœur et emprunte le boulevard de l'ancienne piste jusqu'au rond-point Liberté VI. Il traverse ensuite le quartier du Grand Yoff et atteint l'échangeur de l'Emergence au croisement de la route de l'aéroport. Le tracé du BRT se poursuit en longeant les Parcelles Assainies par la route des Niayes, puis Fadia et Cambère. Il délaisse la route des Niayes au niveau de l'hôpital Dalal Jamm pour emprunter la Corniche de Guédiawaye jusqu'à la Préfecture de Guédiawaye.

**Figure 1 : Zone d'influence de l'infrastructure du projet BRT (composante 1)**



Le projet consiste en l'aménagement d'une ligne pilote par l'implantation d'un corridor réservé au BRT. Les principaux aménagements concernent :

- la mise en place de l'infrastructure du BRT constituée d'un couloir réservé et de voies dédiées à la circulation générale. Le couloir sera muni de voies de dépassement en station pour augmenter la capacité du BRT et augmenter la vitesse opérationnelle. Le couloir sera géré par des feux de circulation à toutes les intersections traversées ;
- la mise en place de 23 stations (points d'arrêts) du BRT le long du tracé dont trois terminaux (pôles d'échanges) à Guédiawaye, Grand Médine et gare de Petersen :
  - le pôle d'échange de Guédiawaye situé devant la mosquée Souleymane BAAL de Guédiawaye. Ce pôle comprend un terminus de bus pour faciliter le transfert des voyageurs du BRT vers les modes de transport de plus petite capacité (AFTU, DDD) et vice-versa;

- le pôle d'échange de Grand Médine, situé à proximité de la route de l'aéroport et de l'échangeur de l'Emergence, exactement au croisement entre la route provenant de Nord-Foire, appelée « Tally Boubess » et la route des Niayes où sera réalisé un pôle d'échanges BRT/bus comprenant un parc-relais. Le parc-relais comprend des places pour les taxis et voitures particulières ainsi que d'autres commodités (local de gardiens, local pour assurer la gestion du pôle, des lampadaires, des caméras de surveillance ainsi que du mobilier);
- le pôle d'échanges de Petersen qui sera créé à l'intérieur de la gare du même nom comprend un terminus de bus pour faciliter le transfert des voyageurs du BRT vers les modes de transport de plus petite capacité (AFTU, DDD) et vice-versa.

A titre informatif, les stations seront en position centrale avec l'ouverture des portes à gauche et seront munies de quais d'embarquement haut.

- des dispositifs de sécurité des piétons (refuges) et d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) seront créés dans le cadre du projet d'aménagement du BRT.

Le tronçon fera l'objet d'un important aménagement paysager par la plantation d'arbres adaptés qui s'insèrent bien dans le contexte environnemental de chaque séquence du tracé, et le renforcement du couvert végétal existant. Ceci devra participer à l'embellissement notoire du tracé du BRT.

Dans cette perspective, au-delà de la prise en compte de l'aménagement façade à façade de l'axe et du renforcement de la mobilité urbaine, le projet de BRT s'inscrit dans une vision de projet urbain global. A cet égard, il constitue une réelle opportunité de transformation qualitative de la physionomie de la ville, de remodeler les espaces publics, encourager les modes doux et restructurer le réseau de transport en commun dans son ensemble.

Les principes d'aménagement retenus montrent qu'il s'agit d'un projet d'envergure qui permet d'envisager une lisibilité intrinsèque et son appropriation possible par les dakarois. Pour la lisibilité, la plateforme du BRT sera clairement identifiée du début jusqu'à la fin du tracé avec l'existence d'un revêtement ou marquage spécifique qui signale à tous les usagers que le couloir est réservé.

L'aménagement des stations sera l'élément fort du projet avec un espace d'accueil des différents services liés au BRT. Ce seront des stations innovantes.

De même, la conception de la plateforme du BRT, notamment aux stations où il y aura possibilité de dépassement tout en limitant les besoins d'emprises, est un élément important caractérisé une analyse fine de l'analyse des lieux et des besoins.

Les éléments de diagnostic issus de l'analyse du contexte urbain dakarois, ainsi que du bilan vert, permettent d'établir les enjeux et composantes du tracé qui porteront le projet de BRT. Le territoire est ainsi marqué par la présence d'une trame verte assez remarquable vers le boulevard du Général De Gaulle, mais presque dénudée dans la plupart des séquences. L'organisation urbaine du territoire est quant à elle plus hétérogène.

L'insertion de la plateforme BRT va permettre, pour la plupart des cas, de conserver l'organisation actuelle des fonctionnalités urbaines, les accès riverains, pompiers et livraisons, la mutation des bordures ainsi que le développement de commerces en pied de façade.

L'insertion axiale est privilégiée le long du tracé sauf sur la séquence 8 (section Lycée Kennedy).

## 2.3 Composantes et propositions d'aménagement du projet

### 2.3.1 Le découpage en séquences de la ligne BRT

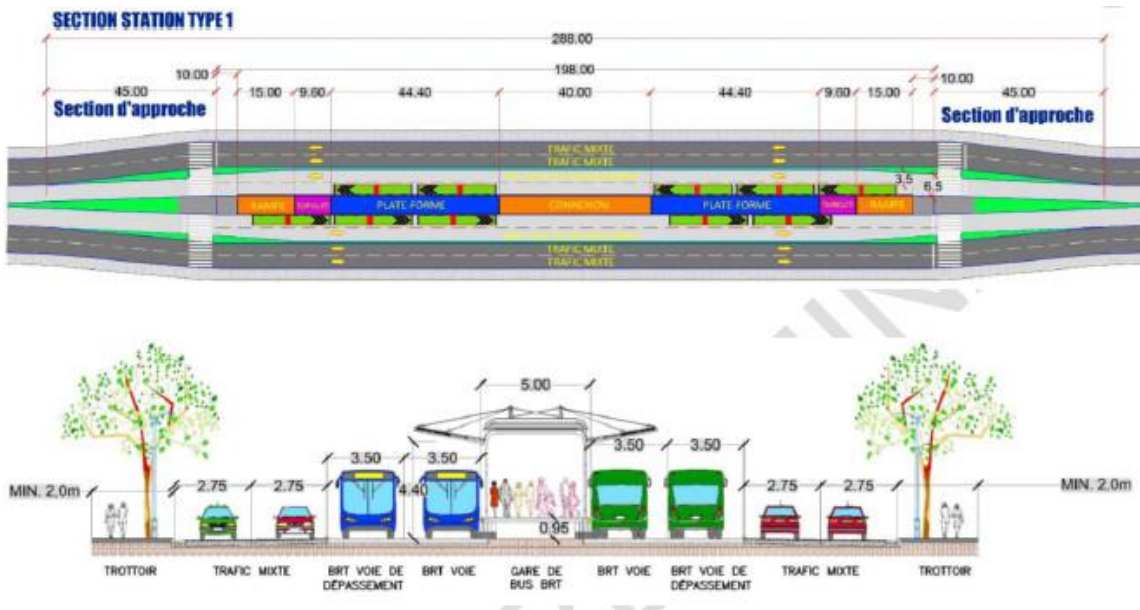
Le tracé est divisé en 10 séquences. Ce découpage en séquences se base sur une combinaison de différents critères, comme la largeur des profils, l'ambiance de la rue, la végétation existante, le type de tissu urbain (résidentiel, commercial...). Pour chacune d'entre elles, le projet d'aménagement présente un profil homogène. Les différentes séquences, de longueur variable, incluent des problématiques et des enjeux différents. Le découpage présente une alternance entre des séquences urbaines et des séquences présentant un niveau d'urbanité plus faible.

#### Les propositions d'aménagement par section

Il s'agit de présenter, pour chacune des séquences identifiées, les profils d'aménagement selon les principes retenus lors de la phase d'étude préliminaire.

Quelques invariants d'aménagement ont été établis en amont, appliqués à chacun des profils.

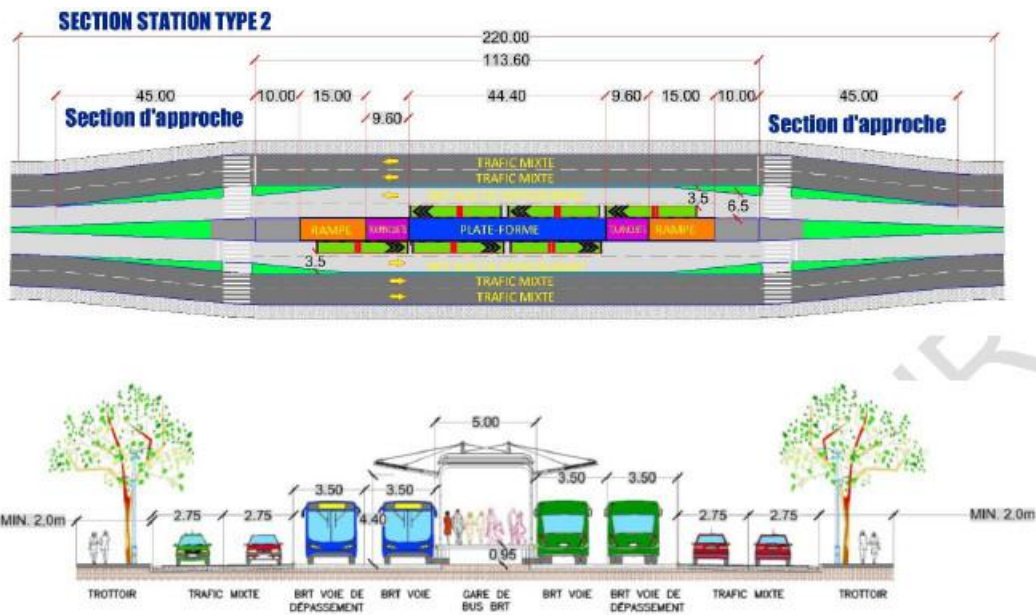
- Les différentes propositions présentées sont dessinées de manière à éviter si possible les expropriations. Dans les séquences trop étroites, il est généralement proposé un report de trafic. Seules quelques constructions ponctuelles seront touchées (par exemple des stations d'essence).
- Dans chacune des séquences, hormis les séquences de Fadia, Grand Yoff et Dalal Diam, il est permis aux véhicules de se doubler dans les voies de circulation générale. Dans le cas où les 2 sens de circulation sont séparés par la plateforme BRT, il est proposé deux voies par sens de circulation. Il s'agit d'adapter les aménagements par rapport à une circulation automobile existante difficile à Dakar, où les taxis s'arrêtent régulièrement, les véhicules en panne restent sur la chaussée, les charrettes ralentissent la circulation..., et d'anticiper les évolutions futures, notamment dans le partage voitures-vélos.
- La plateforme BRT est encadrée par deux îlots refuges de part et d'autre sur une grande partie du tracé. Ces îlots pourront être revêtus de différentes façons, accessibles ou non. Cela répond à plusieurs besoins :
  - protéger la plateforme pour éviter que d'autres véhicules montent sur celle-ci
  - protéger les piétons qui continueront vraisemblablement à traverser les voies en tout point. En revanche, le traitement de ces refuges sera fait de manière à éviter toute occupation permanente.
- Des dimensions standards ont été définies :
  - La plateforme de BRT mesure systématiquement 7m en section courante, et 15 m au niveau des stations où il y a possibilité de dépassement. Elle est encadrée de deux îlots de protection ou de refuge pour les piétons de 2 m minimum sur chacun des profils proposés.
  - Les places de stationnement ont une largeur maximale de 2,5 m lorsqu'elles sont proposées dans des scénarii d'aménagement.
- Enfin, les trottoirs mesurent si possible 3 m et respectent la largeur minimale d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).
- À titre d'exemple, la figure suivante illustre les profils en travers (coupe-type) des différents types d'aménagements proposés pour le couloir du BRT, et ce, au droit d'une station : station à module double, station à module simple, et stations à module simple décalée.



**Station à module double**

Ces types de station sont conçus et dimensionné pour une demande forte sans contrainte spatiale.

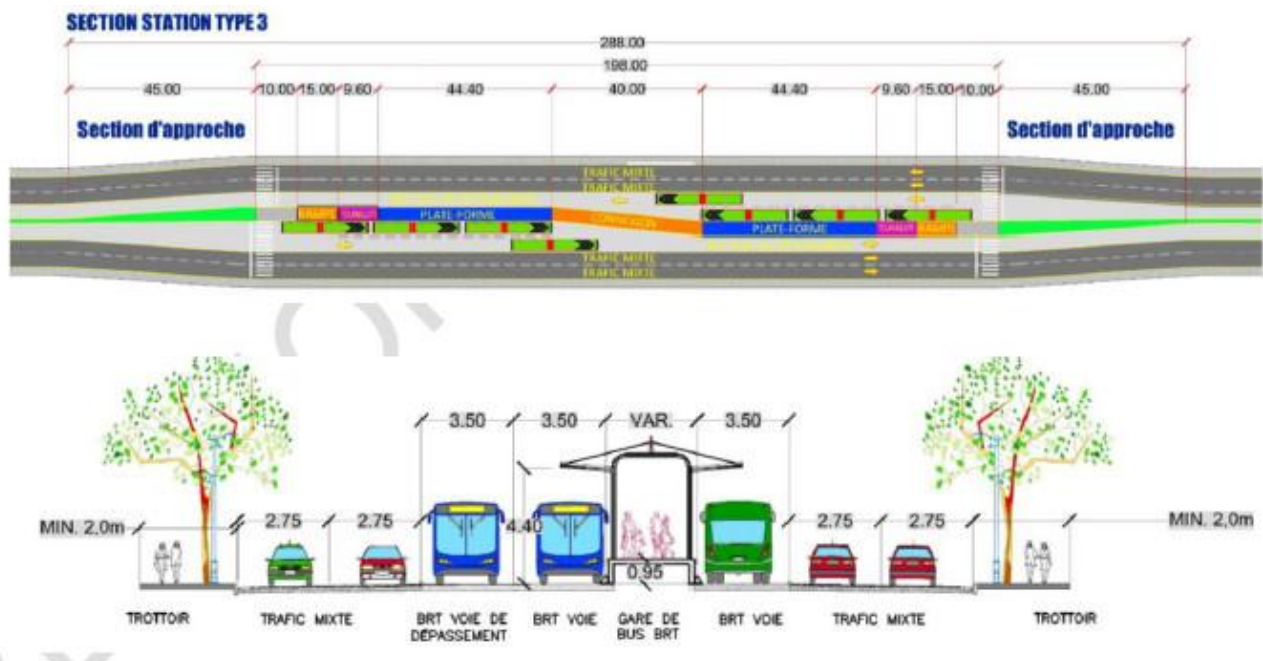
**Station à module simple**



Ces types de stations sont conçus pour des demandes modérées sans contrainte spatiales.

**Station à module décalé**





Ces types de stations sont conçus pour des demandes modérées avec contraintes spatiales.

✓ **Séquence 1 : Corniche de Guédiawaye : Mairie de Guédiawaye - hôpital Dalal Jamm**

Description de l'état actuel : La première séquence prend place sur la Corniche de Guédiawaye, une des artères principales de la commune. Elle se développe de la Mairie jusqu'au nouvel hôpital Dalal Jamm, via la Corniche. C'est une route récemment aménagée par l'ADM (tronçon 5, route des Niayes), dans le cadre du Programme de Renforcement et d'Equipement des Collectivités Locales (PRECOL), constituée de 2x2 voies, séparées par un terre-plein central. Des trottoirs étroits en béton encadrent la voie, ainsi que de larges accotements en sable.

Aménagements proposés : Les aménagements prennent le parti, dans la mesure du possible, de préserver les différents équipements (terrains de sports, lieux de culte...) construits récemment le long de la corniche.

Ils proposent également d'apporter de la végétation dans ce secteur très minéral de la ville, mais en évitant de proposer des alignements d'arbres, qui pourraient créer une impression de couleur très monotone sur ce secteur. Le projet propose plutôt des poches de verdure.

Au droit de l'hôpital Dalal Jamm, le BRT s'insère en axial.

✓ **Séquence 2 : Fadia : Case-BI au Nouvel Hôpital**

Description de l'état actuel : La seconde séquence s'étend de l'hôpital Dalal Jamm jusqu'au giratoire de Case-Bi. C'est une séquence présentant un fort sentiment d'urbanité, encadrée par des bâtiments en R+2 en moyenne. Elle est relativement étroite et exclusivement minérale.

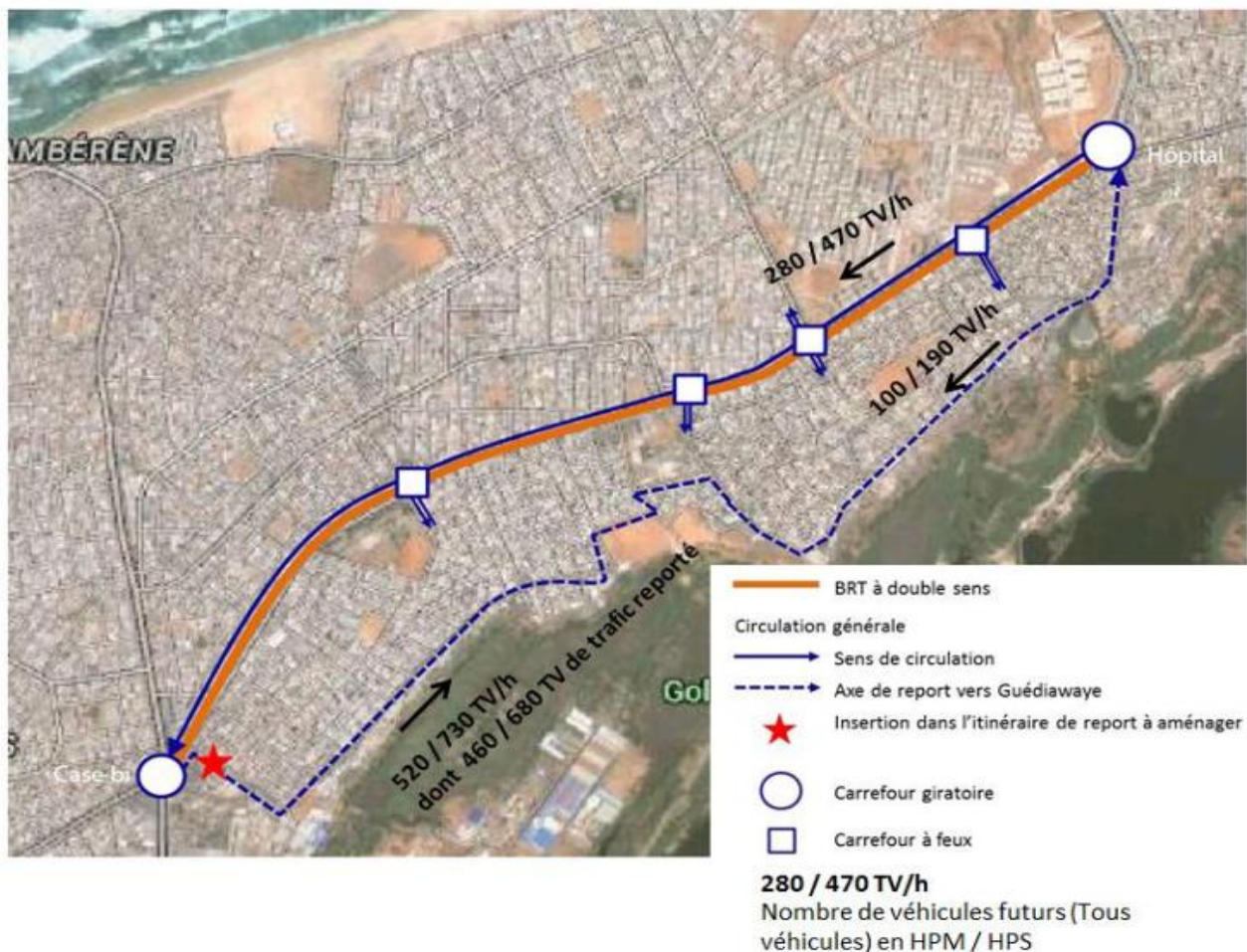
La largeur du profil existant ne permet pas d'insérer confortablement les différents usages de la voirie. Afin d'éviter les destructions/expropriations nécessaires à l'élargissement de la voie, il est proposé le report d'un sens de circulation selon le schéma ci-dessous.

Aménagements proposés : Le profil propose l'aménagement de la séquence quasiment de façade à façade et présente un profil très urbain : larges trottoirs, alignements d'arbres, mats piétons pour l'éclairage, pavés...

Il s'organise autour d'une voie à sens unique, avec du stationnement longitudinal. Deux trottoirs de 3m et 5m encadrent les voies de circulation. Le BRT s'insère en axial avec le rétablissement des sens de circulation (1 voie par sens) en latéral.

Certains passages sont plus étroits que sur la section courante, notamment à l'approche du giratoire Case-Bi. Des ajustements pourront être faits (réduction des trottoirs, suppression du stationnement...)

Figure 2 : Axe de report séquence Fadia



✓ **Séquence 3 : Parcelles Assainies : De Grand-Yoff à : Case-Bi**

Description de l'état actuel : Cette séquence s'étend du giratoire de Case-Bi jusqu'au futur pont de l'Emergence. C'est une séquence de large emprise. On peut noter la présence de poids lourds, notamment due à la proximité de la route de l'aéroport. C'est une voie banale et peu structurée, sans point d'accroche particulier, conçue comme un boulevard.

L'emprise de la voie permet d'envisager un aménagement confortable pour tous les modes de déplacement. Cela permet également de proposer du stationnement des 2 côtés de la voirie. Le végétal est utilisé pour donner une identité à la voie. Un rythme particulier est proposé pour les arbres d'alignement.

Aménagements proposés : le projet d'aménagement présente un profil classique sur 33 m. La plateforme du BRT s'insère en central, protégée par 2 îlots de part et d'autre. De chaque côté de la

voie BRT, deux chaussées de largeur 5,50 m avec du stationnement en long sont proposées. Enfin deux trottoirs de 3 m terminent l'aménagement. Les accotements sont laissés en l'état.

✓ **Séquence 4 : Grand-Yoff : De Liberté 6 à Grand-Yoff**

Description de l'état actuel : Cette séquence s'étend de l'échangeur de l'Emergence, jusqu'au giratoire Liberté VI. Les problématiques sur cette séquence sont très proches de la séquence 2. Bien qu'éloignée du centre-ville, la séquence présente un profil urbain. Cette voie est souvent congestionnée. De nombreux petits commerces et activités sont présents.

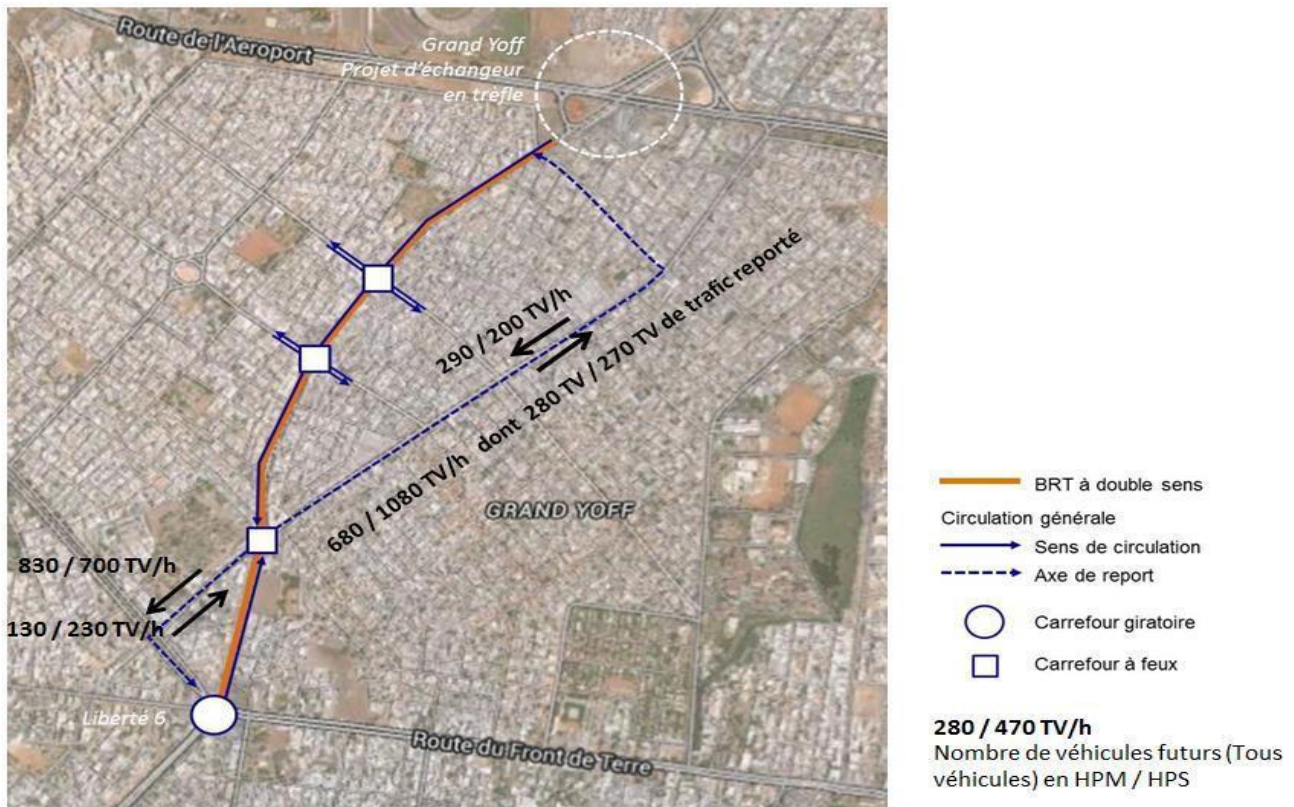
Observations :

- Les seuils de bâtiments sont largement plus hauts à l'ouest par rapport à ceux de l'est. Un talus plus ou moins important est présent le long de la voie.
- Une partie de l'emprise est occupée par le parking des cars scolaires au niveau du collège Cardinal Thiandoum.
- Quelques constructions, parfois récentes, ne respectent pas l'alignement général (centre commercial, stations essence, commerces...)
- Présence très visible de la canalisation EP.

L'aménagement proposé est très proche de celui de la séquence 2 car les problématiques sont semblables. Le profil est trop étroit pour accueillir tous les usagers et une partie de la circulation doit être reportée sur d'autres axes (voir schéma de circulation ci-dessous, Carte 4).

Aménagements proposés : l'aménagement proposé est très urbain avec des alignements d'arbres, du stationnement le long de la chaussée, en accord avec l'image du quartier. Le profil proposé s'étend sur 26m. Un large trottoir de 6m avec un alignement d'arbres est proposé le long de la voie BRT. Le BRT s'insère en axial avec le rétablissement des sens de circulation (01 voie par sens) en latéral. Une attention particulière devra être portée à la gestion des seuils d'entrée à cause du dénivelé existant.

**Figure 3 : Axe de report séquence 4 Grand-Yoff**



✓ **Séquence 5 : Ancienne piste**

Description de l'état actuel : La séquence 5 débute au niveau du giratoire Liberté VI et se poursuit jusqu'à la Rue 10. C'est un espace très large, hérité de la piste d'atterrissage de l'ancien aéroport. C'est un axe récemment réaménagé qui présente des similitudes avec la séquence 1 : deux voies larges à double sens séparées par un terre-plein central.

Cette voie constitue un axe de desserte à l'échelle de la ville. Cependant, elle traverse un secteur résidentiel dont les habitations sont desservies par un système de contre-allées.

Sur une première portion de la séquence (entre les 2 giratoires sud), de larges promenades piétonnes, pavées, de 20m environ chacune sont aménagées de part et d'autre des espaces de circulation. Une contre-allée sur le linéaire Est prend ensuite le relai jusqu'au giratoire de Case-Bi. Ce dernier est d'ailleurs situé légèrement en contrebas par rapport à la chaussée. Du côté ouest, la promenade pavée débouche sur un espace ensablé où l'on peut noter la présence d'un dispositif de récupération des eaux de pluie.

Le profil devient plus étroit à mesure que l'on s'approche du giratoire Liberté VI. De plus, la présence du bâtiment du Centre d'exploration et de diagnostic contraint l'aménagement au niveau de Liberté VI.

Aménagements proposés : le profil d'aménagement de la séquence 5 s'élargit côté Ouest, en maintenant la chaussée Est existante. La voie BRT est aménagée en axial avec de part et d'autre des ilots et deux doubles voies de 5,50 m chacune. Les trottoirs sont repris en minima en raison de l'emplacement de l'éclairage. L'aménagement s'étend sur une largeur de 26,5m.

✓ **Séquence 6 (Sacré Cœur) et 7 (Boulevard Dial Diop) : de Sacré Cœur à L'Obélisque**

Description de l'état actuel:

**La séquence 6**, en courbe, marque l'entrée dans le centre-ville de Dakar. C'est une séquence de transition avec une voie qui traverse des quartiers récents, à dominante résidentielle, avec des commerces en RDC. La chaussée, d'une largeur de 7m, est légèrement en hauteur par rapport aux entrées des habitations de chaque côté de la voie. Cette chaussée est bordée sur un grand linéaire par un vaste espace libre, utilisé principalement en parking et en espace de vente de véhicules. Plus au sud, dans la partie en pente, le paysage est marqué par la présence du mur d'enceinte du collège du Sacré-Cœur.

**La séquence 7** s'étend du collège Sacré-Cœur jusqu'au lycée Kennedy.

Dans la partie nord, le quartier est mixte avec un bâti moyen en R+2, plus au sud, à proximité du lycée, le secteur concentre des bâtiments administratifs.

La voie est caractérisée par un double alignement d'arbres qui apportent de l'ombrage sur la voie et lui donnent une échelle humaine malgré sa largeur. De nombreux stationnements en bataille bordent la voie. Des aménagements récents et des opérations de pavage ont été entrepris sur une partie de la voie.

A noter que plusieurs bâtiments sont actuellement situés dans le périmètre de la future voie (mosquée et station-service)

Aménagements proposés : un aménagement identique avec maintien du BRT en axial est proposé sur les séquences 6 et 7 pour rétablir une continuité de lecture d'un même boulevard.

Le projet propose de conserver si possible les alignements d'arbres existant. L'état de ces arbres devra être vérifié pour prendre en compte leur remplacement éventuel.

L'aménagement prend place sur une largeur de 33 à 35m dans le cas où le projet longe les aménagements existants en pavé. Dans le cas où aucun aménagement en pavé n'existe, il est proposé la création d'une bande de stationnement largeur 2.50m et un trottoir de largeur 3m, le long de la chaussée.

#### ✓ **Séquence 8 : Obélisque : de l'Obélisque à la Place Sfax**

Description de l'état actuel : La séquence 8 est longée d'un côté par l'enceinte du lycée Kennedy et la clôture de la place de l'Obélisque, et du côté opposé par un secteur majoritairement résidentiel. C'est une séquence étroite, d'une largeur de 22m environ, mais qui se situe dans le prolongement de la place. Un alignement d'arbres marque la séparation entre la chaussée et la place.

Cette place de l'Obélisque a un rôle important dans le paysage urbain de Dakar, elle structure le réseau viaire de la ville. Au niveau social également, elle est le point de départ des défilés officiels et des différentes manifestations.

Son rôle est voué à être renforcé car il est envisagé d'accueillir le terminus d'une autre ligne de BRT dans le futur pour devenir ainsi un pôle d'échange important.

Aménagements proposés : la séquence 8 présente une voie BRT positionnée en latéral. Un îlot refuge de largeur 2m permet de séparer la voie du BRT de la voie de circulation générale à double sens.

L'aménagement, qui ne permet pas de conserver l'alignement d'arbres existants et de stationnement s'étend sur une largeur de 23.3 à 26.3m. L'aménagement implique d'acquérir une emprise du lycée Kennedy sur une profondeur de 5.50m.

Dans tous les cas l'insertion du BRT sur Dial Diop engendrera un problème de tourne-à-gauche des véhicules provenant du Boulevard Canal 4 (Fann, Bel Air). Cela se traduira par un report de l'ordre de 50% (120 véh/h en HPM et 150 véh/h en HPS) du mouvement de tourne-à-gauche sur les allées Seydou Nourou Tall.

#### ✓ **Séquence 9 : Boulevard Général de Gaulle**

Description de l'état actuel : La séquence 9 correspond au boulevard du Général De Gaulle. C'est un axe majeur dans l'organisation urbaine de Dakar, marquant une symétrie dans la ville. C'est notamment l'axe utilisé pour l'organisation des différents défilés officiels, et des manifestations, ce

qui impose de conserver une large emprise de circulation dans les propositions d'aménagement futures.

Le profil du boulevard est marqué par un double alignement d'arbres.

De petites échoppes sont situées de chaque côté de la voie, desservies par des contre-allées, qui permettent aussi de rejoindre les voies perpendiculaires au boulevard

Aménagements proposés : les contraintes d'usage sur cette voie notamment avec les défilés, imposent de conserver la largeur existante de l'axe central, sans créer de différence d'altimétrie (bordures).

Il s'agit d'aménager à minima le profil existant avec du marquage pour identifier les voies du BRT. La voie du BRT est positionnée en axial et les voies de circulation rétablies sur les cotés

Les contre-allées existantes non impactées sont conservées en l'état.

### ✓ **Séquence 10 : Allées Papa Guèye Fall**

Description de l'état actuel La séquence 10 s'étend entre trois places d'importance : la place Sfax, la place Cabral et la Gare Petersen. Elle longe des équipements d'importance à l'échelle de la ville : la gare Petersen, la grande Mosquée, le marché Cabral... C'est un secteur très piétonnier, organisé autour d'un mail central, mais dont les plantations sont très déstructurées. On trouve de nombreuses petites boutiques de part et d'autre de la voie. Mais c'est également un secteur voué à muter. Un recul plus important (identique à celui de la nouvelle banque) est imposé pour les nouvelles constructions.

A noter qu'un projet de transports en commun est à l'étude le long de la route de Rufisque et qu'il croisera le projet de BRT au niveau de la place Sfax.

Aménagements proposés : il consiste à aménager à minima le profil existant avec du marquage pour identifier les voies du BRT. La voie est positionnée en axial.

Aux droits des stations, la circulation automobile est orientée vers les contre-allées pour permettre au BRT de s'approcher des terre-pleins existants transformés en quais.

#### **2.3.2 Les pôles d'échange**

Comme indiqué précédemment, le projet BRT bénéficie de trois pôles d'échanges. A l'extrémité Nord Est, on trouve le pôle d'échange de Guédiawaye. Au centre, à proximité du pont de l'Emergence, on trouve le pôle d'échange de Grand Médine.

Un troisième pôle d'échange sera réalisé à l'intérieur de la gare Petersen (place Cabral) qui sera réaménagée à cet effet.

Les figures suivantes illustrent sommairement les aménagements prévus au niveau de ces pôles d'échanges.

#### **Figure 4 : Le pôle d'échange de Guédiawaye**



Figure 5 : Le pôle d'échange de Grand Médine

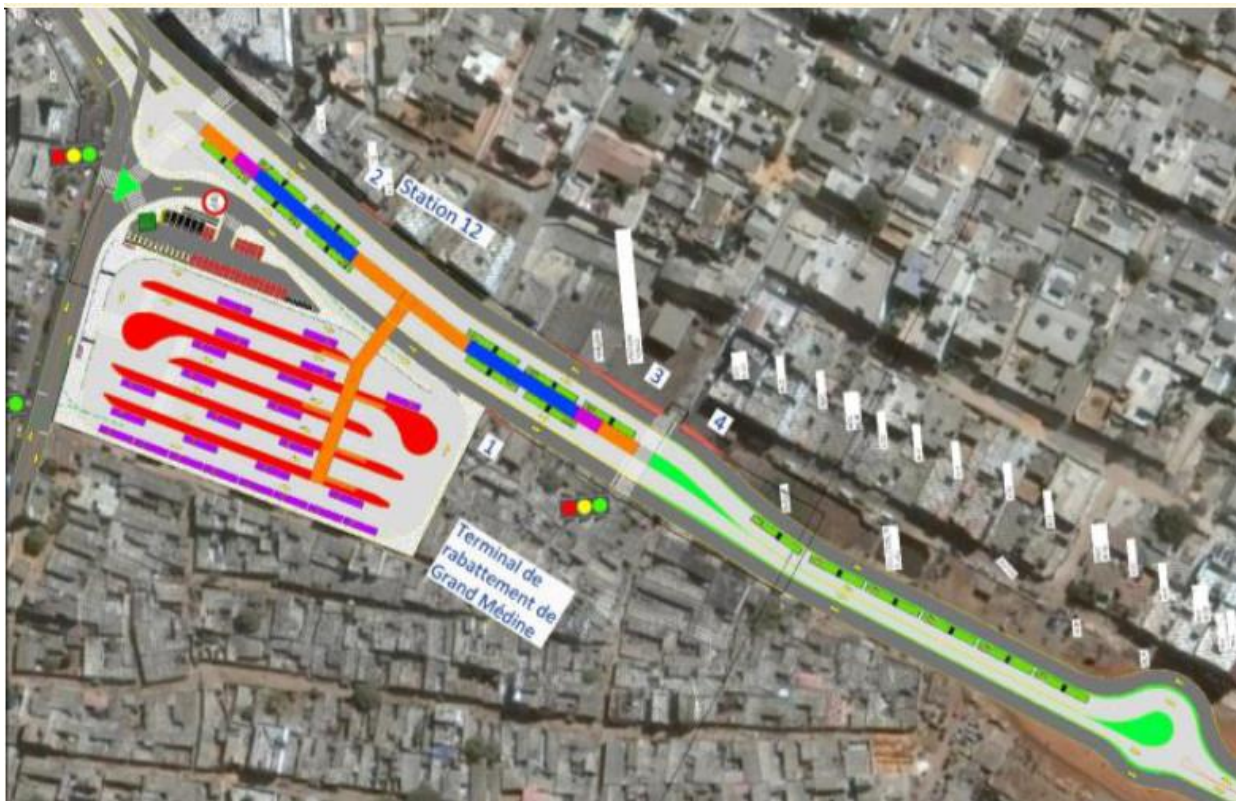
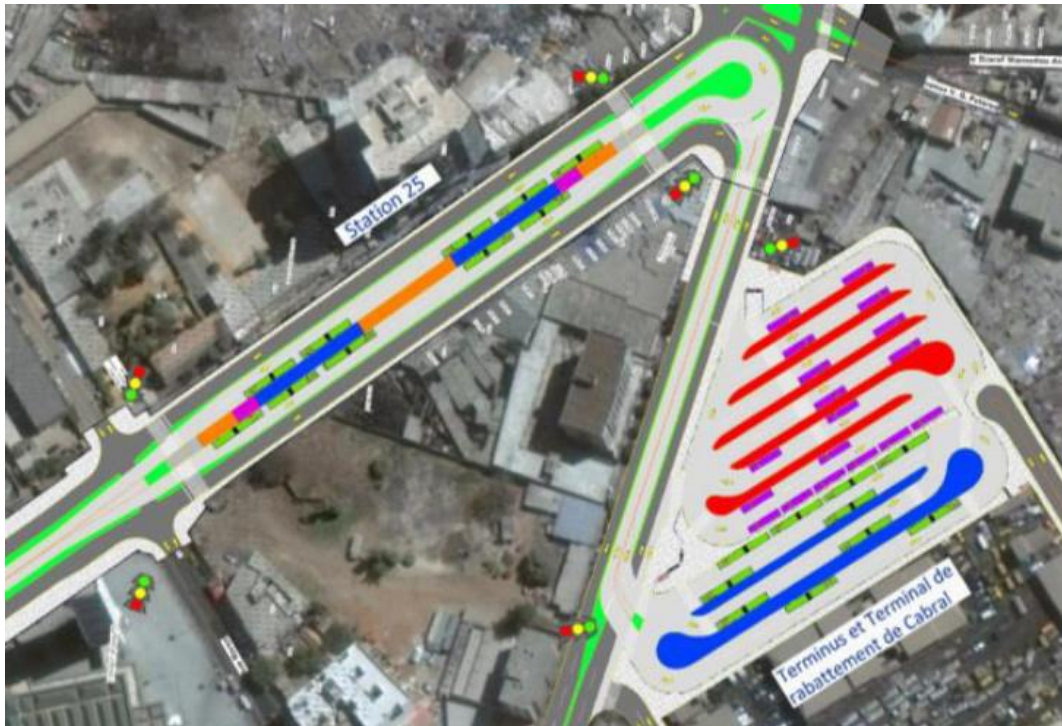


Figure 6 : Le pôle d'échange de Petersen (place Cabral)



### 2.3.3 Les circulations douces le long du BRT

Les liaisons piétonnes importantes devront faire l'objet d'une attention toute particulière pour faciliter et sécuriser au maximum les transversalités. Les règles sont établies à partir de la recommandation du « Guide d'aménagement des voiries pour les transports collectifs (document CERTU 1<sup>er</sup> janvier 2000) mais également à partir des retours d'expérience sur les différents réseaux mis en service depuis la publication du guide.

Les principales règles retenues sont les suivantes :

- la multiplication des traversées piétonnes en section courante est évitée, notamment lorsque le BRT est en site réservé et circule à vitesse élevée ;
- l'aménagement des traversées au droit des stations et des carrefours est privilégié ;
- la largeur des traversées piétonnes est confortable et adaptée au trafic piéton ;
- l'implantation d'îlots refuge entre les voies routière et la plaque forme est indispensable pour permettre aux piétons de traverser en deux temps ou plus ;
- la largeur des refuges est au moins de 2 m.

Au droit des stations, les traversées piétonnes sont implantées au plus près de l'extrémité des quais. Sur une station située à proximité d'un carrefour à feux, l'extrémité du quai est la plus proche de la traversée du carrefour à feux voire coïncide avec celle-ci. Les traversées piétonnes sont équipées obligatoirement de dalles podotactiles tant pour les traversées routières que BRT.

D'autre part, l'aménagement du BRT respecte la réglementation concernant la circulation et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), notamment au sujet :

- des pentes maximales : 2% en travers sur trottoir, 4% en long au droit des quais ;
- des largeurs de trottoir minimum 1,80 m ;
- des implantations d'obstacles (mobilier, candélabres, panneaux de signalisation...) permettant de maintenir une largeur maximale ponctuelle de passage sur trottoir de 1.40m.

### 2.3.4 La palette végétale



## **Les principes généraux d'aménagement paysager**

Le choix de la palette végétale s'est fait en fonction de la considération technique : disponibilité des emprises, des volumes (aériens et souterrains), de la sécurité ; des considérations esthétiques et enfin des modes de gestion qui doivent rester simples et ne pas générer de surcoût de maintenance. Des propositions variées ont donc été faites pour animer toutes les séquences.

Dans la mesure du possible, l'option retenue consiste à choisir la meilleure insertion afin de conserver autant que possible le patrimoine arboré existant. C'est le cas notamment du boulevard Dial Diop qui présente des alignements remarquables avec de beaux et vieux sujets à préserver. Dans certaines séquences, comme par exemple celle de la corniche de Guédiawaye, la végétation est totalement inexistante. L'insertion du BRT est l'occasion de ramener un système vert dans ces parties de la ville et de donner du volume aux voies. Certaines séquences comportent quelques arbres implantés de manière déstructurée. Les sujets présents ne sont pas toujours remarquables. C'est le cas par exemple sur la séquence des Parcelles Assainies. Les nouvelles structures végétales qui accompagnent le tracé du BRT sont l'occasion de donner une identité aux quartiers traversés et surtout de structurer le paysage urbain.

Compte tenu des conditions climatiques, les essences locales seront favorisées.

### **Traitement paysager des stations**

Véritables repères dans la ville, les stations d'arrêt du BRT, malgré leurs dimensions, doivent se fondre dans l'espace public environnant. Les plantations d'arbres se feront dans la même logique que les arbres d'alignement de la séquence concernée pour offrir de l'ombre aux voyageurs qui attendent sur les quais. L'implantation en quinconce des arbres est en rapport direct avec celle des équipements d'éclairage.

### **Traitement paysager des pôles d'échanges**

Pour les pôles d'échange de Guédiawaye et Grand Médine sont proposés les aménagements suivants :

- des arbres plantés en alignement qui cadrent les fonctions de voirie et accompagnent le piéton. Sur le PEM de Guédiawaye, les arbres marquent la position des quais tandis que sur Grand Médine ils soulignent les terrasses dessinées par les murs de soutènement ;
- des arbres en cépée plantés en groupe pour créer des ponctuations et des zones d'ombrage (espaces d'agrément) ;
- des haies périphériques qui ceinturent le PEM de Grand Médine;
- des « arbres signal » à proximité des stations.

#### **• Traitement paysager de l'axe du BRT**

Les aménagements paysagers sont en interface avec les axes du BRT et la trame végétale existante lorsque celle-ci n'est pas impactée par les futurs travaux. Pour mieux répondre à l'insertion et à la complexité du paysage urbain, trois typologies de structure paysagère ont été élaborées :

#### **• les bosquets regroupant plusieurs strates plantées.**

Présents sur la séquence 1, ils se composent de longues fosses continues (largeur : 2,50m et longueurs variables > 6m). Contrairement aux arbres d'alignement, on fait référence ici à la notion de groupe à strates multiples. Le bosquet se caractérise par une première strate de couvre-sol, d'une strate intermédiaire composée d'arbres en cépée (multi-tronc ou forme libre) et d'une canopée supérieure (arbres de haut jet). La gestion du bosquet est progressive en fonction de la croissance des végétaux.

#### **• les alignements d'arbres mono spécifiques**

Ils sont utilisés sur des séquences urbaines à forte identité. Les alignements mono spécifiques caractérisent les séquences 5 (Ancienne piste) et 10 (devant la grande mosquée). Ils marquent des longues perspectives et mettent en valeur l'architecture et les monuments. Ce type d'alignement présente un aspect plus homogène par son rythme régulier de plantation.

- **les alignements d'arbres en alternance**

Afin de se prémunir des risques phytosanitaires, il est prévu sur les séquences 2, 3, 4, 6 et 8 des alignements d'arbres à séquences mixtes. Dans la majorité des axes plantés, il est proposé d'améliorer la richesse biologique d'alignement et de travailler sur plusieurs effets (hauteur, silhouette, feuillage, couleur). Ceci offre une souplesse en fonction des contraintes techniques et urbaines rencontrées le long de l'itinéraire.

Les séquences 7 et 9 sont basées sur des alignements existants qui sont complétés ou remplacés selon leur état phytosanitaire.

De nombreux margousiers peuplent les rues de la séquence 1. Des bosquets accompagneront les voies composées d'une essence majeure et élancée, le terminalia et de petites cépées de cordia. Une graminée couvrira le pied des arbres.

### 2.3.5 Les revêtements et le mobilier

- **Les revêtements sur trottoir**

On distingue dans l'aménagement les espaces publics de la plateforme du BRT proprement dit. Dans les séquences 6, 7 et 8, l'aménagement respecte le traitement existant. On prolonge les matériaux existants (pavés autobloquants).

Sur les autres séquences, il est proposé un aménagement sobre mais efficace avec une simplification de la mise en œuvre et des matériaux locaux dont on pourra faire les calepinages.

- Trottoir en pavés béton modulaires, couleur grise à deux tons selon les détails de calepinage ;
- Trottoir béton lisse couleur grise dont la finition est réalisée avec des traits de scie obliques.

- **Les revêtements sur stationnement véhicules légers (VL)**

On distingue deux typologies : la séquence urbaine est traitée dans la continuité des trottoirs avec des pavés modulaires, maintenus avec des voliges métalliques en rive de l'enrobé, alors que sur la « séquence routière », les séquences sont traitées en enrobé sans bordure.

- **Les revêtements sur l'axe du BRT et au droit des stations**

Le couloir du BRT sera constitué d'une chaussée en béton, car le béton résiste mieux aux effets d'orniérages et est plus économique à entretenir qu'une chaussée en asphalte. Un marquage avec des symboles spécifiques en résine ou motif pourra être appliqué notamment dans les carrefours, pour mettre en évidence les espaces réservés du BRT. Les traversées piétonnes sont matérialisées par un marquage réglementaire et des dalles podotactiles.

Les îlots sont traités à l'identique des trottoirs (béton au niveau des carrefours et aux abords des traversées piétonnes), sinon ils sont maintenus en pleine terre, parfois plantés. Sur les séquences 3, ils sont traités en enrochement à l'image des cordons pierreux.

- **Le mobilier urbain**

Deux gammes de mobiliers sont définies, l'une pour les stations et l'autre disposée sur l'espace public aux abords du BRT.

Pour les stations, il est proposé le mobilier suivant :

- des barrières de protection en acier RAL 7022 (gris terre) ;
- des corbeilles de propreté en acier RAL 7022 et en version acier inoxydable;
- des potelets en acier RAL 7022 de hauteur 90 cm dont 2 unités en version PMR (déteabilité des personnes aveugles et malvoyants) au droit des passages piétons ;
- des bancs publics : le modèle proposé est une banquette en béton (matériau durable), facile d'entretien ;

- des grilles d'arbres renforcées : uniquement positionnées en station.

Pour l'espace public, il est proposé un mobilier urbain aux lignes épurées :

- des barrières de protection en acier thermolaqué RAL aux endroits accueillant du public (proximité des écoles ou équipements publics) ;
- des corbeilles de propreté : en acier ou inox (si proximités embruns) ;
- des potelets : en acier thermolaqué de hauteur 90 cm dont 2 unités en version PMR (défectabilité des personnes aveugles et malvoyants) au droit des passages piétons ;
- des bancs publics qui sont également en béton pour une meilleure proximité de forme rectangulaire sans dossier ;
- des bornes basses interdisant l'accès à la plateforme du BRT (voir carnets de détails qui seront établis par le maître d'œuvre) ;
- des bordures butées anti-stationnement et anti-franchissement (voir carnets de détails qui seront établis par le maître d'œuvre) ;
- des appuis-vélos sont disposés sur les PEM.

## 2.4 Organisation du projet

Le projet est en cours d'élaboration et la maîtrise d'ouvrage délégué est assurée par le CETUD. Les études ont été lancées depuis septembre 2013. Le Comité de pilotage (COFIL) est mis en place et fonctionne pour donner un avis et valider les options proposées. Les communes et les communautés d'agglomération présentes sur le tracé du BRT sont également partenaires du projet.

La fréquentation attendue est de l'ordre de 291 505 **voyageurs par jour** de semaine à l'horizon de la mise en service du projet en 2020. L'implantation d'un site de maintenance et de mise à niveau du matériel roulant est prévue sur le site de Guédiawaye.

### Coût et financement du projet

L'évaluation préliminaire du projet indique un financement de la Banque mondiale d'un montant estimatif de **360 millions de dollars US** soit **200 milliards de FCFA** dont **20 millions de dollars US (10 milliards de FCFA)** pour les équipements et systèmes. Ce montant estimatif prend en compte les coûts d'aménagement des voies de déviation de trafic et de mitigation des impacts environnementaux et sociaux.

Ce coût est étalé sur 3 ans et réparti ainsi qui suit :

- Opérateur : 17 % de ce coût (21 milliards FCFA) ;
- État : 104 milliards FCFA.

Le Gouvernement du Sénégal a confirmé son accord de principe pour la préparation du BRT à travers un mécanisme de Délégation de service public.

Compte tenu des principaux modes d'aménagement et aspects déterminants proposés pour les travaux routiers, sont présentées ci-dessous les caractéristiques essentielles du projet.

**Tableau 7 : Caractéristiques principales du projet BRT**

Caractéristiques	Projet BRT
Longueur du tronçon	18,3 km environ
Nombre de stations	23
Inter station moyenne	De l'ordre de 650 m excepté au droit des projets d'autoponts

Fréquentation attendue	300 000 voyageurs par jour à l'horizon de mise en service (2020)
Intervalle de passage	6 heures/jour aux heures de pointe (7h-10h et 16h-19h) et 10 heures/jour en heures creuses
Exploitation	7 jours sur 7, de 6h à 22h
Temps de parcours et vitesse commerciale	47 minutes environ entre les deux terminus, en fonction du sens, au lieu de 95 minutes actuellement. Un objectif de 19-21 km/h est recherché pour la vitesse commerciale
Matériel roulant	Exploitation en unité simple Parc de 118 à 127 bus bi-articulés 18 à 21 m de long

### Etat d'avancement du projet et calendrier prévisionnel de l'opération

Le calendrier prévisionnel prévoit une mise en service du BRT en 2020.

A ce jour les études d'Avant-Projet Détaillé (APD) et de Dossiers d'Appel d'Offres (DAO) sur l'infrastructure du BRT sont en train d'être ajustées suite aux nouvelles propositions concernant une augmentation substantielle de la capacité.

L'étude institutionnelle est en cours.

Des démarches restent à mener sur les sujets suivants :

- déclaration d'Utilité Publique, enquête parcellaire et acquisition du foncier nécessaire ;
- désignation d'un Assistant à Maitrise d'Ouvrage et d'un conciliateur ;
- mise au point du contrat de DSP et désignation de l'exploitant ;
- mise au point du cahier des charges en vue d'acquérir le matériel roulant ;
- consultation des entreprises pour lancer les travaux d'aménagement ;
- suivi et coordination des projets connexes (émissaire EU ; autoponts,...).

## 3 Impacts du projet

Les travaux prévus dans le cadre du BRT ont fait l'objet d'une étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) conduite dans le cadre de l'avant-projet détaillé.

L'EIES a identifié les impacts du projet et proposé un Plan de Gestion Environnementale et Sociale pour les gérer. C'est ainsi que les dispositions nécessaires ont été prises pour que toutes les mesures environnementales et sociales ainsi que leurs coûts de gestion et de suivi soient systématiquement intégrées dans le contrat de l'entrepreneur chargé des travaux routiers, notamment dans les bordereaux des prix et les devis estimatifs.

Le présent plan d'action de réinstallation qui traite des déplacements/réinstallation des populations complète l'étude d'Impact Environnemental et Social (EIES).

Par ailleurs, le CETUD a élaboré un Cadre Politique de Réinstallation (CPR) pour couvrir le tronçon du BRT pour lequel le tracé n'a pas encore été déterminé, ainsi que des potentiels voix d'accès. Ce cadre définit les principes de réinstallation, les critères d'éligibilité des personnes affectées, la méthode d'évaluation des impacts ainsi que les mécanismes de consultation publique applicables pour toutes les composantes du projet pouvant induire le déplacement de populations qui nécessite une réinstallation.

Ainsi le PAR a été élaboré sur la base des principes dégagés dans le CPR, lequel CPR guidera l'élaboration ultérieure du ou des Plans d'Action de Réinstallation (PAR), lorsque c'est requis.

Toutefois, en vue de minimiser les déplacements/réinstallation de personnes et/ou de biens, des mesures spécifiques ont été intégrées dans la conception du projet avant même de procéder au recensement des personnes affectées.

Les sections suivantes décrivent respectivement (i) les alternatives incluses dans la conception du projet afin de réduire l'impact sur les déplacements/réinstallation, (ii) les activités qui sont des sources d'impacts en termes de déplacements/réinstallation et (iii) les impacts spécifiques du projet sur les populations et leurs biens.

### 3.1 Minimisation de la réinstallation

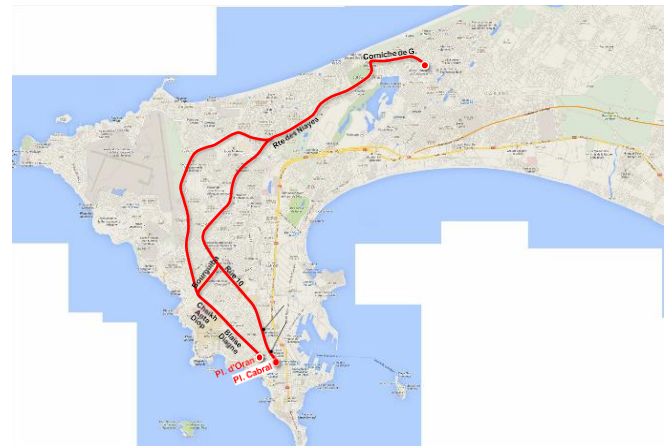
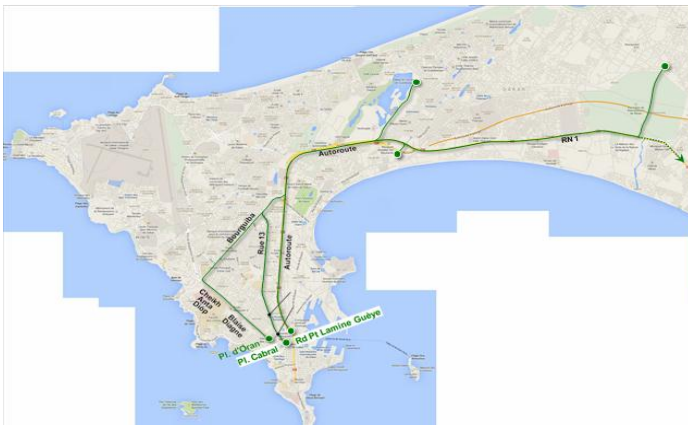
Puisque le mandat de PAR a débuté alors que les études d'APD étaient avancées, il était important d'analyser les différentes variantes étudiées par le projet pour documenter les efforts de minimisation de la réinstallation en phase de conception.

Plusieurs variantes d'itinéraires ont été envisagées lors des études réalisées par le consultant SCE SAFEGE, présentées au comité de pilotage de l'étude ce qui a abouti au choix de la ligne présentée ci-dessus (cf. : Rapport de phase 2, Développement du réseau : janvier 2015).

Trois variantes ont été examinées :

1. variante VDN
2. variante Bourguiba

### 3. variante rue 10



Plusieurs critères de comparaison des variantes ont

été utilisés, regroupés en 6 familles :

**Figure 6 : Variantes d'itinéraires pour le corridor vert**

**Figure 7 : Variantes d'itinéraires pour le corridor rouge**

#### 1. Desserte

Ce critère inclut une estimation de la population desservie dans un corridor de cinq cent mètres de part et d'autre de la ligne en situation 2025 (directive du plan directeur d'urbanisme déclinée par commune d'arrondissement). Ces valeurs ont été déterminées à l'aide d'un système d'informations géographiques. Ainsi, la variante rue 10 est celle qui permet la desserte d'un maximum de populations de l'ordre de 505 000 habitants à 500 m en situation 2025 contre 480 000 pour la variante Bourguiba et 450 000 pour la variante VDN.

Le niveau de desserte est aussi apprécié à travers la qualité de service :

#### 2. Qualité de service

Elle est liée au faible nombre de conflits de circulation au niveau des carrefours, au temps et à la facilité d'accès aux stations ;

#### 3. Cohérence multimodale et urbaine

Sur ces critères les 3 variantes se distinguent d'abord par leur impact sur la circulation générale. En effet, les variantes VDN et Bourguiba imposeront une restriction de capacité sensible sur l'axe Cheikh Anta Diop – Blaise Diagne. En comparaison, la variante rue 10 entrainera un recalibrage général de la circulation des Niayes jusqu'à l'Obélisque sans une rupture aussi brutale de capacité.

#### 4. Sensibilité environnementale et sociale

Du point de vue environnemental, les niveaux de sensibilité et les impacts sont globalement faibles, du fait de la réalisation de plantations d'arbres d'alignement, avec un léger avantage à la variante VDN sur ce point;

#### 5. Conditions d'insertion

Les variantes de tracé du BRSP ont été choisies en privilégiant des voies de largeur supérieure à 30m pour faciliter l'insertion du transport en commun en site propre. Cependant, chacun des tracés comporte des sections de largeur inférieure à 30m, du fait de la pression urbaine et des infrastructures existantes. La variante rue 10 est la moins contraignante avec 4,4 km de section inférieure à 30m de largeur notamment au droit de Cambérène, de la route des Niayes et en bas de la rue 10. Tandis que celle de Bourguiba et VDN présente un linéaire de section réduite en largeur respectivement de 6,9 km et 9,7 km ;

## 6. Faisabilité et coûts:

La variante VDN présente un surcoût important par rapport aux autres solutions. Le surcoût lié à la réalisation des ouvrages d'art à la variante VDN représente une enveloppe financière de l'ordre de 15 à 18 milliards de FCFA soit un surcoût 11 à 14% par rapport au coût de la variante rue 10 en plus des délais supplémentaires de réalisation.

Afin de les apprécier et de les classer, une analyse multicritère a été établie tout en procédant à l'identification et à l'évaluation des différents critères envisagés.

L'analyse multicritère conduit à recommander l'élimination de la variante VDN, moins performante en niveau de desserte que les deux autres et dont les conditions d'insertion (bilatéral comme central), de faisabilité et coût apparaissent très défavorables. Entre les deux autres variantes, celle de la Rue 10 (Boulevard Dial Diop) se détache par la cohérence et la lisibilité de son itinéraire, une moindre sensibilité environnementale et sociale et des conditions d'insertion plus favorables (Tableau 9).

Cette approche a permis de ressortir l'intérêt d'un itinéraire de la ligne rouge par la rue 10, variante qui s'est révélée positive sur tous les critères et qui a permis d'envisager une ligne particulièrement visible et fluide entre Guédiawaye et Plateau, dont la sensibilité environnementale et sociale s'avère moindre et ses conditions d'insertion plus favorables (Tableau ci-dessous).

**Tableau 8 : Comparaison des variantes d'itinéraires**

	++ Très favorable	+ Favorable	~ Moyen	- Défavorable
	Variante VDN		Variante Bourguiba	Variante Rue 10
Desserte	Foire internationale, cité universitaire, centre hospitalier de Fann, CHU Abass Ndao. Développements urbains éventuels sur aéroport LSS  <i>Pop. 2025 à 500 m : 450 000 Flux TC à 500 m : 265 000</i>		Stade Demba Diop / stadium, cité universitaire, centre hospitalier de Fann, CHU Abass Ndao.  <i>Pop. 2025 à 500 m : 480 000 Flux TC à 500 m : 280 000</i>	Stade Demba Diop / stadium, pôle administratif et d'enseignement du Grand Dakar, Grande Mosquée  <i>Pop. 2025 à 500 m : 505 000 Flux TC à 500 m : 335 000</i>
Qualité de service	Guédiawaye – place d'Oran en 48 minutes mais accès difficile aux stations VDN		Guédiawaye – place d'Oran en 52 minutes	Guédiawaye – place d'Oran en 50 minutes
Cohérence multimodale et urbaine	Problème de continuité de capacité routière au débouché de la VDN. Peu de bénéfice urbain sur la partie VDN		Problème de continuité de capacité routière au débouché de la VDN. (reports de trafic sur la Corniche ?)	Bonne cohérence d'itinéraire, continuité Rte des Niayes – Rue 10
Sensibilité environnementale et sociale	Forte sur cadre de vie et activités socioéconomiques, modérée sur infrastructures sociales		Très forte sur les activités socioéconomiques, forte sur le cadre de vie, modérée sur la végétation et les infrastructures sociales	Très forte sur les activités socioéconomiques, forte sur le cadre de vie, modérée sur la végétation
Conditions d'insertion	VDN : 2,5 km sans terre-plein central, essentiellement sur ouvrage  Sections < 30 m sur 7,2 km : Cambérène, Grand Médine et Cheikh Anta Diop – Blaise Diagne		Sections < 30 m sur 6,9 km : Cambérène, Rte des Niayes (Thiandoum) et Cheikh Anta Diop – Blaise Diagne	Sections < 30 m sur 4,4 km : Cambérène, Rte des Niayes (Thiandoum) et bas Rue 10

Faisabilité et coûts	Longueur site propre : 19,4 km Impact très important des élargissements de la VDN	Longueur site propre : 18,2 km Franchissement Rte de Yoff à élargir (pont Sénégal 92)	Longueur site propre : 17,6 km Franchissement Rte de Yoff à élargir (pont Sénégal 92)
----------------------	--	--	--

## La variante rue 10

### Caractérisation :

- Voie très encombrée dans la banlieue, mais relativement dégagée au niveau de la Rue 10;
- Pas de plans d'eau, ni d'habitats naturels ni de forêts;
- Présence de plantations d'alignement (Rue 10);
- Présence de nombreuses activités commerciales et artisanales (garages, ateliers, kiosques, commerces, fleuristes, etc.) sur tout le tracé à Guédiawaye, mais très dégagée sur la Rue 10.

Tableau 9 : Enjeux et analyse de la sensibilité environnementale et sociale de la variante Rue 10

Composantes		Enjeux	Sensibil
<b>Milieu biophysique</b>	Sol/Eau	Préservation des eaux et des sols	Faible
	Végétation et habitats naturels	Préservation des plantations linéaires (Rue 10)	Modérée
<b>Milieu socio-économique</b>	Habitat et cadre de vie	Protection contre les accidents, les pollutions et nuisances lors des travaux	Forte
	Infrastructures sociales	Protection contre les risques de perturbation	Faible
	Activités socio-économiques	Protection contre les risques de perturbations et expropriations des activités des garages, cantines, ateliers divers	Forte

## La variante VDN

### Caractérisation :

- Voie très encombrée au niveau de la banlieue, Avenues Cheikh Anta Diop et Blaise Diagne, mais relativement dégagée au niveau de la VDN (zone d'habitation, de nombreuses activités commerciales et artisanales : garages, ateliers, kiosques, commerces, etc.);
- Présence du cimetière catholique (VDN), mais hors d'atteinte lors des travaux ;
- Présence de l'Université Cheikh Anta Diop, Hôpital Fann, marché Tilène ;
- Pas de plans d'eau, ni d'habitats naturels ni de forêts ;
- Présence de plantations d'alignement (Avenues Cheikh Anta Diop et Blaise Diagne).

Tableau 10 : Enjeux et analyse de la sensibilité environnementale et sociale de la variante VDN

Composantes		Enjeux	Sensibilité
<b>Milieu biophysique</b>	Sol/Eau	Préservation des eaux et des sols	Faible
	Végétation et habitats	Préservation des plantations linéaires (VDN)	Faible
<b>Milieu socio-économique</b>	Habitat et cadre de vie	Protection contre les accidents, les pollutions et nuisances lors des travaux	Forte
	Infrastructures sociales	Protection contre les risques de perturbation (Université, Hôpital Fann, marché Tilène)	Modérée



	Activités socio-économiques	Protection contre les risques de perturbations et expropriations des activités des garages, cantines, ateliers divers	Très Forte
--	-----------------------------	---	------------

### La variante Bourguiba

#### Caractérisation :

- Voie très encombrée sur tout le tracé : zone d'habitation ; de nombreuses activités commerciales et artisanales (garages, ateliers, kiosques, commerces, etc.) ;
- Pas de plans d'eau, ni d'habitats naturels ni de forêts ;
- Présence de plantations d'alignement (Avenues Bourguiba, Cheikh Anta Diop et Blaise Diagne) ;
- Présence de l'Université Cheikh Anta Diop, Hôpital Fann, marché Tilène.

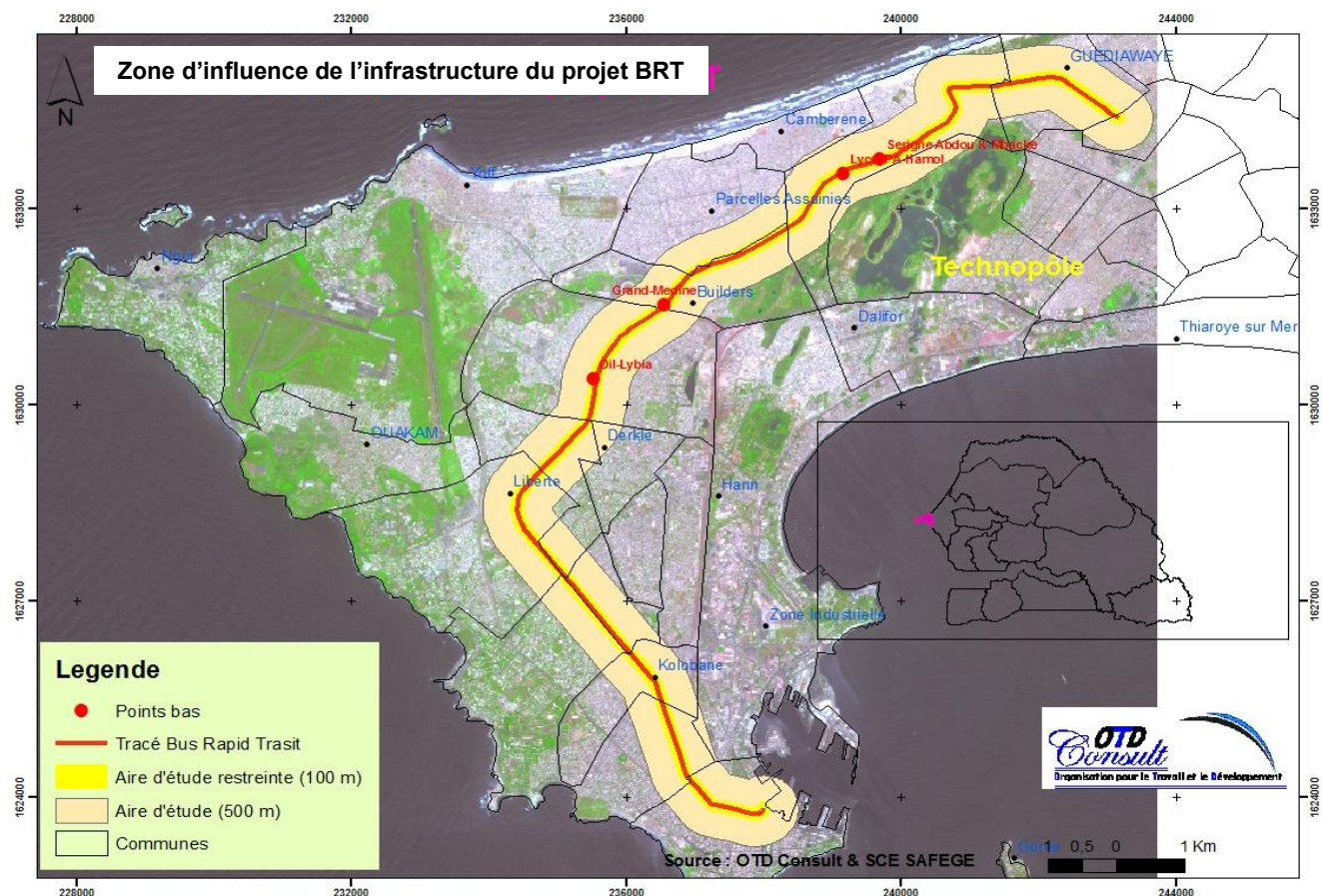
Tableau 11 : Enjeux et analyse de la sensibilité environnementale et sociale de la variante Bourguiba

Composantes		Enjeux	Sensibilité
<b>Milieu biophysique</b>	Sol/Eau	Préservation des eaux et des sols	Faible
	Végétation et habitats naturels	Préservation des plantations linéaires (Avenues Bourguiba, Cheikh Anta Diop et Blaise Diagne)	Modérée
<b>Milieu socio-économique</b>	Habitat et cadre de vie	Protection contre les accidents, les pollutions et nuisances lors des travaux	Forte
	Infrastructures sociales	Protection contre les risques de perturbation (Université, Hôpital Fann, marché Tilène)	Modérée
	Activités socio-économiques	Protection contre les risques de perturbations et expropriations des activités des garages, cantines, ateliers divers	Très Forte

## 3.2 Zone d'emprise du projet donnant lieu à un déplacement involontaire

La figure ci-dessous présente la zone d'emprise dans laquelle des bâtiments, des concessions, et des équipements fixes sont affectés.

Figure 8 : Zone d'influence de l'infrastructure du projet BRT



### 3.3 Activités à l'origine de la réinstallation involontaire

Les activités du projet qui sont à l'origine d'impacts nécessitant le déplacement physique et/ou économique des populations sont les suivantes :

#### 3.3.1 Les installations de chantier

Elles seront probablement établies en dehors (mais à proximité) des zones d'habitation. Au niveau du site du projet, la base du chantier pourrait occuper une superficie de 1 à 2 ha et pourra comprendre les installations suivantes :

- une centrale à béton et une centrale à enrobé ;
- une aire de stockage des matériaux et une aire d'entretien du matériel ;
- des laboratoires ;
- un magasin de stockage de matériels ;
- une station de gasoil ;
- un groupe électrogène ;
- un parking de stationnement des engins ;
- des camions et véhicules ;
- des cabines de toilettes, de WC pour les employés ;
- des vestiaires ;
- des bureaux et ateliers de maintenance ;
- un abri pour la restauration, etc.

Les sites de chantier devront être choisis de manière judicieuse et se conformer au cadre réglementaire. L'acquisition de terrain pour ces installations de chantier est entièrement de la responsabilité de l'entreprise

en charge de l'exécution des travaux. Par conséquent, les couts d'acquisition y affèrent seront à la charge de l'entreprise.

### 3.3.2 Activités et intrants du projet

- Les travaux mécanisés : les travaux mécanisés se rapportent notamment aux activités de préparation du terrain, terrassements, chaussées, concassages, fabrication de produits noir ou blanc et utilisation d'une main d'œuvre non qualifiée. Les intrants du projet concernent aussi des matériaux naturels nécessaires aux travaux d'aménagement (les carrières de latérite, de basalte et de sable), les prises d'eau, les produits bitumineux et autres liants hydrocarbonés, les équipements divers, etc.
- Zone de carrière et d'emprunt : les travaux vont nécessiter l'usage d'importantes quantités de matériaux (sable, béton, latérite...). Plusieurs sites d'emprunts et de carrières seront mis en contribution pour l'approvisionnement du chantier.
- Prise d'eau : d'importantes quantités d'eau seront nécessaires pour l'humidification des matériaux. La présence du réseau de la SDE et autres sources d'eau disponibles dans l'agglomération dakaroise permettront de régler cette question.
- Produits bitumineux et liants hydrocarbonés : la réalisation des surfaces de roulement va nécessiter l'utilisation de produits hydrocarbonés et de granulats.
- Les équipements divers : les travaux d'aménagement vont nécessiter l'utilisation d'équipements divers : matériels de concassage, de fabrication de béton, centrale de produits noirs (pour enrobés et/ou enduits) ; centrale de produits blancs (latérites et ciments) ; matériels de terrassement et de chaussée, etc.
- Déblais, produits de démolition d'ouvrages, de chaussées, de plateforme de séparation et déchets divers : les travaux de réhabilitation et des autres activités du chantier vont générer d'importantes quantités de déchets solides et liquides divers : produits de vidange des véhicules et engins.
- Eaux usées et ordures provenant de la base des chantiers (restes de repas, papiers, objets encombrants, etc.) ; produits de démolition des ouvrages d'art existants ; de purge, de décapage de déblais, d'excavation, etc.

## 3.4 Impacts sur les populations, les biens et sources de revenus/subsistance dans l'emprise du projet

Les principaux impacts du projet sur les populations consistent en des pertes de biens, de sources de revenus et de subsistance à cause de l'espace requis pour l'emprise des travaux de la route, les déviations et les zones d'emprunt de matériaux nécessaires à la réalisation du projet. Ces pertes se traduisent sous les formes suivantes :

- les pertes de terres à usage d'habitations;
- les pertes de terres à usage commercial;
- les pertes de bâtiments et équipements fixes d'habitations;
- les pertes de bâtiments et équipements fixes commerciaux;
- les pertes de revenus de commerce;
- les pertes de revenus locatifs (propriétaires bailleurs);
- les pertes de logement (locataires);
- les pertes d'arbres dans les concessions ;
- les pertes de ressources naturelles;
- les pertes de biens communautaires (Lycée, Terrain de sport, etc.);
- les pertes de structures dans les lieux de culte ;
- les pertes de biens appartenant à des personnes morales, administrations ou concessionnaires.

Le regroupement de ces pertes par catégories de PAP ainsi fait, a permis de décompter 1047 personnes physiques ou morales directement affectées par le projet.

Ces pertes sont réparties comme suit :

Catégories de pertes de biens des PAP	Catégories de PAP	Nombre de PAP en fonction des pertes
Pertes dans les habitations	Propriétaires <sup>7</sup> de concessions intégralement impactées	71
	Propriétaires de concession partiellement impactées	9
	Propriétaires de concessions partiellement impactées et ayant faits des excroissances (occupations temporaires du domaine public)	244
	Locataires de bâtiments dans les concessions	126
Pertes dans les places d'affaires	Exploitants de places d'affaires	581
Pertes de biens communautaires	Propriétaires des biens communautaires (personnes morales)	16
<b>Total</b>		<b>1047</b>

Ce chapitre présente les impacts du projet en termes généraux et complète celui indiquant le détail des résultats des enquêtes de recensement et socio-économiques.

### 3.4.1 Impact sur les terres à usage d'habitations et commercial

Les emprises du projet BRT sont exploitées soit sous forme d'habitations et à usage commercial, et d'autres usages (sportifs, culturels, religieux, notamment).

#### 3.4.1.1 Impacts sur les terres à usage d'habitation

L'essentiel des parcelles à usages d'habitations impactées est situé dans le quartier de Grand Médine, directement sur l'emprise du Pôle d'échange de Grand Médine.

Au total, 11 637 m<sup>2</sup> de terres à usage d'habitations seront impactés par le projet, soit 1,11637 hectares. Ces pertes de terres sont réparties comme suit :

**Tableau 12 : Pertes de terres**

Sites	Nombre de bâtis	Surface des bâtis (m2)
COMMUNE DE GRAND YOFF	1	100
COMMUNE DE PATTE D'OIE	0	0
DAKAR PLATEAU GARAGE PETERSEN	3	85
GRAND MEDINE	71	11 195

<sup>7</sup> 14 propriétaires d'arbres ont été recensés parmi les 71 PAPs habitats propriétaires de concession à Grand Médine. Le regroupement des pertes justifie le fait que ces pertes d'arbres sont attribuées aux PAP habitats.

GUEDEAWAYE	0	0
GUEULE TAPEE FASS COLOBANE	0	0
MARCHE ROND POINT LIBERTE 6	0	0
MERMOZ SACRE CŒUR	2	27
PARCELLES ASSAINIES	0	0
SICAP LIBERTE	1	20
LECLERC LIBERTE 6	2	210
<b>Total général</b>	<b>80</b>	<b>110 637</b>

Selon les données présentées au tableau ci-dessous, les pertes de terres les plus importantes concernent le seul quartier de Grand Médine (98,09%) qui est une zone résidentielle où on note des activités artisanales et commerciales.

Par ailleurs, les 71 concessions des propriétaires de maisons recensées affectées dans le quartier de Grand Médine regroupent 162 ménages au sein desquels 1253 personnes sont décomptées.

Le statut juridique des terres du quartier est un titre foncier (TF) de plus d'un hectare acquis récemment par l'Etat du Sénégal qui en février 2016, a racheté (au prix de marché) le titre foncier du propriétaire Mr Gie Castor, et qui par la suite l'a mis à la disposition de la communauté de Grand Médine.

Ainsi, une partie de ce TF sera impactée alors l'autre partie est en cours d'être restructurée aux fins de mettre en place des infrastructures de base et de régularisation pour les populations résidentes.

#### **3.4.1.2 Impacts sur les terres à usage commercial et de service**

S'agissant des pertes de terres à usage commercial ou de service, il faut reconnaître que le bâti recensé sur les emprises du projet est assis sur des terres du domaine public. En effet, les structures recensées ont effectué des extensions sur ce domaine qui vont au-delà de leurs limites de propriété. A cet effet, le foncier de l'ensemble de ces structures ne sera pas évalué dans le cadre du projet.

#### **3.4.2 Impact sur les structures à usage d'habitation (bâtiments et équipements fixes)**

Le recensement effectué à l'intérieur de l'emprise du projet a inventorié les pertes de structures dans les concessions.

À l'intérieur de ces concessions se trouvent des bâtiments en dur à usage d'habitation, ainsi que des murs de clôtures, d'autres équipements fixes tels des dalles, des latrines, des abris, des enclos, des poulaillers, etc.

Un total de 324 structures à usage d'habitations a été recensé sur les emprises du projet, appartenant à 324 PAP propriétaires de concession. Parmi ces 324 concessions, 80 sont entièrement impactées par le projet, le reste étant des excroissances opérées sur le domaine public (extension de mur de clôture, aménagement de locaux pour commerce et service, etc.).

71 structures parmi les 80 affectées sont localisées dans le quartier de Grand Médine dans lesquelles 126 PAP locataires ont été recensées, dont l'impact sur le foncier est de 1,035 ha de superficie totale.

Ainsi, un total de 1122 ménages affectés a été recensé et réparti comme suit :

- **162 ménages** (propriétaires de concessions intégralement impactées dans le quartier de Grand Médine)
- **9 ménages** (propriétaires de concession partiellement impactées sur le reste de l'emprise)
- **126 ménages** (locataires de bâtiments dans les concessions impactées à Grand Médine)
- **244 ménages** (propriétaires de concessions partiellement impactées et ayant faits des excroissances sur le domaine public)
- **581 ménages** (exploitants de places d'affaires)

Les tableaux ci-dessous renseignent sur la nature des structures impactées.

**Tableau 13 : Impact sur le bâti à usage d'habitation**

Communes concernées	Nombre de bâtiments impactés
COMMUNE DE GRAND YOFF	2
COMMUNE DE PATTE D'OIE	7
DAKAR PLATEAU GARAGE PETERSEN	3
GRAND MEDINE	71
GUEDEAWAYE	207
GUEULE TAPEE FASS COLOBANE	6
LECLERC LIBERTE 6	2
MARCHE ROND POINT LIBERTE 6	1
MERMOZ SACRE CŒUR	11
PARCELLES ASSAINIES	12
SICAP LIBERTE	2
<b>Total général</b>	<b>324</b>

Concernant les structures qui seront totalement impactées par le projet, il faudrait noter que l'essentiel de ces structures sont affectées par le projet dans le quartier de Grand Médine du fait essentiellement de sa densification et de son caractère résidentiel.

Le tableau ci-dessous illustre la diversité de la nature des structures affectées dans la catégorie habitat au niveau de Grand Médine.

**Tableau 14 : Caractéristiques des bâtis à usage d'habitation impactés**

Sites	ARDOISE		DALLE		ZINC		Total Nbre
	Nbre	Surface bâtie en m2	Nbre	Surface bâtie en m2	Nbre	Surface bâtie en m2	
COMMUNE DE GRAND YOFF	0	0,00	1	100,00	0	0,00	1
DAKAR PLATEAU GARAGE PETERSEN	3	134,00	0	0,00	0	0,00	3
GRAND MEDINE	45	5 178,00	25	4 198,50	1	480,00	71
MERMOZ SACRE CŒUR	2	27,00	0	0,00	0	0,00	2
SICAP LIBERTE	1	20,00	0	0,00	0	0,00	1
LECLERC LIBERTE 7	1	10,00	1	200,00	0	0,00	2
<b>Total général</b>	<b>52</b>	<b>5 369,00</b>	<b>27</b>	<b>4 498,50</b>	<b>1</b>	<b>480,00</b>	<b>80</b>

En effet, 52% des bâtiments impactés disposent de toitures en ardoise, contre 43% en dalle, et seulement 5% en zinc.

### 3.4.3 Impact sur les structures à usage commercial (bâtiments et équipements fixes) et de service

581 structures inamovibles à usage commercial ont été identifiées lors du recensement. Ces structures qui seront impactées dans le cadre du projet BRT sont de nature diverse.

**Tableau 15 : Nombre et caractéristiques des structures légères à usage commercial impactées**

Nom de la commune	Banques assurances	Stations essence	Magasins	Parkings	Total général
COMMUNE DE GRAND YOFF	0	2	0	0	2
COMMUNE DE PATTE D'OIE	0	1	0	0	1
DAKAR PLATEAU GARAGE PETERSEN	0	1	0	0	1
GRAND DAKAR	0	1	0	0	1
GUEDIAWAYE	7	1	528	2	537
GUEULE TAPEE FASS COLOBANE	0	1	0	0	1
MERMOZ SACRE CŒUR	0	1	2	11	14
PARCELLES ASSAINIES	2	0	0	21	22
<b>Total général</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>530</b>	<b>34</b>	<b>581</b>

Le tableau ci-dessous montre que 92% des structures à usage commercial et de service impactées par le projet sont constituées de magasins où l'activité principale est le commerce de denrées alimentaires, de produits cosmétiques, de carreaux, etc.

Aussi, on y décompte des salons de coiffure, boulangeries, etc.

Une forte concentration de ces magasins est notée à Guédiawaye (99,6%) notamment sur l'axe Rondpoint Case bi – Golf Sud.

### 3.4.4 Impact sur les revenus de commerce et de service

Le recensement a identifié des PAP qui mènent des activités de commerce dans un des bâtiments affectés par le projet. Ces personnes perdront des revenus de commerce puisque la nouvelle structure dans laquelle se trouve leur commerce sera détruite lors du déplacement.

581 PAP Places d'affaires, ayant de structures non démontables qui ont été identifiées lors du recensement, verront leurs activités perturbées par les travaux.

Les PAP Places d'affaires sont majoritairement localisées dans les zones de Guédiawaye et Petersen.

Elles mènent diverses activités économiques, telles que les petits commerces, l'artisanat, la restauration, la vente de véhicules, la vente de carburant, l'entretien de véhicules, etc.

En outre, 835 personnes disposant de structures amovibles, donc démontables et déplaçables. Le tableau suivant renseigne sur la distribution de ces occupations par localité.

**Tableau 16 : Nombre de structures démontables impactées**

Sites	Nbre de structures démontables impactées	% structures démontables impactées
COMMUNE DE GRAND YOFF	46	5,51%
COMMUNE DE PATTE D'OIE	10	1,20%
DAKAR PLATEAU GARAGE PETERSEN	261	31,26%
GRAND DAKAR	24	2,87%
GUEDEAWAYE	230	27,54%
GUEULE TAPEE FASS COLOBANE	12	1,44%
MARCHE ROND POINT LIBERTE 6	187	22,40%
MERMOZ SACRE CŒUR	29	3,47%
PARCELLES ASSAINIES	33	3,95%
SICAP LIBERTE	3	0,36%
<b>Total général</b>	<b>835</b>	<b>100,00%</b>

En effet, on observe une prédominance des structures amovibles sur le site de Petersen 31,26% soit le 1/3 des structures recensées. Ensuite vient la commune de Guédiawaye (27,54%) et le marché du rond-point Liberté 6 sont les sites les plus représentatifs.

Les détenteurs de ces structures amovibles (tabes, notamment) et autres moyens non fixes ont été recensés sur les emprises du projet mais ne sont pas considérés comme des PAP.

Toutefois, le projet compte les appuyer lors de leur déplacement.

Cet appui est spécifié en compte dans la matrice des indemnisations.

### 3.4.5 Pertes de logis (locataires)

La perte causée par le projet sur les logis des locataires de bâtiments dans les concessions est définitive.

Au total, 126 PAP locataires de concessions sont recensées dans les emprises du projet, toutes dans le quartier de Grand Médine.

Concernant la compensation en espèces pour les pertes de par abattage, l'évaluation a été faite en tenant compte de deux aspects : d'une part, la perte de la production et, d'autre part, la perte de l'arbre selon que l'arbre soit mature ou jeune.

### 3.4.6 Impact sur les arbres privés dans les concessions

Au total, 21 arbres seront impactés par le projet.

Ils sont essentiellement constitués de prosopis, de manguiers, de bananiers, d'eucalyptus, de citronniers et de goyaviers.

Ces pertes seront subies par les PAP Habitats du quartier Grand Médine.

### 3.4.7 Impact sur les biens communautaires

Plusieurs biens communautaires ont été recensés dans les emprises du projet. On compte notamment des terrains de sport, des structures de santé, des écoles, qui sont situés à l'intérieur des emprises du projet. Au total, le recensement a permis de dénombrer 15 équipements collectifs:



**Tableau 17 : Répartition des pertes de biens communautaires impactés par localité**

N° d'ordre	Localisation des pertes de biens communautaires	Nature de l'impact
1	Dakar	Police Parcelles Assainies
2		Mairie Commune de Patte d'Oie
3		Inspection académie Dakar
4		Lycée Kennedy
5		Lieux de culte rond-point Liberté 6
6		Lieux de culte garage Petersen
7	Guédiawaye	Pépinière
8		Aire de repos
9		Terrain de Basket
10		Terrain de Handball
11		Terminus Tata L38 ET 24
12		Terrain de foot
13		Espace entre les deux terrains de foot
14		Terrain de foot
15		Aire de repos
16		Espace vide entre les deux terrains de football
17		Parking

#### 3.4.8 Impact sur les ressources naturelles collectives

Le couvert végétal situé dans les emprises, en dehors des concessions affectées, sera également affecté. Ce couvert d'un total de 979 pieds d'arbres est une ressource naturelle collective et est constitué d'arbres forestiers d'ombrage, principalement des niims, flamboyants et « khaye ».

Il est réparti comme suit : 903 pieds d'arbres dans le département de Dakar et 76 dans le département de Guédiawaye.

Cette perte collective d'arbres forestiers est traitée dans le PGES du projet. Des mesures de reboisement ont été prévues dans le PGES pour compenser cet impact en rapport avec le Service des Eaux et Forêts avec qui le CETUD signera un protocole d'accord.

#### 3.4.9 Impact sur les biens appartenant à des personnes morales ou à des administrations

Les biens recensés appartenant à des personnes morales ou à des administrations sont essentiellement des panneaux publicitaires, des aires de stationnement dans les zones traversées, etc. Ces structures seront déplacées en dehors des emprises du projet.

Le tableau suivant illustre les biens communautaires qui seront affectés par le projet :

**Tableau 18 : Type d'équipements et infrastructures appartenant à des personnes morales ou à des administrations**

Type d'équipement	Nombre
Aire de repos/loisir	1
Enseigne signalétique d'un établissement	6
Jardin d'embellissement en fleurs et plantes	1
Panneau Publicitaire Grand format	43
Parking aménagé	9
Parking non aménagé	3
Terminus AFTU	1
<b>Total général</b>	<b>64</b>

#### **3.4.10 Impact sur les biens appartenant à des concessionnaires**

Des biens appartenant à des concessionnaires ont été recensés dans l'emprise du projet. Il s'agit des réseaux d'opérateurs téléphoniques (SONATEL, Expresso, Tigo), du réseau d'éclairage public, du réseau électrique de la Senelec (BT/MT), du réseau de l'ONAS ainsi que celui de la Sones/SDE. La compensation de ces pertes est incluse dans le cadre des travaux de construction de l'infrastructure et ceci sur la base des devis fournis par les concessionnaires de réseaux.

#### **3.4.11 Impact sur les lieux de culte**

Au total deux mosquées ont été recensées sur l'emprise du projet :

- la mosquée située à Grand Dakar (Mosquée Peulh Fouta) et;
- la mosquée localisée à Sicap Liberté 1 (Mosquée Ibadou) (160 m<sup>2</sup>).

Ces lieux des cultes se trouvent entièrement dans l'emprise de la route. Ils ne sont pas grands, mais il est impossible de les éviter.

En outre, deux abris en dur qui servent de lieux de prière aux transporteurs, chauffeurs et autres usagers des garages se trouvent impactés. Ces deux lieux de prière sont situés sur les sites suivants :

- le garage, sis au garage Petersen (150 m<sup>2</sup>);
- le garage du Rond-Point Liberté 6 (22 m<sup>2</sup>).

#### **3.4.12 Impact sur les sites sacrés**

Aucun lieu sacré n'a été recensé sur l'emprise du projet.

#### **3.4.13 Impact sur les personnes vulnérables**

Une personne vulnérable est une personne qui, en raison de son sexe, son ethnie, son statut social, son âge, son handicap physique ou intellectuel ou son revenu, pourrait être affectée plus défavorablement que les autres PAP lors de la mise en œuvre de la réinstallation et qui pourrait être limitée dans ses capacités à réclamer ou à prendre avantage de l'assistance offerte dans le cadre de la réinstallation ou d'autres bénéfices du projet.

Les personnes vulnérables auront besoin d'une assistance conçue selon leurs besoins spécifiques afin de les appuyer lors de la mise en œuvre du PAR. Que ce soit d'offrir du transport, ou d'accompagner une personne vulnérable à travers le processus complexe de la compensation, des mesures ciblées doivent être prévues afin qu'aucune PAP ne soit propulsée vers une détérioration de sa santé ou de sa qualité de vie.

La section 6.8 présente les résultats d'identification des PAP vulnérables alors que les mesures d'assistance prévues pour ces personnes lors de la mise en œuvre du PAR sont énoncées au chapitre portant sur les mesures de réinstallation.

## 4 Objectifs du plan de réinstallation

Le but principal du plan de réinstallation est de faire en sorte que les populations qui doivent quitter leur cadre de vie et perdent une partie de leurs biens suite à la réalisation du projet soient traitées d'une manière équitable et aient leur part des retombées positives du projet.

Pour y arriver, le présent plan de réinstallation vise les objectifs suivants :

- s'assurer que les personnes affectées par le projet (PAP) sont consultées et ont l'opportunité de participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation involontaire et de compensation;
- déterminer les indemnités en fonction des impacts subis, afin d'établir un processus de compensation équitable, transparent, efficace et rassurant;
- assister les personnes affectées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d'existence et leur niveau de vie, ou du moins les rétablir, en termes réels, à leur niveau d'avant le déplacement ou à celui d'avant la mise en œuvre du projet, selon le cas le plus avantageux pour elles;
- concevoir et exécuter les activités de réinstallation involontaire et d'indemnisation en tant que programmes de développement durable, en fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices;
- accorder une attention spéciale aux besoins des personnes les plus vulnérables parmi les populations déplacées.

C'est en adoptant cette approche inclusive qu'a été élaboré le présent plan de réinstallation, ce qui devrait maximiser ses chances de réussite. Toutefois, il est important de signaler que même les très bons plans de réinstallation sont des documents dont la mise en œuvre doit évoluer dans le temps et s'adapter aux changements et aux situations inattendues. Il ne faut donc pas considérer ce plan comme « la recette » qui assurera aux personnes affectées par le projet un niveau de bien-être équivalent ou meilleur que celui qu'elles auraient si la situation actuelle était maintenue. Tous les éléments du plan visent une telle amélioration, mais il n'en demeure pas moins que certains éléments pourraient être améliorés pour mieux répondre aux besoins observés lorsque la mise en œuvre débutera.

## 5 Étude socioéconomique

### 5.1 Contexte socioéconomique de la zone d'influence du projet

Le contexte socioéconomique de la zone d'influence du projet est surtout caractérisé par la prédominance d'activités économiques de type informel ayant surtout pignon sur rue, au niveau des emprises des différentes séquences situées le long du tracé du BRT. Sur l'ensemble des 14 communes traversées, ce type d'activité occupe une large frange d'acteurs économiques qui évoluent dans plusieurs catégories d'activités notamment l'artisanat, le commerce informel et les prestations de services.

La mise en œuvre de certains projets de développement affecte souvent les systèmes de production et/ou les moyens d'existence des populations locales (pertes d'habitat, de places d'affaires, etc.). L'une des conséquences majeures de ces pertes de biens est le risque d'appauvrissement si des mesures d'accompagnement appropriées ne sont pas identifiées et mises en œuvre pour atténuer les effets néfastes sur les conditions de vie socioéconomiques des personnes affectées.

C'est dans ce sens que le profil socioéconomique des PAP est dégagé afin de procéder à leur caractérisation en vue d'un établissement de mesures d'aide particulières en faveur d'elles et de leurs familles, notamment celles qui sont les plus vulnérables.

#### **Objectif**

Conformément aux standards internationaux en matière de réinstallation, qui recommandent qu'une attention particulière soit accordée aux populations et personnes affectées par les projets qui sont mis en œuvre dans leur localité, une enquête socioéconomique a été menée auprès des PAP aux fins de dégager leur profil. Il convient, cependant, de souligner que cette enquête n'a concerné que des PAP chefs de concession qui sont des chefs de ménages principaux et celles places d'affaires.

L'objectif assigné à l'étude socio-économique est d'effectuer auprès de toutes les PAP, une enquête individuelle en grande partie pour documenter et capitaliser les indications pertinentes sur les aspects économiques et sociaux de leur vie qui seront utilisées ultérieurement dans l'élaboration et l'exécution du PAR.

L'enquête a permis d'obtenir des indications concernant la situation démographique, sociale, matrimoniale, le niveau d'éducation, l'accès aux services sociaux de base, entre autres.

#### **Méthodologie**

Le projet a nécessité la tenue d'enquêtes de recensement couplées aux enquêtes socio-économiques. Les enquêtes individuelles avaient pour but de recenser l'ensemble des PAP (hommes et femmes) ainsi que leurs biens et avoirs affectés.

Les PAP faisant l'objet de ce recensement sont celles qui se situent à l'intérieur des emprises du projet. À ces questions s'ajoutent celles socio-économiques qui ont été incluses dans les questionnaires de recensement.

Ces questions socio-économiques ont permis de caractériser les PAP affectées par le projet. Cette caractérisation permettra ensuite de mieux planifier les types et modes de compensations pour les pertes encourues.

## 5.2 Profil socioéconomique des PAP

Ce profil concerne surtout les PAP recensées au niveau de Grand Médine et feront l'objet d'une réinstallation.

Le recensement a concerné les ménages principaux qui sont dirigés par les chefs de concessions – et tous les individus qui devront déménager et/ou qui perdront une partie de leurs terres ou de leurs bâtiments – qu'ils soient propriétaires ou locataires, permanents, absents ou migrants. Le recensement a porté, sans exception, sur l'identification de toutes les concessions, les ménages principaux qui les composent, tous les habitants ainsi que tous leurs bâtiments qui se trouvent dans l'emprise finale du projet.

**Tableau 19 : Répartition des PAP chefs de concession selon le type de résident**

Type de résident	Nombre de PAP	Pourcentage
Permanent	59	89,39%
Absent	5	7,58%
Migrant	1	1,52%
Indéterminé	6	1,52%
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,00%</b>

**Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.**

La zone de recensement compte un total de 162 ménages principaux répartis dans 71 concessions qui abritent des bâtiments affectés. D'après les données du recensement, les enquêteurs ont compté, parmi les chefs de concession affectés, 59 propriétaires présents ; juste 01 émigré et 05 propriétaires absents. Ils n'ont pas pu déterminer le type de résident pour 07 PAP chefs de ménages.

- Taille des ménages

Avec une moyenne d'environ 15 individus par concession, la population totale des foyers des PAP à Grand Médine, du projet BRT, a été évaluée à 1253 personnes, selon les enquêtes.

**Tableau 20 : Répartition des différentes tailles de ménages selon le sexe de la PAP**

Sexe de la PAP	Effectif	Taille moyenne des ménages	Taille Min	Taille Max	Médiane
Hommes	45	14,84	1	39	14
Femmes	14	13,43	2	26	12
Indéterminé	12	-	-	-	-
<b>Total/Moyenne</b>	<b>71</b>	<b>14,50</b>	<b>1</b>	<b>39</b>	<b>14</b>

**Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.**

Cependant, la taille moyenne des ménages varie selon le genre. Elle est estimée à près de 15 personnes pour les ménages administrés par les hommes et approximativement de 13 individus pour ceux dirigés par les femmes. Il faut, pour le reste, dire qu'au moins 50% des ménages, tout sexe confondu, abritent 14 personnes. Ce même constat est à faire pour les foyers gérés par les hommes. Aussi, 50% des ménages gouvernés par les femmes renferment 12 personnes. Il est à préciser qu'il y a des ménages, toutes catégories confondues, dans lesquels ne logent qu'une personne et d'autres, au maximum, 39 individus. La taille minimale est de 2 individus dans les foyers contrôlés par les femmes et de 26 personnes pour celle maximale.

Ces tailles importantes retrouvées dans certains foyers peuvent constituer des sources de vulnérabilités pour les PAP chefs de ménages qui disposent des revenus modestes et non permanents, exerçant surtout des activités soumises à des aléas climatiques ou à des risques incessants de manque de gain.

- Age de la population impactée

La répartition de la population impactée, le long de l'emprise du projet, en tranche d'âge et selon le sexe, laisse apparaître une importante proportion (63,90%) de jeunes de 0 à 30 ans. Les personnes âgées de 31 à 45 constituent 19,28% des impactées. Seulement 16,83% des individus affectés par le projet ont 46 ans et plus. La population âgée, c'est-à-dire les plus de 60 ans, représente moins du dixième (9% de l'effectif total des impactées, soit 77 individus). Cet âge relativement élevé pour certaines femmes impactées, et même pour d'autres hommes affectés, peut être une cause de vulnérabilité.

Les résultats d'enquête renseignent, par ailleurs, que la population active des impactées représente environ 61% de l'effectif total.

**Tableau 21 : Répartition de la population impactée en tranches d'âge et selon le sexe**

Tranche d'âge	Féminin	%	Masculin	%	Ind.	%	Total	%
0 – 15 ans	119	30,91%	139	29,64%		0,00%	258	30,14%
16 – 30 ans	138	35,84%	150	31,98%	1	50,00%	289	33,76%
31 – 45 ans	67	17,40%	98	20,90%		0,00%	165	19,28%
46 – 60 ans	33	8,57%	34	7,25%		0,00%	67	7,83%
+ de 60 ans	28	7,27%	48	10,23%	1	50,00%	77	9,00%
<b>Total</b>	<b>385</b>	<b>100,00%</b>	<b>469</b>	<b>100,00%</b>	<b>2</b>	<b>100,00%</b>	<b>856</b>	<b>100,00%</b>

**Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult Août 2016.**

Toutefois, il faut souligner un très faible taux (pour ne pas dire insignifiant) de non réponse, concernant l'âge des personnes impactées. Les résultats ont pu établir que deux (02) individus, soit relativement 0,23% de l'ensemble de la population des impactées, ne sont pas parvenus, soit par ignorance, généralement, ou par oubli, à donner leur âge.

Quelle que soit la classe d'âge considérée, les personnes de sexe masculin sont plus nombreuses que celles de sexe féminin. En outre, quel que soit la tranche d'âge, qu'elles soient de sexe masculin ou féminin, les personnes âgées de 16 à 30 ans sont plus nombreuses.

- Age des chefs de ménages des PAP

L'âge moyen des chefs de ménage des PAP est de 53 ans approximativement, avec un écart qui varie d'un sexe à l'autre (l'âge moyen est de 52,89 ans chez les PAP de sexe masculin et de 54,53 ans chez celles de sexe féminin). Il est important de souligner que les PAP de sexe féminin sont, en moyenne, relativement plus âgées.

**Tableau 22 : Répartition des PAP chefs de ménage selon l'âge moyen, minimum et maximum**

Sexe de la PAP	Total PAP	Age moyen des PAP	Age Min	Age Max
Homme	50	52,89	24	86
Femme	16	54,53	32	80
Indéterminé	05	-	-	-
Total/Moyenne	71	53,29	24	86

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.

Le plus jeune des PAP chef de ménage est âgé de 24 ans, tandis que le plus âgé a 86 ans et, sont tous des hommes. La plus jeune des chefs de ménage femme a 32 ans et la plus âgée a 80 ans. Ces âges subséquentment indiqués sont généralement sources de vulnérabilité pour certaines personnes affectées, particulièrement les femmes surtout si elles sont veuves ou divorcées avec des enfants à charges.

Le tableau suivant, qui présente la répartition des chefs de ménages en tranche d'âge, nous renseigne que les PAP qui gèrent des foyers sont relativement âgées. Environ 35%, soit un peu du 1/3 d'entre elles ont, en effet, 60 ans et plus (soit 25 individus sur les 75 impactées). Les jeunes chefs de ménages représentent 16,67% des effectifs des PAP. Celles qui ont entre 35 ans et 59 ans constituent 36,11% des personnes affectées. Il faut aussi souligner que les enquêtes n'ont pas pu indiquer l'âge de neuf (09) PAP, soit relativement 12,50%.

**Tableau 23 : Répartition des PAP chefs de ménages en tranche d'âge**

Tranche d'âge	Nombre de PAP	Pourcentage
moins de 35 ans	12	16,67%
35 ans - 59 ans	26	36,11%
60 ans et plus	25	34,72%
indéterminé	8	12,50%
Total	71	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.

### Situation matrimoniale des PAP

La situation matrimoniale des chefs de ménages sur l'emprise du projet révèle une disparité importante entre les différents statuts conjugaux. Un peu moins de la moitié des PAP dirige des ménages monoparentaux. En effet, une proportion de 48,61% est constituée par des ménages monogames (soit au total 35 chefs de ménage). Moins du ¼ des PAP chefs de foyers, soit exactement 22,22%, sont des ménages polygames (16 Individus). Environ 8,33% sont célibataires (06 PAP). Parmi les PAP chefs de ménage, une seule (01) est divorcée, soit juste 1,39%. Les veufs ou veuves (07 PAP) représentent près de 10% de l'effectif total des personnes affectées. Il est à noter qu'il n'y a pas de chef de ménage affecté par le projet décédé au moment des enquêtes. Les personnes impactées pour lesquelles l'état civil n'a pas été déterminé représentent près du dixième de l'effectif total des PAP (soit 07 individus ou exactement 9,72% en termes relatifs). Le tableau suivant présente la répartition des PAP selon leur statut matrimoniale.

**Tableau 24 : Répartition des PAP chefs de ménage selon l'état civil**

Situation Matrimoniale	Nombre de PAP	Pourcentage
Monogames	35	48,61%
Polygames	16	22,22%
Veufs (veuves)	7	9,72%
Divorcés	1	1,39%
Célibataires	6	8,33%
Indéterminé	6	9,72%
Total	71	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.

Certaines situations matrimoniales peuvent constituer des sources de vulnérabilité pour les PAP, singulièrement celles qui sont veufs ou surtout veuves ou divorcées. Elles peuvent être plus difficiles à vivre si ces PAP exercent des activités soumises à des aléas et ont à charge beaucoup de personnes principalement des enfants.

Composition ethnique et religions des PAP

**Tableau 25 : Répartition des PAP chefs de ménage selon l'ethnie**

Ethnie de la PAP	Nombre de PAP	Pourcentage
Peul / Toucouleur	14	18,84%
Wolof	57	81,16%
Total général	71	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août, 2016.

Les deux principales ethnies dominantes de la zone du projet sont, dans l'ordre d'importance numérique, les Wolof (81,16%) et les Peulh/Toucouleurs (18,84%).

Les résultats d'enquêtes indiquent deux religions monothéistes pratiquées par les populations qui vivent le long du tracé. La religion révélée dominante est l'islam. Le reste est composé de chrétiens

### Éducation et niveau d'instruction des PAP chefs de ménage

Le niveau d'instruction des PAP chefs de ménage est relativement faible quand on considère que le ¼ du total des effectifs impactés (soit 25%) a fréquenté l'école française, alors que près de 14% n'ont aucune instruction. Par ailleurs, la moitié des PAP chefs de ménage (36 PAP, soit 50% en valeur relative) a au moins fréquenté l'école coranique. Les PAP chefs de ménage qui n'ont jamais eu d'instruction ou qui n'ont reçu qu'une éducation coranique représentent à elles seules près de 64% du total des effectifs.

Cette situation peut s'expliquer, notamment, par le fait que la zone résidentielle de ces dernières est un quartier spontané de la périphérie de Dakar qui a accueilli, à l'époque des sécheresses récurrentes des années 70, des populations issues de l'exode rural préoccupées par la recherche de revenu à rapatrier et venant particulièrement des localités dans lesquelles rares sont les personnes qui fréquentaient l'école française, surtout celles provenant des régions de Thiès et de Louga.

**Tableau 26 : Répartition des PAP chefs de ménage selon le niveau d'instruction**

Niveau d'éducation	Nombre de PAP	Pourcentage
Aucun	10	13,89%
École coranique	36	50,00%
Primaire	6	8,33%
Secondaire premier cycle	5	6,94%
Secondaire Second cycle	1	1,39%
Supérieur	1	1,39%
Formation Technique/Professionnel	5	6,94%
Indéterminé	7	11,11%
Total	71	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août, 2016.

Par ailleurs, les PAP chefs de ménage ayant atteint le niveau d'instruction primaire représentent moins du dixième (8,33%). Celles qui ont accédé au collège et au lycée constituent respectivement les 6,94% et 1,39% des impactées. Une seule (01) PAP chef de ménage a fait des études supérieures (soit 1,39% relativement). Une minorité relative des PAP chefs de foyer (6,94%) a bénéficié de l'enseignement technique et la formation professionnelle. Aussi, ils sont sept (07) PAP, soit 11,11% pour lesquelles le niveau d'instruction n'a pas été indiqué par les équipes d'enquêteurs.

Cet état relativement inquiétant du niveau d'instruction très faible des PAP en éducation formelle, et/ou n'ayant reçu aucune éducation, peut engendrer des situations de vulnérabilité de la plupart d'entre elles. Il peut constituer une contrainte majeure dans l'utilisation rationnelle des sommes allouées aux PAP indemnisées



## Nationalité des PAP

Les opérations de recensement ont révélé la présence de deux (02) nationalités différentes, toutes africaines, tout le long de l'emprise du projet.

**Tableau 27 : Répartition des PAP selon la nationalité**

Nationalité de la PAP	Nombre de PAP	Pourcentage
Guinéenne	14	18,84%
Sénégalaise	57	81,16%
Total général	71	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.

Les résultats présentés dans le tableau ci-dessus montrent que la plupart, c'est-à-dire au total 58 PAP chefs de ménage, sont des sénégalais et représentent, en termes relatifs, près de 81% de l'effectif total recensé. Les autres PAP chefs de ménages (au moins 18,84%) sont de nationalité guinéenne (14 individus en termes absolus). La présence de ces étrangers, dans ces quartiers impactés par le tracé, peut s'expliquer, en partie, par des motivations d'ordre locatif, notamment à cause du loyer moins onéreux et accessible par rapport à leur lieu de travail.

## Branchements aux réseaux et services de base divers

Il résulte des résultats d'enquêtes que l'accès à certains services de base est un problème majeur pour une relative minorité de la population qui vit dans la zone du projet et qui est impactée négativement.

**Tableau 28 : Répartition des ménages des PAP selon l'accès à l'énergie et l'assainissement**

Energie et Assainissement	Accès eau potable	Accès électricité	Evacuation des eaux usées	Evacuation des déchets solides
NON	13,89%	13,89%	22,22%	30,56%
OUI	86,11%	86,11%	77,78%	69,44%
Total général	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.

Il ressort du tableau ci-dessus que la plupart des ménages enquêtés ont accès à l'eau, à l'électricité et évacuent sans difficultés les eaux usées et les déchets solides qu'ils produisent. En effet, un peu plus de 86% des ménages parviennent à disposer de l'eau potable. Aussi, ceux qui ont accès à l'électricité représentent 86,11% du total. Par ailleurs, Les résultats d'enquêtes ont pu ressortir des proportions importantes de ménages qui possèdent d'équipements inamovibles, comme les latrines. C'est ce qui indique que 77,78% parmi eux vident aisément leurs eaux usées et leurs excréments. Au moins 69% des ménages évacuent leurs déchets solides.

## Sources de revenu des PAP chefs de ménage

Le tableau suivant présente les différentes sources de revenus monétaires des ménages des PAP durant l'année des enquêtes. Les résultats de l'enquête font ressortir que les PAP et les membres de leurs ménages exercent différentes activités économiques qui engendrent des revenus leur permettant d'assurer la satisfaction de leurs besoins immenses et diversifiés. Ces sources de revenus concernent aussi bien les chefs de ménages que leurs membres, ce qui fait qu'elles ne décrivent pas seulement les activités des PAP. Les sources de revenus des ménages sont dominées par les services (40,28%) – qui correspondent à divers activités de prestation – et de la vente de produits issus des principales branches d'activités commerciales et artisanales dans lesquelles leurs membres évoluent au quotidien, à l'instar des actifs des localités traversées par le projet. En effet, les PAP chefs de ménages qui exercent le commerce constituent 19,44% du total et celles qui évoluent dans l'artisanat représentent également 19,44% du total.

**Tableau 29 : Répartition des ménages des PAP selon la source de revenu et la catégorie**

Sources de revenus	Nombre de PAP	Pourcentage
Commerce	14	19,44%
Services	28	40,28%
Artisanat	14	19,44%
Autres activités	15	20,83%
<b>Total général</b>	<b>71</b>	<b>100,00%</b>

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult Août, 2016.

En plus 20,8% parmi elles pratiquent d'autres activités, vocable qui englobe le travail salarié, la pension de retraite, les rentes de situations comme les loyers et les transferts d'argent reçu – l'importance relative de cette dernière source de revenu souligne que les ménages comptent des personnes émigrées qui envoient mensuellement ou annuellement de l'argent pour l'entretien de la famille.

De ce qui précède, Il résulte des résultats issus des enquêtes que la situation économique des ménages PAP reflète relativement ceux de la plupart des quartiers traversés par le tracé. Le niveau de vie des ménages est, en effet, un peu enviable comme le démontre leurs conditions d'accès aux services sociaux de base déclinées tant tôt. Le faible niveau d'équipements de certaines PAP, pour exercer leur métier, et les revenus aléatoires que d'autres se procurent du fait de la nature de leurs activités restent également des faits révélateurs de la précarité de leur condition de vie. En effet, les activités des secteurs secondaire et tertiaire (à faible valeur ajoutée) sont les principales sources de revenus des PAP.

Profil socio-économique des PAP Places d'Affaires.

Les places d'affaires de nature différente, comptés sur l'emprise du projet au niveau de Grand Médine, sont au nombre de 57, dont plus des  $\frac{3}{4}$  sont constituées de Kiosque (10,53%), de Boutique (33,33%) et de Paravent (35,09%). La plupart des propriétaires exercent des activités diverses et variées. Ils évoluent principalement dans le commerce de divers types (vente de denrées de première nécessité surtout), l'artisanat, la vente de fruits et/ou de légumes, la restauration et dans d'autres services, particulièrement dans la réparation d'automobiles ou la mécanique, la pâtisserie (viande grillée), la boucherie. Le tableau suivant présente la répartition des PAP selon la nature des places d'affaires.

**Tableau 30 : Répartition du nombre de places d'affaires à Grand Médine selon leur nature**

Nature place d'affaires	Nombre de Places d'affaires	Pourcentage
Kiosque	6	10,53%
Boutique	19	33,33%
Cantine	2	3,51%
Hangar	3	5,26%
Non renseigné	1	1,75%
Paravent	20	35,09%
Parking aménagé	1	1,75%
Table	5	8,77%
<b>Total général</b>	<b>57</b>	<b>100,00%</b>

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août 2016.

## Statut d'occupation des PAP Places d'affaires

Les différentes places d'affaires sont occupées, en majorité, par des locataires (47,37%) et par leurs propriétaires qui les exploitent (35,09%). Certaines sont managées par des gérants salariés (12,28%). Les enquêtes n'ont pas pu déterminer le statut d'occupation de trois (03) places d'affaires. Le tableau suivant présente la ventilation des places d'affaires selon leur statut d'occupation.

**Tableau 31 : Répartition des places d'affaires selon le statut d'occupation**

Situation d'occupation	Nombre de places d'affaires	Pourcentage
Gérant salarié	7	12,28%
Locataire	27	47,37%
Non renseigné	3	5,26%
Propriétaire exploitant	20	35,09%
Total général	57	100,00%

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult, Août, 2016.

La connaissance du statut d'occupation des places d'affaires est nécessaire pour savoir la nature ou le type de compensation dont bénéficiera la PAP.

## Gains mensuels des PAP Places d'affaires

Les chiffres d'affaires moyens mensuels des places d'affaires varient, selon le statut d'occupation, entre 360.000 F.CFA et 5.783.194 F.CFA (globalement). En moyenne individuel, ou bien par PAP, les montants oscillent entre 84.184 F.CFA et 289.160 F.CFA et dépassent de loin le SMIG payé au Sénégal. Le chiffre d'affaires moyen global par PAP est évalué à 184.528 F.CFA. Cette somme cache bien des disparités entre les PAP places d'affaires, car le chiffre d'affaires des gérants salariés, qui gagnent moins, est estimé à 84.184 F.CFA, et celui généré par les locataires à 140.208 F.CFA. Le tableau suivant présente la répartition des chiffres d'affaires des PAP Places d'affaires selon leur statut d'occupation.

**Tableau 32 : Répartition des chiffres d'affaires des PAP selon leur statut d'occupation**

Statut d'occupation	Nombre de Places d'affaires	Chiffre d'affaires moyen en F.CFA	Chiffre d'affaires moyen par PAP en F.CFA
Gérant salarié	7	589.286	84.184
Locataire	27	3.785.625	140.208
Non renseigné	3	360.000	120.000
Propriétaire exploitant	20	5.783.194	289.160
Total général	57	10.518.105	184.528

Source : Résultats d'enquêtes OTD Consult– Août, 2016.

## 5.3 Groupes spécifiques (femmes et personnes vulnérables)

### 5.3.1 Résultat des consultations menées au sujet des groupes spécifiques

L'analyse des groupes spécifiques (femmes et groupes vulnérables) a été effectuée via les groupes focus et les consultations individuelles réalisées auprès de l'ensemble des PAP.

Le sujet des groupes vulnérables a été discuté afin d'identifier les mesures spécifiques à prévoir pour ces personnes parmi les PAP. De manière générale, les PAP ont mentionné l'importance de compenser toutes les personnes affectées, hommes et femmes, de manière égale et équitable sans distinction aucune.

En conclusion, les mesures de réinstallation proposées au sujet des groupes spécifiques sont les suivantes: Recenser sans discrimination tous les exploitants et les exploitantes affecté(e)s, qu'ils soient propriétaires ou non de leur parcelle.

Compenser toutes les PAP sans discrimination pour leurs biens affectés et pour les revenus tirés de leurs activités.

Faire en sorte que le projet puisse bénéficier aux personnes vulnérables affectées en leur offrant une formation et des subventions afin de développer des activités génératrices de revenus.

Faire en sorte d'impliquer, dans la mise en œuvre du PAR, les associations locales offrant déjà de l'appui aux personnes handicapées et aux personnes issues de strates sociales défavorisées.

De continuer à organiser des séances d'information et de consultation auprès de groupes de femmes uniquement, car souvent les hommes jouent les intermédiaires pour parler à leur place.

Il sera important de créer des comités de PAP qui défendront les intérêts des hommes et des femmes PAP y compris des PAP vulnérables.

En plus de ces mesures identifiées, le PAR prévoit des mesures additionnelles de réinstallation destinées aux femmes PAP et aux PAP vulnérables.

### 5.3.2 Identification des personnes vulnérables

L'identification des personnes vulnérables dans la zone du projet n'a pas été effectuée pendant le développement du PAR. C'est pourquoi, il est recommandé de procéder à l'approfondissement de la vulnérabilité, sur la base de sept critères qui peuvent être croisés afin de permettre de déceler de manière précise les personnes vulnérables parmi les PAP recensées.

Les sept critères sont les suivants :

1. les femmes PAP chef de ménage, divorcées ou veuves;
2. les PAP hommes et femmes avec un handicap physique ou intellectuel;
3. les membres des ménages des PAP ayant un handicap physique ou intellectuel;
4. les femmes PAP âgées de 55 ans et plus;
5. les hommes PAP âgés de 60 ans et plus;
6. les chefs de ménages mineurs (moins de 18 ans);
7. les PAP ayant déclaré que leur revenu ne leur permet pas de vivre décemment et qu'elles n'ont aucun appui extérieur en cas de besoin.

Il se peut qu'une même PAP remplisse plusieurs de ces critères. Cela doit être considéré de telle sorte à ne pas compter cette personne plus d'une fois.

Par ailleurs, il est reconnu qu'il est possible de rencontrer des cas de vulnérabilité auprès de femmes dans des ménages polygames qui ne sont pas couverts par les sept critères ci-dessus.

De plus, une discrimination positive devrait être appliquée pour les femmes âgées de 55 ans et plus versus les hommes de 60 ans et plus pour tenir compte des conditions spécifiques des femmes dans le milieu concerné par le projet. En effet, la position de la femme au Sénégal se présente sous de multiples facettes liées à la pluralité de son rôle dans les stratégies de gestion familiale. Dans la prise en compte de ses activités au sein des systèmes d'exploitation familiale, la femme est concernée aussi bien par les activités de gestion domestique que par les activités sociales et économiques. Malgré la multiplicité de leurs rôles, aucune responsabilité ne leur est confiée dans la gestion des revenus.

Malgré les avancées significatives obtenues par les femmes, la revendication de ces droits peut entraîner une déstructuration au sein des unités familiales, ou de leur vie conjugale. Les exigences de la maternité et la pénibilité des travaux domestiques entraînent souvent une « retraite » anticipée pour certaines d'entre elles. Fort de ce constat, il est essentiel de procéder à une discrimination positive pour prendre en compte l'âge à partir duquel le statut de vulnérabilité peut être accordé pour les femmes. Il est donc important, en fonction de tous ces facteurs, de considérer la femme PAP comme vulnérable à partir de 55 ans contrairement aux hommes qui sont considérés vulnérables à partir de 60 ans.

## 6 Cadre légal et réglementaire

Le présent chapitre synthétise la PO 4.12 de la Banque mondiale en le comparant avec les textes nationaux en matière de réinstallation. Il est précédé d'une présentation du système foncier traditionnel.

### 6.1 Régime foncier national

Le projet BRT doit satisfaire les politiques du groupe de la Banque Mondiale en matière de réinstallation tout en respectant la législation sénégalaise en matière foncière. Ces politiques des bailleurs sont composées des OP4.12 de la Banque Mondiale et de la politique en matière de Durabilité Sociale et Environnementale de la Société Financière Internationale (SFI) et de l'Agence Multilatérale de Garantie des Investissements (MIGA).

Les textes nationaux en matière de foncier, d'expropriation, de transmission des propriétés et la politique de sauvegarde de la Banque Mondiale applicable font l'objet dans le cadre de cette étude d'une identification et d'une analyse détaillées.

Le cadre juridique y compris les mécanismes de règlement et d'appel comprend les procédures juridiques et administratives applicables et une description des recours disponibles pour les personnes affectées.

Le cadre institutionnel procédera à :

- l'identification des structures impliquées dans le cadre du PAR ;
- l'évaluation de leur capacité et l'identification des besoins de renforcement institutionnel.

L'analyse du cadre juridique d'expropriation et d'indemnisation des terrains en vigueur au Sénégal ainsi que celui de la Banque Mondiale (PO 4.12) montre quelques différences entre ces deux procédures ; néanmoins des rapprochements sont possibles. La comparaison établie entre les deux procédures d'expropriation et d'indemnisation des terrains est présentée dans le tableau 33 ci-dessous. Les points de convergence et de divergence sont bien illustrés entre les deux approches.

Les points de convergence sont les suivants :

- Eligibilité à une compensation ;
- Date limite d'éligibilité (CUT-OFF DATE) ;
- Type de paiement ;

Les points de divergence les plus importants sont les suivants :

- Occupants irréguliers ;
- Suivi et évaluation ;
- Réhabilitation économique ;
- Coûts de réinstallation ;
- Déménagement des PAP ;
- Litiges ;
- Groupes vulnérables ;
- Participation ;
- Alternatives de compensation.

Nous allons présenter ces différentes approches et dresser un tableau comparatif afin de mieux exposer leurs articulations.

#### 6.1.1 Le régime foncier national

Les terres du Sénégal sont divisées en trois catégories :

- Le domaine national est constitué par les terres non classées dans le domaine public, non immatriculées ou dont la propriété n'a pas été transcrite à la conservation des hypothèques.
- Le domaine de l'Etat qui comprend le domaine public et le domaine privé, qui sont les biens et droits immobiliers qui appartiennent à l'Etat.
- Le domaine des particuliers constitué de terres immatriculées au nom des particuliers.

La législation foncière résulte de plusieurs textes. Les plus importants de ces textes méritent d'être présentés :

1. La loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au domaine national et son Décret d'application n° 64-573 du 30 juillet 1964 ;
2. La Loi N° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des collectivités locales qui abroge et remplace les Lois n° 96-06 portant Code des Collectivités locales, n° 96-07 portant transfert de compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales et n° 96-09 du 22 mars 1996 fixant l'organisation administrative et financière de la commune d'arrondissement et ses rapports avec la ville.
3. La Loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du Domaine de l'Etat et son Décret n° 81-557 du 21 mai 1981, portant application en ce qui concerne le domaine privé ;
4. Loi n° 76-67 du 2 juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et autres opérations foncières d'utilité publique et son Décret n° 77-563 du 2 juillet 1977, fixant les conditions d'application ;
5. Loi n° 87-11 du 24 février 1987 portant cession des terrains domaniaux à usage d'habitation situés en zones urbaines ;
6. Loi n° 94-64 du 22 août 1994 autorisant la vente des terrains domaniaux à usage industriel ou commercial ;
7. Loi d'orientation sociale n° 2010-15 du 6 juillet 2010 relatif à la promotion et à la protection des personnes handicapées ;
8. Loi n° 2011-07 du 30 mars 2011 portant régime de la propriété foncière ;
9. Arrêté primatorial n° 005619 du 30 juin 2004 portant création d'un Comité ad hoc de supervision des opérations de libération des emprises des grands projets de l'Etat ;
10. Arrêté du Gouverneur de région portant création du Groupe opérationnel de réinstallation.

1. **Code civil** et le décret du 26 juillet 1932 régissant le domaine des particuliers ;
2. **Code des Obligations Civiles et Commerciales.**

Le contenu de ces textes est explicité dans les paragraphes qui suivent :

### **1. La loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au domaine national**

C'est au lendemain de l'indépendance que les nouvelles autorités ont mis en place un régime spécifique d'occupation des terres à travers la loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au domaine national et ses textes d'application, notamment le décret n° 64-573 du 30 juillet 1964. L'article premier de la loi sur le domaine national dispose : «constituent de plein droit le domaine national, toutes les terres non classées dans le domaine public, non immatriculées ou dont la propriété n'a pas été transcrite à la conservation des hypothèques à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, ne font pas non plus partie de plein droit du domaine national les terres qui, à cette date, font l'objet d'une procédure d'immatriculation au nom d'une personne autre que l'Etat ». Cette loi foncière importante qui pose des règles précises n'est pas appliquée de manière rigoureuse.

Les terres du domaine national sont divisées en quatre zones :

1. Les zones pionnières qui sont des zones d'action spéciales qui ne sont pas encore aménagées.
2. Les zones urbaines qui sont constituées par les terres du domaine national qui servent pour l'habitat en milieu urbain et qui se situent sur le territoire des communes.
3. Les zones classées qui sont des espaces protégés. Les terres des zones classées sont considérées comme une réserve foncière permanente. Ces zones sont prévues spécialement pour assurer la protection de l'environnement et le développement durable.

4. Les zones de terroirs qui sont les zones les plus importantes et qui servent à l'agriculture, à l'élevage et au parcours du bétail.

Dans le domaine de l'environnement et de la gestion des ressources naturelles la loi portant code général des collectivités locales accorde notamment au département et à la commune les compétences suivantes :

- **Pour le département :**

- la création et la gestion des forêts, zones protégées et sites naturels d'intérêt départemental ;
- la délivrance d'autorisation d'amodiation de chasse, après avis du conseil municipal ;
- l'élaboration et mise en œuvre de plans départementaux d'actions de l'environnement, d'intervention d'urgence et de prévention des risques ;
- la réalisation de pare-feux et la mise à feu précoce, dans le cadre de la lutte contre les feux de brousse ;
- l'élaboration et mise en œuvre des plans d'action locale pour l'environnement ;
- la protection des eaux souterraines et de surface ;
- la répartition des quotas d'exploitation forestière entre les communes ;
- la lutte contre les incendies et protection de la nature ;
- l'autorisation de défricher après avis du conseil municipal concerné ;
- la délivrance de permis de coupe et d'abattage.

- **Pour la commune :**

- la gestion des forêts de terroirs ;
- la gestion des sites naturels d'intérêt local ;
- la création et gestion des bois communaux et d'aires protégées ;
- les opérations de reboisement ;
- l'élaboration des plans communaux d'action pour l'environnement ;
- la gestion des déchets et la lutte contre l'insalubrité ;
- la mise en défens.

Dans le domaine de la planification de l'urbanisme et de l'habitat, le département a en charge :

- l'élaboration de Plans départementaux de développement intégré,
- la coordination des actions de développement du département,
- la passation avec l'Etat de contrats plans pour la réalisation d'objectifs de développement économique et social,
- l'approbation des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.

Quant à la Commune, elle élabore et exécute les Plans d'Investissement Communaux (PIC), la passation de contrats plans avec l'Etat, l'élaboration de plans directeurs d'urbanisme, des plans d'urbanisme de détails des zones d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement, les lotissements, leur extension ou restructuration, la délivrance de permis de construire, d'accords préalables, de certificats d'urbanisme et de permis de démolir, la délivrance de permis de clôturer, de permis de coupe et d'abattage d'arbres l'autorisation d'installation et de travaux divers.

## **2. La Loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du Domaine de l'Etat**

Le 2 juillet 1976, le législateur a adopté la loi n° 76-66 portant Code du Domaine de l'Etat. Le domaine de l'Etat est divisé en domaine public et domaine privé. Le domaine public est ensuite divisé en domaine public naturel et domaine public artificiel. L'incorporation d'un bien dans le domaine public artificiel résulte soit de son classement soit de l'exécution de travaux. Une fois qu'un espace entre dans le domaine public, il est en principe inaliénable (on ne peut pas le vendre) et imprescriptible (on ne peut pas y obtenir un droit de propriété parce qu'on y a vécu pendant plusieurs années).

En effet, le domaine public artificiel comprend, les emprises des routes (loi n° 74-20 du 24 juin 1974 portant classement du réseau routier national) et de manière générale des voies de communication, les ouvrages



réalisés en vue de l'utilisation des forces hydrauliques (barrages, puits, forages, les conduites d'eau), les halles et marchés, les servitudes d'utilité publique.

L'emprise du BRT relève du domaine public artificiel.

Le Code du Domaine de l'État précise qu'il appartient à l'État d'assurer la gestion du domaine public artificiel dont les dépendances n'ont pas fait l'objet d'un transfert de gestion au profit notamment d'un concessionnaire. En outre, le domaine public artificiel peut faire l'objet de plusieurs titres d'occupation dont le retrait ne donne lieu au paiement d'aucune indemnité. Il s'agit :

- des permissions de voirie qui permettent la construction d'installations légères, démontables ou mobiles et qui ne doivent pas avoir une emprise importante sur le domaine public ;
- des autorisations d'occuper le domaine public naturel ou artificiel ;
- des concessions et des autorisations d'exploitation donnant lieu au paiement de redevances.

L'Etat peut accorder sur son domaine privé non affecté plusieurs titres :

1. Autorisation d'occuper à titre précaire et révocable lorsque le terrain est situé dans une zone non encore dotée d'un plan d'urbanisme ou dont le plan d'urbanisme doit être révisé dans un délai proche. L'attributaire est tenu de payer une redevance dont le montant est déterminé en fonction de la valeur du terrain et des avantages dont il peut tirer de l'exploitation. L'autorisation peut être retirée à tout moment sans indemnité en respectant un préavis de trois mois par lettre recommandée.
2. Bail ordinaire qui permet au locataire la jouissance du terrain pour une durée qui ne peut excéder 18 ans. Il est interdit au bailleur de céder son bail ou de faire une sous-location. Le Ministre chargé des finances peut procéder à la résiliation du bail sans indemnité.
3. Bail emphytéotique qui dure 18 ans au minimum et 99 ans au maximum avec possibilité de renouvellement. Le bail emphytéotique peut être résilié par le Ministre chargé des finances.
4. Concession du droit de superficie à l'égard des terrains situés en zone résidentielle et dotés d'un plan d'urbanisme de détail.

Tout d'abord, l'État peut dans son domaine privé céder aux collectivités locales (région ou Commune notamment) des biens qui faisaient partie de son patrimoine. Cette première innovation permet aux collectivités locales de se doter d'une assise foncière à travers l'acquisition de certains immeubles. L'État gère toujours son domaine public artificiel.

### **3. Le Code civil et le décret du 26 juillet 1932 (domaine des particuliers)**

La législation foncière est complétée par un système plus classique. Les articles 544 à 702 du Code civil français, dont certaines dispositions sont toujours applicables au Sénégal, sont relatifs à la propriété privée. La propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois et les règlements. Le Code civil précise les démembrements du droit de propriété, ainsi que les droits dont dispose le propriétaire.

Ce texte est complété par le décret colonial du 26 juillet 1932 réorganisant le régime de la propriété foncière en AOF, qui permet à travers l'immatriculation d'obtenir un titre foncier sur les terres par la procédure de l'immatriculation.

### **4. Le Code des Obligations Civiles et Commerciales et textes connexes (le bail à usage d'habitation)**

Le bail à usage d'habitation est une catégorie de contrats régie par les articles 544 et s. du COCC. Il s'agit d'un contrat par lequel le bailleur s'oblige à fournir au preneur pendant une certaine durée la jouissance d'un immeuble destiné à l'habitation contre le paiement d'un loyer.

Le bail peut être verbal s'il est à durée non déterminée, mais il doit être écrit s'il a une durée déterminée. La substitution de locataire se fait par la cession du bail ou par la sous-location. La cession du bail se fait par écrit et après notification du cessionnaire. Quant à la sous-location, elle est soumise à plusieurs conditions :

1. Le locataire, qui désire sous-louer, doit notifier au bailleur le nom de son sous-locataire ainsi que le taux de la sous-location ;

2. Le montant du prix de la sous-location ne peut être supérieur au montant du loyer dû par le locataire au bailleur principal ;
3. Le locataire principal doit obtenir l'accord exprès et écrit du bailleur avant de procéder à la sous-location sous peine de résiliation du bailleur principal.

La réinstallation nécessite la connaissance des mécanismes de récupération des terres pour le BRT.

## 6.1.2 Les procédures d'expropriation

### 6.1.2.1 La procédure générale

C'est la **loi 76 – 67 du 02 juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique** qui constitue la base légale pour les procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique (ECUP).

L'article premier de ce texte définit l'ECUP comme : « la procédure par laquelle l'Etat peut, dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, contraindre toute personne à lui céder la propriété d'un immeuble ou d'un droit réel immobilier ».

L'expropriation doit respecter les deux conditions suivantes :

- Préalable en ce sens qu'elle est fixée, payée ou consignée avant la prise de possession ;
- Juste en ce sens qu'elle doit réparer l'intégralité du préjudice, l'exproprié devant être réinstallé, dans des conditions quasi-similaires à sa situation antérieure. L'indemnité allouée doit couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé à l'exproprié.

L'acquisition amiable ou l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution d'opérations déclarées d'utilité publique est toujours faite et prononcée au profit de l'État qui a la possibilité de se faire assister soit par le service de la compétence duquel relève le projet, soit par la collectivité publique autre que l'État, l'établissement public, la société nationale ou la société à participation publique qui doit réaliser le projet.

L'État peut mettre le terrain exproprié à la disposition d'une collectivité publique ou d'une personne privée qui doit exécuter les travaux ou réaliser les opérations.

L'expropriation des terres est soumise au respect d'une procédure très rigoureuse qui a pour objet de garantir les droits des personnes expropriées aussi bien dans la phase administrative que dans la phase judiciaire. En effet, l'expropriation ne peut être prononcée tant que l'utilité publique n'a pas été déclarée et que les formalités prévues n'ont pas été respectées. Elle s'applique à tous les travaux publics, à des projets relatifs à la salubrité publique, à ceux qui touchent à la conservation des sols, aux aménagements hydro-électriques et à l'exécution de plans de développement et de programmes d'aménagement

Au Sénégal, il n'existe pas de plan de déplacement et de compensation des populations. On utilise à cet effet, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. L'acte déclaratif d'utilité publique arrête « si l'importance de l'opération le justifie, un programme de réinstallation provisoire ou définitive de la population dont la réalisation du projet doit entraîner le déplacement » (article 33 loi n° 76-67 du 2 juillet 1976). En outre, le décret prononçant le retrait des titres d'occupation et qui fixe en même temps le montant des indemnités de retrait, peut préciser les modalités d'exécution du programme de réinstallation de la population (article 35 loi n° 76-67 du 2 juillet 1976).

C'est un décret qui doit déclarer l'utilité publique ainsi que le délai pendant lequel l'expropriation doit avoir lieu. Le délai ne peut pas en principe dépasser trois ans (article 3 loi n° 76-67 du 2 juillet 1976). Néanmoins, les effets de la déclaration d'utilité publique peuvent être prorogés pour une durée au plus égale à deux ans. En outre, si les biens expropriés à la suite d'une déclaration d'utilité publique, ne reçoivent pas dans un délai de cinq ans à la suite du procès-verbal d'accord amiable ou de l'ordonnance d'expropriation, la destination prévue par la déclaration, ou si l'expropriant renonce à leur donner cette destination, les ayants droit peuvent en demander la rétrocession (article 31 loi n° 76-67 du 2 juillet 1976). La déclaration d'utilité publique doit être précédée d'une enquête dont l'ouverture est annoncée publiquement afin que les populations puissent faire des observations. Mais en cas d'urgence et s'il est nécessaire de procéder à la réalisation immédiate

du projet, un décret pris après enquête et avis favorable de la commission de contrôle des opérations domaniales déclare l'opération d'utilité publique et urgente, désigne les immeubles nécessaires à sa réalisation et donne l'autorisation au maître d'ouvrage de prendre possession desdits immeubles (article 21 loi n° 76- 66 du 2 juillet 1976).

#### **6.1.2.2 Les procédures selon la catégorie foncière**

L'expropriation des terres ou de manière générale, le retrait des terres pour l'exécution du projet BRT s'applique à plusieurs espaces fonciers :

##### **a. Expropriation et indemnisation des terrains du domaine national situés en zones urbaines**

Lorsque l'État décide de récupérer des terres du domaine national situées en zone urbaine pour des opérations d'utilité publique, telle que la construction d'une route nationale, il immatricule les terres en son nom selon les règles suivantes :

- acte déclaratif d'utilité publique pris conformément aux règles applicables en matière d'expropriation pour désigner la zone nécessaire à la réalisation du projet ;
- estimation des indemnités à verser par une commission en tenant compte exclusivement des constructions, aménagements, plantations et cultures existant dans la zone atteinte et réalisés par les bénéficiaires ;
- procès-verbal des opérations dressées par la Commission faisant apparaître les informations nécessaires et faisant ressortir le cas échéant toute mesure nécessaire à la réinstallation de la population déplacée.
- décret pris au vu du procès-verbal prononçant la désaffectation de la zone atteinte, ordonne le paiement de l'indemnité et s'il y a lieu arrête un programme de réinstallation de la zone.

C'est la procédure en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique qui est utilisée pour l'indemnisation. Cette procédure est précisée dans le Décret No 2010-439 du 06 Avril 2010 abrogeant et remplaçant le décret No. 88-074 du 18 Janvier 1988, fixant le barème des terrains nus et des terrains bâtis, applicable pour la détermination du loyer des locaux à usage d'habitation et pour le calcul de l'indemnité d'expropriation pour cause d'utilité publique.

##### **b. Expropriation et indemnisation des terrains du domaine de l'État**

En ce qui concerne le domaine public naturel ou artificiel de l'État, l'indemnisation n'est pas prévue en cas de retrait du terrain par l'État. L'article 13 de la loi n° 76-66 du 02 juillet portant Code du domaine de l'État précise « les autorisations d'occuper le domaine public naturel ou artificiel sont accordées à titre personnel, précaire et révocable ».

L'Administration des Domaines peut être amenée à procéder à des échanges de terrains si elle est saisie dans ce sens par les propriétaires ou les titulaires de droits réels immobiliers dont les biens ont fait l'objet d'une expropriation pour cause d'utilité publique et qui ont choisi d'être indemnisés en nature. Dans ce cas, l'instruction commence par une consultation des services du Cadastre et de l'Urbanisme dont les avis sont recueillis avant la présentation du dossier devant la Commission de Contrôle des Opérations Domaniales (CCOD). La CCOD doit donner son avis sur l'opportunité, la régularité et les conditions financières des acquisitions d'immeubles de droits immobiliers. L'avis favorable de cette dernière permet la rédaction d'un acte portant échange du terrain sollicité contre celui qui a été exproprié. La procédure d'expropriation aboutit à une prise de possession du bien par l'État ou la personne morale concernée et implique, en terme de compensation, le désintéressement du propriétaire ou du titulaire du droit réel immobilier en numéraire.

Pour les terrains à mettre en valeur, ils peuvent faire l'objet d'autorisations d'occuper à titre précaire et révocable, de baux ordinaires ou emphytéotiques. L'autorisation d'occuper peut être retirée à tout moment, sans indemnité (art. 37 de la loi 76-66 du 02 juillet portant code du domaine de l'État). Le bail peut être résilié par l'État, sans indemnité (art. 38 de la loi 76-66 du 02 juillet portant code du domaine de l'État). Le bail emphytéotique peut aussi être résilié par l'État sans indemnité (art. 39 de la loi 76-66 du 02 juillet portant code du domaine de l'État).

Pour les terrains mis en valeur et dont le bénéficiaire a un bail ordinaire ou un bail emphytéotique, leur reprise totale ou partielle pour cause d'utilité publique, avant l'expiration du bail a lieu dans les formes déterminées en matière d'expropriation moyennant une indemnité établie en tenant compte exclusivement de la valeur des constructions et aménagements existants réalisés conformément aux dispositions du contrat passé avec l'État.

### **c. Expropriation et indemnisation des terrains du domaine des particuliers**

Pour ces terres, un décret désigne la zone concernée et il est procédé à l'estimation des indemnités à verser aux occupants par la commission prévue en matière d'expropriation. L'art.

38 du décret n°64-573 du 30 juillet 1964 fixant les conditions d'application de la loi 64-46 du 17 juin 1964 relative au domaine national dans sa version modifiée par le décret 91-838 du 22 août 1991 permet à tous occupants d'être indemnisés. En effet ce dernier décret a supprimé de l'article originel (du décret de 1964) l'alinéa suivant «il n'est dû aucune indemnité aux occupants qui se sont installés malgré défense faite par l'administration ou en contravention aux lois et règlements ».

#### **Les acteurs institutionnels responsables**

Au Sénégal, plusieurs institutions interviennent dans la procédure de réinstallation des populations affectées par un projet de développement ou de restructuration. Ainsi, les institutions interpellées sont principalement :

- **la Direction de l'enregistrement des domaines et du timbre** : elle est chargée de prescrire l'ouverture de l'enquête d'utilité publique pour commencer la phase de l'expropriation. Le receveur des domaines tient le dossier d'enquête ;
- **la Direction du cadastre** : elle est compétente pour tout ce qui touche à la délimitation du foncier et le cadastre ;
- **la Direction l'urbanisme et de l'architecture** supervise et valide les plans d'urbanisme et de lotissement et veille au respect de la réglementation de l'occupation des sols sur l'ensemble du territoire national;
- **la Commission de contrôle des opérations domaniales (CCOD)** prévue à l'article 55 du Code du domaine de l'Etat ;
- **la Commission nationale d'évaluation des sols**, chargée d'évaluer les propositions des commissions régionales d'évaluation des sols ;
- **la Commission de conciliation** chargée de fixer à l'amiable, le montant des indemnités à verser aux personnes expropriées ;
- **la Commission régionale d'évaluation des sols** instituée dans chaque région. Elle est chargée de proposer les valeurs en mètre carré à assigner aux terrains immatriculés ;
- **la Commission Départementale d'Evaluation des Impenses (CDEI)** est instituée dans chaque département et elle a pour objet de recenser et de déterminer la valeur des biens touchés dans toute opération de récupération de terre à des personnes physiques ou morales. Elle est composée par : le Préfet du département qui en assure la présidence ; le chef de service de l'urbanisme ; le chef de service du cadastre ; le chef de service de l'agriculture ; le chef de services des travaux publics ; le représentant de la structure expropriante ; le représentant de la collectivité locale concernée.
- **La Fondation Droit à la Ville (FDV)** est régie par la loi N° 95-11 du 07 avril 1995. C'est une structure de l'Etat investie d'une mission de service public par le décret n° 2000-996 du 11 décembre 2000. Elle est placée sous la tutelle technique du Ministre chargé de l'urbanisme et sous la tutelle financière du Ministre de l'économie et des finances. Elle travaille dans la restructuration et la régularisation foncières des quartiers irréguliers. Elle dispose d'une expérience pertinente en matière de réinstallation et d'ingénierie sociale.

### 6.1.2.3 Les procédures d'acquisition de terrains de remplacement pour les PAP disposant de droits légaux

Les droits de propriété sont des titres fonciers ou contrats de bail sur les parcelles que les PAP occupent.

L'État a le droit d'indemniser en nature ou en argent. Quant à l'indemnisation en nature (l'échange), l'Administration des Domaines peut être amenée à procéder à des échanges de terrains si elle est saisie dans ce sens par les propriétaires ou les titulaires de droits réels immobiliers dont les biens ont fait l'objet d'une expropriation pour cause d'utilité publique et qui ont choisi d'être indemnisés en nature. Dans ce cas, l'instruction commence par une consultation des services du Cadastre et de l'Urbanisme dont les avis sont recueillis avant la présentation du dossier devant la Commission de Contrôle des Opérations Domaniales. L'avis favorable de cette dernière permet la rédaction d'un acte portant échange du terrain sollicité contre celui qui a été exproprié. Cet acte, dressé en six (06) exemplaires au moins et signé par le requérant et l'autorité administrative (Gouverneur ou Préfet) assistée du Receveur des Domaines territorialement compétent, doit être approuvé par le Ministre chargé des Domaines pour être authentique.

Quant à l'indemnisation en argent, l'article 14 de la loi n° 76-67 du 2 juillet 1976 précise que l'expropriant peut, moyennant paiement ou consignation de l'indemnité provisoire, prendre possession de l'immeuble.

## 6.2 Politiques de la BM en matière de déplacement involontaire de populations

Les obligations découlant de l'OP.4.12 ont été dégagées dans le CPR. Elles peuvent être résumées de la manière suivante :

La réinstallation involontaire de populations doit être planifiée afin qu'elle ne résulte pas en de graves problèmes économiques, sociaux et environnementaux. C'est pourquoi, en plus des procédures nationales en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, la Politique opérationnelle PO 4.12 « Réinstallation Involontaire des Populations » est suivie lorsqu'un projet financé par la Banque Mondiale est susceptible d'entraîner une réinstallation involontaire, des impacts sur les moyens d'existence, sur l'acquisition de terres ou des restrictions d'accès à des ressources naturelles.

Les deux politiques exigent l'élaboration d'un Plan de réinstallation basée sur la participation des personnes affectées et leur entière compensation pour les pertes subies.

Les principes de la PO 4.12 sont les suivants :

La réinstallation involontaire doit être évitée, autant que faire se peut, ou tout au moins minimisée en explorant des variantes viables dans la conception du projet.

Lorsque la réinstallation de population est impossible à éviter, les actions et mesures de réinstallation doivent être conçues et mises en œuvre en tant que programmes de développement durable, en mettant en place des ressources suffisantes pour que les personnes déplacées par le projet puissent profiter des avantages du projet.

Les personnes déplacées doivent être consultées et doivent participer à la planification et à l'exécution des programmes de réinstallation.

Les personnes déplacées doivent être aidées dans leurs efforts pour l'amélioration, ou du moins le rétablissement, de leurs moyens d'existence et de leur niveau de vie, ceux-ci étant considérés en termes réels, aux niveaux qui prévalaient au moment de la phase précédant le déplacement ou celle de la mise en œuvre du projet, selon la formule la plus avantageuse.

Une procédure d'indemnisation doit être enclenchée lorsqu'un projet nécessite l'acquisition, l'usage ou la restriction d'accès à des terres, des constructions, des infrastructures ou des services, ou encore s'il nécessite l'acquisition, l'usage ou la restriction d'accès à des ressources naturelles appartenant à, ou utilisées par, une communauté ou un groupe de personnes. Toutefois, les procédures d'expropriation à mettre en œuvre ne sont pas définies dans la politique PO 4.12. Ce sont les procédures nationales qui s'appliquent dans la mesure où celles-ci respectent les exigences du bailleur de fonds en termes d'indemnisation, de participation des personnes affectées et d'information.

Les Politiques en matière de déplacement involontaire des populations de la Banque mondiale traitent des projets financés par ces institutions qui requièrent l'expropriation de terres ou d'autres biens. Ces politiques décrivent les impacts ou pertes que peuvent générer ces projets comme suit :

- le déplacement ou la perte de logement pour les personnes résidant sur le site du projet;
- la perte d'actifs ou la restriction involontaire de l'accès à des actifs, y compris des parcs nationaux, des zones protégées ou des ressources naturelles; ou
- la perte de sources de revenus ou de moyens de subsistance, que les personnes affectées doivent être déplacées ou non.

Si une personne affectée est, pour une raison ou une autre, plus vulnérable que la majorité des PAP, elle doit être assistée de manière spéciale pour se réinstaller.

Le plan de réinstallation doit comprendre des mesures permettant de s'assurer que les personnes déplacées ont été informées sur les différentes possibilités et sur leurs droits à la réinstallation, qu'elles ont été effectivement consultées sur des options de réinstallation techniquement et économiquement réalisables et qu'elles peuvent choisir entre ces options, qu'elles bénéficient d'une indemnisation rapide et effective au coût de remplacement intégral pour les biens perdus du fait du projet et que si un déplacement physique de population doit avoir lieu en raison de la mise en place du projet, le plan de réinstallation doit nécessairement comprendre les mesures suivantes :

- s'assurer que les personnes déplacées reçoivent une assistance (telle que des indemnités de déplacement) au cours du déplacement;
- s'assurer qu'elles puissent bénéficier de maisons, ou de terrains à usage d'habitation, ou de terrains agricoles, pour lesquels le potentiel de production et les avantages sont au moins équivalents aux avantages du site de départ;
- s'assurer que les personnes déplacées soient socialement et économiquement intégrées dans les communautés d'accueil.

La compensation monétaire pour indemniser la perte de terres n'est pas une solution à privilégier pour les personnes dont la subsistance est basée sur la terre. Pour ces personnes, il est préférable de procéder au remplacement de la terre perdue par des terrains à valeur et à utilité équivalentes.

Par ailleurs, si la législation nationale ne prévoit pas une compensation dont le niveau correspond au coût intégral de remplacement, la compensation sur la base de cette législation est à compléter par des mesures additionnelles pour combler les écarts possibles.

La PO 4.12 de la Banque mondiale définit des critères d'éligibilité aux compensations et aux autres mesures de réinstallation. Ces critères distinguent trois catégories de PAP éligibles comme suit :

- a) les détenteurs d'un droit légal sur les terres y compris les droits coutumiers et traditionnels reconnus par la législation nationale (titre foncier, affectation par le conseil rural, permis d'occuper, bail, bail emphytéotique, etc.);
- b) les personnes qui n'ont pas de droit légal sur les terres au moment où le recensement débute, mais qui ont des titres susceptibles d'être reconnus par les lois nationales ou qui puissent l'être dans le cadre d'un processus identifié dans le plan de réinstallation;
- c) les personnes qui n'ont, ni droit légal, ni titres susceptibles d'être reconnus sur les terres qu'elles occupent et qui n'entrent pas dans les deux catégories décrites ci-dessus.

Les personnes relevant des alinéas a) et b) ci-dessus reçoivent une compensation pour les terres qu'elles perdent.

Les personnes relevant de l'alinéa c) reçoivent une aide à la réinstallation en lieu et place de la compensation pour les terres qu'elles occupent, et toute autre aide permettant d'atteindre les objectifs énoncés dans les deux politiques, à la condition qu'elles aient occupé les terres de la zone du projet avant une date limite fixée par l'Emprunteur (l'État) et acceptable par le bailleur de fonds.

Toutes les personnes relevant des alinéas a), b) ou c) reçoivent une compensation pour la perte d'éléments d'actifs autres que le foncier comme la perte d'activités génératrices de moyens de subsistance, la perte de bâtiments, la perte d'équipements inamovibles, la perte de propriété sur des ressources communes, la perte de cultures agricoles, etc., et ce, à condition qu'elles aient occupé le site du projet avant la date limite fixée par l'Emprunteur et acceptable par le bailleur de fonds.

Les personnes qui empiètent sur la zone du projet après la date limite (généralement la date de fin du recensement), n'ont droit à aucune compensation ni à aucune autre forme d'aide à la réinstallation.

La section suivante compare le cadre juridique de réinstallation sénégalais et les politiques en la matière de la Banque mondiale. Cette analyse permet d'identifier les similitudes et divergences entre les textes.

## 6.3 Concordance entre le cadre juridique national et les procédures de la Banque mondiale

La Banque mondiale définit clairement les procédures à respecter pour élaborer un plan de réinstallation. La comparaison des exigences de la BM aux procédures légales et aux pratiques sénégalaises lors de la réalisation de projets qui impliquent une expropriation et le déplacement involontaire des populations, permet de noter quelques différences.

L'analyse comparative, présentée au tableau 33 montre que sur certains points, il y a une convergence entre la législation sénégalaise et la politique de réinstallation de la BM. Les points de convergence sont les suivants :

- Éligibilité à une compensation ;
- Date limite d'éligibilité ;
- Type de paiement.

Les points où il y a des divergences les plus importantes sont les suivants :

- Participation des PAP ;
- Occupation irrégulière ;
- Assistance particulière aux groupes vulnérables ;
- Déménagement des PAP ;
- Réhabilitation économique ;
- Résolution de litiges ;
- Suivi et évaluation du PAR.

Des possibilités de rapprochements existent au regard de l'évolution du mode d'intervention de l'État par rapport à la réinstallation, comme suit :

La participation est plus importante dans le processus de réinstallation de la BM, mais le droit positif ne l'interdit pas. Il se contente de préciser qu'à certaines étapes, la participation est obligatoire, et l'agence exécutive, le CETUD, engagera une unité intermédiaire pour faciliter la participation pendant toute la mise en œuvre du programme.

Les irréguliers ont fait l'objet d'opérations de déguerpissement pendant plusieurs années, mais l'État tient compte de la situation des irréguliers. D'ailleurs, la modification intervenue à l'article 38 du décret n° 65-573 portant application du domaine national va dans ce sens.

Concernant les groupes vulnérables, ils ne sont pas prévus expressément dans la législation nationale, mais des discriminations positives peuvent être apportées sur cette question. D'ailleurs, dans le cadre de toute opération de réinstallation, les personnes âgées, les femmes, les jeunes et les gens qui ont une rente précaire et faible sont considérés comme une cible privilégiée pour une assistance particulière.

Concernant le règlement des litiges, la BM privilégie, au nom du principe de proximité, l'implication des autorités et populations locales. Ce qui n'est pas en contradiction avec les textes nationaux. Il est quand même essentiel de recourir à la justice formelle s'il y a une impasse.

Sur d'autres points, la politique de la BM est plus complète : suivi/évaluation, réhabilitation économique, alternatives de compensation, participation des PAP. Rien n'empêche aux pouvoirs publics de s'en inspirer.

**Tableau 33 : Concordance entre le cadre juridique national et les procédures de la Banque mondiale**

Thème	Cadre juridique national	Politique opérationnelle 4.12 de la BM	Conclusions
Éligibilité à une compensation	La Loi n° 76-67 du 2 juillet 1976 relative à l'ECUP précise que les personnes qui peuvent être déplacées sont celles qui sont propriétaires d'immeubles et/ou de droits réels immobiliers quel que soit le statut ou la protection dont bénéficie le bien; La Loi n° 64-46 du 17 juin 1964, relative au domaine national et son décret d'application n° 64-573 du 30 juillet 1964 précisent que les détenteurs d'un droit formel ou non sur les terres du domaine national peuvent être déplacés pour des motifs d'intérêt général; La Loi n°76-66 du 02 juillet 1966 portant Code du domaine de l'État et son décret d'application n° 81-557 du 21 mai 1981 précise que tout détenteur d'une autorisation d'occuper d'une terre du domaine de l'État peut être déplacé.	PO 4.12, par. 15: trois catégories de PAP éligibles <sup>8</sup> a) les détenteurs d'un droit formel sur les terres y compris les droits coutumiers et traditionnels; b) les personnes qui n'ont pas de droit formel sur les terres au moment où le recensement débute, mais qui ont des titres susceptibles d'être reconnus par les lois nationales; c) les personnes qui n'ont, ni droit formel, ni titres susceptibles d'être reconnus sur les terres qu'elles occupent.	La politique de la BM et la législation sénégalaise se rejoignent en ce qui concerne les personnes qui peuvent être déplacées. Il faut simplement préciser que le droit sénégalais est plus restrictif dans la mesure où il met l'accent sur les détenteurs de droits formels, alors que la politique de la BM ne fait pas cette distinction et inclue les personnes n'ayant ni droit formel, ni titre susceptible d'être reconnu sur la terre qu'ils occupent.
Date limite d'éligibilité (Cut-off date)	Article 20 de la Loi n° 76-67 du 2 juillet 1976 : indemnité établie à partir du procès-verbal de constat d'état des lieux. Les améliorations apportées avant le PV et qui ont pour objet	PO 4.12 par.14; Annexe A par. 5. a) i) : Le recensement permet d'identifier les personnes éligibles à l'aide pour décourager l'arrivée massive de personnes non éligibles. Mise au point d'une procédure acceptable pour déterminer les critères	La politique de la BM et les lois nationales sont similaires même si la terminologie utilisée n'est pas la même.

<sup>8</sup> Les personnes détenant des droits légaux formels ou des titres susceptibles d'être reconnus par la loi du pays reçoivent une compensation pour les terres qu'elles perdent. Les personnes n'ayant ni droits légaux formels ni titres susceptibles d'être reconnus reçoivent une aide à la réinstallation en lieu et place de la compensation pour les terres qu'elles occupent, et toute autre aide permettant d'atteindre les objectifs énoncés dans la politique de réinstallation de la BM, à la condition qu'elles aient occupé les terres de la zone du projet avant une date limite fixée par l'Emprunteur (l'État) et acceptable par la Banque. Toutes les personnes relevant des catégories a), b) ou c) de la BM reçoivent une compensation pour la perte d'éléments d'actif autres que le foncier comme les bâtiments, les autres équipements inamovibles et les pertes de moyens de subsistance.



Thème	Cadre juridique national	Politique opérationnelle 4.12 de la BM	Conclusions
	d'obtenir une indemnité plus-value ne sont pas prises en compte.	d'éligibilité des personnes déplacées en impliquant les différents acteurs. Exclure du droit à compensation et à l'aide des populations ceux qui s'installent dans la zone après la décision de réaliser le projet et l'élaboration du recensement des populations éligibles à la réinstallation et autres compensations.	
Occupants irréguliers	<p>Le décret n° 91-938 du 22 août 1991 qui modifie l'article 38 du décret n° 64 - 573 du 30 juillet 1964 fixant les conditions d'application de la loi relative au domaine national permet à tout occupant, même irrégulier, faisant l'objet de déplacement d'être indemnisé.</p> <p>Mais la Loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant code du Domaine de l'État ne prévoit pas d'indemnisation ou d'aide quelconque en cas de retrait des terres du domaine public de l'État.</p>	<p>PO 4.12, par. 16 :</p> <p>Les personnes relevant du par.15 c) reçoivent une aide à la réinstallation en lieu et place de la compensation pour les terres qu'elles occupent, et toute autre aide, selon les besoins, afin d'atteindre les objectifs énoncés dans la présente politique, à la condition qu'elles aient occupé les terres dans la zone du projet avant la date limite fixée.</p> <p>PO 4.12, par. 16 :</p> <p>Toutes les personnes relevant des PAR. 15 a), b) ou c) reçoivent une compensation pour la perte d'éléments d'actifs autres que le foncier.</p> <p>PO 4.12 par. 6 b) i) et c) :</p> <p>Si une relocalisation physique est nécessaire, les personnes déplacées doivent bénéficier d'une aide telle que des indemnités de déplacement durant la réinstallation.</p>	<p>Une divergence existe entre la politique de la BM et la législation sénégalaise. En effet, aucune aide ou indemnisation n'est prévue dans la législation sénégalaise en cas de retrait de terre du domaine public de l'État.</p> <p>En revanche, l'OP 4.12 de la BM prévoit une indemnisation ou l'octroi d'une aide pour ce type d'occupant.</p>

Thème	Cadre juridique national	Politique opérationnelle 4.12 de la BM	Conclusions
Compensation en espèces	<p>L'article 14 de la Loi 76-67 du 2 juillet 1976, relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique précise que la compensation en espèces est un principe reconnu dans la législation sénégalaise quand il s'agit d'une expropriation pour cause d'utilité publique ou de retrait d'une terre du domaine national.</p> <p>Les indemnités proposées doivent être suffisantes pour permettre de compenser l'intégralité du préjudice subi.</p>	<p>PO 4.12, par. 12 :</p> <p>Le paiement en espèces d'une compensation pour perte de biens est acceptable dans les cas où :</p> <p>a) les moyens d'existence étant tirés des ressources foncières, les terres prises par le projet ne représentent qu'une faible fraction de l'actif affecté et le reste de l'actif est économiquement viable;</p> <p>b) des marchés actifs existent pour les terres, les logements et le travail, les personnes déplacées utilisent de tels marchés et où il y a une offre disponible suffisante de terres et d'habitations; ou enfin</p> <p>c) les moyens d'existence ne sont pas fondés sur les ressources foncières.</p> <p>Les niveaux de compensation en espèces devront être suffisants pour financer le remplacement des terrains perdus et autres actifs au coût intégral de remplacement sur les marchés locaux.</p>	<p>La politique de réinstallation de la BM rejoint la législation sénégalaise en matière de compensation en espèces. La législation sénégalaise prévoit des indemnités justes devant couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé à la personne déplacée.</p>
Compensation en nature - Critères de qualité	<p>Le Décret n° 64-573 du 30 juillet 1964 fixant les conditions d'application de la loi relative au domaine national prévoit en cas de désaffectation, lorsque l'intérêt général l'exige, que la personne victime de la désaffectation reçoive une parcelle équivalente à titre de compensation.</p> <p>La Loi n° 76-66 du 2 juillet 1966 portant code du domaine de l'État ne donne aucune possibilité aux titulaires d'autorisations d'occuper le domaine public naturel ou artificiel de recevoir des terres de compensation ou même d'indemnités.</p>	<p>PO 4.12, par. 11 :</p> <p>Les stratégies de réinstallation sur des terres compensées en nature devront être privilégiées en ce qui concerne des populations déplacées dont les moyens d'existence sont tirés de la terre.</p> <p>À chaque fois que des terres de substitution sont proposées, les terres fournies aux personnes réinstallées doivent avoir une combinaison de potentiel productif, des avantages géographiques et d'autres facteurs au moins équivalents aux avantages des terres soustraites.</p> <p>ANNEXE A de la PO 4.12 par. 10 note 1 : Pour la compensation des terrains, il faut prendre la valeur</p>	<p>Certaines dispositions de la législation sénégalaise prévoient l'affectation de nouvelles terres en lieu et place de celles retirées.</p> <p>D'autres dispositions en revanche ne prévoient ni terrain de substitution, ni d'indemnité compensatrice.</p> <p>Ce qui n'est pas en accord avec les stratégies de la BM.</p>

Thème	Cadre juridique national	Politique opérationnelle 4.12 de la BM	Conclusions
		marchande avant le déplacement d'un terrain de taille équivalente et utilisé de manière identique, situé dans le voisinage du terrain concerné, en plus des frais d'enregistrement et de cession.	
Compensation - Infrastructure	Payer la valeur selon les barèmes établis; normalement augmentés par la pratique en se fondant sur les prix du marché en incluant les plus-values.	Remplacer ou payer la valeur au prix du marché actuel sans tenir compte de l'amortissement.	Différence importante, mais en accord sur la pratique.
Alternatives de compensation	La législation sénégalaise ne prévoit pas, en dehors des indemnités et/ou l'attribution de nouvelles terres, l'octroi d'emploi ou de travail à titre d'alternatives de compensation.	PO 4.12, par. 11: Si les personnes déplacées choisissent une autre option que l'attribution de terres..., ou s'il n'y a pas suffisamment de terres disponibles à un coût raisonnable, il faudra proposer des options non foncières fondées sur des perspectives d'emploi ou de travail indépendant qui s'ajouteront à une indemnisation en espèces pour la terre et autres moyens de production perdus.	La politique de la BM en matière d'alternative de compensation, notamment celle fondée sur des perspectives d'emploi ou de travail indépendant, n'est pas prise en compte par la législation nationale. En règle générale, seules les indemnités en espèces ou les compensations en nature sont prévues au Sénégal.
Évaluation des terres	Remplacer sur la base de barèmes selon la qualité par m <sup>2</sup> .	Remplacer sur la base des prix du marché par m <sup>2</sup> .	En pratique, la politique de la BM est en accord avec les lois nationales, mais elle ne le serait plus si les barèmes de l'État ne reflètent pas les prix actuels du marché.
Évaluation des structures	Remplacer sur la base de barèmes par m <sup>2</sup> selon matériaux de construction.	Remplacer sur la base des prix du marché par m <sup>2</sup> sans tenir compte de l'amortissement.	En accord dans la pratique, mais seulement si les barèmes de l'État reflètent les prix actuels du marché.
Participation	Une participation est prévue dans le décret d'utilité publique, dont l'ouverture est précédée d'une enquête et annoncée au public par tous les moyens de publicité habituels. Durant cette période, toute personne intéressée peut formuler des observations (art. 5 Loi n° 76-67 du 2 juillet 1976); après	Les populations déplacées devront être consultées de manière constructive et participative, et avoir la possibilité de participer à tout le processus de réinstallation conformément au § 2 b) de la PO 4.12; § 13 a) Annexe A par. 15 d); Annexe A par. 16 a).	La législation sénégalaise prévoit une enquête, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette enquête est publique et fait l'objet d'une mesure de publicité. Mais les intéressés peuvent même en ignorer l'existence en raison du taux élevé d'analphabétisme et ne pas avoir la possibilité de participer de manière constructive au processus.

Thème	Cadre juridique national	Politique opérationnelle 4.12 de la BM	Conclusions
	notification de l'acte de cessibilité de l'immeuble, délai de 15 jours pour formuler des observations.		
Groupes vulnérables	La législation sénégalaise n'a pas prévu de dispositions spéciales concernant les groupes vulnérables.	PO 4.12, par. 8 : Pour que les objectifs de la politique de réinstallation soient pleinement respectés, une attention particulière est à porter aux groupes vulnérables au sein des populations déplacées, notamment les personnes vivant en deçà du seuil de pauvreté, les travailleurs sans terre, les femmes et les enfants, les populations autochtones, les minorités ethniques et toutes les autres personnes déplacées qui ne font pas l'objet d'une protection particulière dans la législation nationale.	Les groupes vulnérables, mentionnés dans la politique de la BM, ne sont pas spécifiquement protégés par la législation nationale. Il est nécessaire, en cas de mise en œuvre de la réinstallation, de prêter une certaine attention à ces personnes.
Litiges	Négociation à travers la commission de conciliation; les négociations au niveau local sont généralement de mise; saisie des tribunaux ou du Médiateur. Dans la pratique, intervention des autorités traditionnelles.	Annexe A PO.4.12, par. 7 b); Annexe A PO.4.12, par. 16 c) Annexe A par. 17 : prévoir les procédures judiciaires avec des délais raisonnables, à un coût abordable et à la portée de tous en favorisant les mécanismes alternatifs tels que la conciliation, la médiation ou le recours à certaines autorités coutumières.	Les modalités sont différentes sur le plan des principes, mais dans la réalité, le mécanisme national de résolution des conflits rejoint celui de la BM.
Type de paiement	Normalement en argent; échange possible	Population dont les moyens d'existence sont tirés de la terre : préférence en nature avec des options non foncières (paiement en espèces, paiement en espèces combiné à des perspectives d'emploi ou de travail indépendant) (Cf. PO 4.12 para 11) <sup>9</sup> Perte de biens : paiement en espèces acceptable selon	La politique de la BM et la législation sénégalaise se rejoignent en matière de compensation en espèces. D'ailleurs, la législation sénégalaise prévoit une indemnisation juste et préalable, en ce sens qu'elle doit réparer l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé à la personne déplacée.

<sup>9</sup> Les stratégies de réinstallation sur des terres devront être privilégiées en ce qui concerne des populations déplacées dont les moyens d'existence sont tirés de la terre. Ces stratégies peuvent inclure la réinstallation sur des terres domaniales, ou sur des terrains privés acquis ou achetés en vue de la réinstallation. Si les personnes déplacées choisissent une autre option que l'attribution de terres à vocation agricole, si la fourniture de terres porte préjudice à la viabilité d'un parc ou d'une aire protégée, ou s'il n'y a pas suffisamment de terres disponibles à un coût raisonnable, il faudra proposer des options non foncières fondées sur des perspectives d'emploi ou de travail indépendant qui s'ajouteront à une indemnisation en espèces pour la terre et autres moyens de production perdus.

Thème	Cadre juridique national	Politique opérationnelle 4.12 de la BM	Conclusions
		trois cas (cf. PO 4.12 para 12) <sup>10</sup>	
Déménagement des PAP	Article 14 Loi n° 76-67 du 2 juillet 1976 : Après paiement ou consignation de l'indemnité provisoire prévue par le juge des expropriations ou dans un délai de 8 jours après le transport sur les lieux ordonnés par le juge.	Après le paiement et avant le début des travaux.	Différence importante
Réhabilitation économique	Non mentionné dans la législation	Nécessaire dans les cas où les revenus sont touchés; les mesures introduites dépendent de la sévérité de l'impact négatif	Différence importante
Suivi et évaluation	Non mentionné dans la législation	Nécessaire (PO 4.12 Annexe A, par. 21).	Différence importante

En tout état de cause, les conventions internationales ayant une prééminence sur les lois nationales, une convention de crédit signée avec la Banque Mondiale s'inscrirait dans ce cadre. En cas de conflit, le cadre le plus avantageux pour les personnes affectées sera adopté.

<sup>10</sup> Le paiement en espèces d'une compensation pour perte de biens est acceptable dans les cas où a) les moyens d'existence étant tirés des ressources foncières, les terres prises par le projet ne représentent qu'une faible fraction de l'actif affecté et le reste de l'actif est économiquement viable; b) des marchés actifs existent pour les terres, les logements et le travail, les personnes déplacées utilisent de tels marchés et il y a une offre disponible suffisante de terres et d'habitations; ou enfin c) les moyens d'existence ne sont pas fondés sur les ressources foncières. Les niveaux de compensation en espèces devront être suffisants pour financer le remplacement des terrains perdus et autres actifs au coût intégral de remplacement sur les marchés locaux.

## 7 Cadre institutionnel

Le présent chapitre présente les institutions et structures, publiques ou privées, qui ont été impliquées à ce jour ou qui seront impliquées dans le processus de réinstallation des populations affectées par le projet. Le rôle spécifique de chacune de ses institutions et structures, lors de la mise en œuvre du PAR, est décrit au chapitre 16.4

Les structures de mise en œuvre ont été mises en place de telle manière à assurer une participation des populations affectées tout au long du processus de réinstallation. Des structures spécifiques telles que la présence d'une structure accompagnatrice, la création d'un comité local de médiation et la présence d'un comité de pilotage permettront de renforcer la concertation entre les PAP et le projet.

Différentes structures interviendront dans la mise en œuvre de la réinstallation :

- le CETUD;
- les structures de l'Administration centrale;
- les structures de l'Administration déconcentrée et décentralisée;
- l'ONG accompagnatrice des PAP;
- le Comité Local de Médiation (CLM);
- le Comité de Pilotage des PAR;
- la Commission de conciliation.

### 7.1 Le CETUD

Le Conseil Exécutif des Transport Urbain de Dakar, autorité organisatrice des transport urbains de l'agglomération dakaroise a été créée en 1997 (Loi 97-01 du 10 mars 1997) dans le cadre du programme de réforme du secteur des transports urbains publics initié en 1992. Ce programme a été mis en place afin de prendre en charge la problématique du déplacement des populations dans la région de Dakar. Le CETUD est le maître d'Ouvrage du projet BRT.

### 7.2 Les structures de l'Administration

Les structures de l'Administration centrale impliquées dans l'exécution de la réinstallation sont :

La Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre (DEDT);

La Commission de Contrôle des Opérations Domaniales (CCOD).

#### 7.2.1 La Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre

La Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre (DEDT) est chargée de la surveillance des opérations foncières portant sur le domaine national. À ce titre, elle prescrit l'ouverture de l'enquête d'utilité publique permettant le déclenchement de la phase de l'expropriation. Le Receveur des Domaines appelé « Commissaire-enquêteur » tient le dossier d'enquête. Le Ministre chargé des domaines (Ministre de l'Économie et des Finances), ou le cas échéant, le Ministre dont dépend le projet à réaliser établit un rapport sur la base duquel la déclaration d'utilité publique est prononcée par décret.

L'enquête d'utilité publique est faite sur instructions du Directeur de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre par les Receveurs des Domaines. Ces derniers ont en charge la production de rapports d'enquête à la fin de leurs travaux.

#### 7.2.2 La Commission de Contrôle des Opérations Domaniales

La Commission de Contrôle des Opérations Domaniales (CCOD), prévue à l'article 55 du Code du domaine de l'État, est présidée par le Directeur de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre. Elle est chargée de l'application du régime foncier national et de la révision des évaluations foncières. Elle émet des avis: sur le montant des indemnités à proposer en cas d'expropriation foncière pour cause d'utilité publique; sur la régularité des conditions juridiques et financières des opérations foncières; sur l'opportunité de recours à la

procédure d'urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique; arrête le montant des provisions correspondant aux indemnités éventuelles d'expropriation; l'opportunité, la régularité et les conditions financières de toute opération intéressant le domaine privé de l'État, des collectivités locales et des établissements publics.

Elle est composée des membres suivants ou de leurs représentants :

- le Directeur de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre;
- le Directeur du Cadastre;
- le Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme;
- le Directeur des Affaires Civiles et du Sceau ou son représentant;
- le Directeur de la Protection Civile;
- le Directeur de l'Aménagement du Territoire;
- le Contrôleur Financier;
- un représentant de l'organisme chargé du projet (CETUD);
- un représentant du Parlement.

## 7.3 Les structures de l'Administration déconcentrée et décentralisée

- Le Comité ad hoc de supervision des Opérations de libération des emprises des grands projets. Ce Comité, mis en place par arrêté primatorial n° 002943 du 21 03 2011 est chargé de superviser la libération des emprises des Grands Projets de l'Etat. Il est formellement chargé des tâches suivantes : l'information et la sensibilisation des populations concernées ; le recensement des impenses et des occupants des emprises ; l'évaluation et le paiement des impenses ; la notification de sommation de libération des lieux et l'assistance des autorités administratives pour les opérations afférentes à la libération des sites ; le recensement des déplacés et leur recasement sur les sites aménagés. Le Comité ad hoc est présidé par le Ministre de l'Intérieur ou son représentant qui rend compte au Premier Ministre. Ce Comité comprend aussi les autorités suivantes : un représentant de la Primature, du Ministre de l'Economie et des Finances et de l'ensemble des Directions nationales. Le Comité se réunit au moins une fois par mois, sur convocation de son Président. Il peut aussi se réunir en session extraordinaire chaque fois que son Président le juge nécessaire.
- Le Groupe Opérationnel de Dakar. Ce Groupe est l'organe d'exécution du Comité ad hoc de supervision des opérations de libération des emprises. Le Groupe Opérationnel est constitué d'une équipe technique composée d'agents venant des services de l'Urbanisme, des Travaux Publics, du Cadastre, des Domaines, de l'Aménagement du Territoire et de la Construction. Dans la région, le Gouverneur préside le Groupe opérationnel chargé de l'information et de la sensibilisation, de l'affiche du recensement, du traitement des réclamations, de la conciliation, etc.
- La Commission régionale d'évaluation des Sols, instituée dans chaque région, est chargée de proposer les valeurs au mètre carré à assigner aux terrains immatriculés.
- La Commission Départementale d'Evaluation des Impenses (Dakar, Pikine et Guédiawaye) est instituée dans chaque département et elle a pour objet de déterminer la valeur des biens touchés dans toute opération de récupération des terres à des personnes physiques ou morales. Elle est composée : du Préfet du département, Président ; du Chef de service de l'Urbanisme ; du chef de service du cadastre ; du chef de service de l'agriculture ; du chef de service des Travaux publics ; du représentant de la structure expropriante ; du représentant des collectivités locales concernées ;
- Les Commissions de conciliation chargées de fixer, à l'amiable, le montant des indemnités à verser aux personnes expropriées ;

- La procédure contentieuse peut entraîner des frais importants pour le justiciable, dans le cadre de ce projet, la résolution des litiges à l'amiable sera promue, à cet effet, un mécanisme de règlement des griefs sera mis en place.
- Le Juge chargé des expropriations est désigné au niveau du Tribunal Régional pour statuer sur les cas de contentieux qui n'ont pas trouvé de solutions à l'amiable entre l'Etat et une personne affectée.

## 7.4 Structures associatives

Les organisations et associations de la zone d'intervention, y compris celles qui interviennent dans les domaines de la promotion de la femme, pourraient être impliquées dans le processus de réinstallation. À cet effet, plusieurs ONG et OCB interviennent dans la région de Dakar. Certaines d'entre elles jouissent d'une grande expérience dans divers domaines liés à l'intermédiation sociale et la facilitation lors des opérations de déplacement involontaire, la sensibilisation, la vulgarisation, le suivi-évaluation, le renforcement des capacités.



## 8 Éligibilité

### 8.1 Critères d'éligibilité des personnes affectées

La législation sénégalaise reconnaît la propriété formelle et la propriété coutumière. Toute personne affectée par le projet, qui est propriétaire, légal ou coutumier, et qui a été recensée, est considérée éligible aux indemnités.

Par ailleurs, la PO 4.12 décrit comme suit les critères d'éligibilité à la réinstallation des personnes affectées par un projet :

1. Les personnes qui ont des droits légaux formels sur la terre ou sur d'autres biens, reconnus par les lois du pays.
2. Les personnes n'ayant pas de droits légaux formels sur la terre ou sur d'autres biens au moment du recensement, mais qui peuvent prouver leurs droits en regard des lois coutumières du pays. Dans le cadre du projet, les propriétaires coutumiers englobent deux types de propriété :
  - i. la propriété acquise sur la base de droits ancestraux sur la terre;
  - ii. la propriété acquise à travers des actes de vente reconnus par la communauté.
3. Les personnes qui n'ont pas de droits, légaux ou autres, susceptibles d'être reconnus sur les terres qu'elles occupent, et qui ne sont pas incluses dans les deux catégories décrites ci-dessus.

Les personnes appartenant aux deux premières catégories reçoivent une pleine compensation pour la terre, les structures et les biens et avoires qu'elles perdent.

Les personnes de la 3<sup>e</sup> catégorie ont droit à une aide à la réinstallation pour leur permettre d'améliorer leurs conditions de vie (indemnisation pour la perte d'activités génératrices de revenus, de moyens de subsistance, de cultures, etc.), à condition qu'elles aient occupé le site du projet avant la date limite d'éligibilité.

Par ailleurs, les critères d'éligibilité à la réinstallation seront ceux déjà définis à l'article 3 de la PO 4.12. Seront éligibles à la réinstallation, les personnes pour qui le retrait involontaire<sup>11</sup> de terres<sup>12</sup> provoque :

- une relocalisation ou une perte d'habitat;
- une perte de biens ou d'accès à ces biens; ou
- une perte de sources de revenu ou de moyens d'existence;
- que les personnes affectées aient ou non à se déplacer sur un autre site.

Les enquêtes de recensement indiquent que les PAP sont majoritairement des PAP de la 2<sup>ième</sup> catégorie.

### 8.2 Dates limites d'éligibilité

Les dates limites d'éligibilité à la réinstallation correspondent à la fin de fin de recensement des personnes affectées et de leurs propriétés dans chaque ville. Le recensement s'est achevé :

- dans la ville de Dakar, le 22 septembre 2016;
- dans la ville de Guédiawaye, le 27 septembre 2016;

Des communiqués (cf. Annexe) ont été rendu publics aux fins de documenter ces dates.

Au-delà de ces dates, l'occupation et/ou l'exploitation d'une terre ou d'une ressource visée par le projet ne pourront plus faire l'objet d'une indemnisation.

<sup>11</sup> Aux fins de cette politique, « involontaire » signifie les actions pouvant être entreprises sans que les personnes déplacées donnent leur consentement en toute connaissance de cause ni qu'elles n'aient la faculté d'exercer un choix.

<sup>12</sup> « Terres » inclut tout ce qui pousse ou est édifié de manière permanente, tel que des bâtiments.

Lors du programme participatif, les PAP ont été informées sur les modalités d'éligibilité, car les personnes qui s'installeront à l'intérieur de l'emprise, après la date limite, n'auront droit à aucune compensation ni forme d'aide à la réinstallation.

## 8.3 Catégories de personnes éligibles

Afin de faciliter l'identification des PAP qui recevront les compensations et auront droit aux mesures d'accompagnement à la réinstallation, les personnes éligibles ont été divisées en catégories. Les catégories ont été établies en se basant à la fois sur le statut légal des personnes éligibles et le mode d'utilisation du bien perdu. Ces catégories sont les suivantes :

- 1) Personnes physiques
  - PAP Habitats :
    - Propriétaire qui exploite ou occupe
    - Exploitant/occupant qui n'est pas propriétaire (locataires)
  - PAP Places d'affaires
    - Propriétaires
    - Locataires
- 2) Personnes morales, telles que les entreprises privées (concessionnaires de réseaux)
- 3) Personnes morales telles que les comités de gestion des lieux de culte
- 4) Collectivités locales (gestionnaires des infrastructures communautaires comme les terrains de sport)
- 5) Administrations publiques (ex. les structures en charge de la gestion des infrastructures scolaires)
- 6) Personnes vulnérables.

## 9 Méthodologie d'évaluation des pertes

### 9.1 Approche d'indemnisation

Ce chapitre présente tout d'abord les principes d'indemnisation recommandés pour compenser les personnes affectées par le projet qui sont éligibles à une compensation.

Les modalités de paiement sont ensuite présentées, suivies de la matrice de compensation par type de perte et type de PAP. L'évaluation financière des pertes des PAP est présentée au chapitre suivant.

#### 9.1.1 Principes d'indemnisation

La législation sénégalaise aborde quelques principes qui devraient guider une expropriation pour cause d'utilité publique, mais n'aborde pas nécessairement l'ensemble des principes mis de l'avant par la BM. Les sept principes suivants serviront de base dans l'établissement des indemnisations.

- Les personnes affectées doivent être consultées et participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation involontaire et d'indemnisation;
- Les activités de réinstallation ne peuvent être conçues et exécutées avec succès sans être intégrées à un programme de développement local, offrant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices;
- Toutes les personnes affectées doivent être indemnisées sans discrimination de nationalité, d'appartenance ethnique, culturelle ou sociale ou de genre, dans la mesure où ces facteurs n'accroissent pas la vulnérabilité des personnes affectées par le projet et donc ne justifient pas des mesures d'appui bonifiées;

- Les indemnités doivent faciliter l'intégration sociale et économique des personnes ou des communautés déplacées dans les communautés d'accueil en évitant de créer des conflits entre les deux groupes;
- Les personnes affectées doivent être indemnisées au coût de remplacement sans dépréciation, avant le déplacement effectif des personnes affectées au moment de l'expropriation des terres et des biens qui s'y trouvent ou du démarrage des travaux du projet, le premier à survenir de ces événements étant retenu;
- Les indemnités peuvent être remises en espèces ou en nature, selon le choix individuel des PAP. Des efforts seront toutefois déployés afin d'expliquer l'importance et les avantages d'accepter des indemnités en nature, surtout pour ce qui est des terres et des bâtiments résidentiels;
- Le processus d'indemnisation et de réinstallation doit être équitable, transparent et respectueux des droits des personnes affectées par le projet.

### 9.1.2 Formes d'indemnisation

L'indemnisation des PAP pourra être effectuée en espèces, en nature, selon une combinaison espèces/nature, et/ou sous forme d'assistance comme l'indique le tableau ci-dessous.

**Tableau 34 : Formes d'indemnisations possibles**

<b>Paiements en espèces</b>	La compensation sera calculée et payée dans la monnaie locale. Une provision sera incluse dans le budget d'indemnisation pour l'inflation.
<b>Indemnisation en nature</b>	Les indemnités peuvent inclure des éléments tels que des parcelles de terre, des habitations, des bâtiments, des équipements fixes, etc.
<b>Une partie en nature et une autre en espèces</b>	Selon le choix des PAP, ils pourront décider de se faire compenser une partie des biens en espèces et une autre en nature.
<b>Assistance</b>	Les mesures d'accompagnement et de soutien économique peuvent notamment inclure des allocations de déménagement, le transport, l'assistance technique, de l'assistance en cas de vulnérabilité, etc.

Selon la politique de la Banque mondiale, « le paiement en espèces d'une compensation pour perte de biens est acceptable dans les cas où; a) les moyens d'existence étant tirés des ressources foncières, les terres prises par le projet ne représentent qu'une faible fraction<sup>13</sup> de l'actif affecté et le reste de l'actif est économiquement viable; b) des marchés actifs existent pour les terres, les logements et le travail, les personnes déplacées utilisent de tels marchés et il y a une offre disponible suffisante de terres et d'habitations; c) les moyens d'existence ne sont pas fondés sur les ressources foncières. Les niveaux de compensation en espèces devront être suffisants pour financer le remplacement des terrains perdus et autres actifs au coût intégral de remplacement sur les marchés locaux ». Les indemnités incluront les coûts de transaction.

En général, le type d'indemnisation sera un choix individuel même si des efforts seront déployés pour expliquer l'importance et les avantages d'accepter des indemnités en nature. En effet, le paiement d'indemnités en espèces soulève des questions sur la capacité des bénéficiaires à gérer des sommes relativement importantes en argent liquide.

De même, le paiement d'indemnités en espèces est préoccupant à quatre niveaux, soit par rapport à l'inflation, à la sécurité des personnes indemnisées, à la répartition équitable des indemnités à l'intérieur des ménages, et au déroulement des opérations. Un des objectifs du règlement en nature des compensations est de réduire les risques de pressions inflationnistes. Les prix du marché devront être surveillés pendant la durée du processus d'indemnisation afin de permettre des ajustements à la valeur des indemnités, si nécessaire.

<sup>13</sup> D'une manière générale, ce principe s'applique aux cas où les terres retirées constituent moins de 20% de la zone productive totale (PO 4.12, page 6).

## 9.2 Identification des pertes

Les pertes identifiées pour les PAP personnes physiques et classées en catégories sont présentées dans le tableau ci-dessous avec la caractérisation de la nature de la perte.

**Tableau 35 : Typologie des pertes pour les personnes physiques**

Type de pertes	Nature de la perte
Perte de terres d'habitation	Définitive
Pertes de structures fixes dans les habitats (concession) et à usage commercial	Définitive
Perte de revenus locatifs (propriétaires bailleurs)	Définitive ou temporaires
Perte de revenus de commerce	Définitive ou temporaires
Pertes de logis (locataires)	Temporaire ou définitives
Perte d'arbres (abattage) fruitiers dans les concessions	Définitive
Perte de ressources naturelles collectives (abattage d'arbres non fruitiers et autres ressources végétales)	Définitive

Dans le cas des autres catégories de personnes éligibles aux compensations, les pertes sont les suivantes :

- les pertes de biens communautaires (Lycée, Terrain de sport, etc.).
- les pertes de structures dans les lieux de culte (mosquées) ;
- les pertes de biens appartenant à des personnes morales, administrations ou concessionnaires.
- des pertes de biens ou de moyens de subsistance pouvant réduire la résilience des personnes vulnérables et conduire à leur appauvrissement physique, moral ou économique.

## 9.3 Matrice de compensation

Il est proposé que l'estimation des compensations se réfère aux pratiques sénégalaises tout en respectant les exigences de la Banque mondiale.

Sur la base de la typologie des impacts recensés, les mesures de compensation adéquates par type de perte et par type de PAP ont été identifiées.

### 9.3.1 Pertes de terres

De manière spécifique, les argumentaires justifiant les indemnités proposées dans la matrice de compensation sont:

Les pertes de terres dans l'emprise du projet BRT sont des pertes définitives. La compensation de ces pertes a été évaluée en fonction du statut de propriété et d'utilisation des PAP qui sont les suivants :

- les propriétaires de terres;
- les exploitants non propriétaires de terres.

### Les propriétaires de terres

La compensation pour la superficie de terre perdue et occupée par une PAP est évaluée comme suit :

- Une terre de superficie au moins équivalente à la superficie perdue dans la même zone.

**OU**

- une indemnité équivalente au prix au m<sup>2</sup> de la terre perdue.

**PLUS**

- une indemnité équivalente au montant requis pour remplir les formalités d'acquisition d'un nouveau titre de propriété pour les PAP détentrices de titres de propriété.
- une indemnité forfaitaire en guise de frais de déménagement.

Lorsqu'une terre est compensée en nature, la PO 4.12 exige que le projet prenne en charge les frais afférents à la procédure administrative d'acquisition du nouveau terrain. De plus, le propriétaire doit avoir l'assurance qu'il est bien propriétaire de la nouvelle terre, de préférence en obtenant un titre formel d'affectation.

Les barèmes officiels concernant la compensation en espèces pour la terre sont fournis par le décret n°2010-439 du 06 avril 2010 qui abroge et remplace le décret No. 88-074 du 18 Janvier 1988, fixant le barème de prix des terrains nus et des terrains bâtis applicable pour la détermination du loyer des locaux à usage d'habitation et pour le calcul de l'indemnité d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le décret de 2010 propose les prix suivants pour les terrains qui sont dans le corridor du projet :

**Tableau 36 : Prix des terrains en zones traversées par le BRT selon le décret n°2010-439 du 06 avril 2010**

Situation des parcelles impactées	Secteur concerné	Prix au mètre carré en FCFA/ m2 selon le n°2010-439 du 06 avril 2010
Gare Petersen & Allées Papa Guèye Fall	Secteur n° 2 : Entre la Corniche, la rue Armand Angrand l'Avenue Blaise Diagne, l'Avenue Malick SY, le Boulevard du Centenaire de la Commune de Dakar, les Allées Robert Delmas, les Avenues Georges Pompidou et André Peytavin. <b>En bordure des grands axes</b>	200 000
Boulevard du Général De Gaulle Gibraltar	En bordure du Boulevard du Général De Gaulle Gibraltar	100 000
Fass Colobane	Autres terrains Fass Colobane	65 000
Boulevard Dial Diop	Entre la rue 9 bis, l'Avenue Bourguiba, l'Avenue Cheikh Anta DIOP et La Rocade Fann Bel - Air	150 000
Sicap	Autres terrains de SICAP-MERMOZ	75 000
Liberté 6	Autres terrains de Sacré-Cœur et de Liberté VI extension	90 000
Grand Yoff	Autres terrains du secteur	75 000
Patte-d'Oie	Autres terrains du secteur	65 000
Grand Médine		25 000
Parcelles Assainies	Autres terrains du secteur	50 000
Fadia – Parcelles Assainies (Unités 1 à 6)	Autres terrains du département de Guédiawaye	40 000
Golf Sud - Guédiawaye	Station 10, Cité Nations-Unies et Golf	50 000

Source : Décret n°2010-439 du 06 avril 2010

Cependant, en l'absence de prix actualisés (les prix disponibles datent de 2010 alors que le décret devrait être actualisé tous les deux ans), une actualisation à hauteur d'un taux de 10% tous les deux (02) ans a été faite.

Le taux de 10% a été obtenu à travers une moyenne du prix observé des transactions lors de l'enquête selon les zones.

Le tableau suivant donne les prix unitaires issus de cette actualisation.

**Tableau 37 : Prix actualisés des terrains en zones traversées par le BRT**

Situation des parcelles impactées	Secteur concerné	Prix au mètre carré en FCFA/ m2 selon le n°2010-439 du 06 avril 2010	Prix au mètre carré en FCFA/ m2 actualisés
Gare Petersen & Allées Papa Guèye Fall	Secteur n° 2 : Entre la Corniche, la rue Armand Angrand l'Avenue Blaise Diagne, l'Avenue Malick SY, le Boulevard du Centenaire de la Commune de Dakar, les Allées Robert Delmas, les Avenues Georges Pompidou et André Peytavin. <i>En bordure des grands axes</i>	200 000	260 000
Boulevard du Général De Gaulle Gibraltar	En bordure du Boulevard du Général De Gaulle Gibraltar	100 000	135 000
Fass Colobane	Autres terrains Fass Colobane	65 000	90 000
Boulevard Dial Diop	Entre la rue 9 bis, l'Avenue Bourguiba, l'Avenue Cheikh Anta DIOP et La Rocade Fann Bel - Air	150 000	200 000
Sicap	Autres terrains de SICAP-MERMOZ	75 000	100 000
Liberté 6	Autres terrains de Sacré-Cœur et de Liberté VI extension	90 000	120 000
Grand Yoff	Autres terrains du secteur	75 000	100 000
Patte-d'Oie	Autres terrains du secteur	65 000	90 000
Grand Médine		25 000	35 000
Parcelles Assainies	Autres terrains du secteur	50 000	70 000
Fadia – Parcelles Assainies (Unités 1 à 6)	Autres terrains du département de Guédiawaye	40 000	60 000
Golf Sud - Guédiawaye	Station 10, Cité Nations-Unies et Golf	50 000	70 000

Toutefois, il a été jugé nécessaire que le quartier de Grand Médine fasse l'objet d'un traitement particulier.

En effet, la situation foncière relevée par le Cadastre et les Domaines a montré que la zone de Grand Médine est constituée d'un titre foncier appartenant à l'Etat.

L'Etat a engagé, par ailleurs, la Fondation Droit à la Ville pour la mise en œuvre d'un projet de restructuration et de régularisation foncière du quartier de Grand Médine sur la base plan d'urbanisme de détails (PUD). A terme, il est envisagé la délivrance de droits de superficie (DS) aux ayants droit c'est-à-dire les actuels occupants.

Malheureusement, dans le cadre de la mise en œuvre du projet BRT, une partie de l'assiette foncière d'une superficie d'environ 1,07 hectare situé sur le sous-quartier Aly Sow du lot 5 sera sous l'emprise du projet BRT.

Cette situation justifie la nécessité de reconsidérer le cas du quartier de Grand Médine, qui au terme du projet de restructuration, verra son foncier aménagé revalorisé.

Par conséquent, si le projet BRT compense les pertes de terres dans la zone sur la base des barèmes affichés par le décret, les personnes affectées dans la zone seraient lésées par rapport aux bénéficiaires du projet de restructuration.

C'est pourquoi, l'application du prix réajusté sur la base des 10% d'inflation (35 000 FCFA/m<sup>2</sup> pour le quartier de Grand Médine) risque de désavantager les PAP du projet BRT. Avec ce barème, un terrain de 150 m<sup>2</sup> coûterait 5 250 000 FCFA.

Par conséquent, l'application de ce prix risque, d'une part, de compromettre l'objectif de permettre aux PAP de se reloger dans les environs et, d'autre part, de poser des problèmes d'équité au sein d'une communauté, ce qui peut entraîner une remise en cause l'acceptabilité sociale du projet. Ce qui n'est pas en adéquation avec les principes de l'OP4.12 en termes de politique de sauvegarde sociale.

Par ailleurs, lors des consultations, les PAP de Grand Médine ont manifesté une volonté de se trouver des terrains non loin du site actuel aux fins d'y édifier leurs nouvelles structures. Le collectif des PAP de Grand Médine a d'ailleurs saisi l'Autorité Administratif dans ce sens.

Dans l'annexe A OP.4.12 par.10 note 1, il est indiqué que « pour la compensation des terrains en zone urbaine, il faut prendre la valeur marchande avant le déplacement d'un terrain de taille et utilisé de manière identique, **situé dans le voisinage des terrains concernés**, en plus du coût des frais d'enregistrement et de cession ».

Partant du même décret de 2010 et en faisant une analyse du prix du mètre carré de terrain dans les quartiers environnants comme la zone du stade Léopold Sédar SENGHOR, Keur Damel, le quartier de Patte d'Oie et des Parcelles assainies Unité 26 et en appliquant le même taux d'inflation de 10% tous les deux ans, le prix serait au minimum 90 000 FCFA/m<sup>2</sup>.

Partant de ce qui précède, et tenant compte du statut foncier des parcelles situées dans la zone de Grand Médine qui ne sont pas des titres formels et du profil socio-économique dans PAP sur la zone, il a été jugé qu'un prix de 80 000 FCFA/m<sup>2</sup> serait raisonnable.

Pour l'ensemble des personnes dont le foncier est impacté, le projet envisage d'accorder une indemnité équivalente à 20 % du montant total de la compensation sur le foncier.

Cette indemnité permettra aux ayants droit de faire face aux frais supplémentaires de sécurisation de la future propriété foncière de la PAP en cas d'une nouvelle acquisition.

Ces frais ont été calculés sur la base des informations reçues au niveau des services de l'Etat. Ils se résumeront à des droits d'enregistrement et de timbre pour la mutation des terrains ou immeubles à acquérir, des commissions de courtages, des honoraires de notaires,...etc.

En considérant les arguments ci-dessus, le prix du mètre carré de terrain appliqué pour le quartier de Grand Médine est de 100 000 FCFA/m<sup>2</sup>. Avec ce barème, les PAPs dudit quartier ne seront pas lésés par rapport aux non impactés par le projet BRT.

### **Les exploitants non propriétaires des terres exploitées**

La compensation prévue pour les exploitants non propriétaires de terres qu'ils exploitent est la suivante. Chaque PAP exploitant(e) non propriétaire d'une terre recevra :

- une indemnité d'une année équivalente à 6 mois de location.
- De plus, des investissements déjà réalisés par la PAP exploitante et ceux-ci sont confirmés par la PAP propriétaire de la terre impactée, la PAP exploitante recevra du projet la valeur de remplacement y afférente.

Toutefois, conformément aux exigences de l'OP 4.12 vis-à-vis de cette catégorie de PAP, le projet les assistera dans le cadre de la recherche d'un nouvel logement.

### 9.3.2 Pertes de structures (habitation, commerce et autre structures) sur l'emprise du projet BRT

Les propriétaires et les exploitants de terres à vocation d'habitations ou de commerces, ayant érigé des structures fixes sur leurs terres, et qui perdront de façon définitive ces structures (bâtiments, latrines et structures connexes.) du fait du Projet seront compensés pour ces pertes.

Concernant les structures perdues, la PO 4.12 de la Banque mondiale exige qu'elles soient évaluées à leur coût de reconstruction à neuf, sans tenir compte d'une quelconque dépréciation des structures, ni même de la possibilité pour les PAP de réutiliser certains matériaux de récupération en provenance des anciennes structures.

L'évaluation de la valeur de remplacement des structures d'habitat et à usage commercial est basée sur le coût à neuf des matériaux de construction recensés, le coût de la main-d'œuvre et le coût d'amélioration de la structure afin d'offrir de meilleures conditions de vie ou de travail aux PAP.

La majorité des structures impactées par le projet sont des clôtures et en dur. Puisqu'un nombre important en sera touché par l'emprise des travaux, une évaluation du coût des matériaux de chaque type a été effectuée.

Le mode de compensation retenu pour ces pertes est le suivant :

- Le remplacement à neuf de la structure perdue sur un autre site et à la charge du projet ;
- OU**
- Le coût de reconstruction à neuf de la structure impactée, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement).

Le décret 2010-439 du 06 avril 2010 permet d'évaluer le coût d'une structure impacté quelle que soit sa nature ou les matériels utilisés.

Cependant, en l'absence de prix actualisés (les prix disponibles datent de 2010 alors que le décret devrait être actualisé tous les deux ans), l'évaluation a été faite sur la base des barèmes actualisés par les services étatiques en charge des constructions des édifices publiques qui présente une méthode d'évaluation beaucoup plus avantageuse et actuelle pour les PAP.

Cette méthode d'estimation des compensations prendra par exemple en compte tout bâtiment affecté ainsi que les structures fixes associées telles que les latrines, les clôtures, les cours aménagées, etc.

Il est important de noter que lorsqu'une structure à usage d'habitation ou de commerce est partiellement affectée et que son usage normal sur la portion non affectée ne peut plus être assuré, la PAP est éligible à l'indemnisation ou la compensation de la totalité du bien, en abandonnant ses droits sur la partie non affectée.

**Tableau 38 : Barème d'indemnisation pour bâtiments à usage d'habitation**

BATI	
Désignation	Prix en FCFA (prix du BCOP)
Bâtiment fini avec toiture en ardoise ( <b>Catégorie 1</b> )	116 125 F / m <sup>2</sup>
Bâtiment fini avec toiture dalle sans carrelage ( <b>Catégorie 2</b> )	131 238 F / m <sup>2</sup>
Bâtiment fini avec carrelage ( <b>Catégorie 3</b> )	141 238 F / m <sup>2</sup>
Mur de clôture ciment	22.000 F / ml
Cours aménagé en dalle	6 000 F / m <sup>2</sup>
Cours aménagée carreaux	7000 F / m <sup>2</sup>



NB : Les catégories ont été définies selon la typologie des bâtiments recensés. Les prix unitaires sont définis sur la Direction du Patrimoine Bâti de l'Etat.

### **9.3.3 Pertes de revenus locatifs**

Lorsque qu'une PAP propriétaire d'une maison loue tout ou partie de sa maison à une personne et que cette terre n'est pas acquise de manière définitive par le projet, une indemnité lui sera versée.

Cette indemnité est calculée sur la base du coût de la location déclarée lors des recensements et vérifiée auprès du ou des locataires. Il est prévu d'offrir aux propriétaires de ces bâtiments ou structures une compensation équivalente à 06 mois de loyer.

### **9.3.4 Pertes de logis (locataires)**

Il y a également des PAP locataires dont le bâtiment de la concession qu'elle loue est affecté. Puisque ces locataires doivent déménager, il est prévu de leur offrir une indemnité équivalente à 06 mois de loyer.

### **9.3.5 Pertes de revenus dans les places d'affaires et services**

La perte de revenus de commerce et de service concerne les PAP qui ont des places d'affaires dans les emprises du projet.

En effet, la plupart des PAP Places d'affaires possèdent une activité lucrative, mais leur envergure et leur taille sont différentes.

Pour les places d'affaires détentrices de structures inamovibles (non déplaçable), le PAR a recensé 581 PAP et prévoit une compensation de perte de revenus. Ces indemnités sont calculées sur la base des revenus moyens journaliers ou mensuels déclarés rapportées sur une période de 06 mois

Par ailleurs, **835** personnes détentrices de structures amovibles (tables, notamment) et autres moyens non fixes ont été recensées sur les emprises du projet.

Il s'agit d'une particularité du projet notamment à Petersen où on note une forte population s'activant autour des petits commerces et services dont leur déplacement est facilité par leur gabarit souvent petit et déplaçable.

Pour ces PAP, le projet ne prévoit pas d'indemnités pour les pertes de structures, mais elles recevront un appui sous forme d'indemnité forfaitaire pour perte de revenus car elles pourront se réinstaller sans contrainte ailleurs pour continuer leurs activités commerciales.

Ces indemnités ont été calculées sur la base des revenus moyens journaliers déclarés rapportées sur une période de 06 mois.

### **9.3.6 Pertes d'arbres**

La perte causée par l'abattage d'arbres fruitiers et non fruitiers dans les concessions est définitive.

Au total, 21 arbres appartenant aux PAP Habitats du quartier Grand Médine seront impactés par le projet.

La méthodologie d'évaluation des arbres répondra aux directives de l'OP 4.12 qui exige la prise en compte de l'âge de l'arbre, sa production, le nombre d'année qu'un arbre de remplacement va prendre pour atteindre sa maturité.

Dans le cadre du recensement des arbres sur tout le corridor du BRT, 7 jeunes arbres fruitiers non encore productifs et 14 arbres d'espèces forestières ont été recensés sur une partie des concessions impactées de Grand Médine sur les 21 arbres recensés.

La compensation tient compte du coût d'acquisition des jeunes pousses y compris les coûts d'aménagement. Cette méthode, similaire à celle qui a été pratiquée au niveau de projets similaires (PAR projet Autoroute à péage, projet de l'Apix, PAR du projet de restructuration de Pikine irrégulier Sud) a été retenue pour l'évaluation des 7 arbres fruitiers non encore productifs. Pour le reste des arbres d'espèces forestières tous situés sur l'emprise du corridor du BRT, le montant des compensations unitaires varie entre

8000 FCFA et 25 000 FCFA par le Service des Eaux et Forêts. Ces montants ont été comparés à ceux appliqués aux projets similaires mentionnés ci-dessus.

#### **9.3.7 Pertes d'équipements et infrastructures privés et publics**

Les équipements et infrastructures privés et publics recensés dans les emprises seront reconstruits lors des travaux par l'entreprise chargée des travaux.

#### **9.3.8 Pertes d'arbres et de ressources naturelles**

Le recensement a permis d'identifier une perte d'arbres le long du tracé et appartenant à la communauté. Des mesures de reboisement ont été prévues dans le PGES pour compenser cet impact.

#### **9.3.9 Matériaux**

Il est prévu que les PAP pourront récupérer les matériaux des structures affectées (maisons, etc.) avant et/ou après la démolition par l'entrepreneur.

#### **9.3.10 Frais de déménagement**

En ce qui a trait aux frais de déménagement, il est prévu d'offrir à chaque concession devant déménager, un montant de 150 000 FCFA qui s'établit comme suit :

- temps d'emballage et de déballage : 5 jours à 10 000 FCFA;
- frais de transport : 75 000 FCFA;
- frais de repas : 5 jours à 25 000 FCFA.

Tableau 39 : Matrice de compensation des pertes des PAP

Type de perte	Catégorie de PAP recensée	Mesures d'indemnisations				Commentaires
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	
<b>Pertes foncières</b>						
<b>Perte de terres à usage d'habitations, de commerce ou autres</b>	Personnes physiques ou morales propriétaire de la terre	Chaque superficie de terre perdue sera compensée par une parcelle de superficie équivalente ou supérieure	<b>Ou</b> , Indemnité équivalente au prix au m2 de la terre perdue rapportée à la portion affectée  <b>Plus</b> Indemnité équivalente au montant requis pour remplir les formalités d'acquisition d'un nouveau titre de propriété (TF ou Bail selon le cas)	En cas de compensation de la terre en nature, le projet prendra en charge les frais afférents à la sécurisation du foncier de la PAP	Aucune	Aucun
<b>Pertes de structures (habitation, commerce et autre structures)</b>						
<b>Perte de structures des concessions, les places d'affaires ou autres édifices</b>	Chef de concession recensé ou autre propriétaire (personnes physique ou morale recensée)	Remplacement à neuf des structures.	<u>Ou</u> , à défaut, la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement).	Aucune	Un montant forfaitaire de 150 000 FCFA par ménage déplacé sera remis en espèces pour couvrir ses frais de déménagement et de réinstallation.	Aucun

Type de perte	Catégorie de PAP recensée	Mesures d'indemnisations				
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	Commentaires
<b>Pertes de revenu</b>						
<b>Perte de revenu tiré de la location d'une ou partie de la concession</b>	Personnes morales ou Personnes physiques qui louent un ou des bâtiments et voulant être compensées	Aucune	Indemnité forfaitaire équivalent à 06 mois de loyer.	Aucune	Aucune	Aucun
<b>Perte de revenus tirés dans une place d'affaires</b>	Exploitants et exploitantes d'une place d'affaires recensés (propriétaires, locataires, ou exploitants)	Aucune	Indemnité forfaitaire équivalent à 06 mois de perte de revenus.	Aucune	Aucune	Aucun
<b>Pertes d'équipements et d'infrastructures privés et publics</b>						
<b>Perte de logement</b>	Les PAP locataires ou hébergées	Aucune	Indemnité de 6 mois de loyer qui lui permettra de retrouver un autre logement.	Aucune	Aucune	Aucun
<b>Pertes d'équipements ou d'infrastructures publics ou privés</b>	Le propriétaire de l'équipement	Remplacement à neuf des biens collectifs et communautaires sur le site choisi par la PAP	Aucune	<b>OU</b> , à défaut, la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement).	Aucune	Aucun
<b>Pertes d'arbres et de ressources naturelles</b>						
<b>Perte d'arbres privés dans les</b>	Propriétaire de l'arbre recensé.	Aucune	Indemnité équivalente à la valeur de l'arbre sur pied (coût de	Aucune	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avant le déménagement des PAP, les</li> </ul>

Type de perte	Catégorie de PAP recensée	Mesures d'indemnisations				
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	Commentaires
<b>concessions et sur les parcelles</b>			remplacement) selon qu'il soit jeune ou mature  <b>PLUS</b>  Indemnité équivalente à la production annuelle perdue jusqu'à ce que l'arbre puisse à nouveau produire des fruits.			propriétaires des arbres pourront récupérer eux-mêmes les fruits et le bois de leurs propres arbres et se charger eux-mêmes de les transporter.
<b>Perte de ressources naturelles collectives</b>	Utilisateurs de ressources	Aucune dans le cadre du PAR car intégré au PGES	Aucune	Aucune	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le PGES prévoit un plan de reboisement. Ceci comprend le remplacement des ressources forestières et de fourrage.</li> </ul>
<b>Personnes vulnérables</b>						
<b>Besoin d'assistance particulière pour les PAP vulnérables</b>	PAP vulnérables recensées ou identifiées comme telles lors de la mise en œuvre.	Aucune	Aucune	Aucune	Une provision pour l'ensemble des PAP vulnérables a été prévue pour offrir une assistance selon les besoins spécifiques des PAP et en lien avec la réinstallation <sup>14</sup> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une assistance sera offerte aux PAP vulnérables</li> </ul>

<sup>14</sup> Les mesures à offrir seront précisées dès le début de la mise en œuvre et selon les besoins sexo-spécifiques des PAP.

Type de perte	Catégorie de PAP recensée	Mesures d'indemnisations				
		En nature	En espèces	Formalités légales	Autres indemnités	Commentaires
<b>Besoin d'assistance particulière pour les PAP détentrices de structures mobiles</b>	Les personnes ayant des structures mobiles et devant perdre de petits espaces de commerces (vendeurs de fruits/beignets, arachides etc..) sont classées dans les catégories des personnes devant d'une assistance spécifique	Aucune	Aucune	Aucune	Une provision pour l'ensemble des personnes détentrices de structures mobiles est prévu dans le PAR	▪

## 10 Mesures de réinstallation

Les consultations ainsi que les enquêtes socio-économiques ont permis d'identifier des mesures d'assistance à prévoir dans le PAR en plus des mesures de compensation pour pertes subies.

### 10.1 Assistance aux personnes détentrices de structures amovibles et exerçant des activités commerciales et de service sur les emprises du projet

Les **835** personnes détentrices de structures amovibles (tabes, notamment) et autres moyens non fixes ont été recensées sur les emprises du projet bénéficieront d'un appui à la réinstallation dans le cadre du projet BRT.

Cet appui est calculé sur la base des revenus moyens journaliers déclarés rapportées sur une période de 03 mois.

### 10.2 Assistance lors du paiement des compensations

En termes d'assistance, le CETUD devra recruter une structure facilitatrice spécialisée pour appuyer les PAP pendant tout le processus de paiement des compensations. En général, dans le cadre de grands projets de l'Etat du Sénégal, les paiements en espèces se font par chèque. Ce mode de paiement sécurisé présente toutefois quelques défis pour des PAP analphabètes ou pour celles n'ayant pas de cartes d'identité ni de compte bancaire. Le responsable de la mise en œuvre du PAR, assisté par l'ONG accompagnatrice des PAP, devront prévoir de l'appui aux PAP à cet effet. Déjà l'obtention d'une carte d'identité peut représenter un défi de taille pour des personnes analphabètes sans parler de l'ouverture d'un compte bancaire qui peut être une opération toute nouvelle pour la plupart des PAP. Le CETUD et l'ONG, devront donc assister les PAP dans l'obtention de ces cartes d'identité et dans l'ouverture d'un compte bancaire pour ceux et celles qui le désirent. Cette aide pourrait se concrétiser par de l'assistance pour se déplacer vers les bureaux administratifs, les autorités locales chargées de la délivrance des CNI ou vers une banque locale pour ouvrir un compte en banque. Il appartiendra au responsable de la mise en œuvre du PAR et à l'ONG d'élaborer un programme d'assistance adapté à la réalité terrain lors de la phase de mise en œuvre.

### 10.3 Assistance technique pour l'auto construction

En termes d'assistance technique les PAP qui souhaitent être indemnisées en numéraire auront besoin d'un appui technique pour la construction d'une nouvelle structure. C'est donc au CETUD via une structure facilitatrice qui se chargera d'offrir une telle assistance technique aux PAP.

L'assistance technique qui sera offerte devra également comprendre la mise en place d'un central d'achat pour l'acquisition à moindres coûts des matériaux de construction.

### 10.4 Assistance auprès des personnes vulnérables

Tel que mentionné au chapitre 5, le recensement n'a pas permis d'identifier les PAP vulnérables. C'est pourquoi il est important que le CETUD en relation avec ses prestataires pour la mise en œuvre du PAR

intègre un volet d'identification et d'appui aux personnes vulnérables à mettre en place lors de la phase de mise en œuvre.

Toutefois, lors des consultations individuelles plusieurs mesures d'appui aux personnes vulnérables ont été discutées. Certaines d'entre elles relevaient directement du processus de recensement et de compensation du PAR, mais d'autres dépassaient le cadre de compensation et visaient à offrir un appui additionnel aux personnes vulnérables et aux femmes.

En résumé, les mesures d'assistance à offrir aux personnes vulnérables (hommes et femmes) dans le cadre du processus de compensation, de déplacement et de réinstallation devront comprendre les éléments suivants, sans s'y limiter :

- compenser les revenus des hommes et des femmes de manière équitable;
- créer des comités de PAP qui défendront les intérêts des PAP, incluant les PAP vulnérables;
- Impliquer, lors de la mise en œuvre du PAR, les associations locales qui défendent les droits des personnes vulnérables comme les femmes, les personnes handicapées et/ou les personnes issues de strates sociales défavorisées;
- organiser lors de la mise en œuvre des séances d'informations pour les PAP incluant des séances d'informations ciblées directement aux femmes et aux personnes vulnérables;
- assistance pour l'obtention d'une carte nationale d'identité (transport, explications supplémentaires sur le processus, vérification de la compréhension du processus et des documents à remplir, etc.);
- assistance lors de l'ouverture d'un compte en banque (transport, explications supplémentaires sur le processus, vérification de la compréhension du processus et des documents à remplir, etc.);
- assistance au cours de la période suivant le paiement pour que l'indemnité soit mise en sécurité et que les risques de mauvais usage ou de vol soient limités;
- assistance lors du déménagement (transport, aide pour emballer et déballer ses biens);
- assistance dans le processus de réclamation (explications supplémentaires sur le processus, vérification de la compréhension du processus et des documents à remplir, etc.);
- mettre en places des lignes de crédits pour assister les PAP vulnérables et s'assurer d'inclure les PAP vulnérables dans les bénéficiaires de l'appui à la création d'activités génératrices de revenu;
- etc.

Souvent, les recensements identifient des « personnes vulnérables » à l'aide de divers critères. Aussi pertinents et adéquats peuvent être ces critères, ils ne garantissent pas l'identification de l'ensemble des personnes réellement vulnérables. Diverses mises en œuvre de PAR ont confirmé cet état de fait. En effet, il s'est avéré que lors de l'implication des consultants en charge de la mise en œuvre des PAR dans les communautés affectées par un projet, ils ont pu identifier d'autres personnes vulnérables du fait de leur proximité avec les populations affectées. Il arrive ainsi que, lors de la mise en œuvre des PAR, les opérateurs identifient sur le terrain les gens qui auront besoin d'une assistance particulière pendant les compensations, les déplacements et la réinstallation. Un homme âgé chef de ménage ne pourrait pas apparaître comme personne vulnérable lors d'un recensement, mais en réalité, il pourrait être vulnérable s'il est seul avec son ménage et qu'il ne jouit pas d'un réseau de solidarité qui l'appuie. Par ailleurs, une personne analphabète peut paraître vulnérable lors du recensement, mais lors de la mise en œuvre, on pourrait s'apercevoir qu'elle a un entourage solide qui l'appuie.

Bref, lors de la mise en œuvre du PAR, l'opérateur devra donc tenir compte des personnes vulnérables identifiées par le recensement, tout en prévoyant un mécanisme d'identification de nouvelles personnes vulnérables.

L'opérateur du CETUD devra par la suite élaborer des mesures d'assistance adaptées à ces nouvelles personnes si nécessaire et de décliner des actions spécifiques en faveur des conditions de vie de ces personnes (accès aux crédits) et de proposer des formes de compensation qui peuvent réduire leur vulnérabilité.



## 11 Sélection et préparation du site de réinstallation et intégration avec les communautés hôtes

Selon les données du recensement des PAP, des ménages perdront définitivement leurs habitations dans le cadre des aménagements prévus par le projet. Ces ménages sont donc éligibles à la réinstallation sur des sites d'accueil de leurs choix.

En effet, lors des communications individuelles, les options de réinstallation ont été discutées avec les ménages des concessions affectées.

Les préférences des ménages des concessions sont relativement divisées.

**Tableau 40 : Préférences des PAP Habitats en termes d'indemnisation dans le quartier de Grand Médine**

Nbre de PAP	PAP souhaitant être compensé en espèce uniquement		PAP souhaitant être compensé en espèce et en nature		PAP souhaitant être compensé en nature uniquement	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
71	14	19,72%	48	67,61%	9	12,68%

En effet, les enquêtes individuelles révèlent que 67,61% des PAP du quartier de Grand Médine qui sont de la catégorie Habitat souhaitent recevoir une compensation mixte (espèces et un terrain sur un nouveau site aménagé par le projet).

Par contre, 19,72% souhaitent être indemnisés en numéraire, alors que 12,68% veulent disposer d'une nouvelle maison dans un site d'accueil et à la charge du projet.

Cependant, les consultations en groupe menées avec le Collectif des impactés du quartier de Grand Médine laissent apparaître que les PAP souhaitent être réinstallés sur un nouveau site non loin de l'actuel quartier. Ainsi, le site Al Amal situé dans le périmètre de la commune de Patte d'Oie et celui du parking du stade Léopold Sédar Senghor (communes des Parcelles Assainies) ont été proposés en assemblée.

D'ailleurs, le Collectif aurait adressé une correspondance aux autorités en charge du projet pour rendre officiel cette proposition.

Malgré ce souhait, il n'y a donc pas de problème d'intégration avec les populations hôtes, si ces sites devraient être mis à la disposition des PAP de Grand Médine car ils se localisent dans les quartiers environnants et disposent d'infrastructures de base.

## 12 Infrastructures et services sociaux à fournir

Lorsqu'on parle d'infrastructures et de services sociaux à fournir, on parle de projets où l'on prévoit l'aménagement d'un site d'accueil qui accueillera un village entièrement déplacé ou un grand nombre de PAP ayant des liens sociaux importants et dans lequel il faudra prévoir toutes les infrastructures et services sociaux nécessaires pour accueillir les PAP arrivantes ainsi que les populations hôtes, le cas échéant. Dans ce cas-ci, puisqu'aucun site d'accueil à proprement dit ne sera aménagé, aucun nouveau réseau d'infrastructures sociales ou de services sociaux ne devra être fourni dans le cadre du PAR.

## 13 Protection de l'environnement

Dans le cadre général du projet BRT, la protection et la gestion environnementales visent à identifier et mettre en œuvre des actions d'atténuation, de gestion et de suivi dans le but d'éradiquer, de minimiser ou de compenser les impacts susceptibles de découler des activités de réinstallation. Ces préoccupations qui sont déjà prises en compte depuis le début des activités du projet notamment à travers les dossiers techniques de l'APD et le PGES, se poursuivront pendant la planification et la mise en œuvre du PAR et feront partie intégrante du système global de suivi du CETUD.

Spécifiquement le CETUD veillera à ce que le déplacement et la réinstallation des PAP se fassent dans le cadre du respect de l'environnement et de la sécurité. Entre autres mesures et actions de protection et de gestion de l'environnement, on peut citer :

- le contrôle strict de ou des entreprises pour éviter la perturbation de terres au-delà des limites définies pour l'emprise des travaux. Ceci pourrait occasionner un mécontentement des PAP car l'ampleur du dommage augmentera sans avoir été pris en compte dans l'estimation des pertes et compensations.
- les dispositions utiles pour éviter d'éventuels accidents occasionnels aux riverains.
- une information juste et correcte des PAP, par le CETUD et son prestataire pour la mise en œuvre du PAR, par rapport aux évaluations des impenses et compensations, pour éviter de créer la frustration entre PAP. En effet l'impression que telle PAP a été mieux compensée que telle autre peut dégrader l'atmosphère sociale au sein des communautés.
- L'implication des différents services locaux, des communautés à la définition et à la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement pendant les opérations de déplacement/réinstallation des populations.

## 14 Consultation publique et participation communautaires PAR

### 14.1 Principes de base du programme participatif

Conformément aux directives de la PO 4.12 de la Banque mondiale, l'élaboration du Plan de réinstallation a été effectuée en consultation avec les populations affectées par le projet.

De manière générale, les activités de communication ont porté une attention particulière à :

Développer une approche participative de communication permettant à toutes les PAP de s'exprimer;  
Bien informer les PAP sur les principes du PAR, mais aussi sur toutes les étapes de la réinstallation, des indemnités, de la gestion des réclamations et de compensations;  
Développer des outils et des canaux de communication adaptés au contexte local en langue locale et en continuité avec les outils déjà utilisés par les autres consultants.

Plusieurs canaux de consultation ont été utilisés pour informer et consulter les PAP. Ces canaux étaient ceux déjà utilisés par le volet EIES du projet. Le Consultant considérait qu'il était important de continuer à suivre ces mêmes canaux identifiés étaient les suivants :

Les autorités administratives locales de l'État à travers les préfets et les sous-préfets;

Les collectivités locales à travers les représentants des communes traversées;

Les associations locales, notamment pour rejoindre certains groupes spécifiques par exemple les associations des transporteurs de Petersen, le regroupement des PAP de Grand Médine, etc.;

Les cadres locaux de concertation (comités départements de développement, etc.).

### 14.2 Étapes et résultats du programme participatif mis en œuvre

Conformément à ce qui était annoncé, les activités d'information et de consultation du mandat d'élaboration du PAR se sont déroulées selon un découpage en quatre grandes étapes :

Étape 1 : Campagne initiale d'information et de communication sur le projet et le mandat du Consultant;

Étape 2 : Campagne de consultation auprès des autorités et les associations de quartiers et des personnes affectés par la réinstallation involontaire;

Étape 3 : Consultations individuelles lors du recensement des PAP ;

Étape 4 : Restitution du PAR en assemblée.

L'étape 4, l'atelier de restitution du PAR auprès des PAP afin d'en vérifier l'acceptabilité sociale, a été récemment mené dans les différentes localités sensibles, notamment à Petersen et Grand Médine. Elle a été complétée pendant la revue du PAR Provisoire.

#### 14.2.1 Étape 1 : Information

Les activités d'information de la population se sont déroulées avant le début de l'enquête socio-économique et du recensement sur le terrain. Cette étape d'information s'est déroulée en deux temps.

Dans un premier temps, le Consultant a été introduit par le CETUD afin de s'adresser aux autorités administratives locales et aux représentants des collectivités locales. Ces acteurs ont été informés du mandat, du démarrage des enquêtes de recensement, et de la nécessité d'organiser une assemblée publique d'information auprès des populations pour leur présenter le projet et les détails essentiels sur la réinstallation.

La liste détaillée des personnes rencontrées est présentée dans un document Annexe.

Dans un second temps, des assemblées d'information publique ont été tenues à l'intention des PAP dans les communes. Les autorités administratives et les représentants des Communes traversées ont été associés à la préparation de ces séances. Les personnes ciblées par ces assemblées étaient celles

susceptibles de subir des pertes en raison du projet. Il s'agissait des hommes et des femmes susceptibles de perdre, partiellement ou totalement, de manière temporaire ou permanente :

Des terres d'habitations;

Des revenus qu'ils ou elles tirent de leurs places d'affaires ou leurs habitations;

Des habitations, bâtiments et équipements inamovibles.

Aussi, l'occasion a été saisie par le Consultant pour informer sur la date limite d'éligibilité fixée à la fin du recensement, bien évidemment après avoir partagé le calendrier des recensements.

Lors des assemblées publiques d'information, les personnes présentes ont exprimé certaines préoccupations et formulé un ensemble de questions portant sur les thèmes suivants :

- les limites des emprises;
- les mesures prises pour éviter de nombreuses structures;
- les pertes qui seront encourues en raison du projet (habitations, équipements, etc.);
- les indemnisations prévues;
- les critères d'éligibilité à la compensation;
- l'impact du projet sur l'amélioration du niveau de vie des populations;
- l'importance de l'élaboration d'un mécanisme de gestion des conflits.

#### **14.2.2 Étape 2 : Groupes focus sur les options de compensation et mesures de réinstallation**

Lors de l'étape 2, la consultation a été réalisée sous forme de groupes focus. Cette consultation a été effectuée peu de temps après le recensement. Elle avait pour objectif de recueillir les préoccupations et attentes des populations sur différentes questions du Plan de réinstallation.

Les questions traitées lors des deux types de groupes focus ont été les suivantes :

Présentation du projet avec cartes à l'appui;

Discussion sur les impacts du projet sur les PAP;

Présentation des critères d'éligibilité à la réinstallation :

- toute personne qui du fait du projet perdra des droits de propriété, d'usage ou d'autres droits sur les terres dans l'emprise du projet;
- la date butoir d'éligibilité sera la date de clôture du recensement;
- aucune personne qui s'installera dans la zone du futur aménagement après cette date ne sera éligible à des compensations.

Présentation des principes de compensation de la Banque mondiale;

Discussion sur les modalités de compensation et les options de réinstallation;

Discussion sur les modalités de participation communautaire lors de la mise en œuvre de la réinstallation;

Discussion sur les mesures additionnelles aux compensations à prévoir pour faciliter la réinstallation des populations;

Identification des groupes vulnérables.

#### **14.2.3 Étape 3 : Consultations individuelles auprès des PAP**

Les enquêtes socio-économiques et de recensement ont été l'occasion de rencontrer chaque PAP individuellement. Afin de profiter de cette rencontre, des questions concernant les options de compensation ont été posées à chaque PAP, et ce, afin d'obtenir leurs souhaits en termes de compensation. De cette manière, les souhaits des PAP sur les options de réinstallation ont été inventoriés.

Les résultats de ces consultations et les préférences de réinstallation des hommes et des femmes sont exposés au chapitre 5 du présent rapport.

#### **14.2.4 Étape 4 : Restitution des résultats du PAR aux populations**

La restitution du PAR a été réalisée dans quelques localités (Petersen et Grand Médine).

Par ailleurs, lors de la restitution d'EIES, les résultats du PAR ont été partagés dans les villes de Guédiawaye et Dakar.

Cette restitution a porté essentiellement sur les éléments du PAR qui constituent les principaux enjeux pour les populations affectées :

- description succincte du projet BRT;
- impacts du projet donnant lieu à la réinstallation;
- objectifs du PAR;
- résultats des recensements et enquêtes socioéconomiques;
- éligibilité à la compensation/réinstallation;
- types de pertes donnant lieu à une compensation/réinstallation;
- principes et barèmes de compensation;
- principales mesures de compensation/réinstallation;
- structure organisationnelle du projet;
- processus de gestion des litiges;
- calendrier prévisionnel de la réinstallation.

Au cours de la séance de restitution, les populations ont été invitées à exposer leurs interrogations et à formuler des commentaires et suggestions. Un compte rendu détaillé de la séance de restitution est annexé au PAR.

## 14.3 Résultats de la consultation publique

Tableau 41 : Synthèses des résultats de la consultation publique

### RESUME DES RENCONTRES INSTITUTIONNELLES

Institution /acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<p><b>Gouverneur, Préfets et Sous-Préfets</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet de BRT est la bienvenue et nous allons l'accompagner ;</li> <li>• L'amélioration de la mobilité urbaine a un effet positif sur les agrégats macros et micros économiques notamment le PIB et/ou les profits des ménages dû à une combinaison entre un meilleur accès au marché et des revenus supplémentaires générés ;</li> <li>• L'amélioration de la mobilité va permettre un gain de temps pour les déplacements. Cette mobilité accrue des populations aura des effets marqués sur la qualité de la vie, la scolarisation des enfants et tout particulièrement l'accès aux services sociaux de base, notamment aux services de santé ;</li> <li>• Le BRT va transformer le cadre de vie et améliorer les conditions de vie des populations affectées ;</li> <li>• Le projet va améliorer la mobilité et décourager le transport individuel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risque de chevauchement dans l'intervention des programmes pour la réalisation du BRT et de la route des Niayes par différents maîtres d'ouvrages ;</li> <li>• Ne pas dédramatiser le bâti et le foncier conformément au prix en vigueur ;</li> <li>• Non-respect des dispositions du Code de l'Urbanisme et du régime foncier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte la question de la sécurité des populations riveraines au niveau des communes traversées;</li> <li>• Le BRT pourra appuyer le système de transport existant en accompagnant le renouvellement du parc automobile ;</li> <li>• Réaliser les aménagements paysagers envisagés en coopération avec les Services forestiers.</li> </ul>

## RESUME DES RENCONTRES AVEC LES SERVICES TECHNIQUES

Institution /acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<p align="center"><b>Services techniques déconcentrés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pertinent ;</li> <li>• Structurant ;</li> <li>• Composite « bâtis et VRD » ;</li> <li>• Projet intercommunal ;</li> <li>• Impact économique certain ;</li> <li>• Augmente la résilience des communes traversées</li> <li>• Bon projet qui pourra contribuer au règlement du problème du transport à Dakar ;</li> <li>• Mauvaise perception des personnes affectées et devant être déplacées et recasées ailleurs, en dehors de leur milieu social ;</li> <li>• Les mesures prises pour la libération des emprises doivent être adoptés par les populations impactées.</li> <li>• Projet pertinent à expérimenter dans la création des villes nouvelles</li> <li>• Complexité de la Gestion du chantier ;</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crainte du manque de communication sur le projet ;</li> <li>• Respect des prescriptions du code de l'environnement en matière d'évaluation environnementale ;</li> <li>• Risque de chevauchement dans l'intervention des programmes pour la réalisation du BRT et de la route des Niayes par différents maîtres d'ouvrages ;</li> <li>• Risque de pertes d'actifs des populations lors de l'exécution des travaux d'aménagement ;</li> <li>• Risques d'accident et pollution ;</li> <li>• Tout doit être intégré ; pas seulement aménager des routes ; d'où la nécessité de l'accompagner par un PAR et un programme de préservation de ressources naturelles ;</li> <li>• Crainte qu'il n'y ait pas de suivi des compensations en reboisement ;</li> <li>• Peut provoquer des déplacements/ recasements de populations impactées ;</li> <li>• Peut nécessiter un lotissement de recasement de personnes déplacées;</li> <li>• Peut être à l'origine de dysfonctionnements sur la voirie et les réseaux existants ;</li> <li>• Risque d'avoir des problèmes de circulation et de nuisance lors des travaux ;</li> <li>• Crainte du manque à gagner des autres modes de transport ;</li> <li>• Revoir le rapport coût/avantages du projet, car pour un projet estimé à 200</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener des campagnes de sensibilisation des populations pour l'appropriation du projet et éviter les conflits ;</li> <li>• Impliquer les services techniques et les autorités locales et administratives ;</li> <li>• Bâcher les véhicules de transport des matériaux de construction ;</li> <li>• Faire un choix judicieux des sites des bases vie pour une bonne gestion des déchets ;</li> <li>• Organiser la réception environnementale des routes exécutées ;</li> <li>• Mettre en place une commission des impenses si nécessaire, travailler en collaboration avec les services techniques déconcentrés ;</li> <li>• Sauvegarder les droits des personnes affectées par le projet en termes de foncier et d'impenses perdues ;</li> <li>• Dédommager les personnes affectées par le projet en termes de perte d'activités ;</li> <li>• Assurer la sécurité de l'opération pour les résidents et pour ceux qui sont en déplacement dans la zone du projet ;</li> <li>• Respecter et responsabiliser les services techniques déconcentrés, renforcer les capacités des services techniques déconcentrés;</li> <li>• Sauvegarder la continuité des autres services urbains ;</li> <li>• Mettre en place des ralentisseurs.</li> <li>• Penser au reboisement compensatoire ;</li> <li>• Prendre en charge de l'ensemble des réseaux à dévoyer en coopération étroite avec les concessionnaires et les services techniques concernés ;</li> <li>• Respecter les servitudes de l'emprise pour ne pas contraindre les maisons ;</li> </ul>

		<p>milliards il vaudrait mieux aller directement au tramway.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cohabitation du chantier face à la nécessité de la continuité des autres activités des zones traversées ;</li> <li>• Inquiétudes par rapport au PDU actuel, aux risques et dangers sur l'assainissement, à l'environnement et aux activités économiques ;</li> <li>• le mode de gestion et la rentabilité du BRT devront être précisés ;</li> <li>• Sécurisation des voies de circulation prévues par le projet BRT ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécuriser la voies réservées du BRT ;</li> <li>• Faire l'inventaire des ressources forestières à élaguer et préciser les montants (réf. : Décret n° 96-572 du 9 Juillet 1996 fixant les taxes et redevances en matière d'exploitation forestière, modifié par le décret n° 2001- 217 du 13 Mars 2001) ;</li> <li>• Procéder à des actions de remise en état par le reboisement permettant la séquestration du carbone ;</li> <li>• Utiliser de la main d'œuvre locale lors de l'exécution des travaux ;</li> <li>• Respecter les normes de sécurité routière ;</li> <li>• Tenir compte dans les aménagements des différents points bas existants dans la zone de Guédiawaye afin de pallier aux inondations ;</li> <li>• la prise en compte dans le projet des mesures d'accompagnement comme le renforcement des capacités de services à l'instar des Sapeurs-pompiers et autres personnels de sécurité ;</li> <li>• Surveillance permanente de l'emprise du BRT au niveau des carrefours pour prévenir les risques d'accident surtout en début de mise en service.</li> <li>• Il faudra veiller à l'équilibre dans le secteur du transport.</li> <li>• Préciser les sources de financement pour apprécier la viabilité et la pertinence du projet ;</li> <li>• Présenter un EIES prenant en compte tous les aspects requis ;</li> <li>• Dans la gestion pratique, s'inspirer de ce qui se fait de mieux ailleurs avec le BRT.</li> <li>• L'étude devra ressortir en terme de plans cartographique la cohabitation entre le réseau de voirie actuel et le réseau qui sera engendré par le projet BRT ;</li> <li>• L'étude doit faire ressortir les moteurs de l'urbanisation que sont les réseaux (communication, assainissement, etc.), la proximité des services, les marchés et autres intrant qui entrent dans le fonctionnement de la ville.</li> </ul>
--	--	--	--



## RESUME DES RENCONTRES AVEC LES ELUS LOCAUX ET POPULATIONS

Institution /acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<b>Elus et populations locales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les recettes fiscales tirées du marché de liberté 6 représentent 5 à 6% de celles de la mairie, les aménagements du BRT au niveau de Liberté 6 permettront un redéploiement du transport public car, l'espace existant le permet ;</li> <li>• Le projet va changer la physionomie de Dakar ;</li> <li>• L'amélioration de la mobilité urbaine est très attendue et on est pressé de voir sa réalisation ;</li> <li>• C'est une bonne et heureuse initiative d'avoir des bus à voies dédiées, les difficultés de déplacement vont diminuer</li> <li>• Réduction du temps de déplacement ;</li> <li>• Augmentation du prix du foncier liée à l'aménagement engendré par la mise en œuvre du projet ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La non-implication des collectivités locales aux opérations d'indemnisation des populations impactées ;</li> <li>• Crainte qu'il existe des PAP qui ne soient pas indemnisées ou qu'il leur soit appliqué des taux d'indemnisation faibles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recruter en priorité les jeunes de la zone du tracé lors des travaux de réalisation du projet et dans les emplois permanents pendant la phase exploitation ;</li> <li>• La suppression d'activités commerciales sources de recettes fiscales pour les communes traversées constitue un manque à gagner difficile à supporter par celles-ci ;</li> <li>• Les Maires doivent proposer un système de fiscalité au projet BRT pour compenser le manque à gagner par rapport à la libération des emprises qui vont se traduire par la perte des recettes fiscales tirées des différentes activités ;</li> <li>• Profiter du projet pour embellir les communes traversées ;</li> <li>• Elaborer et mettre en œuvre un bon programme de communication pour prévenir les risques d'accidents et d'insécurité ;</li> <li>• Assurer une bonne prévention de la sécurité des élèves au niveau de la traversée quittant les Parcelles assainies pour aller à la cité SOPRIM;</li> <li>• Réaliser une indemnisation adéquate, juste et équitable des PAP ;</li> <li>• Indemniser les PAP avant le démarrage du projet ;</li> <li>• Avertir les populations de la date de démarrage des travaux.</li> <li>• Prendre en compte le problème du recasement ;</li> <li>• Eviter les risques d'éclatement des organisations féminines surtout dans le sous quartier impacté de Grand Médine ;</li> <li>• Prendre en compte les handicapés ou personnes à mobilité réduite dans les aménagements projetés ;</li> <li>• Bien traiter les routes secondaires et prévenir les accidents sur la route des Niayes.</li> </ul>

Consultation publique département de Dakar

Acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Maire des Parcelles Assainies ;</li> <li>* Membres de l'équipe municipale des communes concernées ;</li> <li>* Délégués et Chefs de quartier ;</li> <li>* Collectif des impactés de Grand Médine ;</li> <li>* Mouvements associatifs de jeunes et de femmes de Grand Médine ;</li> <li>* Notables et Imams ;</li> <li>* Populations de Grand Médine ;</li> <li>* Etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de plan de communication sur le projet ;</li> <li>- Absence de prise en compte du volet assainissement ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que l'étude a pris en compte la zone dénommée « case bi » qui est un carrefour stratégique débouchant sur la RN1 ?</li> <li>- Quelles sont les mesures prévues pour assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures du BRT ?</li> <li>- Quelles sont les dispositions prises pour permettre aux usagers du BRT d'accéder aux stations et aussi de faciliter la traversée de la chaussée aux personnes vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite) ?</li> <li>- Est-ce qu'il est prévu un dispositif complémentaire pour assurer la liaison entre la gare Petersen et le reste de la ville ?</li> <li>- Est-ce que les aménagements prévus à la gare Petersen, ne vont pas accentuer les difficultés liées à la circulation à l'entrée de la gare ?</li> <li>- Quelles sont les mesures sécuritaires envisagées au niveau de la voirie secondaire des communes, utilisée en déviation en phase travaux ?</li> <li>- Quel est l'impact du projet sur les transports en commun utilisés, notamment les cars « NDIAGA NDIAYE » ?</li> <li>- Est-ce que le système d'assainissement prévu prend en charge les pluies exceptionnelles enregistrées à Dakar ces dernières années ?</li> <li>- Quel est l'impact du projet sur la biodiversité observée sur la route des NIAYES ?</li> <li>- Est-ce le transport privé est concerné par le système de l'intégration tarifaire ?</li> <li>- Qu'est ce qui explique le retrait de un km linéaire du tracé initial ?</li> <li>- Les PAP identifiées dans le cadre de l'élargissement de la route des NIAYES, seront t'elles indemnisées par le projet du BRT ou par l'AGEROUTE ?</li> <li>- Existe-t-il une zone de recasement dédiée aux populations à déplacer ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Elaborer un plan de communication pour accompagner la mise en œuvre du projet ;</li> <li>➤ Promouvoir la main d'œuvre locale dans les communes traversées par le projet ;</li> <li>➤ la main d'œuvre locale ;</li> <li>➤ identifier et analyser les impacts du projet sur la cohésion sociale et la dynamique organisationnelle des regroupements sociaux, en particuliers les associations de femmes ;</li> <li>➤ Faciliter l'accès des résidents de la zone de liberté-6 extension à la ligne du BRT ;</li> <li>➤ Appuyer les communes dans la mise en place de parkings privés afin de compenser les pertes liées à la perception des taxes de voirie ;</li> <li>➤ Donner la capacité d'accueil des stations et proposer un mode de gestion adapté ;</li> <li>➤ Faire un balisage post-travaux pour faciliter l'identification du tracé par les populations ;</li> <li>➤ Renforcer le système d'entre aide social instauré par les regroupements de transporteurs dans les mesures d'accompagnement social ;</li> </ul> <p>Associer les marchands ambulants dans la mise en œuvre du PAR ;</p>

Consultation publique département de Guédiawaye

Acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• les autorités administratives ;</li> <li>• le CETUD ;</li> <li>• le cabinet OTD</li> <li>Consult :</li> <li>• les services techniques ;</li> <li>• les Maires et membres de l'équipe municipale</li> <li>• Délégués et Chefs de quartier ;</li> <li>• les PAP ;</li> <li>• Mouvements associatifs de jeunes et de femmes de la ville ;</li> <li>• Notables et Imams ;</li> <li>• les populations de Guédiawaye etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de plan de communication sur le projet ;</li> <li>- Absence de prise en compte du volet assainissement ;</li> <li>- Bonne représentativité des élus à la rencontre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce qu'il est prévu de réaliser des ponts ?</li> <li>- Quelles sont les mesures prévues pour assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures du BRT ?</li> <li>- Est-ce que le BRT pourra appuyer les Communes dans leur politique de mise en place d'infrastructures sportives ?</li> <li>- Quelles sont les dispositions prises pour permettre aux usagers du BRT d'accéder aux stations et aussi de faciliter la traversée de la chaussée aux personnes vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite) ?</li> <li>- Est-ce qu'il est prévu un dispositif complémentaire pour assurer la liaison entre la gare Petersen et le reste de la ville ?</li> <li>- Est-ce que le système d'assainissement prévu prend en charge les pluies exceptionnelles enregistrées à Dakar ces dernières années ?</li> <li>- Quel est l'impact du projet sur la biodiversité observée sur la route des NIAYES ?</li> <li>- Existe-t-il une zone de recasement dédiée aux populations à déplacer ?</li> <li>- Est-ce que l'unité de coordination et de gestion des déchets solides urbains est impliquée dans la mise en œuvre du projet ?</li> <li>- Est-ce qu'il est possible de raccourcir le tracé du BRT, en accédant directement au centre-ville à partir des parcelles assainies via l'autoroute au lieu de passer à travers les quartiers du Département de Dakar qui n'ont pas de difficultés d'accès au centre-ville ?</li> <li>- Quel est le système qui est prévu pour assurer l'approvisionnement des bus en carburant ?</li> <li>- Comment comptez-vous gérer les feux tricolores pour réguler la circulation routière?</li> <li>- allez-vous mettre en place des tableaux de limitation de vitesse ?</li> <li>- avez-vous pris en compte le nombre d'usagers du BRT venants de l'hôpital Dalal Jamm ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans la définition d'un plan de circulation avec les autorités compétentes mettre l'accent sur les mesures de limitation de vitesses ;</li> <li>- Elaborer un plan de communication pour accompagner la mise en œuvre du projet ;</li> <li>- Promouvoir la main d'œuvre locale dans les communes traversées par le projet ;</li> <li>- identifier et analyser les impacts du projet sur la cohésion sociale et la dynamique organisationnelle des regroupements sociaux, en particuliers les associations de femmes ;</li> <li>- Appuyer les communes dans la mise en place de parkings privés afin de compenser les pertes liées à la perception des taxes de voirie ;</li> <li>- Donner la capacité d'accueil des stations et proposer un mode de gestion adapté ;</li> <li>- Faire un balisage post-travaux pour faciliter l'identification du tracé par les populations ;</li> <li>- Renforcer le système d'entraide social instauré par les regroupements de transporteurs dans les mesures d'accompagnement social ;</li> <li>- Associer les marchands ambulants dans la mise en œuvre du PAR</li> <li>- Intégrer dans le rapport corrigé un volet assainissement;</li> <li>-</li> </ul>

## 15 Procédures de recours

Les diverses activités de mise en œuvre du PAR peuvent être sources de situations contentieuses. En effet, certaines réclamations peuvent avoir trait à des erreurs d'identification des PAP, à des omissions, à l'évaluation des pertes, à la délimitation des parcelles, à des conflits sur la propriété d'un bien, à des problèmes de successions ou de divorces, etc. Les indemnités proposées doivent être suffisantes pour permettre de compenser l'intégralité du préjudice subi. En cas d'insatisfaction sur les montants proposés, les bénéficiaires peuvent les contester.

L'affichage des listes des ménages affectés à indemniser par le projet est fait au niveau des Préfectures de Dakar et de Guédiawaye ainsi que des communes concernées. Des réclamations peuvent être faites par les chefs de ménages concernés auprès des Commissions Départementales de Recensement et d'Evaluation des Impenses (CDREI).

Ces réclamations sont transmises au CETUD par la CDREI pour être prises en charge par la structure facilitatrice recrutée par le CETUD (unité de réception des réclamations) et appuyée par le bureau d'étude ayant réalisé l'étude relative au PAR du BRT.

Par conséquent, il importe que le présent PAR prévoit des mécanismes de suivi et de résolution des plaintes ou réclamations.

Pour la gestion de ces réclamations, le CETUD devra accorder la priorité à la négociation et à la conciliation à l'amiable. Le recours à des instances locales est privilégié pour faciliter l'accessibilité des PAP à ce recours. Qu'elles soient liées à la non-exécution du protocole d'accord signé entre le CETUD et la PAP, au montant des compensations financières, aux pertes subies, les réclamations devront être adressées à une structure locale de proximité. Au niveau de cette structure, d'importants efforts devront être consentis pour un règlement à l'amiable.

En l'absence d'une entente à l'amiable et de la signature d'un protocole d'accord entre la PAP et le CETUD, les PAP seront informées de la procédure à suivre pour exprimer leur mécontentement et présenter leurs réclamations.

Le processus complet de résolution des réclamations est composé d'étapes et des instances suivantes.

- Étape 1** Unité de réception, de résolution et de suivi des réclamations au sein de l'équipe du responsable chargé de la mise en œuvre du PAR - Pour le dépôt et l'enregistrement de la réclamation et pour la résolution de première instance des réclamations;
- Étape 2** Comité local de médiation (CLM) - Pour la résolution à l'amiable des réclamations ne pouvant être résolues par le responsable chargé de la mise en œuvre du PAR;
- Étape 3** Représentant au niveau régional du Médiateur de la République – En l'absence d'une entente à l'amiable entre la PAP et le CLM, une seconde étape de médiation pourra être entreprise;
- Étape 4** Tribunal départemental de Dakar ou Guédiawaye - À défaut d'avoir atteint une résolution par médiation, transfert de la réclamation au tribunal pour entamer les procédures juridiques.

### 15.1 Étape 1 - Unité de réception et de suivi des réclamations

Pendant la mise en œuvre de la réinstallation, le CETUD recrutera une structure facilitatrice spécialisée qui s'investira pleinement pour trouver des solutions consensuelles avec les PAP et éviter les litiges et les réclamations.

Une unité de réception et de suivi des réclamations sera instaurée par cette structure. Cette unité interne, composée d'une partie du personnel de l'ONG, sera présidée par le chef de mission de l'ONG. La composition de cette unité sera déterminée par le chef de mission. Les agents de réinstallation qui auront la tâche d'assister quotidiennement les PAP seront mis à contribution afin d'assister les PAP et de les

informer de leurs droits et des mesures de compensation prévues. Cette activité de proximité avec les PAP aidera également à minimiser les réclamations.

Cette unité sera l'endroit vers lequel pourra se retourner toute PAP désirant déposer une réclamation. Elle examinera les réclamations des PAP et tentera d'y trouver une réponse satisfaisante pour la PAP avant que celle-ci n'adresse sa demande au Comité local de médiation.

Cette unité jouera le rôle d'interface entre la PAP et le CETUD et sera chargée de :

- la réception de la réclamation;
- l'assistance de la PAP à la formulation de sa réclamation (les personnes analphabètes, personnes handicapées physiques, etc.). Par exemple, si la PAP plaignante est analphabète, elle devra être accompagnée d'un témoin capable de lire et d'écrire;
- l'enregistrement de la réclamation sur une fiche de réclamation (voir l'encadré 15.1 pour un exemple de fiche);
- procéder à la vérification de la réclamation sur le terrain avec la PAP. Cette vérification permettra d'évaluer la recevabilité de la réclamation. Les résultats de la vérification seront inscrits sur la fiche de réclamation portant signature de la PAP;
- enregistrer la réclamation recevable de la PAP dans un système de suivi des réclamations;
- résoudre les réclamations à l'amiable;
- transférer les réclamations non résolues au comité local de médiation (CLM) pour résolution à l'amiable.

L'ONG mettra en place un système de suivi et d'archivage des réclamations permettant d'en assurer le suivi jusqu'à la résolution finale du litige. Un numéro unique de réclamation sera utilisé tout au long de la procédure. L'ONG tiendra un registre où figureront les dates d'enregistrement des réclamations, le numéro des réclamations, les dates de résolution des réclamations et l'instance à laquelle les réclamations auront été résolues. L'encadré 15.1 présente un exemple de formulaire d'enregistrement des réclamations.

**Encadré 15.1 Modèle de formulaire d'enregistrement des réclamations internes**

<b>FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉCLAMATIONS INTERNES</b>	
Numéro de la réclamation :	Date :
Lieu d'enregistrement :	
Personne ayant procédé à l'enregistrement :	
Numéro unique de la PAP :	
<b>PLAIGNANT</b>	
Nom du plaignant :	
Adresse :	
Objet ou nature de la réclamation :	
Habitation et/ou bien affectés :	
<b>DESCRIPTION DE LA RÉCLAMATION</b>	
<b>OBSERVATION DU COMITÉ INTERNE</b>	
1.	
2.	
3.	
4.	
Fait à _____ Le _____	_____ (Signature du Chef de mission de l'opérateur du CETUD)
<b>RÉPONSE DU PLAIGNANT</b>	
Fait à _____	Le _____
_____ <b>Signature du plaignant</b>	_____ <b>Le Chef de mission de l'opérateur du CETUD</b>

## 15.2 Étape 2 - Comité local de médiation (CLM)

Les réclamations qui n'auront pas pu être résolues par le consultant chargé de la mise en œuvre du PAR seront transmises au comité local de médiation (CLM) pour résolution à l'amiable.

Une fois une réclamation déposée et entendue par le comité, le président du comité disposera de deux semaines pour statuer sur la réclamation à compter de son dépôt.

Si la PAP est d'accord avec la proposition de résolution proposée par le CLM, le protocole d'accord peut être signé et la résolution de la réclamation sera inscrite dans le système de suivi des réclamations du consultant chargé de la mise en œuvre du PAR, mettant ainsi fin au processus de règlement de la réclamation.

Si la PAP n'est pas satisfaite de la réponse du CLM et ne veut pas signer le protocole d'entente qui lui a été proposé, elle dispose de cinq jours pour contester la décision du CLM et pour exercer un recours auprès de la Commission de conciliation pour le règlement du contentieux.

L'encadré 15.2 présente un exemple de formulaire d'enregistrement de la réclamation auprès de la commission locale de médiation.

### Encadré 15.2 Modèle de formulaire d'enregistrement des réclamations auprès du Comité local de médiation

FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉCLAMATIONS AUPRÈS DU COMITÉ LOCAL DE MÉDIATION	
Numéro de la réclamation :	Date :
Lieu d'enregistrement :	
Personne ayant procédé à l'enregistrement :	
Numéro unique de la PAP :	
Dossier N° :	
PLAIGNANT	
Nom du plaignant :	
Adresse :	
Objet ou nature de la réclamation :	
Habitation et/ou bien affectés :	
DESCRIPTION DE LA RÉCLAMATION	
À _____	Le _____
<b>Signature du plaignant</b>	<b>Le représentant du Comité local de médiation</b>

**FORMULAIRE D'ENREGISTREMENT DES RÉCLAMATIONS  
AUPRÈS DU COMITÉ LOCAL DE MÉDIATION**

**OBSERVATION DU COMITÉ LOCAL DE MÉDIATION**

1.	
2.	
3.	
4.	
Fait à _____ Le _____	_____ <b>Signature du représentant du Comité local de médiation</b>

**RÉPONSE DU PLAIGNANT**

1.	
2.	
3.	
4.	
Fait à _____  <b>Signature du plaignant</b>	Le _____  <b>Le représentant du Comité local de médiation</b>

**SUITE DONNÉE À LA RÉCLAMATION**

1.	
2.	
3.	
4.	
Fait à _____  <b>Signature du plaignant</b>	Le _____  <b>Le représentant du Comité local de médiation</b>



## 15.3 Étape 3 – Médiateur de la République

Dans l'éventualité où la PAP ne serait pas satisfaite de la décision rendue par le CLM et qu'elle ne soit parvenue à un accord à l'amiable, elle pourra entreprendre une seconde étape de médiation à travers le Représentant régional du Médiateur de la République.

Si cette étape de médiation n'aboutissait en une entente acceptable pour la PAP, elle pourra alors entreprendre une procédure contentieuse juridictionnelle.

## 15.4 Étape 4 - Tribunal régional

Les tribunaux départementaux de Dakar et Guédiawaye traitera les réclamations des PAP qui n'auraient pas trouvé de solution à l'amiable.

En vertu de la réglementation nationale, le tribunal régional est le juge de droit commun en toute matière. Cependant, un juge spécial est mis en place pour les procédures d'expropriation. C'est un juge désigné par le tribunal départemental qui est chargé de fixer l'indemnité d'expropriation en cas de désaccord entre l'expropriant (ici l'État à travers le CETUD et l'exproprié.

La procédure contentieuse est parfois très lourde, complexe et elle peut entraîner des frais importants pour le justiciable. Elle est parfois inadaptée pour ceux qui détiennent des droits formels, a fortiori pour ceux qui bénéficient de droits informels. Pour ces derniers, le juge risque de n'accorder aucune attention. Enfin, la procédure contentieuse pose beaucoup de problèmes pour une population qui est généralement analphabète. C'est pour cette raison que la résolution de litiges à l'amiable sera privilégiée dans le cadre de ce projet.

Par ailleurs, il importe de mentionner que pendant que le contentieux est entre les mains du juge, les montants de compensation contenus dans le PAR sont consignés à la Caisse de Dépôt et de Consignation dans l'attente d'une résolution. L'absence d'accord sur le montant de la compensation à payer ne peut être un facteur de blocage de l'avancée des travaux sur le terrain.

## 16 Responsabilités organisationnelles et mise en œuvre du PAR

### 16.1 Le CETUD

En tant que Maître d'Ouvrage Délégué du projet, le CETUD sera responsable de l'ensemble des activités de mise en œuvre du PAR. Le tableau suivant indique les activités pour lesquelles le CETUD, et les autres intervenants, seront responsables lors de la mise en œuvre du PAR.

Le CETUD sera assistée par une ou des structures facilitatrices afin d'assurer la bonne exécution des activités du projet.

### 16.2 Les structures de l'Administration centrale

#### 16.2.1 La Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre

Lors de la mise en œuvre du PAR, la Direction de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre sera chargée de manière plus spécifique des missions suivantes :

- la vérification et l'approbation du rapport d'enquête d'utilité publique;
- la préparation du projet de décret portant déclaration d'utilité publique du site du projet et son instruction auprès du Ministre de l'Économie et des Finances pour validation et soumission à la signature du Premier Ministre et du Président de la République;
- l'instruction des procès-verbaux de recensement et d'évaluation des impenses auprès de la Commission de Contrôle des Opérations Domaniales (CCOD);
- la préparation des projets de décret portant désaffectation de terrains pour cause d'utilité publique et leur instruction auprès du Ministre de l'Économie et des Finances pour validation et soumission à la signature du Premier Ministre puis du Président de la République.

#### 16.2.2 La Commission de Contrôle des Opérations Domaniales

Lors de la mise en œuvre du PAR, la Commission de Contrôle des Opérations Domaniales (CCOD) sera chargée de l'application du régime foncier national et de la révision des évaluations foncières. Elle émettra des avis : sur le montant des indemnités à proposer en cas d'expropriation foncière pour cause d'utilité publique; sur la régularité des conditions juridiques et financières des opérations foncières; sur l'opportunité de recours à la procédure d'urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique; arrête le montant des provisions correspondant aux indemnités éventuelles d'expropriation; l'opportunité, la régularité et les conditions financières de toute opération intéressant le domaine privé de l'État, des collectivités locales et des établissements publics.

### 16.3 Les structures de l'Administration déconcentrée et décentralisée

#### 16.3.1 L'Administration territoriale et locale

Lors de la mise en œuvre du PAR, l'Administration territoriale (Gouverneur, Préfets, Sous-préfets) sera chargée de veiller à la sécurité des biens et des personnes et à la conformité des opérations de déplacement et de réinstallation des populations avec les lois et les règlements en vigueur.

L'Administration locale (communes) sera quant à elle chargée d'administrer les terres du domaine national de la commune, de veiller à l'équité et à l'effectivité des opérations d'indemnisation et de suivre l'exécution des mesures d'accompagnement destinées à améliorer les revenus des populations et des communautés villageoises.

#### 16.3.2 La Commission de conciliation

La Commission de conciliation sera chargée de l'officialisation des accords entre le CETUD et les PAP.

En effet, cette Commission sera chargée d'instruire et de conduire le processus devant déboucher sur la signature d'ententes entre les PAP et le CETUD;

Cette commission devra éventuellement de gérer les cas de plaintes et réclamations dont les solutions proposées par les Comités locaux de médiation n'auraient pas donné satisfaction à une PAP ayant émis une plainte et réclamation à ce niveau

Le Président de cette Commission veillera à la libération des emprises.

Outre le Préfet ou du Sous-Préfet qui en sera le Président, la Commission pourrait être composée de :

- un représentant du service de l'Urbanisme,
- un représentant des services des Domaines,
- un représentant du Cadastre,
- un représentant des Eaux et Forêts.

La Commission pourra s'adjoindre de toute autre personne dont les compétences seront requises.

### **16.3.3 Le Comité local de médiation**

Ce comité sera chargé de régler les réclamations des PAP à l'amiable. Le chapitre 16 présente le système de gestion des réclamations ainsi que le rôle spécifique du Comité local de médiation (CLM).

Le CLM est une structure locale de proximité à créer dans le cadre de la mise en œuvre du PAR. Ce Comité sera composé des personnes suivantes :

- un représentant de la Commune concernée,
- un représentant des PAP,
- un représentant du CETUD,
- un notable/ou une autorité religieuse ou coutumière.

## **16.4 Organisation générale de la mise en œuvre**

La réussite du processus de réinstallation ne dépendra pas seulement de la qualité de la planification. La qualité de l'exécution du PAR sera tout aussi importante. Sur la base de leçons apprises dans le cadre des projets qu'elle a financé, la Banque Mondiale a constaté que l'échec de nombreuses opérations de réinstallation est plutôt dû à la compétence, aux ressources, et à l'engagement de la direction du projet à réussir la mise en œuvre du PAR qu'à la qualité du plan d'action lui-même. Ainsi, la bonne exécution du PAR est déterminante dans le succès d'un projet comprenant de la réinstallation. C'est pourquoi il est important de bien définir les responsabilités organisationnelles de chaque intervenant dans la mise en œuvre du PAR.

De manière générale, le Groupe Opérationnel de Dakar est l'organe d'exécution du Comité ad hoc de supervision des opérations de libération des emprises. Le Groupe Opérationnel est constitué d'une équipe technique composée d'agents venant des services de l'Urbanisme, des Travaux Publics, du Cadastre, des Domaines, de l'Aménagement du Territoire et de la Construction. Dans le cadre du projet BRT, le Gouverneur de la région de Dakar préside le Groupe opérationnel chargé de l'information et de la sensibilisation, de l'affiche du recensement, du traitement des réclamations, de la conciliation, etc.

Le tableau 42 ci-dessous présente l'organisation prévue pour la mise en œuvre du PAR. Ainsi, il identifie un ou des responsables pour chacune des activités de mise en œuvre du PAR. La figure 16.1 présente quant à elle l'organisation prévue pour la mise en œuvre du PAR.

**Tableau 42 : Activités du PAR et leurs responsables**

Activité	Rôle et responsabilité
<b>1. Approbation du PAR final</b>	CETUD en relation avec ses partenaires
<b>2. Campagne d'information</b>	
Diffusion de l'information	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CETUD</li> <li>• Communes traversées</li> </ul>
<b>3. Acquisition des terrains</b>	
Délimitation de l'emprise (bornage)	Cadastre
Présentation des indemnités aux PAP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CETUD</li> <li>• ONG prestataires recrutés par le CETUD dans le cadre de la mise en œuvre du PAR</li> </ul>
<b>4. Compensation et paiement aux PAP</b>	
Approbation et transfert de fonds Paiement des compensations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat du Sénégal</li> <li>• CETUD ou Représentant du Ministre chargé des finances</li> </ul>
Attribution des parcelles pour une compensation des PAP Habitats	Communes traversées avec l'assistance des Services de l'Urbanisme et des Domaines Responsable
Accompagnement social et assistance des PAP	ONG prestataires recrutés par le CETUD dans le cadre de la mise en œuvre du PAR
<b>5. Déplacement des installations et personnes</b>	
Assistance au déplacement Mesures d'accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CETUD</li> <li>• ONG prestataires recrutés par le CETUD dans le cadre de la mise en œuvre du PAR</li> </ul>
<b>6. Gestion des réclamations</b>	
Première instance de négociation des réclamations à l'amiable	ONG prestataires recrutés par le CETUD dans le cadre de la mise en œuvre du PAR
Si désaccord ou insatisfaction persiste, mécanismes de réparation des préjudices	Comité local de médiation (CLM)
Si désaccord ou insatisfaction persiste, mécanismes de réparation des préjudices	Médiateur de la République
Si désaccord ou insatisfaction persiste, mécanismes de réparation des préjudices	Tribunaux départementaux de Dakar et Guédiawaye
<b>7. Suivi et évaluation du projet</b>	
Suivi de la mise en œuvre du PAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groupe Opérationnel de Dakar</li> <li>• CETUD</li> <li>• ONG prestataires Responsable chargé de la mise en œuvre du PAR</li> <li>• Communes traversées</li> </ul>
Évaluation de l'opération	Consultant externe chargé d'effectuer le suivi externe et l'évaluation finale de la mise en œuvre du PAR

## 17 Budget pour la mise en œuvre du PAR (y compris les coûts unitaires)

Le budget pour la mise en œuvre du PAR est de 5 016 379 104 F **CFA**.

Ce budget comprend les coûts relatifs aux compensations offertes aux différentes catégories de PAP, les mesures de réinstallation, les mesures d'accompagnement des PAP vulnérables, les frais relatifs aux prestataires des structures facilitatrices devant accompagner le CETUD lors de la mise en œuvre du PAR. Le budget prend en compte le suivi évaluation externe du PAR mais n'intègre pas les frais relatifs aux paiements d'éventuels dégâts causés au tiers lors des travaux qui sont à la charge de l'entreprise.

L'intégralité du budget est financée par le Ministère de l'Économie et des Finances du Gouvernement de la République du Sénégal. Les tableaux suivants renseignent d'une part sur le budget global de la mise en œuvre du PAR (Tableau 43) et d'autre part, les coûts unitaires afférents aux indemnités (Tableau 44)

**Tableau 43 : Budget de mise en œuvre du PAR**

<b>Coûts et budget</b>		
<b>Rubrique</b>	<b>Activités</b>	<b>Sous total FCFA</b>
<b>Compensation</b>	Indemnisation des PAP Habitat Propriétaires de concessions	2 711 289 031
	Indemnisation des PAP Habitat Locataires de bâtiments dans les concessions	20 366 550
	Indemnité des PAP Places d'Affaires pour les pertes de structures	267 379 000
	Indemnisation des pertes communautaires	153 141 000
<b>Mesures de réinstallation</b>	Appui aux 835 personnes détentrices de structures amovibles (déplaçables)	92 300 000
	5% du montant des indemnités pour l'appui aux PAP vulnérables	162 223 779
	15% du montant des indemnités pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement destinées aux PAP vulnérables	486 671 337
<b>Provision Déboursés les services du prestataire, structure facilitatrice ou Consultant) lors de la mise en œuvre du PAR</b>	10% du montant des indemnités pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement destinées aux PAP vulnérables	324 447 558
<b>Suivi - évaluation externe de la réinstallation</b>	Provision pour suivi évaluation du PAR (2% du budget des compensations) par un Consultant chargé du suivi externe de la mise en œuvre du PAR	64 889 512
<b>Service de consultant</b>	Recrutement d'experts pour appuyer le CETUD dans la mise en œuvre du PAR	82 000 000

<b>Renforcement de capacités</b>	Formations diverses en sauvegardes et engagement citoyen pour le CETUD et les parties prenantes	165 000 000
<b>Imprévus du PAR</b>	15% du montant des compensations	486 671 337
<b>TOTAL GENERAL BUDGET PAR</b>		<b>5 016 379 104</b>

Les coûts unitaires afférents aux indemnisations sont ci-dessous indiqués

**Tableau 44 : Coûts unitaires portant sur les indemnisations**

<b>Rubrique</b>	<b>Activités</b>	<b>Nbre de PAP</b>	<b>Coût total FCFA</b>	<b>Coût unitaire FCFA</b>
<b>Compensations</b>	Indemnisation des PAP Habitat Propriétaires de concessions	80	2 711 289 031	33 891 113
	Indemnisation des PAP Habitat Locataires de bâtiments dans les concessions	126	20 366 550	161 639
	Indemnisation des PAP Places d'Affaires pour les pertes de structures	244	267 379 000	1 095 816
	Indemnisation des pertes communautaires	16	153 141 000	9 571 313
	Appui aux 835 personnes détentrices de structures amovibles (déplaçables)	835	92 300 000	110 539

## 18 Mécanismes de suivi et d'évaluation

Le suivi-évaluation est une composante essentielle à tout projet. Les dispositions pour le suivi et l'évaluation visent à s'assurer, d'une part, que les actions proposées dans le PAR sont mises en œuvre de la façon prévue et dans les délais établis et, d'autre part, que les résultats attendus sont atteints. Lorsque des déficiences ou des difficultés sont observées, le suivi et l'évaluation permettent d'enclencher des mesures correctives appropriées.

L'objectif principal du plan de réinstallation est d'assurer aux personnes affectées une compensation juste et équitable, ainsi qu'un niveau de vie et des conditions de vie équivalents ou meilleurs à ce qu'elles connaissaient avant la réalisation du projet. Ainsi, le suivi et l'évaluation des actions proposées dans le plan de réinstallation devront porter prioritairement sur l'atteinte de ces objectifs.

Le suivi/évaluation du plan de réinstallation visera les objectifs suivants :

Surveillance effectuée par le CETUD ;

Suivi interne de la mise en œuvre effectué par le consultant chargé de la mise en œuvre du PAR;

Évaluation (suivi externe) effectuée par un consultant externe.

### **Surveillance**

Vérifier, en particulier au démarrage du PAR, que ses spécifications détaillées sont conçues, puis que sa mise en œuvre est réalisée conformément au PAR validé.

### **Suivi interne**

Veiller à gérer l'ensemble des informations collectées en mettant au point un système de gestion de l'information conforme aux modèles et aux exigences de suivi-évaluation du bailleur (BM);

Vérifier en permanence que le programme de travail et le budget du PAR sont exécutés conformément aux prévisions ;

Vérifier en permanence que la qualité et la quantité des résultats espérés sont obtenues dans les délais prescrits ;

Identifier tout facteur et évolution imprévus susceptibles d'influencer l'organisation du PAR, la définition de ses mesures, d'en réduire l'efficacité ou de présenter des opportunités à mettre en valeur ;

Recommander dans les meilleurs délais aux instances responsables concernées les mesures correctives appropriées, dans le cadre de procédures ordinaires ou exceptionnelles de programmation ;

Coordonner le suivi-évaluation du PAR aux activités d'évaluation du projet BRT.

Il en découle que les résultats attendus sont essentiellement :

Les indicateurs et jalons sont identifiés (incluant des objectifs et dates butoirs spécifiques) pour suivre l'état d'avancement des activités principales du consultant chargé de la mise en œuvre du PAR ;

Le système de gestion de l'information est développé et fonctionnel, intégrant toutes les données collectées relativement aux PAP ;

Les indicateurs et les objectifs de performance sont identifiés pour évaluer les résultats des principales activités du consultant chargé de la mise en œuvre du PAR, intégrant les indicateurs de performance du CETUD.

### **Évaluation (suivi externe)**

Établir et interpréter la situation de référence des populations affectées, avant le démarrage du projet, en matière socioéconomique (le recensement effectué dans le cadre du projet peut être utilisé par le consultant externe comme base pour développer la situation de référence);

Définir, à intervalles réguliers, tout ou une partie des paramètres ci-dessus afin d'en apprécier et comprendre les évolutions;

Établir, en fin de projet, une nouvelle situation de référence pour évaluer les impacts du PAR en matière sociale et économique.

## 18.1 Suivi de la mise en œuvre du PAR

Il consiste à s'assurer en permanence que :

Les actions inscrites aux programmes de travail du CETUD d'une part, et de la structure facilitatrice chargée d'accompagner le CETUD dans la mise en œuvre du PAR, d'autre part, sont exécutées, et dans les délais;

Les coûts des mesures sont conformes aux budgets.

Ce suivi est déterminé par les programmes de travail du CETUD, par le contrat avec l'expert chargé du suivi de la mise en œuvre du PAR et par les protocoles éventuels passés avec des tiers. Ces documents permettront de définir les objets de suivi et les indicateurs (indicateurs de performance) quantitatifs, qualitatifs, temporels et budgétaires utilisés pour ce suivi.

Lors de la mise en œuvre, le système de suivi interne qui devra être élaboré par le consultant chargé de la mise en œuvre du PAR, établira les indicateurs de suivi et de performance, et leurs agrégations éventuelles. Les principaux indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PAR qui doivent être inclus dans le programme de suivi du consultant chargé de la mise en œuvre du PAR sont présentés au tableau 45.

## 18.2 Suivi des résultats du PAR

Les objectifs de ce suivi sont également régis par les programmes de travail, en tant que « résultats attendus ». Ces résultats sont d'abord, et surtout, des résultats intermédiaires (toutes les PAP ont leur carte d'identité par exemple), que des résultats finaux (les PAP ont été compensées, les PAP ont été réinstallées, etc.). Les principaux indicateurs de résultats sont présentés aux tableaux ci-dessous.

Les PAP et leurs représentants feront partie intégrante du système de suivi. Elles devront attirer l'attention du consultant chargé de la mise en œuvre du PAR sur la validité et, surtout, l'acceptabilité des mesures proposées dans le contexte de la zone du projet. Certaines tâches de suivi pourront également leur être attribuées directement.

## 18.3 Participation des populations affectées au suivi du PAR

Les PAP participeront au système de suivi interne du PAR de différentes manières :  
Recueil de données simples concernant leur activité;



Participation de représentants des PAP aux réunions relatives à la programmation, au suivi et à l'évaluation;

Interpellation de leurs représentants en cas d'insatisfaction vis-à-vis de la mise en œuvre du PAR et des modalités d'intervention des opérateurs.

## 18.4 Indicateurs de suivi du PAR

Différentes mesures de suivi doivent être entreprises afin de s'assurer de la bonne marche de la mise en œuvre du PAR. Des mesures de suivi interne ainsi que des mesures d'évaluation (suivi externe) sont présentées aux tableaux ci-dessous.

Il appartiendra l'expert en réinstallation qui sera recruté par le CETUD d'élaborer, au début de ses prestations, un programme de suivi interne de la mise en œuvre du PAR. Il sera également du ressort de l'expert en charge de l'évaluation externe d'élaborer son propre plan de suivi et d'évaluation. Les indicateurs de suivi qui doivent être inclus minimalement dans les programmes de suivi interne et externe sont présentés aux tableaux qui suivent.

**Tableau 45 : Mesures de suivi interne du PAR**

Composante	Mesure de suivi	Responsable	Indicateur	Période
Information et consultation des PAP sur les activités de réinstallation	Vérifier que la diffusion de l'information auprès des PAP et les procédures de consultation sont effectuées en accord avec les principes présentés dans le PAR	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de séances de diffusion du PAR validé auprès des PAP</li> <li>- Nombre de femmes participants aux séances</li> <li>- Nombre et types de séances d'information à l'intention des PAP</li> </ul>	Avant et pendant la mise en œuvre du PAR
Mise en place des moyens nécessaire pour la mise en œuvre	Vérifier que les structures pour la mise en œuvre du PAR soient en place	CETUD	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effectif et moyens en place du Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR</li> <li>- Formation de la commission de conciliation</li> <li>- Protocole d'accord avec les institutions financières</li> </ul>	Début de la mise en œuvre du PAR
Établissement d'ententes avec les PAP	Vérifier que les ententes ont été signées	ONG ou Consultant chargé	Nombre d'ententes signées	Au cours de la mise en œuvre

	conformément à la procédure	de la mise en œuvre du PAR	conformément au PAR	
Compensations aux PAP	S'assurer que toutes les mesures de compensation et d'indemnisation des PAP sont effectuées en accord avec les principes présentés dans le PAR	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	- Compensations versées aux PAP et dates de versement	Au cours de la mise en œuvre
Équité entre les genres	S'assurer que les femmes PAP recevront des indemnités justes et adéquates telles que proposées dans le PAR	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	- Compensations versées aux femmes PAP et dates de versement versus compensations budgétisées	Au cours de la mise en œuvre
	Éviter l'augmentation de la charge de travail des femmes lors du déplacement et de la réinstallation des concessions	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	- Aide offerte pour le déménagement des concessions - Compensation forfaitaire versée à chaque concession pour appuyer les concessions dans leur déménagement. - Nombre de plaintes reliées à l'augmentation de la charge de travail des femmes lors du déplacement et de la réinstallation / suivi mensuel de l'avancement	
Appui aux personnes vulnérables	S'assurer que les personnes vulnérables identifiées reçoivent l'aide dont elles ont besoin lors de la mise en œuvre du PAR.	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	- Établir une liste des personnes vulnérables dès l'entame de la mise en œuvre du PAR - Établir une liste des demandes d'appui recevables - Confirmation que l'appui a été offert	Au cours de la mise en œuvre
Niveau de vie	Vérifier que le niveau de revenu des PAP	ONG ou Consultant chargé	- Nombre de PAP dont le revenu s'est amélioré suite à la	Au cours de la mise en œuvre

	s'améliore suite à la réinstallation	de la mise en œuvre du PAR	réinstallation (hommes/femmes)	
Gestion des réclamations	S'assurer que les réclamations recevables des PAP soient réglées à la satisfaction des PAP	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Établissement d'un registre des réclamations</li> <li>- nombre de réclamations recevables (hommes vs femmes)</li> <li>- nombre de réclamations résolues</li> </ul>	Au cours de la mise en œuvre
Obtention du droit de propriété	Vérifier que les PAP ont obtenu la documentation des droits de propriété	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de PAP informées de la procédure (hommes/femmes)</li> <li>- Nombre de PAP ayant obtenu la documentation requise (hommes/femmes)</li> </ul>	Au cours de la mise en œuvre
Participation des PAP	Vérifier que les PAP ont participé à la mise en œuvre du PAR	ONG ou Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'entretiens tenus avec chacun des PAP</li> <li>- Nombre d'entretiens tenus avec les femmes</li> </ul>	Au cours de la mise en œuvre

**Tableau 46 : Mesures d'évaluation (suivi externe)**

Composante du milieu	Mesure de suivi	Responsable	Indicateur	Période
Qualité et niveau de vie	S'assurer que la qualité de vie des PAP ne se soit pas détériorée depuis la réinstallation	Consultant chargé du suivi externe de la réinstallation	- Nombre de PAP dont le revenu a augmenté (hommes/femmes) - Nombre de PAP satisfaites de leur nouvelle situation	Après la mise en œuvre
Activités économiques	S'assurer que les revenus des PAP soient égaux ou supérieurs à ceux qu'elles connaissaient avant leur réinstallation	Consultant chargé du suivi externe de la réinstallation	- Niveau et types de revenu des PAP réinstallées - Plaintes des PAP relatives à leurs activités économiques et revenus (hommes/femmes)	Après la mise en œuvre

## 19 Diffusion / publication

Après approbation par la Banque Mondiale et accord de non-objection du Gouvernement du Sénégal (représenté par le Projet BRT, les dispositions qui seront prises seront les suivantes :

- un résumé du PAR sera publié dans un journal officiel du pays ou dans le quotidien national « le Soleil », afin de mettre à la disposition des ménages affectés et des tiers les informations pertinentes et dans des délais appropriés.
- des exemplaires du présent Plan de réinstallation seront rendus disponibles pour consultation publique dans toutes les Communes affectées des départements de Dakar et de Guédiawaye traversées par le corridor du BRT (14 communes + 2 mairies de ville), au bureau du Projet localisé au siège du CETUD à Dakar.
- Le PAR sera mis en ligne sur le site Web du Projet : [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn).
- Le PAR sera aussi publié sur le site Infoshop de la Banque Mondiale après autorisation par le Gouvernement du Sénégal (représenté par le Projet BRT)

## Annexes

Annexe 1 : Termes de référence

Annexe 2 : Communiqué d'information sur la date butoir

Annexe 3 : CR Rencontres institutionnelles, services techniques et collectivités locales

Annexe 4 : Comptes rendus des consultations publiques

Annexe 5 : Calendrier de mise en œuvre du PAR

# LISTE DES ANNEXES

## ANNEXE 1 : Termes de référence

**PROJET D'APPUI AU TRANSPORT ET A LA MOBILITE URBAINE  
(P A T M U R)**



**PREPARATION D'UNE EXPERIENCE PILOTE  
DE BUS RAPIDES EN SITE PROPRE A DAKAR  
ET DE SON PROGRAMME D'INVESTISSEMENT**

**TERMES DE REFERENCE**



## PREAMBULE

Le Transport Public Urbain est, sans aucun doute, l'un des enjeux majeurs du développement économique, social et organisationnel des villes. Comme de nombreuses grandes métropoles à travers le monde, la région de Dakar se trouve confrontée à la problématique des déplacements de la population sur son territoire.

Conscient du rôle primordial joué par le transport en commun dans l'économie, la cohésion sociale et la préservation de l'environnement, l'État du Sénégal, appuyé par la Banque mondiale, a, dès 1992, entrepris un programme ambitieux de réforme du secteur des transports urbains publics.

Cette réforme, caractérisée par une lettre de politique sectorielle des transports, signée le 25 septembre 1996, s'est traduite par des actions sur le cadre institutionnel et réglementaire mais aussi par la mise en œuvre de différents projets.

S'agissant du cadre organisationnel et réglementaire, on peut noter :

- la lettre de politique du sous-secteur des transports urbains (1996) ;
- la création du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération dakaroise (1997) ;
- la charte de la mobilité urbaine (2003) ;
- la loi définissant l'orientation générale de développement du secteur (2003).

Pour ce qui concerne les grands projets :

- le Projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transports urbains (1997 – 2000) ;
- l'enquête ménage (1998 – 2001) ;
- le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine, PAMU (2001- 2008) ;
- l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de Dakar, PDUD (2004-2008).

Aujourd'hui, la réforme entend se poursuivre avec le Projet d'Appui aux Transports et à la Mobilité Urbaine (PATMUR). Dans sa composante urbaine, pilotée par le CETUD, le PATMUR vise à appuyer le développement des transports publics dans l'agglomération dakaroise. En ce sens, il est préparatoire d'opérations dont la réalisation s'inscrira dans une phase ultérieure.

Le PATMUR identifie présentement des besoins d'appuis, d'études et d'expertises. C'est dans ce cadre que sera entreprise l'étude, objet des présents TDR, en vue de la restructuration et de la hiérarchisation du réseau des transports en commun de l'agglomération dakaroise aux horizons 2015 et 2025.

Pour le réaliser, l'État du Sénégal, à travers le CETUD, souhaite s'adjoindre les compétences d'un bureau d'études (ou groupement) qui sera chargé d'une large mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

La mission du futur prestataire est importante. Les préconisations qu'il sera amené à faire devront être réalistes, pragmatiques et tenir compte du contexte et de son évolution prévisible au cours des 15 prochaines années.



## I- LE CONTEXTE<sup>5</sup>

### I.1 - LE CONTEXTE SOCIO DEMOGRAPHIQUE

#### 1.1.1- La situation actuelle et les perspectives

La région de Dakar est bordée à l'ouest, au nord et au sud par l'océan atlantique, ce qui lui confère le statut de presqu'île, avec une situation très contrastée entre l'est et l'ouest de la région pour ce qui concerne l'aménagement du territoire :

- à l'ouest : la zone urbaine, englobant 4 villes (Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque) et occupant environ 40% du territoire de la région. Les densités de population y varient de 9 400 à 21 250 habitants au km<sup>2</sup>. La zone présente aussi de grandes étendues marécageuses (les Niayes de Pikine) et une vaste zone boisée (la forêt de Mbao).
- à l'est : les communautés rurales (Sangalkam et Yène) qui occupent environ 60% du territoire avec des densités de population égales ou inférieures à 800 habitants au km<sup>2</sup>. Ces zones, en cours d'urbanisation, font l'objet d'une forte pression foncière.

La population de la région est jeune (60% de la population a moins de 25 ans). Elle enregistre une progression importante de 2,5 à 3% par an.

En 2007, la population du territoire était de 2,5 millions habitants. Les projections la situent à 3 millions en 2015 et à 5 millions en 2025. La taille moyenne des ménages est de 7,6 personnes.

Aujourd'hui, 42% de la population réside dans le département de Dakar.

L'augmentation de la population, la rareté et le prix des habitations dans la ville de Dakar génère une densification des zones périphériques et le développement de l'urbanisation dans les zones rurales. De ce fait, on assiste à un étalement urbain, programmé ou spontané. Dans ce dernier cas, il est question d'un habitat vétuste et insalubre, particulièrement à Pikine.

Même si depuis 30 ans on assiste à une répartition plus uniforme des emplois sur le territoire, les départements de Dakar et de Pikine constituent les principaux pôles d'attractivité professionnelle avec 74% des emplois de la région. Pour ces deux départements, le nombre d'emploi par km<sup>2</sup> est respectivement de 2 858 et 2509 comparativement à 391 emplois par km<sup>2</sup> pour les autres départements.

La région souffre d'une pénurie d'emplois à plein temps, seuls 23% des emplois sont générés par des entreprises publiques, parapubliques ou privées formelles. La majorité des emplois sont précaires et produits par des entreprises privées informelles, petits commerces, restauration, opérant sur la voie publique, dans les locaux de fortune.

L'essentiel des services et équipements majeurs sont concentrés sur le département de Dakar.

<sup>5</sup> Sauf indication, le PDUD (CETUD/GMAT, 2008) constitue la source des chiffres avancés.

## 1.2- LE CONTEXTE DES DEPLACEMENTS

### 1.2.1 La nature des déplacements

On est en présence d'une population en forte progression qui s'établit de plus en plus à l'est de la Région alors que les pôles d'emploi importants se situent à l'ouest (Dakar et Pikine) de même que les grands pôles d'attractivité. Il existe donc un grand besoin de déplacements à l'intérieur de la région de Dakar.

En 2007, le taux de motorisation moyen était de 16,7 véhicules pour 1000 habitant sur l'ensemble de la Région, avec pour les quartiers résidentiel de Dakar un taux de 105,7 véhicules pour 1000 habitants.

En 2003, les déplacements mécanisés représentaient 18,6% de l'ensemble des déplacements contre 81,4% pour les déplacements à pied. Le transport public représente 66% des déplacements mécanisés. Même si ces chiffres sont à actualiser, on constate que l'on se trouve avec une population fortement captive des transports en commun.

Les déplacements sont effectués majoritairement, (à 53%) pour des raisons professionnelles (pendulaires). Le nombre de déplacements journalier (2 sens) de l'est vers l'ouest (des zones d'habitation vers les zones d'emploi) est de l'ordre de 400 000 et le nombre de déplacements journaliers internes au département de Dakar est de l'ordre de 450 000.

Les projections des déplacements pour l'heure de pointe du matin (7h00 à 9h00) à horizon 2015 et 2025 ont été estimées et montrent une forte augmentation des déplacements et notamment ceux effectués en transport en commun.

Déplacements motorisés	2015	2025	Évolution
Déplacements TC	816 412	1 175 609	44,0%
Déplacements véhicule particulier	353 076	508 821	44,1%
TOTAL	1 169 488	1 684 430	44,0%
Part TC	69,8%	69,8%	

Source PDUD

Cette évolution estimée, cohérente avec l'augmentation prévue de la population, montre bien le défi qui attend le transport public pour répondre à la future demande de déplacements,

### 1.2.2 - Le réseau viaire

La Région de Dakar dispose d'un réseau dense de voirie constitué de routes bitumées et de routes en terre aménagée. Au cours de la dernière décennie, le réseau de routes bitumées a connu un accroissement important, le kilométrage par km<sup>2</sup> ayant été multiplié par 4.

Bien que dense, la structure du réseau de voirie ne répond pas aux besoins des populations en proposant des axes est – ouest mais peu ou pas d'axes nord-sud. Dans ces conditions, un déplacement nord – sud nécessite d'effectuer une liaison est-ouest et/ou une liaison ouest-est, ce qui génère un trafic parasite important sur les axes à destination ou en provenance du département de Dakar.

De nombreux organismes interviennent dans la gestion des infrastructures routières, citons :

- la Direction des Travaux Publics (DTP), direction centrale du ministère chargée des routes, ayant des missions stratégiques de définition de la politique routière, de planification du développement du réseau routier et de mise en cohérence des interventions ;
- l'AGEROUTE, chargée de la gestion du réseau routier classé ;
- Le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) : créée en 2007 par décret, le FERA a pour mission de financer l'entretien et le développement de la totalité du réseau routier en mobilisant les ressources nécessaires (dotation budgétaire annuelle, taxe parafiscale assimilée à une taxe d'usage de la route et imputée à la taxe spécifique sur les produits pétroliers,...).

Dans le cadre du deuxième Plan Sectoriel des Transports (PST2), d'importants travaux de réhabilitation des routes ont été menés sur la période 1998 – 2007 au cours de laquelle, le budget consacré à l'entretien des routes a été multiplié par 3 (de 6 à 18 milliards F CFA).

Malgré cela, le réseau de voirie est fortement dégradé (seulement 59% des routes bitumées sont dans un état bon ou moyen et 69% pour les routes en terre). On constate qu'à de nombreux endroits, les chaussées présentent des dégradations sévères du revêtement, des ornières importantes, un ensablement,....

Au delà d'un entretien déficient, la dégradation des voiries est due aux nombreuses et importantes inondations en période hivernale.

### 1.2.3- Les conditions de circulation

Les conditions de circulation sont particulièrement difficiles sur le territoire de la région de Dakar. La congestion chronique du réseau de voirie est due à :

- l'état du réseau viaire ;
- la gestion de la circulation ;
- l'état du parc automobile ;
- l'utilisation anarchique de la voirie et des emprises publiques.

### L'état du réseau viaire

Trois facteurs principaux génèrent l'engorgement de la voirie :

- le mauvais état des chaussées souvent dû à leurs structures physiques ou au manque d'entretien oblige les conducteurs à slalomer entre les ornières, ce qui se traduit par des vitesses de circulation basses ;
- les défaillances de l'organisation du bâti dans certains secteurs et la hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier causent la discontinuité du réseau de voirie ;
- l'aménagement insuffisant de plusieurs carrefours.

### La gestion de la circulation

Deux facteurs participent aux difficultés de circulation :

- la signalisation routière est défaillante, notamment pour ce qui concerne les feux de circulation qui existent à de nombreux carrefours mais ne fonctionnent pas ;
- le contrôle routier et la gestion de la circulation sont peu efficaces en raison du manque de moyens et de la bienveillance des forces de l'ordre.

### L'état du parc automobile

Le parc automobile est vétuste, en cas de contrôle technique rigoureux, de très nombreux véhicules seraient retirés de la circulation. Cette situation génère une vitesse de circulation très faible.

Les pannes sont nombreuses et se traduisent par l'abandon ou la réparation des véhicules en pleine voie, ce qui se traduit par un bouchon.

### L'utilisation anarchique de la voirie et des emprises publiques

L'utilisation anarchique de la voie publique engendre une situation d'encombrement permanent en raison de diverses pratiques nuisibles telles que :

- le stationnement anarchique ;
- l'envahissement des trottoirs par les commerçants ou par le stationnement des véhicules ;
- l'occupation des voies de circulation par les piétons et les marchands ambulants ;
- l'occupation d'emprises publique par des commerçants qui ont augmenté leur surface de vente sur rue ;
- le marchandage au volant aux carrefours et le long des axes stratégiques de circulation ;
- l'occupation des voies par les marchés et les activités socioculturelles ;
- la divagation d'animaux dans certains quartiers.

On constate un certain laxisme des autorités face à ces pratiques.

L'encombrement du réseau viaire et la congestion qui en découle pénalisent fortement les déplacements motorisés. La dégradation physique des trottoirs (trous, manque de plaques du réseau d'assainissement,...) tout autant que leur occupation anarchique, rejette le cheminement des piétons sur la voirie. La situation actuelle des espaces piétons pénalisent fortement les déplacements à pied (besoin d'un programme de réhabilitation de ces espaces complémentaires au développement des transports urbains).

Il génère des coûts sociaux : accidentologie, perte de temps dans les transports au détriment de la vie familiale et sociale mais aussi des coûts pour les opérateurs du réseau de transport qui doivent ajouter des moyens pour proposer une offre de transport qui reste attractive.

### 1.3- LE CONTEXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN

#### 1.3.1- Le CETUD, autorité organisatrice des transports urbains

Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar a été créé en 1997 (loi 97-01 du 10 mars 1997) avec pour mission la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics définie par l'état pour la région de Dakar.

Le Décret 2001 – 557 précise les missions du CETUD :

- Détermination des lignes à desservir, quotas d'autorisation de transport publics correspondants et les modalités techniques d'exploitation ;
- Rédaction des cahiers des charges, termes de référence et dossiers d'appel d'offres, passation des conventions avec les transporteurs agréés, contrôle de l'exécution des contrats ;
- Proposition des politiques tarifaires aux autorités compétentes ;
- Identification des contraintes de service public et détermination des compensations financières ;
- Élaboration des critères d'accès à la profession de transporteur public de personnes ;
- Études et action de formation et d'information ou des promotions des transports publics urbains de la région de Dakar ;
- Coordination des différents modes de transport public, arbitrage du partage des recettes en cas d'intégration tarifaire ;
- L'élaboration et l'appui à la réalisation de programmes d'action et d'investissements pour l'amélioration des niveaux de service des infrastructures, de la circulation et de la sécurité routière ;
- L'amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et atmosphérique générée par les transports motorisés.

Le CETUD peut, à la demande de l'État ou des collectivités locales autre que celles de la région de Dakar, intervenir à titre d'assistance pour la conception et la mise en œuvre de transports urbains concernant ces collectivités.

Le CETUD dépend de deux ministères, celui chargé des transports terrestres et celui chargé de l'économie et les finances.

Longtemps, le CETUD a été perçu plus comme une entité responsable des infrastructures routières que comme l'autorité organisatrice des transports urbains. Aujourd'hui, le CETUD recentre ses activités sur l'organisation et la planification du transport urbain.

Actuellement, le CETUD organise la régulation de l'offre et de la demande de transport par des travers de conventions passées respectivement avec le Petit Train de Banlieue (PTB), Dakar Dem Dikk et des GIE d'opérateurs regroupés au sein de l'Association pour le Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU).

### 1.3.2- La situation actuelle

Les déplacements en transport en commun sont assurés par une multitude d'acteurs autorisés ou non :

- le Petit Train de Banlieue (PTB) ;
- Dakar Dem Dikk (DDD) ;
- l'Association de Financement du Transport Urbain (AFTU), constitués par des transporteurs regroupés en GIE ;
- des transporteurs exploitant des « cars rapides » ;
- les taxis ;
- les transports scolaires et les transports d'entreprise ;
- les transporteurs clandestins.

Au cours des dernières années, des améliorations significatives ont été apportées au système de transport urbain. Ces améliorations ont notamment porté sur le remplacement des vieux véhicules (bus, minibus et trains), la fédération des exploitants des nouveaux minibus en GIE, la professionnalisation des acteurs du transport urbain, la contractualisation des relations entre d'une part, le PTB, DDD et l'AFTU et, d'autre part, le CETUD.

La professionnalisation a marqué un grand pas dans l'organisation des transports urbains de Dakar en créant 14 Groupements d'Intérêt Économique (GIE) regroupant des transporteurs indépendants des cars rapides. Chaque GIE doit comporter au moins 150 véhicules et déposer le dossier constitutif du groupement au CETUD, ce qui renforce la position de ce dernier comme organisateur des transports pour la région.

Les GIE sont regroupés au sein de l'Association de Financement des professionnels du secteur des Transports urbains (AFTU). L'AFTU reçoit, de l'Etat du Sénégal des crédits contractés auprès des bailleurs de fonds, notamment la Banque mondiale, et octroie des prêts aux membres des GIE pour le renouvellement du matériel roulant. Entre 2005 et 2009, 505 vieux véhicules « car Rapides » ont ainsi été remplacés par des véhicules neufs de type minibus.

De plus, un important volet de formation des opérateurs, des chauffeurs et des receveurs a été mis en place.

Enfin, chaque GIE signe avec le CETUD une convention de concession sur la base d'un cahier des charges qui fixe des normes d'exploitation pour ce qui concerne le respect des itinéraires et des points d'arrêt, la réalisation d'une desserte régulière et la commercialisation des tickets à bord des autobus par des receveurs.

### 1.3.3- Les opérateurs

#### ↳ Le Petit Train de Banlieue

Le Petit Train de Banlieue circule du lundi au vendredi et le samedi matin aux heures de pointe : 6h00 – 10h50 et 16h30 – 20h00.

Il assure deux dessertes :

- Dakar - Thiaroye : intervalle de 15 à 30 mn ;
- Dakar – Rufisque : intervalle 30 à 120 mn.

Avec deux types de services :

- Trains express (vitesse commerciale de 28,7 km/h et 28,3 km/h) et
- Trains omnibus (vitesse commerciale de 23 et 19,3 km/h).

Malgré d'importants efforts consentis à travers le PAMU pour réhabiliter les anciennes voies et construire une nouvelle voie dédiée au PTB, la circulation des rames reste pénalisée en raison :

- du mauvais état de la voie et des emprises, le volet ferroviaire du PAMU n'ayant pas été mené à terme ;
- de l'occupation des voies par des marchands ambulants et leur traversée par des piétons ou des usagers du transport.

Pour remédier à cette situation, le CETUD a lancé une vaste opération de sécurisation des voies par la mise en place de barrières de protection le long de celles-ci et de passerelles pour en faciliter la traversée. Par ailleurs, des gares sont en cours de rénovation comme celle de Rufisque.

S'agissant de l'exploitation, après une forte chute de la fréquentation entre 2004 et 2006, on enregistre une nette amélioration depuis 2006 avec l'arrivée de 4 rames neuves.

	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007
Voyageurs	5 871 229	4 655 902	3 100 000	3 550 316	4 339 409	+ 22,2 %

Source PTB

En 2009, ce sont en moyenne 24 000 voyageurs qui sont transportés journalièrement.

Le PTB a vocation à être un axe structurant du futur réseau de transport public. D'ores et déjà, plusieurs projets sont en vue :

- arrivée de 4 nouvelles rames en 2011, ce qui permettra d'offrir un service sur l'ensemble de la journée ;
- modernisation des infrastructures ferroviaires entre les villes de Dakar et Thies avec 4 objectifs :
  - sécuriser la circulation des trains et des voyageurs sur des voies et des emprises ferroviaires fiables ;
  - positionner le train comme une des solutions aux problèmes de mobilité urbaine ;
  - se doter d'un chemin de fer moderne à écartement standard, conformément au choix du président de la République ;
  - relier par voie ferrée le nouvel aéroport international (situé à Diass) et la zone économique spéciale intégrée à Dakar.
- création de parc relais au niveau des gares : 100 places pour la gare de Dakar, 50 places pour les autres gares.

Ces nouveaux projets nécessiteront la reconstruction complète de l'ensemble des infrastructures : plateformes, voies, gares, ouvrages d'art, système de communication et de régulation des trains.

Le terminus du PTB a été déplacé de la gare « historique » à Cynnos. Un pôle de correspondances avec les lignes de DDD pour rejoindre le centre ville a été créé et une tarification intégrée a été mise en œuvre entre PTB et DDD.

Signalons enfin que dans le plan directeur d'urbanisme approuvé récemment, des emprises ont été retenues pour une desserte éventuelle vers Keur Massar au nord-est de la région.

## ↳ Dakar Dem Dikk (DDD)

Dakar Dem Dikk a été constituée à l'initiative de l'État sénégalais en 2000 sous la forme d'une société anonyme à capitaux majoritairement publics. Tous les équipements appartiennent à l'État.

L'exploitation a débuté en 2001 avec les anciennes installations de la SOTRAC et un parc de véhicule très réduit et très vétuste. Aujourd'hui, le parc de DDD comprend 408 véhicules, dont 349 TATA et 60 VOLVO, réceptionnés neufs en 2005.

DDD est lié au CETUD par une convention prévoyant les obligations des deux parties. On note que, dans les faits, les paiements relatifs aux compensations dues à DDD connaissent des retards importants et les pénalités non appliquées.

DDD exploite :

- 17 lignes régulières dont 7 lignes de banlieue et 10 lignes de centre ville avec trois types de lignes : les pénétrantes, les circulaires (non encore mises en service) et les lignes de correspondance
- 13 lignes publiques de transport scolaire ;
- 29 lignes scolaires ou de ramassage du personnel (lignes opérées dans le cadre d'une convention entre établissements scolaires ou des entreprises et le transporteur)

Le service fonctionne du lundi au dimanche de 6h00 à 21h00 avec une amplitude qui varie selon les lignes.

La fréquence planifiée par le CETUD est de 7 à 10 minutes aux pointes, et de 10 à 15 minutes au creux

Dès 2005, avec l'arrivée des nouveaux véhicules, le kilométrage a fortement augmenté passant de 3,9 millions de kilomètres en 2004 à 16 millions en 2008. Sur la même période, la fréquentation a été multipliée par 6.

Années (n)	Voyages	$\Delta$ n/n-1	%
2001	5 400 292	-	-
2002	18 542 849	+ 343 %	
2003	11 833 099	- 36,2 %	
2004	8 113 926	- 31,4 %	
2005	27 625 736	+ 340 %	
2006	46 918 509	+ 70,0%	
2007	50 572 577	+ 7,8 %	
2008	49 559 608	- 2,0 %	

Source : aide mémoire identification PATMUR 2009

On enregistre une diminution du nombre de voyages entre 2007 et 2008.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce résultat :



- un parc de véhicules limité qui ne permet pas d'accroître l'offre de transport. L'afflux de voyageurs entraîne une dégradation des conditions de transport de la clientèle existante et décourage la clientèle potentielle.
- les difficultés de circulation qui sont de plus en plus importantes et qui génèrent une vitesse commerciale faible (5,6 à 15 km/h), des retards et des suppressions de courses. Dans ces conditions, la clientèle déserte le service et se reporte sur la marche à pied ou les taxis ;
- l'état du parc qui, bien qu'il n'ait que 4 ans, est fortement dégradé par l'état de la voirie, ce qui peut entraîner une augmentation du taux d'indisponibilité des autobus ;
- les problèmes d'entretien et disponibilité des pièces de rechange ;
- l'augmentation de la concurrence déloyale de la part de « cars rapides » et des taxis, officiels ou clandestins.

DDD attend pour fin 2010-début 2011 la livraison de 750 autobus neufs, dont des véhicules articulés.

Signalons enfin qu'un rapprochement des activités de DDD et de PTB est à l'étude.

#### ↳ L'AFTU (sources : AM identification PATMUR juin 2009)

Le réseau de minibus est exploité par des opérateurs privés regroupés via des Groupements d'Intérêt Économique (GIE) au sein de l'Association de Financement des Transports Urbains (AFTU).

Les GIE disposent d'un parc global de 504 minibus TATA neufs de 42 places, dont 27 assises.

28 lignes qui circulent du lundi au dimanche, d'une longueur moyenne de 19 kilomètres, sont exploitées. Sur la majorité des dessertes, entre 14 et 19 minibus sont mis en service.

- vitesses commerciales majoritairement dans la fourchette de 12 à 19 km/h ;
- kms par jour et par minibus : de l'ordre de 140 (tranche majoritaire 130-160 kms) ;
- nombre de voyageurs par jour /minibus : de 400 à 570.

Pour l'ensemble des lignes, 67,5 millions de voyages ont été effectués (données issues du nombre de billets vendus) en 2008.

Comme pour DDD, l'état de la voirie et une maintenance déficiente dégradent fortement l'état des véhicules qui paraissent très vieux alors qu'ils n'ont, au maximum, que 4 ans d'âge.

#### ↳ Les « cars rapides »

En 2002, le réseau planifié prévoyait 26 lignes sur l'ensemble du territoire. Dans la réalité le nombre de dessertes est moins élevé que prévu. Les « cars rapides » disposent d'une flotte d'environ 3 000 minibus vétustes. Les départs sont effectués des gares routières régulières (Petersen, Lat-Dior, Colobane, Pompier, Parcelles assainies, Thiaroye, Rufisque,...).

Il n'y a pas vraiment d'horaires, les minibus partent lorsque l'opérateur a suffisamment de clients à bord pour maximiser ses recettes. Il n'y a pas de statistiques sur la fréquentation.

La vitesse commerciale est faible, notamment aux heures de pointe (minima sur les axes Ch. A. Bamba et route Rufisque : 9,8 km/h et 5,3 km/h)<sup>6</sup>.

Initialement réticents à l'entrée dans des GIE, de nombreux opérateurs des cars rapides sont désormais candidats (attirés du changement de véhicule et d'équilibres financiers préservés).

#### ↳ Les taxis

Les nombreux taxis sont très utilisés par les dakarois (10% de déplacements motorisés en 2000) malgré un coût supérieur à celui des autres modes de transport collectif.

Le parc de taxis est vétuste et en mauvais état. Le programme de renouvellement du parc initié par l'État (premiers véhicules pour le sommet de l'OCI) a permis la mise en service depuis 2008 d'environ 370 taxis urbains neufs.

En dehors des sites générateurs de clientèle (aéroports, hôtels, hôpitaux,...), les stations de taxis ne sont pas nombreuses. Les taxis s'arrêtent souvent en pleine voie pour prendre, faire descendre un client ou attendre un client pendant qu'il va faire ses courses, amplifiant les difficultés de circulation.

#### ↳ Les transports scolaires

Le service est organisé par les établissements scolaires ou les parents d'élèves et réalisé par un opérateur. Ces services échappent complètement à l'organisation et à la supervision du CETUD.

#### ↳ Les transports du personnel

Le service est organisé par les entreprises et réalisé par un opérateur. Les employeurs mettent ces services en place pour lutter contre les retards et l'absentéisme de leurs employés. Ces services échappent complètement à l'organisation et à la supervision du CETUD.

#### ↳ Les autres opérateurs

Il s'agit de transporteurs qui détiennent une licence et qui opèrent, soit sur des axes déjà exploités par DDD ou les GIE, soit dans des secteurs non desservis par les autres opérateurs pour combler une déficience de l'offre de transport par rapport à la demande. Ces services échappent complètement à l'organisation et à la supervision du CETUD.

#### ↳ Les clandestins (Clandos)

C'est le fait d'acteurs qui ne sont pas en règle (non détention de licence). Ils font ainsi une concurrence déloyale à tous les autres opérateurs en maraudant sur les lignes afin d'attirer des clients.

<sup>6</sup> Source : CETUD/GMAT, « Indicateurs de performance du PAMU », août 2008.

#### 1.4- LES GARES ROUTIERES ET LES POLES D'ECHANGES

Le réseau comporte 21 gares routières ou terminus. Palais de Justice, Lat Dior, Petersen et Colobane figurent parmi les plus importantes pour le réseau. Le réseau DDD comprend 15 terminus, dont ceux de Keur Massar et Bargny sont les points les plus éloignés.

Il existe 3 points de correspondance intermodales (bus / PTB) : gares routières Pompiers, de Colobane et de Rufisque.

Les gares routières présentent des graves problèmes :

- d'espace : le nombre de véhicules est trop élevé pour la surface de la gare, d'autant que l'on retrouve les transporteurs officiels et les transporteurs informels. Dans la gare routière urbaine de Colobane, on constate aussi la présence de véhicules interurbains. De nombreux opérateurs utilisent les gares routières comme garage pour les réparations de leurs véhicules ;
- de sécurité : les accès de la gare sont difficile, la voirie occupée par des camelots. A l'intérieur de la gare, la circulation des autobus s'effectue au milieu des clients qui traversent les voies et des marchands qui proposent leurs produits. La clientèle attend ou elle peut, les trottoirs étant encombrés par les dépôts de pièces de rechange, l'outillage ;
- d'information : il n'y a aucune signalétique.

#### 1.5- LES EVOLUTIONS DES POLES D'ACTIVITE, D'ATTRACTIVITE ET DES INFRASTRUCTURES

D'importants projets, à l'étude ou en cours de réalisation auront un impact majeur sur les déplacements à l'intérieur de la région et sur l'offre de transport à mettre en œuvre. S'agissant des pôles d'attractivité, on peut citer :

- la plate-forme logistique dans la Ville de Diamniadio (Port sec, gare gros porteurs, marché d'intérêt national, gare urbaine et interurbaine de transport de voyageurs, abattoir, centre artisanal, centre national de visites technique des véhicules et centre national de formation aux métiers du BTP) ;
- le port minéralier à Sindou ;
- l'extension et la modernisation du port de Dakar ;
- le nouvel aéroport à Diass à 40 km de Dakar, en cours de construction (fin des travaux prévue en décembre 2010) ;
- la Cité des affaires sur le site actuel de l'aéroport L.S.S de Yoff ;
- le recasement des populations qui vivent dans les secteurs insalubres de Pikine (510 hectares dans le secteur de Tivaounane Peulh, soit environ 210 000 habitants et 30 hectares dans le secteur de Keur Massar, soit 12 000 habitants) ;
- l'aménagement et le développement économique de Niayes ;

S'agissant des infrastructures routières, le Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) approuvé propose un certain nombre de projets :

- le prolongement de la VDN vers l'Est de la Région ;

- la construction de l'autoroute Dakar-Thiès, liaison vers le futur aéroport de Diass par une autoroute à péage (fin de travaux 2012) ;
- la construction d'un axe ferroviaire vers le nord-est de la région ;
- le prolongement vers l'est de la route de Keur Massar ;
- la construction d'axes nord-sud pour former un maillage avec les axes est-ouest.

Au niveau des transports publics, il existe un projet de tramway dont les études de faisabilité devraient être réalisées dans le cadre d'un partenariat avec les tchèques.

## 2- LES ORIENTATIONS DU PDUD EN MATIERE DE TRANSPORT EN COMMUN

Le rapport final du Plan de Déplacements Urbain de Dakar (PDUD) a été déposé en 2008. Il a été réalisé avec des données antérieures à 2007, notamment l'enquête ménage de 2000 / 2001.

Afin de s'arrimer au Plan Directeur d'Urbanisme (PDU), le PDUD a été envisagé à l'horizon 2025 avec trois phases de réalisation : 2015, 2020, 2025.

Le PDUD vise la mise en place d'un système de déplacements efficace et fiable grâce à une gestion rigoureuse de la demande et une offre de transport suffisante et de qualité.

Il faut noter que l'élaboration de ce premier Plan de déplacements urbains de Dakar est intervenue dans une **perspective de mise à niveau** du système actuel en raison de ses multiples dysfonctionnements.

S'agissant du volet transport public urbain, les principaux objectifs du PDUD sont :

- augmenter la part modale des transports en commun de 3% ;
- augmenter la vitesse moyenne des transports en commun en périodes de pointes de 30% ;
- augmenter la vitesse commerciale de circulation des véhicules de transport de marchandises (TDM) de 15% ;
- réduire de 90% la proportion de routes classées en mauvais état ;
- mettre en place des services de transport adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'une capacité de 500 déplacements par jour ;
- atteindre un taux de couverture de la demande de 95%.

Afin d'atteindre ces objectifs, le PDUD précise les actions à mettre en œuvre, notamment :

- l'implantation de lignes de transport en commun à grande capacité : 1. Blaise Diagne-Palais, 2. Ouakam-Fann, 3. Avenue Bourguiba, 4. Petersen-Golf Guédiawaye via VDN et Route des Niayes, 5. Autoroute Malick Sy-Pikine, 6. Route Keur Massar-RN1 ;
- le renforcement de l'intégration modale (intégration physique des itinéraires et horaires de desserte, intégration tarifaire, aménagement d'aires multimodales d'accueil, ...)
- le réaménagement et l'optimisation de l'exploitation des gares routières ;

- l'aménagement de stationnements incitatifs et de dissuasion ;
- l'encadrement des relations de travail des professionnels du transport en commun ;
- la mise en place de voies réservées pour les TC à court et moyen termes.
- Étude d'opportunité du transport de personnes par cabotage maritime

Dans le projet d'évolution retenu, les actions en faveur du TC sont axées sur le développement d'un réseau de transport de masse et sur l'intégration modale.

Six axes ont été identifiés pour recevoir des services de transport en commun à grande capacité :

- la route de Keur Massar (de Keur Massar à la RN1) ;
- l'autoroute (Mbao – Pikine – Patte d'Oie – Malick Sy) ;
- l'avenue Bourguiba (OMVS – Hann) ;
- l'axe VDN – Route des Niayes (OMVS – Foire – Grand Médine – Golf Club de Guédiawaye) ;
- la route de Ouakam (Ouakam – Fann) ;
- l'axe Blaise Diagne – Jean-Jaurès – Pasteur – Palais.

Ces axes seront intégrés grâce à quatre stations de correspondance aux croisements suivants :

- RN1 / Route de Keur Massar ;
- Autoroute Malick Sy / Route du Front de Terre (Hann) ;
- OMVS (Bourguiba / VDN / Ch. A. Diop) ;
- Canal IV / Blaise Diagne.

L'axe VDN – Route des Niayes (OMVS – Foire – Grand Médine – Golf Club de Guédiawaye n'est pas asphalté dans sa totalité. Ces travaux devraient être réalisés à court terme.

Pour la réalisation de ces axes, le PDUD propose des modifications du plan de circulation afin que certains tronçons ne soient pas barrés (ex : axe Blaise Diagne – Jean-Jaurès – Pasteur – Palais, entre le Bld de la République et la rue E. Zola)

L'exploitation de ces axes structurants a été étudiée et chiffrée selon deux scénarios : un scénario tout bus et un scénario bus / rail.

S'il définit les axes structurants, le PDUD ne précise pas le devenir des autres lignes dans le cadre de la mise en place d'un réseau hiérarchisé : ligne de rabattement, lignes complémentaires, lignes de desserte locales,...

Enfin, pour améliorer la fluidité de la circulation, le PDUD propose un certain nombre d'action sur le réseau viaire :

- le renforcement de la hiérarchisation du réseau routier ;
- le réaménagement de carrefours et échangeurs ;
- l'extension et l'élargissement d'axes routiers existants ;
- la construction de nouveaux axes routiers ;
- le renforcement de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures.

### 3- LE CADRE GENERAL DE L'ETUDE

La mission du futur prestataire consiste en la réalisation des études d'opportunité, de faisabilité et d'études techniques devant aboutir à l'élaboration d'APD et de dossier d'appel d'offres pour la mise en place de lignes de transport en commun à grande capacité dans la région de Dakar ainsi que la hiérarchisation et la spécialisation des réseaux de transports publics urbains autour de ceux-ci.

La démarche du prestataire devra impérativement prendre en compte le contexte actuel des déplacements sur la région dakaroise ainsi que les évolutions attendues en termes de démographie, d'urbanisme et de situation des pôles d'attractivité par rapport aux bassins de population.

Au-delà du contexte actuel, le prestataire s'appuiera sur le projet d'axes structurants retenus dans le PDUD. Il prendra en compte le PTB comme pouvant être un axe structurant majeur du système de transport.

Les travaux du prestataire doivent principalement permettre de :

- préciser et confirmer l'opportunité, en termes de besoins, de la réalisation des axes de transport à grande capacité selon le schéma de principe défini dans le PDUD, d'évaluer la réponse à apporter à la demande des zones urbaines en croissance et d'identifier le ou les modes les plus appropriés ;
- développer le réseau en améliorant les connexions entre les lignes et l'intermodalité du réseau régulier urbain avec le PTB en limitant les ruptures de charge ;
- analyser les conditions de sa faisabilité technique et financière sur la base de divers scénarios chiffrés et phasés dans le temps. Ces scénarios comprendront des propositions d'itinéraires ainsi que des propositions de mode d'exploitation et type de matériel roulant associés (bus à haut niveau de service, tramway, etc.)
- effectuer un transfert de compétences vers le CETUD par le biais d'échanges permanents avec ses agents.

Les propositions faites par le prestataire devront être réalistes, pragmatiques, évolutives et adaptées au contexte et à l'enveloppe financière qui lui sera communiquée.

Compte tenu du contexte actuel des déplacements, le prestataire pourra prendre en compte les deux phases suivantes :

- à l'horizon 2015 : mise à niveau du réseau et premières mises en service d'axes structurants. S'agissant d'une mise en service partielle, le prestataire s'assurera d'un juste équilibre entre les services mis en œuvre sur Dakar et ceux en faveur de la banlieue ;
- à l'horizon 2020 : développement du réseau en perspective de l'échéance finale de 2025 ;
- à l'horizon 2025 : mise en service de l'ensemble des axes structurants et hiérarchisation du réseau.

Le prestataire devra réaliser sa mission en étroite collaboration avec le CETUD et les opérateurs du transport, notamment le PTB Sa, DDD et l'AFTU.

Pour le suivi de l'étude, deux comités seront mis en place :

- un comité de pilotage composé de décideurs qui validera les propositions des différentes phases de l'étude ;
- un comité technique dont le CETUD assurera la coordination. Ce comité rassemblera l'Etat (Ministères concernés : urbanisme, environnement, travaux publics, transports, ...); les collectivités locales (Région de Dakar; Villes de Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque; communes de Bargny, de Diamniadio et de Sébikotane; communautés rurales de Sangalkam et de Yène); les services techniques (CADAK-CAR, ARD,...); les agences et établissements publics (AGEROUTE, APIX, ADM, PAD, COSEC,...), l'Ordre des Architectes; les opérateurs de transport urbain (PTB S.A, DDD, AFTU,...); des représentants des syndicats de chauffeurs; des représentants de la société civile; et toute autre compétence avérée en matière d'aménagement et de transport.

L'étude se décomposera en 3 phases :

- 1. Compléments et actualisation des données contextuelles :**
  - 1.1. connaissance de la demande par des enquêtes de type « origine-destination » et des comptages sur les axes actuellement desservis (tous modes de transports collectifs);
  - 1.2. appréciation de la demande dans les zones urbaines en croissance (enquêtes sur les points d'entrée-sortie de zone et les mobilités intra-zone);
- 2. Développement du réseau :**
  - 2.1. définition des axes du réseau structurant (horizon du PDUD) mettant l'accent sur : les dessertes structurantes (existantes, à conserver ou non; à créer), les axes éligibles à des modes d'exploitation performants (VRB,...), les potentialités d'aménagements des corridors actuels et du niveau de leur offre de transports collectifs;
  - 2.2. définition des interfaces et pôles d'échange principaux et du schéma d'implantation et/ou restructuration des gares et terminus du réseau structurant, notamment les pôles d'échanges ferroviaire-modes routiers-piétons de la « Gare de Dakar »;
  - 2.3. schéma d'aménagement et d'équipement des points d'arrêt sur voirie;
  - 2.4. identification des investissements prioritaires, sur la base d'une analyse économique et d'une enveloppe de financement qui lui sera communiquée;
- 3. Élaboration des dossiers techniques**
  - 3.1. réalisation des analyses économique, environnementale et sociale et le PAR éventuel du programme prioritaire retenu;
  - 3.2. élaboration des APD et DAO du programme prioritaire retenu;
  - 3.3. élaboration d'un protocole définissant les modalités de la dégradation des voiries supportant les axes du réseau structurant;
  - 3.4. élaboration du cadre réglementaire d'utilisation des axes structurants.

Chaque phase, subdivisée en un certain nombre d'étapes, sera ponctuée par des rapports et des présentations pour validation (comité technique) et approbation (comité de pilotage). L'approbation de produits de chaque phase par le comité de pilotage sera le point de départ de la phase suivante.

## 4- LES PHASES DE L'ETUDE

### 4.1- LA PHASE 1 : COMPLEMENTS ET ACTUALISATION DES DONNEES CONTEXTUELLES

#### Etape 1.1 : Connaissance de la demande sur le réseau actuel

Cette première étape vise à établir une analyse synthétique des déplacements actuels et futurs dans le périmètre d'étude au regard de l'offre proposée en matière de transports collectifs et de son évolution puis à définir des corridors stratégiques de passage des axes structurants et des points d'échanges intermodaux au regard de ces besoins.

Les données origine / destination qui ont été utilisées pour déterminer les différents axes structurants sont celles de l'enquête ménage de 2000 – 2001. Compte tenu de l'évolution de la population et de la périurbanisation de la région de Dakar au cours de 10 dernières années, ces données doivent d'être actualisées.

Cette actualisation nécessite des enquêtes ou des comptages pour tous les modes de transport collectif. Pour PTB, DDD et les lignes de l'AFTU qui ont des horaires définis, le prestataire procédera à une enquête origine / destination. Pour les « cars rapides » et les taxis, le prestataire procédera par comptage.

#### L'enquête origine destination pour PTB, DDD et l'AFTU

L'enquête réalisée à bord des bus devra pouvoir déterminer :(non exhaustif)

- le profil de la clientèle :
  - âge ;
  - sexe ;
  - ville et quartier de résidence ;
  - client assidu, régulier ou occasionnel.
- le déplacement effectué par l'usager :
  - ligne de bus ou PTB ;
  - arrêts de montée et descente (correspondance éventuelle avec une autre ligne ou un autre mode) ;
  - mode de déplacement utilisé avant et après le voyage dans le bus (marche à pied, autre transport en commun, taxi,...) ;
  - motif de déplacement (domicile, travail, achats, loisirs,...) ;
  - durée du déplacement en bus ;
  - longueur moyenne des déplacements.

Un échantillonnage des courses à enquêter sera proposé par le prestataire à partir des horaires des lignes et de leur fréquentation. Il précisera la méthode employée afin que l'échantillonnage soit le plus représentatif de la clientèle des réseaux.

Le prestataire précisera le nombre d'enquêtes à réaliser pour que les résultats soient pertinents.

Le questionnaire devra essentiellement comporter des questions fermées proposant des listes de réponses. Dans la formulation des questions, il faudra utiliser des mots simples et clairs ainsi qu'un vocabulaire utilisé par la population interrogée.

Le questionnaire sera validé par le comité technique.



Pendant l'enquête, l'enquêteur indiquera la charge moyenne de l'autobus sur le parcours.

Le prestataire précisera le nombre d'enquêteurs nécessaires pour permettre de réaliser l'ensemble de l'enquête sur une durée de 21 jours (du lundi au dimanche), de préférence en pleine année scolaire (novembre). Les modalités de recrutement et de formation des enquêteurs seront précisées.

Pour la réalisation de l'enquête, trois délais seront proposés par le prestataire :

- la phase de préparation de l'enquête, c'est-à-dire la mise au point du questionnaire, l'échantillonnage et la formation des enquêteurs ;
- la réalisation de l'enquête sur le terrain pendant les 14 jours ;
- le délai de traitement, d'analyse des résultats et la remise du rapport qui ne pourra excéder 1 mois après la fin des enquêtes de terrain.

Le prestataire s'engage à fournir un rapport détaillé des résultats de l'enquête sous format Word en 30 exemplaires dont un reproductible et sur support informatique. Il précisera les différents résultats des tris à plat (résultats bruts) et des tris croisés (croisement des résultats bruts avec les critères explicatifs préalablement recherchés : lieu de résidence, âge,...). Le rapport détaillé sera fait pour chacune des lignes enquêtées.

Une note de synthèse sera établie et comportera les principales conclusions et recommandations pour le choix des axes de transport à grande capacité, notamment un état comparatif des dessertes existantes et des propositions issues de l'exploitation des enquêtes et comptages précédents.

#### Les comptages pour les « cars rapides »

Les lignes des « cars rapides » n'ayant pas d'horaires, le prestataire proposera une méthodologie de comptage qui sera validée par le CETUD :

- comptages sur des tronçons de lignes, aux points critiques (au passage) ;
- dans des terminus.

Les comptages se dérouleront aux heures de pointe et aux heures creuses, selon un planning proposé par le prestataire. Ce dernier proposera un relevé de comptage qui comportera, à minima, le lieu du comptage, la ligne, l'heure et le nombre de voyageurs en voiture.

Le prestataire précisera le nombre d'enquêteurs nécessaires pour permettre de réaliser l'ensemble de l'enquête sur une durée de 14 jours (du lundi au dimanche).

Le prestataire proposera un délai de traitement, d'analyse des résultats et la remise du rapport qui ne pourra excéder 1 mois après la fin des enquêtes de terrain.

Le rapport détaillé des résultats des comptages sera remis sous format Word en 30 exemplaires, dont un reproductible et sur support informatique. Le rapport détaillé sera réalisé pour chacun des tronçons ou gare routière où se sont déroulés les comptages.

Une note de synthèse sera établie et comportera les principales conclusions et recommandations pour le choix des axes de transport à grande capacité.

A l'issue de la phase 1, le prestataire présentera les résultats et les préconisations au comité technique et au comité de pilotage, pour validation, au moyen d'une projection PowerPoint.

## Etape 1.2 : Appréciation de la demande dans les zones urbaines en croissance

L'appréciation de la demande dans les zones d'extension urbaine se fera à partir de :

- enquêtes O-D des utilisateurs de TC aux points d'arrêts (principaux points de sortie de ces zones) complétée de comptages réalisés sur des routes pour des transports réguliers et clandestins ;
- par une projection, à 5 et 10 ans, de la demande à partir d'éléments de développement de population.

Ces résultats seront présentés à l'issue de la phase 1, en même temps que les éléments d'appréciation de la demande actuelle (étape 1.1), selon les mêmes formes et modalités.

### 4.2- LA PHASE 2 : DEVELOPPEMENT DU RESEAU

#### Etape 2.1 : Définition des axes structurants et du niveau d'offre

##### La définition des axes structurants

En plus du PTB, sur la base des corridors stratégiques des axes de transport à grande capacité retenus à la suite de la phase 1 validée, le prestataire déterminera les itinéraires possibles (précision rapportée à la rue) ainsi que les caractéristiques d'aménagement et les coûts qui en découlent.

Le prestataire définira les itinéraires possibles (précision rapportée à la rue) à l'intérieur des corridors prédéfinis et détaillera :

- le contexte urbain et ses contraintes ;
- les principes d'aménagement proposés : type d'infrastructure, partage de la voirie, nombre et affectations des voies... ;
- le traitement des points noirs (problème de circulation, technique...) avec des propositions d'aménagements spécifiques et les scénarios possibles ;
- la localisation des stations et des pôles d'échanges permettant des correspondances avec le reste du réseau de transports collectifs (bus, train et navettes maritimes) ;
- la priorité des axes structurants à mettre en service à court terme et le phasage de déploiement des autres ;
- les scénarios de restructuration (minimum 2) du réseau autour des axes structurants et la hiérarchisation du réseau.

S'agissant des aménagements, le prestataire fera des propositions en fonction des itinéraires choisis :

- **dans les zones à fort enjeu urbain** : dans le but de donner une image « positive » et de qualité de ce nouveau transport, il sera nécessaire de prendre en compte l'ensemble de l'espace disponible, de façade à façade, en proposant un réaménagement urbain global de la rue (aussi bien voirie que trottoirs) et en s'intéressant à l'urbanisation autour du site.

Dans ces zones, il sera privilégié le site propre infranchissable sauf dans le cas d'aménagements de zones semi piétonnes où le site pourrait être franchissable.

- **dans les zones périurbaines** : un aménagement léger (par exemple voie réservée uniquement au niveau des carrefours avec priorité, traitement des points noirs...) pourra être envisagé si ce dernier permet d'assurer un bon fonctionnement de l'axe structurant.

Dans sa réflexion, le prestataire intégrera la possibilité d'une évolution des axes retenus vers des modes plus lourds.

### **Le niveau d'offre**

Le prestataire pourra proposer plusieurs scénarios du niveau de l'offre (niveau répondant juste à la demande, niveau d'offre élevé,...).

- **Pour les axes structurants :**

A partir des données sur la demande de transport recueillies dans la phase 1, le prestataire proposera plusieurs scénarios de niveau d'offre sur les axes de transport à grande capacité : jours de fonctionnement, amplitude, fréquence aux heures de pointe, fréquences aux heures creuses, fréquences en soirée, nombre et type de véhicules à mettre en service, nombre de kilomètres et d'heures de production.

- **Pour les lignes restructurées autour des axes structurants :**

Le prestataire indiquera les niveaux d'offre à mettre en service (capacités, itinéraires,...) de la même manière que pour les axes structurants.

A l'issue de cette étape 2.1, le prestataire remettra un rapport détaillé présentant les axes structurants proposés, les scénarios d'itinéraires en fonction des contraintes (avec leurs avantages et leurs inconvénients), les scénarios de restructuration des réseaux autour des axes structurants (avec leurs avantages et leurs inconvénients), les aménagements préconisés, l'offre de transport à mettre en œuvre.

Le tracé des réseaux sera cartographié.

Le rapport sera remis en 30 exemplaires dont un reproductible et sur support informatique. Il sera présenté au comité technique et au comité de pilotage pour validation et choix d'un scénario.

### **Étape 2.2 : Définition des interfaces et des pôles d'échange principaux**

Après validation des axes structurants et de leurs itinéraires, le prestataire précisera :

- l'emplacement des terminus ;
- les différents pôles d'échanges en précisant la nature des modes en présence (bus / bus, bus / train), la nature des lignes (axes structurants / axes structurants, axe structurants / lignes de rabattement) ;
- le dimensionnement des structures en fonction de l'offre de transport (nombre de véhicules par tranche horaire au départ, nombre de véhicules garés ou en attente) ;

- l'estimation des infrastructures nécessaires :
  - nombre de quais (arrivée, départ, garage) ;
  - zones d'attente pour la clientèle ;
  - postes de vente et de régulation ;
  - aménagement des cheminements piétons ;
  - signalétique ;
  - dispositifs pour la sécurité des voyageurs lors des déplacements des piétons dans les pôles d'échanges.

Le prestataire portera une attention particulière aux pôles d'échanges avec le PTB en précisant la distance entre les différents modes en contact : quai à quai, temps de marche d'un mode à l'autre (existence d'un cheminement piétons, signalétique), sécurisation des cheminements.

Pour chaque pôle d'échanges ou terminus, le prestataire précisera s'il s'agit d'une nouvelle implantation ou de la restructuration d'une structure existante.

Dans le rapport de phase, chaque terminus ou pôle d'échange fera l'objet, de la part du prestataire, d'un positionnement sur un plan précisant son implantation et d'une fiche technique indiquant les aménagements existants, à rénover ou à créer ainsi que le coût des investissements à prévoir.

Le prestataire présentera un phasage des opérations à réaliser en priorisant ceux qui lui paraissent les plus urgents. Plusieurs scénarios de réalisation pourront être proposés.

L'ensemble des éléments décrits ci-dessus sera présenté au comité technique et au comité de pilotage pour validation (ateliers prévus de validation des conclusions des étapes 2.2, 2.3 et 2.4).

### **Etape 2.3 : Schéma d'aménagement et d'équipement des points d'arrêt**

Pour les axes structurants, mais aussi pour les autres lignes du réseau, le prestataire précisera :

- le type de point d'arrêt à mettre en place (potelet d'arrêt ou potelet d'arrêt et abri bus) ;
- l'équipement des points d'arrêt pour l'information voyageurs en tenant compte des conditions climatiques ;
- le phasage du déploiement de l'ensemble des points d'arrêts en indiquant les installations à prioriser.

Il est attendu du prestataire qu'il présente différentes sortes de mobilier urbain, adaptés à la situation, avec leurs avantages et leurs inconvénients et leur rapport qualité / prix.

L'emplacement des différents points d'arrêt fera l'objet d'une situation sur plan avec un numéro de référence afin d'en faciliter le repérage et l'entretien.

L'ensemble des éléments décrits ci-dessus sera présenté par le prestataire au comité technique et au comité de pilotage pour validation (ateliers prévus de validation des conclusions des étapes 2.2, 2.3 et 2.4).

### **Etape 2.4 : Évaluation du coût des investissements**

A l'issue des phases précédentes, le prestataire fera l'inventaire de l'ensemble des coûts d'investissements des mesures proposées et validées.

Les investissements seront présentés sous la forme d'un tableau, indiquant la nature de l'investissement, le montant de l'investissement, sa priorité et l'échéancier de sa réalisation entre 2013 et 2025.

A l'issue des étapes 2.2, 2.3 et 2.4, le prestataire remettra un rapport en 30 exemplaires, dont un reproductible et sur support informatique. Ce rapport reprendra l'ensemble des éléments décrits aux étapes 2.2, 2.3 et 2.4 et sera présenté au comité technique et au comité de pilotage pour validation.

## **4.3- LA PHASE 3 : ELABORATION DES DOSSIERS TECHNIQUES**

### **Etape 3.1 : Réalisation des analyses économiques, environnementales et sociales du programme retenu**

Le prestataire élaborera une analyse multicritères permettant de bien appréhender le scénario retenu et ses impacts. La liste de critères pourra contenir au minimum :

- l'analyse des enjeux en termes de desserte (efficacité, clientèle, coût pour l'usager,...) ;
- l'analyse des coûts d'investissement et de fonctionnement ;
- l'analyse de la fréquentation et des recettes ;
- l'appréciation des impacts (économie, circulation, pollution...) ;
- le potentiel d'aménagements urbains ;
- l'analyse des contraintes de réalisation ;

- l'analyse des grandes étapes de mise en œuvre et de la possibilité de phasage ;
- le fonctionnement pendant les travaux ;
- les impacts sociaux ;
- les impacts environnementaux ;
- le taux de retour sur investissement ;
- Etc...

Le scénario retenu devra être suffisamment détaillé sur les différents points cités ci-dessus (liste non exhaustive). L'aspect financier notamment apparaît comme un critère de choix important, du point de vue du prix à payer par la collectivité comme par l'utilisateur.

Le choix de la méthode d'analyse est laissé au soin du prestataire qui devra en justifier la pertinence au regard de son expérience (pertinence pour le choix, la communication).

A l'issue de cette étape, le prestataire remettra un rapport en 30 exemplaires, dont un reproductible et sur support informatique. Les critères et leur pondération seront discutés et validés par le comité technique.

### **Etape 3.2 : Élaboration des APD et DAO du programme retenu**

A l'issue des phases et étapes précédentes, le titulaire devra élaborer les différents documents programme, pour ce qui concerne l'ensemble des aspects techniques :

- les termes de l'avant projet définitif portant sur les aménagements d'infrastructures et de superstructures du réseau globalement restructuré des TC de l'agglomération dakaroise, comprenant le projet technique d'exécution, partie intégrante du dossier ou des dossiers d'appels d'offres (DAO) pour les travaux ;
- le ou les dossiers d'appels d'offres.

#### **3.2.1 Etudes d'avant projet détaillé (APD)**

Les études d'avant projet détaillé (APD) consistent à mettre à jour et/ou à réaliser les préconisations retenues à l'issue des ateliers de validation de la phase 2.

- les levés topographiques ;
- les études géotechniques seront consignées dans un dossier comprenant les résultats de sondages et d'essais justifiant les choix des solutions techniques les plus rationnelles;
- les études détaillées de levés topographiques et géométriques comprendront tous les plans à établir et présentant les détails nécessaires à une définition précise du projet, notamment :
  - ✓ la vue en plan au 1/500 ;
  - ✓ les profils en long (1/500 - 1/50), y compris ceux des abords des chaussées au niveau des carrefours ;
  - ✓ les profils en travers types ;
  - ✓ le cahier des profils en travers dessinés au 1/100 ;
  - ✓ les listings d'implantation du projet ;

Outre les plans ci-dessus, le consultant devra fournir les fiches informatiques du projet au format DWG ou DXF.

- l'étude de drainage comprenant :
  - ✓ une vue en plan au 1/500 du réseau d'assainissement projeté ;
  - ✓ le profil en long des canalisations ;
  - ✓ les plans types et coupes de détails des ouvrages projetés ;
  - ✓ la nature, les dimensions, les caractéristiques des conduites et de pièces de raccordement.
- l'étude des ouvrages d'art :
  - Etudes de superstructures : le dossier comprendra :
    - ✓ une vue en plan avec report de la voie projetée ;
    - ✓ une élévation (1/100) ;
    - ✓ une coupe longitudinale sur l'axe de la chaussée ;
    - ✓ une coupe transversale et les plans de coffrage de détail (1/20 ou 1/50) ;
    - ✓ les notes de calculs (structures et fondations) ;
    - ✓ l'étude des fondations des bâtiments et/ou installations.
  - Etude des équipements d'exploitation et de sécurité : ce dossier comprendra :
    - ✓ la signalisation horizontale ;
    - ✓ les éventuelles dispositions particulières pour faciliter les mouvements des transports en commun et des usagers ;
    - ✓ les dispositifs de sécurité ;
    - ✓ les équipements de régulation de trafic ;
    - ✓ l'éclairage ;
    - ✓ les plantations et autres aménagements en faveur de l'environnement.
- l'avant métré et le devis estimatif confidentiel : le consultant établira un avant-métré détaillé des différents postes de travaux. Il proposera également au maître d'ouvrage un cadre du devis estimatif. Les prix unitaires du devis confidentiel seront proposés par le consultant sur la base de prix d'appels d'offres récents de travaux similaires.
- L'attention du consultant est attirée sur le fait que, s'agissant de travaux en milieu urbain sur des voiries existantes, les calculs automatiques des quantités devront faire l'objet d'un contrôle manuel rigoureux.
- le dossier d'exploitation sous chantier : la circulation pendant les travaux pouvant être maintenue et traitée avec le plus grand soin, le consultant établira un cahier d'exploitation sous chantier explicitant, entre autres :
  - ✓ les précautions environnementales ;
  - ✓ l'incidence des travaux sur l'exploitation du réseau ;
  - ✓ un plan de circulation pour chaque phase du chantier ;
  - ✓ la signalisation de la circulation pour chaque phase du chantier ;
  - ✓ les dispositifs permettant de garantir des conditions de sécurité acceptables pendant les travaux ;
  - ✓ l'information des usagers ;
  - ✓ l'information des concessionnaires avant tout commencement de travaux ;
  - ✓ l'information des riverains.

Ces dispositions feront l'objet de prescriptions spéciales dans le DAO afin de garantir leur respect par l'entreprise.

### 3.2.2 Elaboration d'un dossier d'appel d'offres (DAO)

Le Dossier d'appel d'offres (DAO) pour les travaux sera élaboré en utilisant comme dossier de base, le dossier type en vigueur publié par la Banque mondiale. Il sera d'abord publié en

version provisoire pour revue par le Client et ses Partenaires. Les commentaires sur la version provisoire seront communiqués au consultant pour prise en compte en vue de produire la version finale. Cette version finale devra elle même (i) être préalablement revue à nouveau et acceptée par le Client et ses partenaires, puis (ii) être produite par les consultants en 30 exemplaires sous forme de papier et sous forme informatique (en format Word, et Excel en vue de sa publication au titre du lancement de l'appel d'offres concerné et comprendra également

L'ensemble des plans nécessaires à la bonne exécution des travaux et détaillés au 3.2.1

### **Etape 3.3 : Élaboration d'un protocole pour la prévention de la dégradation des voiries des réseaux structurants**

Pour les voiries des axes structurants, le titulaire proposera une méthodologie afin que les chaussées des axes structurants restent en bon état et permettent une exploitation optimale pour ce qui concerne la vitesse d'exploitation, l'état des véhicules et le confort des voyageurs.

La proposition devra faire apparaître :

- Le processus à mettre en œuvre pour un suivi efficace de l'état de la chaussée et de ses abords ;
- Le traitement des informations de la part des conducteurs sur l'état de la voirie : formulaire, collection des informations,.... ;
- La périodicité des contrôles par des superviseurs et leur traitement ;
- La définition des degrés de dégradation et une proposition de délais d'intervention en fonction de ceux-ci ;
- Le système d'alerte du CETUD sur les dégradations constatées, le degré d'importance et le délai d'intervention ;
- Le suivi des réparations et le compte rendu de réalisation au CETUD
- Le traitement des impacts sur l'exploitation et les coûts de maintenance du matériel en cas de non réparation dans les délais

A partir de l'ensemble des éléments déclinés plus haut, le titulaire proposera un protocole d'entente à intervenir entre l'État du Sénégal (gestionnaire du réseau classé), les collectivités locales, le CETUD et l'exploitant.

A l'issue de cette étape, le titulaire fournira le rapport et la proposition de protocole d'accord en 15 exemplaires papier, dont un reproductible et sur support informatique.



### **Etape 3.4 : Cadre réglementaire pour l'utilisation des voies des axes structurants**

En s'appuyant sur la législation en vigueur, le titulaire rédigera le cadre réglementaire qui régira l'accès des véhicules aux voies réservées aux axes structurants, étant entendu que ceux-ci devront être réservés aux bus à haut niveau de service afin de préserver leur vitesse commerciale et leur attractivité.

#### **5- LES RENDUS**

Le titulaire s'engage à transmettre au CETUD toutes les bases de données utilisées ainsi que les graphiques qui s'y rapportent au cours de la mission (matrices OD, comptages,...) au format Excel avec les cellules non verrouillées. De même, les cartes seront transmises sous format Autocad ou compatible avec Autocad.

Les présentations Powerpoint effectuées au cours de la mission seront fournies et devront être utilisables par le CETUD.

Hors les exemplaires papier dont le nombre est précisé pour chacune des phases, les rapports seront remis sur support informatique au format Word.

A la fin de chaque phase mais aussi de l'étape-clef 2.1, au moins 2 semaines avant les réunions du comité technique et du comité de pilotage, le prestataire transmet un dossier comportant les documents de présentation et de justification des études et des solutions proposées à la maîtrise d'ouvrage.

Ce dossier comporte au minimum un rapport d'étape et une note de synthèse argumentée, illustrée et édifiante pour les décideurs. Il comportera des éléments spécifiques à chaque phase dont certains sont identifiés dans la liste suivante :

- Phase 1 :
  - ✓ résultats synthétiques de l'enquête OD et des comptages ;
  - ✓ carte synthétique des déplacements sur l'ensemble de la région de Dakar;
  - ✓ Carte des déplacements par origine destination sur les lignes actuelles;
  - ✓ carte des corridors et des points stratégiques ;
  - ✓ carte des déplacements pour les zones urbaines en développement aujourd'hui
  - ✓ carte des déplacements projetés pour les zones urbaines en développement à horizon 2015 et 2025
- Phase 2 :
  - ✓ Pour chaque scénario,
  - ✓ tracés en plan sur fond topographique au 1/500<sup>e</sup> des itinéraires retenus avec position des pôles d'échanges, des terminus, des gares, des P+R (parcs relais),....
  - ✓ vue 3 D (au minimum 6 dont au moins 1 vue au niveau de chaque centre ville) représentant un site propre pour bus à haut niveau de service dans son environnement et mettant en lumière les possibilités d'amélioration de l'espace urbain ;

- ✓ carte du réseau avec les propositions d'implantation des points d'arrêt, ces derniers étant répertoriés et la carte étant accompagnée d'un tableau précisant les équipements proposés;
- ✓ Plan, pour chaque pôle d'échanges, de la localisation et des infrastructures proposées
- ✓ tableau par ligne traduisant l'offre de transport à mettre en œuvre et les unités d'œuvre qui s'y rapportent ;
- ✓ tracés détaillés de l'ensemble des points durs du projet ;
- ✓ tableaux de programmation et phasage ;
- ✓ tableau du programme d'entretien des voiries des réseaux structurants ;
- ✓ Tableau de synthèse

- Phase 3

- ✓ indicateurs socio-économiques, et financiers, analyse environnementale, avantages coût ;
- ✓ consolidation et mise à jour des éléments cartographiques et tableaux de phasage relatifs au projet retenu en comité de pilotage ;
- ✓ plan d'actions et phasage pour la réinstallation des populations affectées par le projet ;
- ✓ les études d'APD et de DAO ;
- ✓ le protocole d'entretien des voiries des axes structurants ;
- ✓ le cadre réglementaire d'accès aux voies des axes structurants.

Les présentations au comité de pilotage et au comité technique seront effectuées au moyen de projections Powerpoint.

## 6 - PLANNING DE REALISATION

Le délai d'exécution de cette mission, hors délai de transmission des dossiers de fin de phase ou d'étape (2 semaines) et de validation (1 semaine), est de 12 mois avec une décomposition qui pourrait être la suivante :

- **Phase 1 : 4 mois**
  - ✓ Etapes 1.1 et 1.2 : 3 mois
- **Phase 2 : 6 mois**
  - ✓ Etape 2.1 : 2 mois
  - ✓ Etapes 2.2, 2.3 et 2.4 : 2 mois
- **Phase 3 : 2 mois**
  - ✓ Etapes 3.1, 3.2 et 3.3 : 5 mois

Le prestataire peut proposer, en le justifiant, un échéancier différent tout en restant dans le délai d'exécution de 12 mois.

## 7- LES REUNIONS

Il est prévu la présence du prestataire à toutes les réunions du comité technique et du comité de pilotage. Ces réunions seront organisées sous forme de séminaires d'une semaine (comportant à la fois comité technique et comité de pilotage) afin d'optimiser le temps de

présence au Sénégal du prestataire, dans le cas où le responsable d'étude ne serait pas présent sur place.

Il est prévu à Dakar les réunions suivantes :

- Réunions de lancement : elles permettront à l'ensemble des acteurs de se présenter et de préciser leurs attentes. Elles permettront également au titulaire de faire une visite du site organisée par la maîtrise d'ouvrage et d'appréhender le contexte de cette étude. Elles concernent aussi bien le comité technique que le comité de pilotage.
- Réunions de validation de la phase 1 ;
- Réunions de validation de la phase 2 :
  - ✓ étape 2.1 ;
  - ✓ étapes 2.2, 2.3 et 2.4.
- Réunions de validation de la phase 3 ;
- Réunions de validation de fin d'étude.

Des points d'étape téléphoniques réguliers seront également prévus tout au long de l'étude pour le bon fonctionnement de la mission.

Chaque réunion fera l'objet d'un compte rendu exhaustif et précis de la part du titulaire. Dans celui-ci figureront l'ordre du jour, les points présentés, les réactions, remarques, demandes des participants et, le cas échéant, les corrections ou les actions à mener suite à la réunion.

## **8- DEPLACEMENTS ET PRESENCE SUR LE SITE**

Il est demandé au prestataire de prendre en compte un minimum de 6 périodes de disponibilité sur site pour un nombre total de jours minimum de **90 jours**. Si le prestataire souhaite effectuer des déplacements supplémentaires pour remplir sa mission dans les conditions du présent cahier des charges, il le précisera dans sa note méthodologique et l'intégrera dans son prix.

Le prestataire proposera également un forfait pour toute demande de période de disponibilité sur site d'une semaine supplémentaire à la demande du maître d'ouvrage.

## **9- LES DOCUMENTS MIS A DISPOSITION DU TITULAIRE**

- L'aide mémoire d'identification du PATMUR ;
- Mission d'appui à la définition des éléments de mobilité urbaine de l'aménagement prévu dans la zone culturelle (pré-APS) ;
- Elaboration d'un cadre réglementaire pour le développement et l'exploitation du mobilier urbain TC ;
- Elaboration d'un cadre réglementaire et opérationnel pour la gestion des feux tricolores
- Etude sur le rapprochement DDD et PTB ;

- les documents d'urbanismes couvrant la zone ;
- le projet d'aménagement de la Gare, notamment ses éventuelles orientations relatives aux déplacements urbains ;
- le Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD-2025) ;
- les études relatives aux plans de circulation dans le Plateau ;
- Le schéma régional d'aménagement de la région de Dakar ;
- Loi d'orientation des transports terrestres et décret d'application ;
- Le Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar – horizons 2025.

Il se chargera de collecter tout autre document qui lui semblera utile à la réalisation de sa mission lors du démarrage de cette dernière.

## 10- L'EQUIPE

Le titulaire désignera un Chef de projet qui le représentera tout au long de l'étude. Toute modification du responsable d'étude sera soumise à l'accord préalable du Maître d'Ouvrage. Le Chef de projet devra avoir la délégation pour prendre toutes les décisions engageant le titulaire dans l'exécution du présent marché. Il devra pouvoir participer à toutes les réunions de travail et de coordination où sa présence sera sollicitée par le CETUD.

**Le titulaire devra proposer une équipe ayant une expérience confirmée. Plusieurs compétences sont requises pour la réalisation de cette mission, avec au minimum :**

- A. **Un chef de projet**, responsable de l'étude. Ce dernier, disposant d'une formation académique de niveau Bac+5 au minimum, devra avoir une longue expérience d'au moins dix (10) années dans la conduite des projets de transport collectifs en site propre et de restructuration des réseaux de transport urbains. Il devra avoir au moins cinq (5) références dans ces domaines. Une expérience dans les pays africains est souhaitable car elle permettrait une meilleure appropriation du contexte local.

Il est attendu de ce chef de projet :

- l'aptitude au pilotage et à l'animation de projets complexes ;
- la coordination et le contrôle des différents intervenants de la mission ;
- des connaissances techniques pour le suivi opérationnel de projet de déplacements urbains ;
- la maîtrise des outils informatiques dédiés à la mission ;
- la maîtrise des techniques de communication, d'animation, de négociation et de dialogue ;
- la rigueur dans la conduite de projets similaires.

- B. **Un ingénieur sénior en génie civil ou travaux publics**, spécialiste en transports urbains, disposant d'au moins dix (10) années d'expérience. Il devra présenter au moins cinq (5) références dans le domaine :

- de l'analyse de la performance et de la qualité de service des réseaux de transports urbains ;
- du traitement, de l'interprétation et de l'utilisation des enquêtes et des comptages et de leur traduction en matière de service à offrir ;
- de la mise au point de projets de développement de transports urbains relatifs à la réorganisation des lignes, réorganisation des services, des transports à la demande, création de pôles d'échanges, etc... ;
- de la conception de projets de transports urbains structurants ;

- de la conception des projets de dessertes à haut niveau de service.
- C. **Un ingénieur sénior en génie civil ou travaux publics**, spécialiste des transports urbains et périurbains sur rail, disposant d'au moins dix (10) années d'expérience. Il devra présenter au moins cinq (5) références de ses prestations similaires ;
  - D. **Un économiste**, spécialisé en économie des transports, d'une formation académique de niveau Bac+5 au minimum, disposant d'au moins dix (10) années d'expérience et présentant au moins cinq (5) références dans le domaine de l'approche avantage / coût des projets ;
  - E. **Un ingénieur en travaux publics** qualifié en VRD, ayant une expérience confirmée d'au moins dix (10) ans. Il devra présenter au moins cinq (5) références de prestations dans les études générales des travaux routiers en zones urbaines, des ouvrages d'art, des fondations de sols, des revêtements bitumineux ;
  - F. **Un architecte / urbaniste**, disposant d'une formation académique de niveau Bac+5 au minimum, totalisant au moins dix (10) années d'expérience et spécialisé dans l'insertion des modes de transport dans l'espace public et les propositions relatives aux créations de terminus et de pôles d'échanges, mobilier urbain,... . Il devra présenter au moins cinq (5) références de prestations similaires ;
  - G. **Un environnementaliste**, disposant d'une formation académique de niveau Bac+5 au minimum, ayant au moins dix (10) années d'expérience et spécialisé dans l'impact environnemental et social des projets et, notamment, dans les plans d'actions pour la réinstallation des populations affectées par les projets Il devra présenter au moins cinq (5) références de prestations similaires.

S'agissant de l'urbaniste et de l'environnementaliste, des spécialistes locaux ayant une bonne connaissance du contexte et des évolutions en cours ou à venir serait un plus.

Le titulaire précisera les autres ressources en personnel qu'il compte mettre en œuvre pour la bonne réalisation de la mission.

Les CV détaillés de chaque membre de l'équipe d'étude seront annexés à la proposition méthodologique du soumissionnaire.

Le candidat précisera les missions similaires qu'il a réalisées en précisant les coordonnées des interlocuteurs des commanditaires de ces études.

La participation de personnel local, se traduisant en termes de représentation des nationaux parmi le personnel clé proposé par les sociétés étrangères ou locales, constitue un atout.

Il est entendu que la composition de l'équipe proposée par le titulaire doit rester identique pendant toute l'exécution des prestations.

Aussi, en cours d'exécution des prestations, lorsqu'un changement de personnes nommé désignées lors de la consultation intervient, le titulaire doit en aviser immédiatement le pouvoir adjudicateur et prendre toutes les dispositions nécessaires pour que la bonne exécution des prestations ne s'en trouve pas compromise.

A ce titre, obligation lui est faite de désigner un remplaçant et d'en communiquer le nom et les titres à la personne responsable du marché dans un délai de quinze jours à compter de la date d'envoi de l'avis dont il est fait mention à l'alinéa précédent.

Le remplaçant est considéré comme accepté si la personne publique ne le récuse pas dans un délai de deux mois à compter de la réception de la communication mentionnée à l'alinéa précédent. Si la personne publique récuse le remplaçant, le titulaire dispose de quinze jours pour désigner un autre remplaçant et en informer le pouvoir adjudicateur.

## ANNEXE B—RAPPORTS

Le consultant s'engage à fournir les livrables de chaque phase prévue dans la méthodologie du consultant suivant le calendrier réaménagé. Les étapes clefs sont :

- Rapport de démarrage en fin du mois 1 à compter de la date de démarrage de l'étude ;
- Rapport de Phase 1 « Compléments et actualisation des données contextuelles » en fin du mois 3 à compter de la date de démarrage de l'étude ;
- Rapport de Phase 2 « Développement du réseau TC » en fin de mois 7 à compter de la date de démarrage de l'étude ;
- Rapport de Phase 3 « Avant-projet définitif » en fin de mois 12 à compter de la date de démarrage de l'étude ;
- Les dossiers d'appel d'offres en fin de mois 12 à compter de la date de démarrage de l'étude.

Tous les rapports seront remis en 30 exemplaires papier à l'exception des livrables de la phase 3 qui ne seront remis qu'en 15 exemplaires, ainsi qu'au format Word sur support informatique.

Le Consultant transmettra également au CETUD toutes les bases de données utilisées ainsi que les graphiques qui s'y rapportent au cours de la mission (matrices OD, comptages,...) au format Excel avec les cellules non verrouillées. De même, les cartes seront transmises sous format Autocad ou compatible avec Autocad. Les présentations Powerpoint effectuées au cours de la mission seront fournies et devront être utilisables par le CETUD.

Les rapports seront remis au CETUD qui en assurera la diffusion.



.....  
**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

.....  
**Direction de l'Environnement  
et des Etablissements Classés**

Dakar, le .....

17 JUIL. 2015

## LA DIRECTRICE

A

**Monsieur Alioune THIAM**  
**Directeur Général Conseil Exécutif**  
**des Transports Urbains de Dakar**  
**(CETUD)**

**DAKAR**

**Réf :** *V/L du 02 juin 2015*

**Objet :** *Evaluation environnementale du projet de mise en œuvre d'une expérience pilote d'un système de bus rapides (BRT) en site propre, à Dakar.*

**Monsieur le Directeur Général,**

J'accuse bonne réception de la correspondance citée en référence et relative à l'objet susmentionné.

Après examen du document fourni, la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC) a pris bonne note que le projet consiste à *l'aménagement d'infrastructures routières pour des bus rapides et de transit (BRT) entre la banlieue et le centre ville de Dakar.*

Etant donné le niveau de planification très avancé du projet avec la détermination d'un tracé, les sites d'implantation des infrastructures et leurs composantes techniques, ce projet devra faire l'objet d'une étude d'impact approfondie (EIA) préalable.

Cette EIA devra être menée suivant les termes de référence ci-joints.

Je vous rappelle que ces termes référence amendés devront être annexés au rapport d'EIA

Par ailleurs, l'EIA devra être menée par un consultant agréé par le Ministre en charge de l'environnement et dont la liste est disponible sur le site de la DEEC : [www.denv.gouv.sn](http://www.denv.gouv.sn)

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Directeur Général**, l'assurance de ma considération distinguée.

**P.J.** : Les termes de référence de l'étude



.....  
**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Dakar, le 17 JUL 2015

.....  
**Direction de l'Environnement  
Et des Établissements Classés**

**Observations de la Direction de l'Environnement et des Établissements Classés  
sur les Termes de Référence de l'Étude d'Impact Environnemental et Social du  
Projet de mise en œuvre d'un système de Bus Rapides et de Transit (BRT) en site  
propre, à Dakar.**

→ **Description et Justification du projet**

L'étude comprendra une description détaillée du projet : décrire les éléments constitutifs du projet, en se servant au besoin de cartes (à la bonne échelle) et en donnant, entre autres, les renseignements suivants : emplacement, tracé, plan d'ensemble, taille, etc., activités de pré-construction et de construction, calendrier, effectifs nécessaires, installations et services, activités d'exploitation et d'entretien, investissements hors-site nécessaires.

→ **Description du cadre juridique et institutionnel**

Le cadre réglementaire devra prendre en compte la réglementation nationale actuelle applicable au projet. La cohérence entre ces textes et le projet devra être analysée.

Le Consultant identifiera les principales institutions tant nationales que locales, interpellées directement ou indirectement par le projet. Il examinera leurs mandats et leurs capacités en vue de proposer un programme de renforcement de capacité.

→ **Analyse des variantes**

L'analyse des variantes portera sur le tracé du BRT (afin de minimiser les impacts socio-environnementaux)

A cet effet, les différentes variantes du tracé devront être définies et analysées en fonction socio-environnementales et physiques sur la base d'un « transect ». Ainsi, le Consultant fera une analyse multicritères qui lui permettra de quantifier les coûts et les bénéfices environnementaux et économiques de chaque tracé, en incluant les mesures d'atténuation associées. Si, face à un problème, le Consultant proposait plus d'une variante, il devra indiquer celle qu'il privilégie et les raisons de son choix.

Ces variantes devront être en cohérence avec la réglementation applicable à la zone d'implantation et les directives contenues dans les réglementations sectorielles.

La variante retenue devra être justifiée.



## → Description et analyse des conditions environnementales et sociales de base

Le consultant définira la zone d'influence de projet. Sur cette base, il analysera l'état initial de l'environnement. Ce périmètre doit être suffisamment large pour couvrir aussi bien les effets directs que les effets induits.

En cas d'absence de données quantitatives, le consultant procédera à des inventaires appropriés afin de décrire de la façon la plus complète possible les composantes pertinentes de l'environnement et leur état, tant au plan biophysique que socio-économique. Cette analyse devra se faire sur la base d'un « transect » qui devra permettre d'apprécier l'occupation actuelle du tracé, la typologie d'habitat, l'importance, la proximité, les activités socio-économiques, etc.

A la suite, le Consultant procédera à l'analyse de l'évolution du milieu et à l'évaluation de sa sensibilité. Il s'agit d'étudier l'évolution du milieu sans l'implantation du projet et ensuite d'apprécier sa sensibilité, celle-ci doit permettre de mettre en évidence les composantes environnementales et sociales qui seront les plus touchées par la réalisation du projet.

## → Impacts potentiels sur l'environnement

Le Consultant fera une analyse de tous les impacts (positifs, négatifs, courts terme, long terme ; impacts directs et indirects ; réversibles et irréversibles) des activités du projet sur les milieux physiques et humains. L'analyse des impacts devra prendre en compte la base chantier et ses infrastructures annexes (stockage de carburant, centrale d'enrobage et ses auxiliaires, etc.). A cet effet, des informations précises devront être apportées sur les caractéristiques de ces infrastructures et leur impact sur l'environnement.

La détermination des impacts devra se faire dans les phases de préparation, d'installation, de construction et de mise en service.

Par ailleurs, le consultant devra fournir des informations précises sur le mode de gestion et d'entretien du BRT, les infrastructures connexes et nécessaires au bon fonctionnement du BRT et analysera les impacts y relatifs.

Un accent particulier sur tous les facteurs/éléments pouvant entraîner un effet cumulatif et en tirer toutes les conclusions ou recommandations nécessaires. L'étude devra prendre en compte tous les projets en cours de réalisation ou prévus dans la zone afin d'analyser leur cohérence et compatibilité.

## → Etude de dangers

L'étude devra comporter un volet Etude de dangers en rapport, surtout, avec les installations de la base chantier. Cette étude de danger devra être faite conformément au guide méthodologique d'Etude de Danger du Ministère en charge de l'Environnement. Par ailleurs, dans cette Etude de Danger, le consultant devra donner pour chaque scénario les défaillances, les cause et conséquences de chaque phénomène ainsi que l'occurrence initiale, la gravité initiale, le risque initial, les barrières de prévention, l'occurrence finale, les barrières de protection, la gravité finale, le risque final et enfin le scénario résiduel et la cinétique. Il devra procéder à une modélisation de la propagation des effets desdits scénarii en identifiant les

zones susceptibles d'être touchées. De même, procéder à une analyse exhaustive des risques professionnels.

Le consultant renseignera sur le meilleur choix pour l'emplacement de la base chantier, des infrastructures connexes nécessaires au bon fonctionnement tenant compte des risques et des mesures de mitigation identifiées.

#### → Plan de gestion environnementale et sociale

Ce chapitre doit définir les mesures qui seront prises pour supprimer, réduire si possible, compenser les conséquences dommageables du Projet sur l'environnement.

Les mesures prises doivent être clairement définies. Cette définition comportera :

- a. une description détaillée de la mesure ;
- b. les conditions d'application (timing) et de mobilité de cette mesure ;
- c. une désignation de l'organisme exécutant cette mesure.

En définitive, le plan de gestion environnementale et sociale (PGES) présentera les mesures prévues aux différentes phases de réalisation des travaux et de mise en service, pour éliminer ou réduire les impacts négatifs du projet. L'étude devra définir les mesures envisagées pour favoriser ou optimiser les impacts positifs. Elle présentera une évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation, de compensation et d'optimisation des impacts identifiés. Le PGES sera aussi présenté sous la forme d'un tableau récapitulatif avec les principaux résultats et recommandations du PGES, les impacts et mesures d'atténuation, les coûts afférents à chaque mesure d'atténuation de même que les responsabilités de mise en œuvre.

#### → Elaboration d'un plan de surveillance et d'un plan de suivi

Le consultant proposera un plan de Surveillance et de Suivi Environnemental qui devra indiquer les liens entre les impacts identifiés et les indicateurs à mesurer, les méthodes à employer, la fréquence des mesures et la définition des seuils déclenchant les modalités de correction. Le plan de suivi doit suffisamment détaillé et devra identifier clairement les paramètres de suivi ainsi que les coûts relatifs aux activités de suivi. Ce programme de suivi vise à s'assurer que les mesures d'atténuation sont effectivement mises en œuvre, qu'elles génèrent les résultats escomptés et qu'elles sont soit modifiées ou annulées si elles ne produisent pas de résultats satisfaisants.

Des rapports de surveillance et de suivi environnemental devront être prévus par le Consultant pour toutes les phases du projet afin de vérifier le niveau d'exécution des mesures d'atténuation et évaluer les effets des travaux sur l'environnement. Les coûts affectés à ces plans devront être intégrés dans le budget global du projet.

Le dispositif institutionnel de mise en œuvre du PGES et du plan de suivi devra être établi de façon claire, précise et opérationnelle, ce qui permettra de préciser les rôles et responsabilités de chaque institution/organisation interpellée ou impliquée dans l'exécution du projet.

→ **Elaboration de clauses environnementales à insérer dans les DAO des entreprises**

Le Consultant devra proposer des recommandations spécifiques à l'attention des entreprises de réalisation des travaux pour la protection de l'environnement, lesquelles directives devront être insérés au niveau du cahier des prescriptions techniques permettant le respect et la protection de l'environnement pendant l'exécution du chantier.

Outre ces clauses environnementales, le consultant définira les éléments de gestion environnementale et sociale à intégrer dans les devis unitaires des entreprises adjudicataires du marché.

→ **Rapports**

Le consultant devra rédiger un rapport en deux (02) temps :

1. Un rapport provisoire en trente (30) exemplaires à la DEEC, pour les besoins du comité technique de validation qui se tiendra à la DEEC;
2. Un rapport définitif (intégrant les observations du comité technique) en cinq (05) exemplaires à la DEEC, que le Consultant fournira en version papier et numérique sur CD au format PDF.

→ **Equipe du Consultant**

L'étude devra être menée par un consultant ou bureau d'études agréé par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. L'équipe d'experts devra comporter au moins :

- Un (01) environnementaliste ayant une bonne expérience dans la conduite des évaluations environnementales (Chef de mission) ;
- Un (01) ingénieur en Génie Civil ;
- Un (01) expert en gestion en gestion des risques/étude de dangers avec se solides connaissance du secteur des transports;
- Un (01) spécialiste en Gestion des pollutions et nuisances ;
- Un (01) socio économiste ;
- Un (01) juriste spécialiste du foncier.

**NB** : si ce projet doit nécessiter un **déplacement de population**, le consultant devra élaborer un **Plan d'Action Réinstallation (PAR) des populations** déplacées qui décrit les mesures à prendre afin de compenser les impacts économiques et sociaux pouvant résulter d'un déplacement involontaire, de la perte de biens ou d'accès à des biens, ou la perte de revenus ou de moyens de vie. Ce Plan d'Action Réinstallation (si nécessaire) devra constituer un document distinct de l'étude d'impact environnemental et social.

## ANNEXE 2 : Communiqué d'information sur la date butoir

Guédiawaye, le 27 Octobre 2016

*LE PREFET,*

**Objet** : Eligibilité des personnes recensées dans le cadre du projet de ligne BRT.

**Référence** : V/L N°01682/CETUD/DG/DES/brs du 26/10/2016

Monsieur le Directeur Général,

En réponse à votre lettre rappelée en référence, je vous informe que les travaux liés au recensement des occupants de la voie publique dans le cadre du BRT, à Guédiawaye, ont été effectués dans la période du 19 au 27 Septembre 2016. Ainsi, la date du 27 septembre 2016 peut être considérée comme date butoir.

En conséquence, toutes les personnes figurant dans le document élaboré et validé par le comité départemental de recensement des impenses relativement au BRT, sont déclarées éligibles.

**P. Le Préfet et P.O  
L'Adjoint  
Ousmane MBODJI**

**A**

Monsieur le Directeur Général  
du CETUD

*Ampliations*

✓ GRD

G.T.C  
REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

REGION DE DAKAR

DEPARTEMENT DE DAKAR

N° 00422 /P/D/DK

Dakar, le 28 OCT 2016

**CONFIDENTIEL**

**Le Préfet du Département de Dakar,**

**Objet : Fixation de la date butoir d'éligibilité  
des personnes affectées par le projet (BRT)**

**Référence : Votre lettre n°1681/CETUD/DG/DES/brs du 26 octobre 2016**

Faisant suite à votre correspondance rappelée en référence et relative à l'affaire en objet, je porte à votre connaissance que cette date correspond au jeudi 22 septembre 2016, date de clôture des travaux de la commission départementale de recensement et d'évaluation des impenses sur le terrain.

  
  
**SERIGNE BABACAR KANE**

**A**

**Monsieur le Directeur général du Conseil Exécutif  
des Transports Urbains de Dakar (CETUD)**

**- DAKAR -**

---

**ADRESSE : Place de l'Indépendance - Tél : 33 849 82 82 - Fax 33 823 44 22  
Email : [prefecturedakar@gmail.com](mailto:prefecturedakar@gmail.com)**

## ANNEXE 3 : CR Rencontres institutionnelles, services techniques et collectivités locales

# **Projet de système de bus rapide sur voies réservées BRT**

## **Compte rendu de réunion du 20 novembre 2015 à Guédiawaye**

Objet de la réunion : présentation du BRT et préparation des enquêtes de terrain.

Dans le cadre de la préparation des missions de terrain du projet cité en objet, une séance de travail a eu lieu dans les locaux de la Préfecture entre le bureau d'études OTD Consult chargé de l'étude et Monsieur Jean Baptiste COLY, Préfet de Guédiawaye.

Cette rencontre avait pour but d'examiner les questions relatives au déroulement des enquêtes de terrain et les modalités pratiques de mise en œuvre.

A la suite de la présentation du projet, par Mr Ousmane Thioune chef d'équipe d'OTD Consult, Monsieur le Préfet de Guédiawaye a salué cette belle initiative de l'Etat du Sénégal qui permettra à l'agglomération dakaroise en général et à la ville de Guédiawaye en particulier de bénéficier d'une infrastructure routière moderne et structurante dans le domaine du transport. Les aménagements prévus devront faciliter la mobilité des populations dans le confort et offrir un niveau de services assez appréciable. Pour cela, il a pris l'engagement d'accompagner de manière résolue la mise en place de cette ligne pilote et d'appuyer la libération de l'emprise nécessaire pour la réalisation du BRT. C'est dans cette perspective qu'il a rappelé le projet d'élargissement de la route des Niayes dont le PAR a été élaboré, le travail d'évaluation des impenses, en cours et les zones de conflits qui ont été identifiées sur le tronçon Hôpital Dallal Diamm-Fadia.

La collecte des données de terrain relatives à l'étude d'impact environnemental et social devra contourner ces zones de conflits et éviter d'enquêter sur les mêmes cibles. Cela n'exclue pas de faire des vérifications si cela s'avère nécessaire. Les résultats du PAR du projet élargissement de la route des Niayes devront être pris en compte dans le cadre de la présente étude. Mr le préfet invite l'équipe d'OTD Consult à prendre toutes les précautions nécessaires pour une bonne intégration des différents projets qui concernent la commune, tenir compte dans les aménagements des points bas existants sur le tracé notamment :

- dans la Commune de Golf Sud : la route des Niayes à hauteur du Lycée des Parcelles Assainies ;
- à hauteur de l'intersection des routes venant de la Perception et du Commissariat de Golf Sud ;
- dans la Commune de Ndiarème Limamoulaye : une grande partie du quartier « Souf Sou Wekh » ;
- dans la Commune de Sam Notaire : la cité Dioukhope ;
- derrière la Préfecture de Pikine ;



Le Préfet a insisté sur la nécessité d'une véritable synergie entre le CETUD et l'Ageroute concernant les projets prévus et en interface au BRT.

Il a aussi souligné la nécessité pour l'équipe d'OTD Consult de participer au travail d'évaluation des impenses prévu à court terme par le Comité de Guédiawaye (la période sera communiquée).

Aux termes des échanges fructueux qui ont suivi cette communication, le préfet a décidé de convoquer le 03 Décembre 2015 à Guédiawaye, toutes les parties prenantes, pour la tenue d'un CDD sur le projet. Il s'agit notamment :

- du Sous-Préfet ;
- du Maire de la ville ;
- des Maires des communes de Guédiawaye ;
- des Chefs de Services techniques ;
- des représentants des réseaux : SONATEL, SDE, SENELEC, ONAS... ;
- des représentants des Délégués de quartiers (Golf Sud, Sam Notaire), des associations de jeunes, femmes, commerçants, artisans, stations d'essence, transporteurs ;
- du Directeur de l'hôpital Dallal Jamm.

Une autre séance de travail a été tenue avec Monsieur Abou SOW, secrétaire général de la ville de Guédiawaye. Au cours de la rencontre, ce dernier a réaffirmé l'appui constant du Maire de ville en faveur de la réalisation de cet important projet du BRT. Il confirme que le projet est le leur et que le CETUD a toujours associé le Maire et ses représentants à toutes les phases de sensibilisation et de conception sur le projet et qu'ils sont parfaitement au courant des perspectives envisagées. Compte tenu de cette constante implication des autorités locales et des résultats attendus au niveau des réalisations, le projet suscite un très vif intérêt à leur niveau.

Il a aussi souligné la nécessité de faire coexister le pôle d'échange, le terminus Dakar Dem Dikk et le nouvel Hôtel de ville dont les travaux doivent démarrer de façon imminente. Ces trois projets vont coexister sur un espace de 3000 m<sup>2</sup> dont 1500 m<sup>2</sup> dédiés au BRT et 1200 m<sup>2</sup> à Dakar DEM DIKK.

Au terme de la rencontre, le Secrétaire général invite l'équipe d'OTD Consult à prendre contact avec les services techniques de la municipalité pour s'enquérir du Plan d'aménagement et de l'état des lieux établi à cet effet.

<p style="text-align: center;"><b>COMPTE RENDU DE LA REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGE SUR LE PROJET PILOTE BRT DE DAKAR</b></p>
---

Période : **10 Mars 2016**

Lieu : **Patte d'Oie Builders, à la Villa Rose**

Président de séance : **Monsieur Banda DIOP, Maire de la commune de la Patte d'Oie**

Après avoir souhaité la bienvenue au DG du CETUD, aux représentants de la Fondation FDV, ceux du Ministère des Transports, au Dr Ousmane THIOUNE, aux conseillers municipaux, délégués de quartiers, autorités religieuses présentes, le Maire de la Patte d'Oie, M. Banda DIOP, présente les différents orateurs ainsi que l'ensemble de ses collaborateurs. Il précise que la réunion gravite autour de la question centrale des transports qui concerne au premier chef l'ensemble des quartiers de la Patte d'Oie situés au carrefour d'un réseau important de voiries urbaines. Aussi, les travaux en cours du « Pont Sénégal 92 » entraînent des perturbations au niveau du trafic à tel point que tous les axes sont empruntés par les usagers ; ce qui crée à la commune un certain nombre de problèmes dont l'insécurité qui, préoccupe.

Prenant le premier la parole, M. Alioune THIAM, DG du CETUD, a dans son introduction présentée le but et les missions du CETUD, organe chargé au nom de l'Etat sénégalais, de l'organisation et de la régulation de l'offre et la demande de transport en commun dans la région de Dakar. A ce titre, il a sous son contrôle les transports TATA, Dakar Dem Dikk (DDD), Petit Train Bleu (PTB), les taxis, etc.

M. THIAM présentera ensuite sur Powerpoint les différentes expériences de BRT dans le monde (Brésil, Colombie (Bogota, la première à initier le BRT), Chine (exemple Changzhou), France, Egypte, Maroc, Nigéria, Afrique du Sud (Johannesburg)) ; Il a ainsi montré que plusieurs choix d'implantation sont possibles, chacun pouvant prendre en compte des contraintes spécifiques par rapport à chaque contexte local.

Ce type d'infrastructure de BRT nécessite de larges emprises, un aménagement de façade à façade, de la verdure et embellissement des quartiers sillonnés par le BRT. Cela nécessite aussi l'utilisation d'un matériel roulant de qualité et de confort à l'instar des prototypes utilisés à Metz, Changzhou (Chine) qui ressemblent à un tramway

Il a rappelé que le BRT, tronçon qui va de la gare ferroviaire de Dakar jusqu'à la mairie de Guédiawaye est en cohérence avec le PDUD (Plan de Déplacements Urbains de Dakar, horizon 2025), la Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LPDU) 2015-2020, signée en 2015. Le BRT s'inscrit également, dira M. THIAM, dans le cadre du PSE notamment de son objectif de renforcer la base logistique et développer les services et les infrastructures de transport en vue d'améliorer le climat des affaires.

Il n'a pas manqué de souligner que l'objectif du sous-secteur des transports urbains est de diminuer de façon notable les transports informel, surtout les « cars rapides » qui participent à la pollution de l'air.

Il rappellera que Dakar est une agglomération de plus de trois millions d'habitants avec une croissance forte de 120 000 à 150 000 habitants/an soit une population de 5 000 000 habitants en 2030. Ce qui risque d'aggraver la congestion d'automobiles, les accidents et la pollution environnementale.

Dans ce contexte, pour relever ce défi, le BRT vise les objectifs suivants :

- **Assurer :**

- une grande fiabilité ;
- la rapidité ;
- une grande capacité de transport (150 à 180 personnes);
- une haute fréquence ;
- une haute économie ;
- un matériel moderne ;
- une réduction de la pollution atmosphérique ;
- un système d'information voyageur ;
- une identité (passe comme la voie d'un train).

- **Le BRT de Dakar sera :**

- le premier en Afrique francophone avec une desserte de 20 km ;
- 12 000 voyageurs par heure ;
- un coût de 250 Millions \$ soit 125 milliards de F CFA ;
- un partenariat public-privé ;
- une refonte du système actuel ;
- une perspective de qualification urbaine.

Globalement il s'agira d'améliorer les conditions de déplacements des populations face à la question croissante de la voirie et de l'augmentation générale des flux liées à l'expansion démographique.

Les autres modes de transport vont continuer à fonctionner mais comment organiser tout cela, pour pouvoir changer de mode de transport à tout moment ? D'où la nécessité d'un traitement de façade à façade du tronçon afin de contribuer à une requalification urbaine.

Parmi les résultats attendus M. THIAM notera :

- l'amélioration de l'offre de transport collectif ;
- la diminution de moitié du temps de parcours ;
- l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs ;
- la réduction de la pression de l'automobile au centre-ville.

Ce qui fait que le projet BRT aura des impacts positifs sur la mobilité urbaine, sur la pollution de l'air au centre-ville, sur le foncier le long du corridor desservi (le coût du foncier va grimper), le développement d'activités commerciales et immobilières, le renforcement des espaces verts.

Le réseau du BRT sera structuré en 23 stations dont 3 pôles d'échange, le parc relais de Grand Médine qui comprendra des espaces bus et taxis.

Le BRT va aussi conforter des voies de report qui sont précisées dans les études APD déjà réalisées. Au point de vue institutionnel, le projet sera placé sous la tutelle technique du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD) et la tutelle financière du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan (MEFP).

Prenant la parole le Dr THIOUNE insistera sur l'importance du projet BRT de Dakar et des nombreux effets bénéfiques pour les populations riveraines. Le projet, dira-t-il, est porté par de sérieuses études anticipant et prenant en compte les différents impacts sur l'environnement et sur les populations. En conséquence des mesures appropriées sont prévues pour réparer, préalablement à la mise en œuvre, les préjudices tout en veillant au minimum au maintien du niveau de qualité de vie des personnes affectées.

Reprenant la parole le Maire a tout d'abord rappelé la nécessité de s'inscrire dans le contexte de la restructuration de Grand Médine dans le cadre de la relocalisation et de l'indemnisation des personnes affectées et informé les participants du décret nouvellement signé d'expropriation de la famille d'Amadou Nicolas Mbaye, titulaire du titre foncier 14 575. Ensuite, il a soulevé des questions qui lui semblent au cœur des

préoccupations des habitants. Il demande qu'à la suite de son intervention, que les intervenants ne reprennent pas les questions qu'il aura déjà soulevées mais de mettre l'accent sur ce qu'ils estiment omises ou pas suffisamment traitées.

Le maire demandera :

- y-a-t-il un site de recasement prévu ? Si non peut-on aider la commune à trouver un tel site ?
- dans 2 semaines, la Fondation Droit à la Ville doit payer des impenses au sein même de Grand Médine. Est-ce qu'il est possible d'avoir le même comité pour le projet BRT ?
- pour le recrutement des personnels non qualifiés peut-on accorder une priorité aux habitants de la Patte d'Oie ?
- La Patte d'Oie disposant de ressources humaines de qualité parmi ses habitants peut-on les associer pleinement à la mise en œuvre du projet ?
- Pourrait-on améliorer les infrastructures locales, notamment le marché aux poissons sis à la station d'essence de Grand Médine ? Son amélioration pourrait doter Dakar d'un marché d'envergure régionale.
- Quelle est la place réservée à la collectivité locale dans l'architecture institutionnelle du projet ?
- Quelles seront les retombées financières pour la mairie ?
- Le CETUD peut-il déléguer des compétences à la collectivité locale notamment dans la réglementation des transports de masse qui jouxtent ou traversent son territoire ?

Le Maire affirme l'obligation pour la commune d'accompagner le projet BRT comme il le fait avec l'Agéroute dans le cadre des travaux en cours au niveau du « Pont Sénégal 92 » ? c'est dans ce cadre qu'une collaboration a permis de réaliser des « dos d'âne » et renforcer la régulation du trafic par le recrutement de bonhommes de route. Est-ce qu'il est possible avec le BRT de s'engager dans cette voie ?

Suite à ces interventions, les participants ont à tour de rôle pris la parole pour s'exprimer sur le projet BRT et faire part de leurs préoccupations.

Globalement ces interventions se présentent comme suit :

- **M. Aly Sow**, délégué de quartier (DQ) à Grand Médine (GM) : il estime que l'information fournie aurait pu intervenir plus tôt pour permettre aux éventuels déplacés de pouvoir envisager à temps leur réinstallation. Loin de remettre en cause le projet, dira-t-il, son propos vise à regretter le retard et le manque de précision dans les informations. Installé à GM depuis 1989, il dit avoir connu plusieurs projets de déguerpissement qui finalement ne se sont pas réalisés.

- **M. Ndiogou NDIAYE**, DQ, cité impôts domaines : avez-vous prévu quelque chose pour la formation des conducteurs et des autres personnels ? Vos critères de recrutement seront-ils assez sélectifs pour retenir un personnel de très grande qualité ?

- **Imam Médoune DIAW**, quartier Aly Sow : mon quartier est surtout concerné par la délocalisation, qu'en pensent les autres Délégués de Quartier ici présents ?

- Combien de personnes sont touchées ?

- Où est qu'on va nous loger et quel est le montant des indemnités ?

Rappelons-nous l'adage « un chameau né dans une chambre doit se dire qu'à un stade de sa vie, il partira de cette chambre qui de toute façon ne pourra plus le contenir ».

- **M. Djibril NDIAYE** DQ Mousdalifa à GM : un certain Malick Coly (agent de la FDV) est déjà passé il y a de cela quelques années. Vos propos ne concordent pas avec ceux qu'il avait tenus, d'où notre inquiétude. Nous avons des difficultés avec nos mandants auxquels nous ne pouvons apporter des réponses fiables à leurs multiples interrogations.

Quel est le chiffre exact des populations concernées par la délocalisation ?

- **M. Abdoulaye NGOM**, DQ

Est-ce que vous avez assez de parcelles pour recaser les déplacés ? Si non le Maire peut-il trouver un domaine de l'état dans le voisinage pour accueillir les personnes à déplacer?

- **Badara DIOP** DQ

Souvent quand on parle de circulation on oublie les piétons ? Les a-t-on pris en compte dans cadre de ce projet BRT ?

On parlait aussi de Tramway : y-a-t-il un lien entre les deux projets ?

- **M. Yankhoba NDIAYE**

Le déplacement de populations est-il inévitable ? Ne peut-on pas envisager un autre scénario ?

- **Mme FONCECA** :

Vue l'indiscipline des conducteurs avec les accidents et préjudices multiples qui en découlent, avez-vous envisagé la formation de vos chauffeurs ?

Au niveau du dispensaire Nabil Choucaire, les transporteurs de « cars rapides » font preuve d'une indiscipline notoire illustrée par le heurt fréquent du mur de ma maison.

- **M. Mouhamed SY**, habitant de la Patte d'Oie

Quelles sont les différentes échéances du projet : date démarrage, début exploitation, fin du projet ?

-Est-ce qu'il y a des possibilités de revenus pour les communes pour l'exploitation de boutiques, commerces et quelle possibilité de partenariat avec les communes concernées?

- **Mme Oulimata SONKO** : conseillère : nous avons vécu des déplacements successifs ; nous demandons simplement une information préalable pour minorer les incompréhensions.

- **Mme Ndèye Astou SYLLA** 1ère adjointe au maire : J'apprécie le projet et nous sommes optimistes quant à sa faisabilité. Nous sommes convaincus que le projet constituera un facteur de développement de Grand Médine. Dans l'intérêt de notre commune nous n'hésiterons devant aucun sacrifice. Même s'il faut céder nos propres maisons nous sommes prêt dès l'instant qu'il s'agit de l'intérêt de notre collectivité d'accompagner le projet BRT.

-Il faut considérer qu'il y a des détracteurs et pour les contrecarrer nous devons avoir une information complète et précise sur le projet BRT.

-Nous devons éviter que 4 à 5 personnes chahutent tous les projets qui arrivent à Grand Médine.

-Du côté de la cité Al Amal, non loin d'ici, il existe un domaine public de l'Etat et je propose qu'on cherche de ce côté pour trouver un site de recasement pour les personnes affectées. C'est ma proposition et nous ne ménagerons aucun effort pour descendre sur le terrain pour expliquer et faire accepter ce projet.

M. Oumar BA (Patte d'Oie)

Grand Médine est mal loti, mal assaini, avec des ruelles trop étroites. Ceux qui aiment leur quartier pourront être recasés à un endroit plus proche. Il faut bien admettre qu'on ne peut pas faire des omelettes sans casser des œufs.

-Je salue la grande cohésion et disponibilité des habitants de GM. Nous perdons beaucoup de temps dans le transport. Il faut trouver une réponse en termes d'infrastructures mais aussi de changement de comportement.

-Je prie pour le projet aboutisse dans l'entente.

**M. Djibril SOW** DQ GM : nous sommes arrivés sur ce site du fait d'un déguerpissement. Nous sommes donc habitués aux déguerpissements. Les convocations à cette réunion nous sont parvenues hier seulement. Cela ne nous permet pas une bonne préparation. Nos mandants ont eu écho de rumeurs relatives au projet et attendent de nous des réponses fiables, précises. Nous sommes attendus à l'issue de cette rencontre. Par ailleurs s'il faut nous recaser il faut veiller à ne pas disloquer les liens de solidarité déjà tissés entre habitants. Nous demandons à l'Etat d'aménager un site de recasement pour nous.

### **REPONSES**

Avant d'apporter des réponses aux préoccupations et questions posées par les populations, le Maire de la Patte d'Oie à préciser que la Commune est la porte d'entrée de tout projet et quand l'Etat à un besoin, il peut procéder à des expropriations dans le respect de la réglementation en vigueur.

#### **- M. THIAM DG CETUD**

-S'il y a un impact et déplacement de populations ; ce n'est pas notre vœux, notre souhait est de satisfaire les attentes des populations dans le cadre de ce projet et très certainement il peut y avoir des personnes affectées qui voudront être indemnisées en numéraire.

Le projet est seulement en phase préparatoire. Rien n'est figé dans le marbre. De nombreuses études permettront de cerner tous les aspects. Nous recueillons vos observations et recommandations avant de soumettre tout à l'appréciation des autorités étatiques qui détiennent le dernier mot.

La question soulevée par Mme Foncéca est déjà à l'étude. Et bientôt une solution sera trouvée au stationnement des véhicules de transport à côté de la maternité de Nabil Choucaire.

S'agissant de la formation, dès que nous terminons cette séance de consultation publique, nous irons signer avec le Service des Sapeurs-pompiers un protocole d'accord relatif à la formation en secourisme pour le bénéfice des chauffeurs de transport en commun.

Le CETUD met à la disposition des populations un numéro vert pour signaler tous les incidents, désagréments et autres nuisances liées au transport.

Pour garantir le maximum de confort et de performance nous faisons appel à des partenaires dont l'expertise en la matière est mondialement reconnue. Cela pourra améliorer qualitativement les prestations de Dakar Dem Dikk (DDD) et celles de l'ensemble des acteurs du transport.

Pour ce qui concerne le phasage du projet, le début des travaux est prévu au plus tôt en 2017 et leur fin en 2020. Les dossiers d'appel d'offres sont en cours de finalisation. S'agissant des recrutements, à tous les niveaux, nous prêterons attention aux ressources locales.

Il est évident que notre montage institutionnel inscrit la Mairie au sein du dispositif.

Le CETUD compte être accompagné par la FDV dans ce processus.

L'acceptation sociale du projet est extrêmement importante. Nous avons déjà mené un processus similaire pour la délocalisation de personnes affectées par un de nos projets, au niveau de Colobane avec la commune du même nom ; cela s'était bien déroulé et toutes les personnes concernées ont été indemnisées.

Concernant les aménagements demandés pour le marché aux poissons situé près de la station d'essence ainsi que ceux relatifs au terrain de football, le CETUD portera une attention particulière à cette requête pour apporter une plus-value dans ces domaines.

Le DG du CETUD a tenu à rassurer M. le Maire de la Patte d'Oie quant à l'implication de sa commune dans la mise en œuvre du programme BRT et enfin de souligner que les retombées sont :

- Priorité d'embauche pour le personnel non qualifié ;
- Contribution à l'aménagement des équipements collectifs.

Pour ce qui est du projet de Tramway vous savez qu'il est d'une autre envergure. Nous pouvons avec l'expérience acquise avec le BRT de Dakar poser les bases de passage de mise en œuvre du Tram.

**M. Abdoulaye MBODJ** Fondation Droit à la Ville : notre rôle est de frayer des chemins, de poser des balises et l'Etat prend le relais. Nous veillerons à chaque fois à ce que les acquis sociaux, notamment les mécanismes communautaires de solidarité soient préservés.

**Dr Ousmane THIOUNE**

Ce projet vient à son heure pour répondre aux besoins des populations en matière de transport. Sans ce projet, dans quelques années, il serait impossible de se déplacer à Dakar. Nous poursuivrons les discussions avec les habitants, des études complémentaires seront menées pour le recensement des personnes affectées par le projet. Une grande attention sera accordée à vos droits, à la qualité de vie des habitants. Nous sommes convaincus que dans quelques années vous-vous direz que le BRT de Dakar a tardé à se mettre en place.

**En conclusion**, M. le Maire de la commune a magnifié l'intérêt d'un tel projet et salué la bonne compréhension des populations de sa commune et la nécessité de faire les sacrifices qui s'imposent pour l'accompagner. Aussi a-t-il recommandé fortement une bonne restitution des conclusions de cette rencontre auprès des populations concernées et plus spécifiquement celles de Grand Médine et une bonne sensibilisation sur le projet BRT avant la tenue des enquêtes de terrain.

Une séance de travail préalable sera tenue à la Mairie entre les autorités municipales, les représentants de la FDV, de Grand Médine et du consultant.

**Le Consultant**

## FEUILLE DE PRESENCE Projet BRT

Date, Heure et Lieu : jeudi 10 Mars 2016 cembre à 9 h 30 heures Villa Rose Patte d'Oie

OBJET : Information et échanges sur le Projet de Bus Rapide sur site propre à Dakar/ Etude environnementale et sociale

N°	Prénom(s) et Nom	Structure/Fonction	Contacts (Tél et E-mail)	Emargement	
1	Ousmane	M. Niene	OTD / consultant / conseilant 77536204	maximilien@gmail.com	<i>[Signature]</i>
2	Astou	Sylla	1 <sup>er</sup> Adj. au Maire 77.654.52.15		<i>[Signature]</i>
3	Fatou	Queye	Conseillère Municipale 77.262.35.95		<i>[Signature]</i>
4	Dumy BIT	C. eye	Présidente G + E 777239463	Soprini	<i>[Signature]</i>
5	Neié Diagne	Faye	Conseillère Municipale 77.281.57.47	Soprini	<i>[Signature]</i>
6	Doudou Diané	Lô	Pr of Affaires / conseillère municipale 777197103	lodoudoudiané@phco.fr	<i>[Signature]</i>
7	Sory I. DAMSOKHO		Retraite Gencl N/le 776025853	aouka2035@gmail.com	<i>[Signature]</i>
8	Papa Amadou THIAO		Enseignant retraité 778370088	Pamadout@hotmail.fr	<i>[Signature]</i>
9	Abdoulaye La	Lô	Electricien 771569376	abdoulaye313@gmail.com	<i>[Signature]</i>



..	Prénom(s) et nom		Structure/Fonction	Contacts (tel et E-mail)		Embarquement
10	Nanda Lamine		Mauze gere	775272770		D. Lamine
11	AWE. M. Danielle	GUEYE	Enseignante retraitée	775414998	daniellefouad@yahoo.fr	Thierry
12	Malick Coly	Coly	FDV	775369780	colymalick88@gmail.com	
13	Sybilou Ciabs		Délégué Général	77299868		
14	Jibit SARR		Délégué Général	774940705		SAR
15	SABA	Ndiaye	Commerçante	774240431		
16	Birame	Cissé	Maître Courrier	775437858	elphady.ciss85@gmail	Kol
17	Massane	Barro	C.S.	776461155		Massane
18	Yankhoba	Ndiaye	conseiller	775297668		
19	Docteur Ibra	SY	Délégué de Quartier	774152376		
20	Bandana Diop	Diop	Délégué de quartier	77635322	bandana@y.fr	
21	Alionne Khaly	Fall	Inspecteur Technique	772092662	sonproungmat.com	
22	Samba Ndiaye		Fonctionnaire	773216874		
23	Abdulaye	Ngom	Délégué Quartier	7763469	20 Timbuctou-st	
24	Aly	Sow		77262307		
25	Lamine	Diaw	Ima	776036481		
26	Al Assane	Sene	Consultant/IFC	776370168	asene@ifc.org	gaske kul
27	Ousmane Sene	Ndiaye	T.S. CPO	776550081		

N°	Prenom(s) et Nom	Structure/Fonction	Contacts (Tel et E-mail)	Emargement	
28	PAPA MASSIG	DIENE	INTENDANT MAIRIE	77 2077742	
29	<del>Diouf</del>	Diop	chef de protocole	77 7815852	
30	DJIBI	GAYE	IMAM	77 3175812	
31	Ndiogou	Ndiaye	Del. G. Impôts et Doms	77 633 6291	
32	Mme SINE Alys	Coty	Mairie Comm. Diun	77 6491024/dida525@hot mail.com	
33	Falax Camara	Camara	Secrète Yala	77 555 5994	
34	AWA I	Fall	Battla Boka biom	77 392 0231	
35	Aoua	Dia	1 <sup>er</sup> adjointe Maire	77 4458755 ewaddia@yahoo.fr	
36	Nariama	Souho	Tel Site de Botiopy	77 831 4402	
37	Oulimata	Souho	Mairie Comm. Mucini	77 800 31 wdimat@tele.com	
38	Ramatoulaye Baye	Gassama	Mairie Pate-dou	77 47 6556	
39	Baye Ndiaye	NIANG	Mairie / Secrétaire	77 631 6167 yebo77@bt.com	
40	Mme Bouesso KALY	Aminata	Mairie / Secrétaire	77 556 6335	
41	Djiby Diop	Diop	Mairie Pate D'air	77 435 98 96	
42	Pape	Diallo	CFARA	77 630 0039 vieactives@gmail.com	
43	Massane Faye	Faye	Grand ME Diu	91 017 5658	
44	Aminata Faty	Faty	Mairie Pate D'air	77 51 8335	
45	Ndoye Marème	SARR	Pate D'air	77 92 31 01 remasara@live.fr	

	Nom/Prénom	Structure/Fonction	Contact (tel)	Cellulaire	Engagement
46	Diégane Thiom	Mairie Patte d'oie	776471117	Diigitthiam@hotmail.fr	
47	Adeye Marème Ba	Mairie Patte d'oie	772624580		*
48	Hame Aliou Guéye	Chef de cabinet	775107317	cabinetliwgueye@gmail.com	
49	Jeynchar Dieng	Mairie Patte d'oie	770609316		
50	Fala Diouf	Mairie Patte d'oie	776677133		
51	Boumba Dia	Mairie Patte d'oie	776733961		
52	Nanième Diéaye	Mairie Patte d'oie	773015176		
53	Germeio N'Baye	Mairie Patte d'oie	7710055558		
54	Balla Guéye	FDV / MRUCV	776434378		
55	Mamadou DIENG	FDV / MRUCV	774313866		
56	Ousmane MBODDI	FDF / MRUCV	77682643	ousmanemboddi@yahoo.fr	
57	Samba DIA	FDV / MRUCV	77429210	sambdia@yahoo.fr	
58	Awa Ndiaye	FDV / MRUCV	77-149-9413		
59	Farymanta Dieng	conseiller municipal	776563394		
60	Ousmane Ndiaye		776450665		
61	Abdoulaye Sy	CRTU D	776378906	abdoulaye.sy@celud.sn	
62	Chakhou Oumar GAYE	CEUD	778085271	oumar.gaye@celud.sn	
63	Mamadou DIOM	CEUD / DAF	776578272	mamadou.diom@celud.sn	

N°	Prénom(s) et Nom		Structure/Fonction	Contacts (Tél et E-mail)	Emargement
64	AMADOU	GISETE	GARDE-ou-corr	77.31808.44	
65	AMETH	SALL	CHAUFFEUR	77.533.02-41	
66	Abdoulaye	Ndiaye	SDE	775842351	
67	Youssef Hali Seikh -	SY	JSURF Consulting	773553990	mauhamsy@gmail.com
68	Jame	Kebe		76-5253535	
69	NSAO	Dickhoff	PV	706001808	
70	Astou Leye	Leye	Maime	776318615	
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					

## **COMPTE RENDU DE REUNION DE PREPARATION DU RECENSEMENT ET DE L'EVALUATION DES IMPENSES DU PROJET BRT**

Lieu : Préfecture de Guédiawaye

Date : mardi 02 Août 2016

La réunion présidée par l'adjoint au Préfet de Guédiawaye, a regroupé 16 participants représentant différents services techniques concernés par le BRT (voir feuille de présence jointe en annexe), a démarré à 10h 35 mn.

Après avoir souhaité la bienvenue à tous les participants, ce dernier a souligné les multiples sollicitations du moment des autorités administratives par différents acteurs notamment des visites de très hautes autorités de la République.

Aussi, tout en soulignant la plus haute importance du BRT, projet du Chef de l'Etat le Préfet a dans la lancée invité les participants à se prononcer sur la méthode de travail à adopter. Faut-il d'abord se rendre sur le terrain pour ensuite revenir à la Préfecture échanger sur le projet ? Ou au contraire faut-il tout de suite avoir quelques éclairages et informations sur le BRT avant d'effectuer de terrain pour mieux identifier le tracé ? Après quelques échanges cette dernière modalité a été retenue.

Il a été d'abord rappelé que la réunion vise seulement à préparer et faciliter le travail de la commission de recensement et d'évaluation des impenses dont un des enjeux majeurs et la question des indemnités.

Le Préfet a également formulé des interrogations largement partagées par les populations : quel est le trajet exact du BRT ? Comme il existe plusieurs barèmes d'indemnisation, lequel sera adopté pour les zones impactées, surtout au regard de la pluralité des projets et des organismes porteurs (Etat, Banque mondiale, FDV, etc.) ?

Prenant la parole M. Ousmane THIOUNE Directeur de OTD Consult a rappelé que depuis novembre... un processus de consultation publique est en cours ; il implique différents services techniques de l'Etat au premier rang desquels le service départemental du Cadastre.

M. THIOUNE rappellera que l'emprise du BRT est de 27 m de façade à façade comprenant des trottoirs, des aménagements centraux, paysagers par endroits et diverses installations annexes (guichets, stations, trottoirs, pôles d'échange, parcs relais, dépôts, etc.).

Il précisera aussi qu'une partie du tracé (Fadia – hôpital Dalal Diam) a déjà fait l'objet d'un recensement et d'évaluation des impenses dans le cadre du projet d'élargissement de la route des Niayes par l'AGROUTE ; d'où la nécessité d'attendre les résultats du rapport réalisé à cet effet afin d'éviter des doublons. Un audit environnemental sera réalisé pour s'assurer que toutes les personnes impactées sont prises en charge dans le cadre de l'indemnisation.

S'agissant du dépôt du BRT prévu à Guédiawaye, quartier Gadaye, il s'agira d'une aire de stockage, maintenance et d'entretien du matériel roulant d'une surface de 6 ha. Cela n'impactera aucune construction et il n'empiètera pas sur la bande de filaos.

Pour ce qui concerne le barème à utiliser dans le cadre de cette évaluation des impenses, M. Thioune dira que celui le plus avantageux pour les populations impactées et qui tient compte des coûts réels et actuels sera appliqué compte tenu des expériences connues dans ce domaine.

M. Sidy Lô du Bureau Départemental de la Perception de Guédiawaye (PDPG) fera quelques remarques et suggestions sur la réalisation du projet BRT.

Il estime que l'Etat devrait profiter de l'occasion pour, qu'au-delà du BRT, régler une fois pour toutes la question de la régularisation foncière, de la restructuration de Grand Médine. Le BRT à son avis, devrait occuper une superficie beaucoup plus importante au niveau de Grand Médine et du dépôt, en prévision d'extensions ultérieures. Il avertit que l'emplacement ciblé pour le dépôt à Gadaye reste problématique au point de vue domaniale car, sur les 6 ha prévus, 2 ha ont été approuvés par la Commission de Contrôle des Opérations Domaniales (CCOD) pour faire l'objet d'un lotissement pour accueillir la cité Ibrahima DIOP. D'autres entrepreneurs à l'instar d'Abdoulaye Sow, ont eux aussi entrepris un défrichement au niveau de la bande de filaos, en situation de déclassement sur cette partie.

La situation des occupations reste assez complexe à tel point qu'il se demande s'il n'est pas mieux de trouver un site de remplacement qui soulève moins de problème. Pour lui, il est possible que le CETUD obtienne un meilleur site selon les besoins du dépôt entre les limites du cimetière prévue et Malibu où actuellement on n'enregistre aucune demande d'attribution. Cette solution poserait à son avis moins de complications.

Prenant la parole, l'adjoint au Préfet estime que le processus est bien engagé, mais la réflexion doit se poursuivre. La commission départementale travaillera sur le tronçon à partir du rond-point Souleymane Baal jusqu'au rond-point Case-bi.

L'option d'aménagement privilégié du BRT reste, autant que possible, une voie axiale sur voie propre qui limitera les risques d'impacts négatifs majeurs sur les maisons et les activités des riverains. L'emprise, de façade à façade sur ce tronçon de Fadia, sera de 27 m à quelques variations près. S'agissant des indemnités, il recommande de travailler en étroite collaboration avec le préfet et les services départementaux tout en veillant à sauvegarder l'intérêt des populations. Il invite aussi à tenir régulièrement des réunions tripartites en vue d'harmoniser les approches et éviter d'éventuelles conséquences sur l'ordre public.

A 11h 26 mn a commencé la visite guidée sur le terrain occasion pour M. Thioune de s'arrêter à tous les points cruciaux pour fournir des informations précises et chiffrées parfois sur les éventuels impacts.

Le point Zéro du BRT, sur ce tronçon est situé au niveau du rond-point Souleymane Baal. L'itinéraire suit les 2 voies, jusqu'au rond-point de la Mairie de Guédiawaye, rejoint le rond-point qui débouche sur la VDN et se prolonge du côté de l'hôpital Dalal Diam jusqu'au rond-point Béthio. De là, cette séquence de Fadia sur Guédiawaye se termine au rond-point Case-bi.

Plusieurs questions ont été soulevées au cours de la visite et les membres de la commission ont recommandé qu'on procède à une implantation pour bien matérialiser les limites de l'emprise du BRT.

A la hauteur de la Mairie, l'activité de pavage en cours comporte un important volet reboisement et parcs fleuris : il faudra étudier les possibilités d'une jonction des efforts des projets qui interviennent dans l'intérêt de la ville de Guédiawaye.

Il est vivement souhaité qu'avant mars 2017 que tout soit bouclé : études, financements. Une séance de projection sur le BRT serait, de l'avis de nombreux techniciens, un important moyen de sensibilisation des populations.

La visite guidée s'est terminée à 13h à hauteur de l'Hôpital Dalal Diam.

Fait par le représentant d'OTD Consult, le 2 Août 2016

prefecturegwye1@hotmail.fr

République du Sénégal

Région de Dakar





OTD CONSULT/.....

**FEUILLE DE PRESENCE Projet BRT PAR**

Date, Heure et Lieu : ..02 /08/2016.....

OBJET : Réunion Préfecture Guédiawaye/Préparation recensement et évaluation des impenses

N°	Prénom(s) et Nom		Structure/Fonction	Contacts (Tél et E-mail)		Emargement
1	MOUSTAPHA MB.	SECK	CETUD / CDEGT		moseca80@gmail.com	
2	Bamba	DIOL	CETUD / DAEU 1		bamba.diol@cetud.sn	
3	Ababacar	FALL	CETUD / DSET	776445824	ababacar.fall@ced.sn	
4	El hadj	JAGNE	SIM / CETUD	775568675	elhadj.djagne@alind.sn	
5	Cherhou Oumar	GAYE	CETUD / DOP	778089244	oumar.gaye@cetud.sn	
6	Bassirou	DIOL	Ville de Guédiawaye	775702417	bassirou.diol@live.fr	
7	Ali	FALL	BWP / 13° 61	776348637	fall.ali@1361.fr	
8	Mamadou	MADAO	OTD / consult	706004848	madamadou@yahoofr	
9	Ousmane	THIAM	OTD / consult / direction	77536204	manthiam@gmail.com	
10	Sidy	LÔ	B.D.P.G	776526870	sidlo_2006@yahoo.fr	
11	Abraham	AW	B.C.P.G	776942488	awraham@gmail.com	
12	Radjop Ndary	DIOP	Cetud Gwaye	775290105	ndaryradjop@yahoo.com	

N°	Prénom(s) et Nom	Structure/Fonction	Contacts (Tél et E-mail)	Emargement
13	Elhadji DIENG	Eaux et Forêts	77 66 30 47 elhadjidieng@gmail.com	
14	Boubacar Sarr	OTO	77 56 34 851 benbougar@yaho.com	
15	Syngabou Gueye	Urbanisme	77 72 59 73 syngabou@yaho.com	
16	Maly Touré	Mairie Gafé Sud	77 24 91 87	
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				



## ANNEXE 4 : Compte rendu des consultations publiques

12/05/2016

## **REUNION D'INFORMATION DES HABITANTS DE LA COMMUNE DE PATTE D'OIE**

La réunion s'est tenue à la VILLA ROSE, en présence du représentant du maire de la commune, du Sous-préfet, d'un membre du cabinet OTD Consult chargé de l'étude de l'impact environnemental et social, du directeur général du CETUD accompagné de techniciens. L'assistance était composée principalement de représentants de divers secteurs de la population (délégués de quartiers, conseillers municipaux, collectif des impactés, transporteurs, religieux, les femmes, les jeunes).

Après la présentation commentée d'un diaporama sur le projet de BRT (par M. THIAM (directeur de la CETUD), le sous-préfet a fixé le cadre de cette rencontre. Il ne s'agit pas, précisera-t-il, d'une consultation de recueil de votre accord ou non ; la réunion vise à mettre à votre disposition toute l'information nécessaire et pertinente sur le projet qui relève d'un choix des autorités publiques nationales. Il rappellera que, sous réserve de la courtoisie et de la bonne foi, l'expression est libre. Le lieu est indiqué pour dire tout ce qu'on a à dire, poser toutes les questions qu'on veut, dira-t-il, avant de passer la parole au premier inscrit sur la liste des orateurs. Il demandera à chaque orateur de se présenter et de préciser en quelle qualité il intervient.

1. NDIOGOUE GUEYE : président du collectif des impactés de Grand Médine

Il salue l'initiative d'impliquer les impactés par le projet de BRT, convoqué, selon lui, pour la première fois à une séance de réflexion sur le BRT. Il soulignera que les populations vivent une grande inquiétude tant les rumeurs de toutes sortes circulent. Les populations, dira-t-il souhaitent savoir « qui est derrière le projet ? Qu'est-ce qu'il y a derrière le projet ?

Il poursuivra en notant « récemment, des propos tenus dans les médias ont ajouté à l'inquiétude et à l'amertume des populations. Parler de Grand Médine en termes d'habitat spontané, d'occupation sauvage, a été très mal senti.

Nous avons été impressionnés par la qualité des expériences de BRT qui nous ont été présentées. En citoyens sénégalais nous souhaitons que les meilleures innovations du monde arrivent chez nous. Seulement faudrait-il que nous en soyons informés et convaincus comme vous venez de le faire. Nous rendrons compte fidèlement à nos mandants.

2. MANSOUR MBAYE Porte-parole du collectif, en même temps journaliste dans une radio de la place.

Le projet présenté porte sur Grand Médine. C'est pourquoi nous souhaitons avoir des réponses précises aux questions que tous les habitants se posent : où ? Comment ? Quand ? Combien de concessions seront touchées ? Où seront recasés les déplacés ? Il nous faut la vérité sur toutes ces questions.

3. MAODO SARR

Ma question est simple : quel côté de Grand Médine sera concerné ?

4. YANKHOBAN DIAYE ; conseiller

Peut-être que l'information préalable n'a pas emprunté le bon canal ou ciblé les bons destinataires car pendant longtemps le projet a été considéré comme celui du maire et non celui de l'Etat. Si possible nous souhaitons que le site de recasement soit sur le territoire communal.

5. MAMADOU SOUMARE Président du GIE pour la restructuration de Grand Médine, conseiller municipal

Pour la paix sociale et la quiétude de tous, il faut informer correctement et à temps toutes les parties prenantes.

6. NGAYE SARR : trésorier du collectif des impactés

Nous sommes des patriotes et mettons l'intérêt national au-dessus de tout. Mais il faut une information préalable correcte. Grand Médine en est à sa troisième restructuration et s'achemine vers la quatrième. Nous savons donc ce qu'il en est. Notre demande est d'être considérés, respectés en tant que citoyens, donc titulaires de droits. Donc nous devons être conseillés, accompagnés et recasés.

7. OULIMATA SONKO Conseillère municipale

On nous avait dit depuis longtemps que Grand Médine sera déplacé. Nous avons des craintes mais nous sommes habitués du fait. Tout ce qu'on demande c'est de régler notre recasement.

8. ABDOULAYE DIAGNE : conseiller municipal

Nous savons que le déplacement de populations peut avoir une conséquence sur le volume de recettes. Alors quel est l'intérêt de la commune dans ce projet ? Surtout au plan des recettes ? Souvent les gens mettent des infrastructures chez nous, organisent des manifestations lucratives, prennent les recettes et nous laissent le nettoyage et l'enlèvement des ordures

9. ASTOU SYLLA, première adjointe au maire de la commune de la Patte d'Oie, habitante de Grand Médine

Le mot déplacement de concessions fait peur, il est très chargé. Lors de la réunion précédente, il nous avait été demandé de démultiplier l'information auprès des habitants. Certainement ce travail a entraîné et a laissé le champ libre aux détracteurs qui ont répandu toute sorte de fausses informations. Nous savons qu'à côté il y a un site qui appartient à l'Etat ; notre souhait est que le recasement se fasse sur le territoire communal ou le plus près possible.

10. ABDOULAYE NGOM : délégué de quartier de Grand Médine 1, président du Conseil des sages au niveau du GIE de restructuration de Grand Médine.

Est-ce que la CETUD dispose d'un terrain de recasement ? C'est notre seule préoccupation. Ensuite combien de concessions seront touchées ? Il y a souvent des rumeurs que nous entendons sur le nombre des impactés et cela varie tout le temps. Qu'en est-il ?

11. CHEIKH SY ; conseiller, encadreur sportif

La particularité de Grand Médine est qu'il n'est pas un village traditionnel, ici personne n'a hérité de sa maison. Nous avons tous acquis nos maisons à la sueur de notre front, quelques fois en trimant des années durant. Cependant nous savons que l'intérêt collectif fait nécessairement des malheureux ; nous savons que c'est le prix à payer pour la vie en société. C'est dur mais ce projet contribue aussi à l'embellissement de notre cadre de vie. Les images que nous avons vues font que nous sommes même pressés que ce projet se matérialise. Cependant nous avons besoin de réponses claires, précises sur combien de maisons touchées. Quand le déplacement ?

12. AWA DIA : 2ème adjointe au maire

Vous avez parlé de la suppression des véhicules de transport en commun communément appelés « les supers » et les « Ndiaga Ndiaye ». Alors quel avenir pour les autres types de transport ?

13. CHEIKHOU SARR : membre AFTU, transporteur, propriétaire de « cars rapides », de « Ndiaga Ndiaye ».

Combien de maisons seront déplacées, à combien s'élève le montant de l'indemnisation ?

14. ALY SOW : délégué de quartier

Nous entendons beaucoup de rumeurs sur ce projet. Même si nous trouvons que c'est une réalisation magnifique nous n'en voulons pas à Grand Médine. A moins qu'on y soit contraint, nous n'en voulons pas. Nous ferons tout ce qui est en notre possibilité pour ne pas être déplacés.

15. TIDJIANE DIALLO : responsable jeune, actif dans une formation politique.

L'intérêt collectif fera nécessairement des mécontents. Présentement, les travaux de trois autres projets impactent Grand Médine. Comment régler au mieux et définitivement la situation de Grand Médine ? Ce que d'autres jeunes ont fait ailleurs, nous le savions et nous en avons les moyens. Cependant nous avons fait le choix de la voie légale. A notre avis il fallait commencer par clarifier le nombre de déplacés et le montant des indemnités.

16. DJIBRIL GAYE : délégué de quartier

Si nous devons être déplacés, c'est possible. Mais il faut dire qui ? Combien ? Comment ? Nous souhaitons qu'on organise une AG avec les gens et que vous veniez leur parler directement.

17. ....

Quand vous nous avez remboursé le transport cela nous a causé de sérieux problèmes. Des gens ont prétendu que vous nous avez achetés à coup de millions et de terrains. Certains ont reçu des menaces.

De grâce, pensez à un recasement qui ne nous éloigne pas car maintenant nous formons une communauté et voulons rester ensemble.

18. ABOU NDIAYE

Veillez à une option qui perturbe peu, qui coûte moins chère. Nous avons investi et souhaitons rester ensemble. Tous ceux qui se disent prêts à partir, c'est parce qu'ils n'ont pas investi

19. MAODO SARR secrétaire du collectif de Grand Médine

Si on avait commencé par une réunion d'information, il n'y aurait aucun problème. Il a fallu des démarches de bonnes volontés pour que cette réunion se tienne.

Nous voulons aussi connaître les critères du choix de Grand Médine pour le pôle d'échange ? Car nous devons rendre compte, répondre à des questions de toutes sortes.

20. AISSATOU SOW : conseillère

Il y a trop de rumeurs sur le nombre de maisons touchées. Nous avons besoin d'explications sur les critères de choix de Grand Médine. En plus le terme de « quartier flottant » ne sied pas à Grand Médine. Il nous a fait du mal.

21. IBRAHIMA DIAME : conseiller

Les rumeurs de corruption des délégués ont failli entraîner des drames. Des menaces ont été proférées. Nous devons savoir avec précision la surface nécessaire au projet, nous voulons rendre compte sur la base d'informations fiables.

Nous savons aussi qu'il y a d'autres projets qui impacteront Grand Médine. Quels sont les recoupements, les conséquences cumulées sur Grand Médine ? Evitez de gérer au coup par coup ; il faut une approche globale.

Où est-ce qu'on en est avec le projet de Décret de Déclaration d'Utilité Publique (DUP)? Quels rapports avec le BRT ? Nous devons considérer notre collectif provisoire car nous ne savons pas avec précision qui sera impacté.

22. MAMADOU LAME : conseiller

Nous sommes des élus de Patte d'Oie habitant en plus à Grand Médine. Nous devons donc être informés convenablement, consultés dès le départ. Nos mandats nous interpellent à tout moment.

23. IMAM MADEMBA

Si un projet de l'Etat passait par le palais présidentiel, il sera déplacé. Il y a très longtemps, nous avons consulté un grand marabout sur un projet de déplacement, il avait répondu « même

la vie déménage, pourquoi pas les maisons ? ». Donc notre problème n'est pas le déplacement mais les mesures d'accompagnement.

## **LES REPONSES**

### **M. A Alioune THIAM :**

Après avoir salué l'attitude et les propos constructifs des participants, M. THIAM apportera quelques précisions et réponses.

Il commencera par rappeler que le sénégalais, natif d'un quartier déplacé où vit encore une partie de sa famille, il a une attention et une considération particulières pour la situation et les intérêts des populations déplacées. Il précise que tous les projets sont des émanations de services de l'Etat et à ce titre se réunissent, se concertent et coordonnent leurs actions.

### **Pourquoi le choix de Grand Médine ?**

- D'abord GM est un quartier spontané, irrégulier à restructurer.
- Techniquement le choix se justifie aussi par sa position charnière entre Dakar centre et la banlieue, par le volume du trafic à ce niveau.
- Ce choix est en cohérence avec l'engagement de l'Etat sénégalais de privilégier, à chaque fois que c'est possible, la restructuration au déplacement de quartier.

### **Qui sont les impactés ?**

- La question n'est pas définitivement tranchée. Certaines concessions sont intégralement touchées, d'autres le sont partiellement et à des degrés différents. Des études complémentaires seront conduites auprès des quartiers pour examiner les solutions les plus appropriées. Il faut vous préparer à recevoir incessamment les agents de ce bureau d'étude, des sénégalais comme vous et moi, également soucieux de l'intérêt des populations.
- L'équipe examinera sur le terrain plusieurs options et proposera celle qui lui semblera la plus adaptée compte étant tenu de l'intérêt de toutes les parties prenantes
- Le tracé du BRT passant au milieu de la route des Niayes, il n'y aura pas d'élargissement de voies
- Toutes les possibilités de recasement au sein et à côté du territoire communal seront explorées
- Le montage institutionnel examine la possibilité d'impliquer toutes les parties prenantes
- Le projet touche directement 15 communes ; notre choix de commencer les concertations chez vous témoigne du respect et de la considération à l'endroit de votre commune

### **M. ABDOULAYE SY directeur technique CETUD**

- le projet entrainera, entre autres effets, la valorisation foncière de votre quartier
- la superficie nécessaire au projet est de 1h07
- 58 concessions touchées, 7 partiellement touchées : nombre à ajuster et confirmer par des enquêtes de terrain

### **M. le Maire**

- il y avait des incompréhensions, mais nous sommes tous des sénégalais conscients et soucieux de l'intérêt national
- le choix de l'Etat sénégalais est, en cas d'indemnisation, de préserver un niveau de vie au moins égal à celui antérieur
- on parle actuellement de 63 concessions impactées à différents degrés, il s'agit d'estimations, des études en cours préciseront le nombre exact, définitif

### **M. CHEIKH OUMAR GAYE directeur des opérations**

Le Décret d'Utilité Publique dont a parlé le directeur général est celui du BRT et non du site de GM

### **M. le Sous PREFET des Parcelles Assainies**

Rappelle sa présence en qualité de représentant de l'Etat donc garant de l'intérêt de toutes les parties. Il rappelle qu'il ne peut pas agir contre l'intérêt des populations. Il remerciera les

participants pour leur présence, preuve de leur disponibilité car le temps de la contrainte, la colonisation, est révolue.

Il informera que la structuration suit son cours, est en bonne voie, est même presque au stade de paiement pour certains. Ce processus suit son cours parallèlement au BRT qui n'a rien à y voir. Si demain des gens sont impactés, ils seront indemnisés en conséquence.

Il apportera quelques précisions :

- Grand Médine ne sera pas supprimé mais restructuré ;
- Cette réunion est une réunion d'information et d'échange ; il ne s'agit pas de recueil de OUI ou NON pour ce qui concerne le Projet ;
- L'Etat n'est pas dans la logique de vous faire partir, il a même eu à acheter des titres fonciers pour éviter qu'on vous déplace. Ce n'est pas une mesure préférentielle pour GM, c'est une politique constante et partout de veiller à l'intérêt des populations. Il en a été ainsi à d'autres endroits et vous le savez. Cependant quand l'intérêt national dicte certaines mesures l'Etat n'hésitera pas à prendre ses responsabilités. En l'occurrence les intérêts de la commune et ceux des habitants seront sauvegardés.

**Rapporteur :**

**Makhtar NDAO**

**Représentant du cabinet OTD Consult**

# REUNION D'INFORMATION A GRAND MEDINE (PROJET DE BRT)

Le 18/06/2016

Etaient présents environ 100 habitants dont beaucoup n'étaient pas venus aux réunions précédentes, à la Patte d'Oie Builders. L'objectif était de descendre au niveau du quartier, de prolonger l'information jusqu'au niveau des habitants et atteindre ainsi ceux qui pour des raisons diverses n'avaient pas assisté aux réunions précédentes tenues en dehors du quartier Ali Sow, zone diversement impactée par le projet de BRT.

Pour plus d'informations sur les participants, voir la feuille de présence.

La réunion a été conduite par la CETUD et le Cabinet OTD. Le sous-préfet et le maire n'étaient pas présents.

## **M. El hadj Ndiogou DIAW**

Après les prières d'Imam Mansour DIAW, M. El hadj Ndiogou DIAW, « président du collectif » a souhaité la bienvenue à la CETUD et au cabinet OTD avant de rappeler les démarches qui ont abouti à cette réunion. Il rappellera les réunions avec le Sous-préfet, les rencontres entre habitants dans le quartier et en dernier lieu la concertation préalable, préparatoire à cette séance.

Il insistera sur le fait que « le collectif » ne prône pas une position particulière et qu'il laisse chaque habitant la responsabilité de s'exprimer, dans la plus grande liberté et clarté mais aussi dans la sérénité et courtoisie.

## **Abdoulaye SY CETUD**

Après avoir transmis les salutations du directeur général de la CETUD, il retracera les démarches et études préalables (étude par un cabinet français, réunions de services techniques de l'état, voyages d'études, discussions avec bailleurs etc.), qui depuis 2007 ont permis de ficeler le projet de BRT. Il insistera sur la position charnière de Grand Médine, voie d'entrée et de sortie de Dakar ; fait, dira-t-il, qui présente une dimension technique importante dans le choix d'un site de parc de dissuasion. Il insistera aussi sur l'importance de la collaboration des populations, gage de la qualité des études, de la bonne conception et conduite du projet de BRT.

NB : à la suite de ces propos introductifs, il a été procédé à une projection, d'abord sans commentaires, ensuite avec explications pour illustrer des exemples de BRT, montrer le bien-fondé du choix de BRT en réponse aux problèmes de mobilité à Dakar, apaiser certaines craintes sur l'impact physique et social du projet. Il n'a pas manqué de souligner les avantages en termes économiques, en amélioration du cadre de vie et de la valeur foncière des zones desservies. Parmi les avantages il soulignera :

- Il s'agit d'un projet de développement urbain et pas seulement un projet de transport. Contribution du Sénégal à la rencontre de COP21 le projet contribue à la lutte contre le réchauffement climatique en limitant considérablement la production des gaz à effets de serre.
- un traitement de façade à façade prenant en compte les trottoirs et des aménagements associés
- Intégration au plan du tarif

## **Ousmane THIOUNE OTD**

Après les salutations soulignera la dimension renouvellement urbain du projet BRT. Il rappellera aussi les motivations purement techniques du choix de Gd M comme parc relais.

Il soulignera l'importance de l'étude d'impact social, en rapport avec la nécessaire prise en compte des intérêts des populations. Tout projet, dira-t-il, est encadré par un cadre juridique contraignant, l'obligeant à garantir aux populations un niveau de vie au moins égal à celui qu'elles avaient avant. Ce cadre juridique lui fait aussi obligation de consulter les populations, de prendre leurs avis sur le projet, sur les indemnités, sur les mesures d'accompagnement ; C'est pourquoi il est indispensable de procéder à des enquêtes ; enquêtes dont la qualité dépendra beaucoup de la collaboration des populations

Après ces propos introductifs suivis d'illustration par une projection la parole sera donnée à l'assistance.

**Ibrahima DIAW** (monsieur le maire)

Si cela est encore possible, est-ce qu'il ne faut pas renoncer au projet ? Au cas où on ne peut plus revenir en arrière je souhaite qu'on l'aborde avec beaucoup de bienveillance.

**Serigne NDIAYE**

Il me semble que les choix sont déjà faits, on ne peut plus y revenir. Dans ce cas a-t-on estimé la valeur du site ? À combien ? Quel est le site de recasement ?

Les déménagements précédents ont manqué de concertation avec les populations ; donc il faut nous informer clairement, nous donner des informations fiables.

**Mame Ngaure**

A la télévision, j'ai vu le directeur de la CETUD dire que Gd Médine est un quartier irrégulier, un habitat sauvage et d'autres termes qui nous ont beaucoup blessés. « Plutôt qu'un film sur des expériences de BRT, nous aurions préféré des films sur des modèles de recasement.

**Bara SALL**

Ne nous y trompons pas. Il s'agit d'un projet de l'état, nous n'y pouvons rien. Il est vrai que l'état représente nos intérêts à nous tous, mais il ne devra pas tenter le forcing. Le projet doit être adapté à nos réalités, donc il doit prendre en compte l'intérêt des populations. Nous savons tous que la capitale du Sénégal était à Saint Louis ; elle a été transférée à Dakar au nom de l'intérêt national et nous en voyons l'intérêt. Ce qu'il faut éviter ce sont les fausses déclarations, les tromperies. Il faut dire ce qui est prévu et le respecter le moment venu.

**Ibrahima SY**

L'habitat est fondamental pour la vie et les activités humaines. On peut aller à la pêche, à l'usine, au bureau, au champ mais on doit inévitablement retourner chez soi.

Donc le projet doit lier SORTIR et ENTRER, avant de **sortir** on doit savoir où on va **entrer**. Donc pensez au recasement, le plus près possible.

**Boubacar SOW**

Nous ne sommes pas d'accord, ni aujourd'hui, ni demain. Il fallait avant tout penser au recasement

**Ablaye DIAW**

On ne nous respecte pas, ce qu'on ose faire ici, on n'ose pas le faire dans les autres parties de Gd Médine.

Nous sommes confrontés aux inondations depuis des années ; c'est sur ce sujet que nous attendons des idées et des projets. Le transport n'est pas notre priorité car nous n'avons ni voiture, ni vélo.

**Lamp FALL**

Nous ne sommes pas d'accord, amenez votre projet ailleurs.

**Elimane DIA**

Pourquoi Gd Médine ? On nous dit toujours que c'est nous qui décidons, mais en quoi ?

**Ablaye KA**

Nous ne sommes pas d'accord, pourquoi n'a-t-on pas pensé à des chaloupes pour rallier Dakar à la banlieue ?

**Lat Souka FAYE**

On a vu tellement de magouilles qu'on a du mal à faire confiance. Si des mesures de recasement et d'indemnisation intéressantes sont prises les gens partiront en dansant ; c'est là le vrai problème. Toutes les réticences sont liées au doute sur ces questions essentielles.

**Alioune FALL**

Refusez le recensement !

**Youssoupha NIANG (APR Gd Médine)**



Nous sommes à vos côtés (populations) et ne vous abandonnerons jamais. Nous serons toujours sur la même position que les populations. En haut lieu il n'est pas question de cautionner un projet qui n'a pas votre consentement.

**Cheikh SARR**

L'état a les moyens d'aménager d'autres sites pour y implanter son projet. Donc qu'on nous laisse tranquilles !

**Amy SOW**

On vous a proposé d'autres sites, pourquoi vous-vous acharnez sur notre quartier ?

**Magatte GUEYE**

Est-ce que vous ne nous cherchez pas ? On ne veut plus vous voir ici !!!

**Amadou SALL**

Le questionnaire, c'est pourquoi ?

**Imam Lamine DIAW**

Prières, conseil de sagesse et de bien-être pour les populations.

.....

### REPOSES

La séance a été très heurtée. Manifestement il y avait des tensions et récriminations internes que les protagonistes voulaient solder dans cette réunion. IL a fallu recadrer, reprendre, préciser pour quelques jeunes. Quelques jeunes, environ quatre, ont cherché à chahuter ; lançant des accusations de corruption à certains habitants, responsables politiques et délégués de quartiers. L'assistance outrée par le comportement de ces jeunes, les a désapprouvés sans pour autant leur opposer une réaction claire et ferme.

La réunion terminée, les jeunes ont été dans de meilleures dispositions. Ce qui a permis, en petits groupes, de discuter calmement, de leur fournir des éclaircissements sur beaucoup de points. Il y a des raisons de penser qu'il y avait de la désinformation de la part de trouble-fêtes qui cherchent à monter les populations contre tout projet visant Grand Médine.

A l'issue de ces discussions informelles qui se sont poursuivies environ 1h après la réunion, il semble que beaucoup de malentendus ont été dissipés et qu'une prochaine réunion, bien préparées, rencontrera un public plus réceptif et constructif.

Projet BRT - PAR

Grand Médine, 18 juin 2016




Information/concertation sur le projet BRT avec les populations de Grand Médine  
Préparation recensement et évaluation

FEUILLE DE PRESENCE

N°	Prénom et Nom	Fonction	Téléphone	Emargement
1	Ndiogou GUÏRO	Président collectif	773036772	[Signature]
2	Assmane Thierno	consultant	775361204	[Signature]
3	Abdoulaye Sy	CBSD	338596720	[Signature]
4	Boubakar Sarr	OTD	775231251	[Signature]
5	Makhtar N. SAO	OTD	706104808	[Signature]
6	Mohamed SY	OTD	70802327	[Signature]
7	Mamadou Seydou Bâ	OTD	77447.81.71	[Signature]
8	Pascal SAGNA	Consultant CFTUD	77636874	[Signature]
9	Yousseupha Niang	Responsable C.P.	773095462	[Signature]
10	Marie A. Ibr	Vice Présidente	775664882	[Signature]
11	Lamine Diaw	Touche		
12	Thierno Sarr	Secrétaire du collectif	978087570	[Signature]
13	Thierno Bousso		77-9-09-32-86	[Signature]
14	Abdoulaye Diene		77-025-10-29	[Signature]
15	Chikhou Sarr	Membre du collectif		
16	El Hadji Ibr Iye	Membre		
17	Laye Diaw	[Signature]	78034492	
18	Abdoulaye Fall	[Signature]	77.988.04.31	
19	Abdou Aziz Sall	[Signature]	77.518.04.35	
20	Lamp Fall Dia	[Signature]	<del>778958598</del> 778958599	
21	Oumar S. Fall	[Signature]	77325174	
22	Mamadou Seck		773640329	[Signature]
23	Chikhou Toure	Comercom	776353717	[Signature]
24	MODOU	DIO P	770787197	[Signature]
25	Loucou Eymy	[Signature]	77728423	[Signature]
26	Elhadji Diop		778326943	[Signature]

	Prénoms	Nom	Projet BRT - PAR	Telephone	Emergence
27	ABDYE	KA	Citoyen	771180767	
28	Jhahing	Alame	Em. local	77621067	
29	Sidy	Ndiaye		975663270	
30	Elubyan	Souk	R-commercial	773267969	
31	Plémance	Dia	Etudiant	772023555	
32	Kalidou	Konté	Commerçant	775334621	
33	Babacar	Diang		775589805	
34	Magnete	Sall		770996702	
35	IBRAHIMA	SENE		776545304	
36	Moulaye	Mandiang		776765063	
37	MALICK	SECK	TAXI	782129725	
38	IDE	FALL	CHAUFFEUR	774437729	
39	BASS	TOURE	Alumiere	772361369	
40	ISSA	SECK	L'Aliment	779983707	
41	MAGNETTE	SECK	Willems	779854704	
42	Aladi	FALL	Willems	778988993	
43				770204000	
44	Magnette	Sall			
45				285035999	
46	Selid		Same	765496050	
47					
48	Diassatou		Sen	70.7390910	
49	ELH Malick	la	Li	772000550	
50	Bocar		BA	779279431	
51	Barra		DiAO	770013465	
52	ABDO	Khaché	Guize	779698823	
53	KHSSUM	SALL	SALL	776369942	
54	Penba	BA		775386455	
55	FATOU	FAKE			
56	Aladi	Diop			
57	NDege	NDege	4	773240696	

Projet BRT - PAR

58	Yacine Diay			
59	Mentha Diop			
60	pape Diop			
61	maimouna Dieng			
62	madou guye			
63	Khady Mandiang			
64	ami Ndaw			
65	sekh cisse			
66	Maimouna Diagne			
67	Thamadou Guye			
68	Sekou Ndiaye			
69	Victorienne Mendy			
70	Ndiaye Niang			
71	Astou Sow			
72	Khady Seck			
73	Thannoue Mbathia	Porte paruly du collectif	774579107	
74	Ngaye Sow	Femmes du collectif	774560220	
75	Mioyou Jio		772162276	
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				

<b>COMPTE RENDU REUNION DU 18 /07/2016</b> <b>Grand Médine</b>
---

Le démarrage des enquêtes d'impact social et environnemental du BRT était prévu le lundi 18 juillet 2016 au matin. Comme convenu, à 9 h du matin, à partir du point de rassemblement (devant la mairie de la Patte d'Oie) l'équipe d'enquêteurs au complet s'est rendue chez la chef de quartier M. Aly Sow pour un briefing avant le démarrage des enquêtes.

Après quelques mots de bienvenue avec des habitants du quartier, au nombre de huit (8), désignés pour nous accompagner et faciliter les opérations, nous avons commencé les derniers réglages. C'est le moment choisi par des jeunes du quartier (environ une dizaine) pour faire irruption dans la salle de réunion (chez le chef de quartier Aly Sow). Pas contents de la tenue de cette réunion sans eux, ces jeunes ont cherché à chahuter, dans le but d'empêcher le démarrage des enquêtes. Le manque de tact de certains adultes présents dans la salle a fait monter la tension. Nous avons tenté plusieurs compromis mais nos efforts de conciliation se sont souvent heurtés à la nervosité des uns et des autres.

Vers 10 h du matin, l'arrivée du commandant de police M. Daouda Samb a favorisé un retour à la sérénité et permis aux protagonistes d'exprimer clairement leurs positions. Pendant des heures nous avons cherché à rapprocher les deux camps (celui des adultes et celui des plus jeunes).

Cartes, questionnaires et liste en main, nous avons tenté de dissiper les suspicions de chaque côté. Par un long et patient travail d'explication, nous sommes finalement arrivés à un arrangement : le démarrage des enquêtes est repoussé jusqu'au jeudi prochain 21 juillet à 9h. Les jeunes mettront à profit ce temps de report pour convaincre les leurs du bien-fondé du projet de BRT dont le caractère de « projet de l'Etat du Sénégal » a été longuement et largement démontré.

Dans la lancée, les discussions informelles ont mis à jour un sérieux problème de confiance entre le collectif des impactés et certains habitants du quartier. Aussi avons-nous formulé une proposition d'inclure dans les différentes démarches du collectif, des représentants de fractions de jeunes qui ne se reconnaissent pas dans le collectif.

Sur sa proposition, nous avons décidé d'inviter le commandant Daouda Samb à rejoindre et accompagner les enquêteurs, au moins les premiers jours du redémarrage (jeudi prochain).

La séance a été levée vers 14 30 h et rendez-vous pris pour jeudi prochain à 9 h à Grand Médine.

## **FEUILLE DE PRESENCE**

1. Ousmane THIOUNE
2. Daouda SAMB Commandant des Forces de Police des Parcelles Assainies
3. Lamine DIAW de Grand Médine
4. Cheikh SARR membre du collectif des personnes impactées
5. Mme Marie ALBIS membre du collectif
6. Aly SOW Chef de quartier
7. Ndiogou GUEYE Président du collectif
8. Ndiagne SARR secrétaire général du collectif
9. Ibrahima SALL
10. Lamp FALL
11. Mansour MBATH
12. Cheikh KA
13. Makhtar NDAO
14. Coumba SARR
15. Daouda SARR
16. Awa NDIAYE
17. Papa Aliou SAGNANE
18. Anna SEWANE
19. De nombreux jeunes étaient dans la véranda et aux fenêtres

CONVOCAATION POUR LA TENUE DE LA REUNION DE PARTAGE DU 16 novembre 2016  
AVEC LES PAP ET FEUILLE DE PRESENCE

**G.T.C**  
**REPUBLIQUE DU SENEGAL**  
Un Peuple - Un But - Une Foi  
REGION DE DAKAR  
DEPARTEMENT DE DAKAR

10 NOV 2016  
00 20 20

NT

N° 4675 /P/D/DK  
Dakar, le 10 NOV 2016

**Le Préfet du Département de Dakar,**

**CONVOCAATION**

Les membres de la commission départementale de recensement et d'évaluation des impenses sont invités à prendre part à la réunion de partage avec les personnes affectées (PAP) dans le cadre du projet pilote de Bus Transit Rapid (BRT) prévue le **mercredi 16 novembre 2016 à partir de 10 heures 00 à l'Esplanade de la Ville de Dakar.**

**SERIGNE BABACAR KANE**

**Destinataires :**

1. Maire de la Ville
2. Sous-préfet de l'Arrondissement des Parcelles Assainies
3. Sous-préfet de l'Arrondissement de Grand Dakar
4. Sous-préfet de l'Arrondissement de Dakar Plateau
5. Sous-préfet de l'Arrondissement des Almadies
6. Maires des Communes concernées
7. Commissaire Central
8. Commandant Compagnie territoriale de Gendarmerie
9. Chef de la division régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés
10. Chef de la division régionale de l'Urbanisme
11. Chef de la division régionale de la Construction
12. Receveur des Domaines de Ngor - Almadies - Grand -Dakar - Dakar - Liberté
13. Chef du Bureau du Cadastre de Dakar Plateau
14. Chef du Bureau du Cadastre de Dakar Liberté
15. Chef du Bureau du Cadastre de Grand Dakar
16. Chef du Bureau du Cadastre Ngor - Almadies
17. Chef de secteur des Eaux et Forêts
18. L'Inspecteur d'Académie de Dakar
19. Représentant du Directeur général du CETUD
20. Représentant Cabinet OTD Consult s/c CETUD
21. Représentant Fondation droit à la ville s/c CETUD
22. Tous les impactés de Grand-Médine et le long du corridor

**Ampliation :**

- **Gouverneur de la région de Dakar**






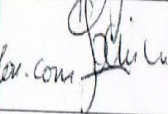
LE PREFET DU DEPARTEMENT DE DAKAR,

## FEUILLE DE PRESENCE

REUNION DE PARTAGE DES MEMBRES DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE DE RECENSEMENT ET D'EVALUATION DES IMPENSES AVEC LES PERSONNES AFFECTEES (PAP) DANS LE CADRE DU PROJET PILOTE DE BUS TRANSIT RAPID (BRT) DU MERCREDI 15 NOVEMBRE 2016 A 10 HEURES A L'ESPLANADE DE L'HÔTEL DE VILLE DE DAKAR.

N° D'ORDRE	PRENOM(S) & NOM	STRUCTURE/FONCTION	CONTACTS (Tèl & E mail)	EMARGEMENT
1.	Seyou Bahane KANE	Prefet Dakar	77 29 05 50 prefet@daakar.gouv.sn	
2.	Amadou FAYE	Sous-prefet Loude	77 529 06 58 mameba@daakar.gouv.sn	
3.	Paul BAPE	BW-Prefet Grand Dakar	Paul Bape@daakar.gouv.sn	
4.	Souleymane TOURE	Adjt prefet Dakar police	77 529 08 21 souleymane@daakar.gouv.sn	
5.	Abdoulaye Dianda SALL	Adjt Sous-prefet Almadies	77 529 09 10 abdoulaye@daakar.gouv.sn	
6.				X



	Abdoulaye Sy	OTD	776778906 abdoulaye.sy@etichon	
9.	Souleye NDIAYE	OTD Consult	775408805 ndiaye.souleye@etichon	
10.	Mathiane THIOUNE	OTD Consult	775361205 mathiane@gmail.com	
11.	Lamine NBOUS	EYDON	776385763 lamine:nbous@eydon.com	
12.	Amerdou Abdoul Deme	EYDON		
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

203.	Mamadou Ly	en face police Parcelles	77521.51.08	P
204.	Fatimata Ly	en face police Parcelle	78385.19.19	
205.	Mouhamed Tambadou	Grand Médine	77571.67.60	*
206.	Aminata dia	<del>en</del> en face police Parcelles	77036.56.52	P
207.	Fatou Gueye	Impôt et Domaines Parcelles Assainies		Go
208.	Coomba Mboup	Impôt et Domaines Parcelles Assainies		
209.	Mariama Kebe	CASE BA: expro	77701.19.38	Q
210.	Awa Diouf	HLM Grand Yoff	77563.83.64	Q
211.	Aissata Khady Ly	<del>Parcelles Assainies</del> en face Cité Impôt et	78398.91.84	P
212.	Thierno Amadou Niang	en face Mairie Palle d'oise	77358.99.99	P
213.	Ylmine Fall	<del>en</del> en face police Parcelles	77316.91.63	fall
214.	Marcéma Diop	en face police parcelle Assainies	77044.81.37	fall
215.	Marcéma Fall	en face police Parcelles Assainies	77117.60.49	fall
216.	Gora Fall	en face police Parcelles Assainies	77035.17.00	fall X 7

337	Fatoumata Diallo	Grand Dakar <sup>Salle de marché</sup> face	77866 159.58	S
338	AMADOU Mbaye	Grand yoff	77490.13.58	<del>act</del>
339	Chick. Tidiane Niang	Commerçant	77429 21.90	.
340	Fatoumata Dia	Commerçant	77506 94.33	P
341	Amadou Tidiane Kide'	Locataire Grand Ndi	77611 28.49	
342	Fama Niang	Commerçante Pat loi	77559 05.95	
343	Awa Gueque	Commerçante Pat loi	77369 71.95	
344	Selse H. Diouf	Restaurant Sacré Coeur	77407 59.88	+
345	Sylla Kisse'	Agence d'agence Niang	77868 18.15	<del>act</del>
346	Umou Aidara	Parcelles Assainies	77571 14.59	<del>act</del>
347	Quing Sino	Parcelles Assainies	77139 92.74	<del>act</del>
348	Quing Ka	Parcelles Assainies	77606 04.33	+
349	Fatou Niang	Assainies Pat loi	77315.78.49	<del>act</del>
350	Mariama Diallo	Commerçante grand yoff	77430 42.42	<del>act</del>

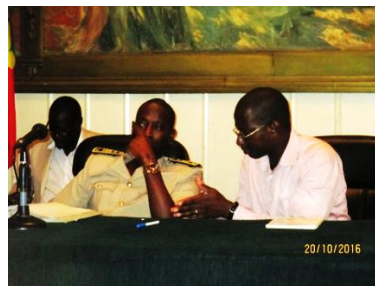
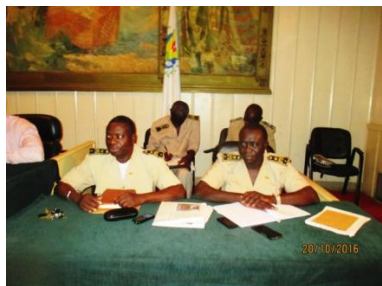


**COMPTE RENDU DE LA SEANCE D'AUDIENCE PUBLIQUE PORTANT  
VALIDATION DU RAPPORT DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET  
SOCIAL (EIES) DU PROJET DE PREPARATION D'UNE EXPERIENCE PILOTE  
DE BUS RAPIDES SUR VOIE RESERVEE A DAKAR (BRT)**

Date de l'audience publique :	Jeudi 20 octobre 2016
Heure :	10h 30 – 15h30
Lieu de la réunion :	Mairie de la ville de Dakar
Objectif :	Validation du rapport d'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de préparation d'une expérience pilote de bus rapides sur voies réservées à Dakar
Président de séance :	Monsieur Serigne Babacar KANE, Préfet du Département de Dakar
Participants :	Ont pris part à cette rencontre : les autorités administratives, le CETUD, le cabinet OTD Consult, les services techniques, le Maire des Parcelles Assainies, les membres de l'équipe municipale des communes concernées, les Délégués et Chefs de quartier, le Collectif des impactés de Grand Médine, les mouvements associatifs de jeunes et de femmes de Grand Médine, les Notables et Imams, les populations de Grand Médine, et quelques identités remarquables (Cf. Feuille de présence).

**Déroulement :**

A l'entame de son propos le Président de séance, après les présentations d'usage et les prières formulées par l'Imam de la Commune du Plateau, a rappelé le contexte et la justification du projet qui s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine dans la région de Dakar.



**Les autorités administratives et locales**

A sa suite, Monsieur Abdoulaye SY, Chef de la Division des études d'impact sur l'Environnement a fait le rappel de la procédure de validation des évaluations environnementales au Sénégal.

Après son intervention, Monsieur Abdoulaye SY du CETUD a présenté une vidéo de courte séquence sur les différentes composantes du projet.



Présentation d'une vidéo sur le BRT par le Chef de projet

A sa suite, la parole fut donnée au consultant pour la restitution du contenu du rapport d'EIES au public.

Dans son exposé, il a abordé les points suivants :

- ✓ *Contexte et Justification du projet ;*
- ✓ *Impacts sur le milieu naturel ;*
- ✓ *Aspects environnementaux et sociaux dans la zone du projet ;*
- ✓ *Identification et analyse des impacts;*
- ✓ *PGES*
- ✓ *Nombre de PAP ;*
- ✓ *Calendrier de mise en œuvre du PAR.*



Présentation du projet par le consultant

A la suite de cette présentation, une liste a été ouverte pour recueillir les observations des populations. Celles-ci se résument en perception du projet, préoccupations et inquiétudes et attentes et recommandations



**Participation massive des populations**

## CONSULTATION DU PUBLIC

### ELABORATION D'UN PLAN D'ACTION DE REINSTALLATION DANS LE CADRE DU PROJET BRT

Acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Maire des Parcelles Assainies ;</li> <li>* Membres de l'équipe municipale des communes concernées ;</li> <li>* Délégués et Chefs de quartier ;</li> <li>* Collectif des impactés de Grand Médine ;</li> <li>* Mouvements associatifs de jeunes et de femmes de Grand Médine ;</li> <li>* Notables et Imams ;</li> <li>* Populations de Grand Médine ;</li> <li>* Etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de plan de communication sur le projet ;</li> <li>- Absence de prise en compte du volet assainissement ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que l'étude a pris en compte la zone dénommée « case bi » qui est un carrefour stratégique débouchant sur la RN1 ?</li> <li>- Quelles sont les mesures prévues pour assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures du BRT ?</li> <li>- Quelles sont les dispositions prises pour permettre aux usagers du BRT d'accéder aux stations et aussi de faciliter la traversée de la chaussée aux personnes vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite) ?</li> <li>- Est-ce qu'il est prévu un dispositif complémentaire pour assurer la liaison entre la gare Petersen et le reste de la ville ?</li> <li>- Est-ce que les aménagements prévus à la gare Petersen, ne vont pas accentuer les difficultés liées à la circulation à l'entrée de la gare ?</li> <li>- Quelles sont les mesures sécuritaires envisagées au niveau de la voirie secondaire des communes, utilisée en déviation en phase travaux ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Elaborer un plan de communication pour accompagner la mise en œuvre du projet ;</li> <li>➤ Promouvoir la main d'œuvre locale dans les communes traversées par le projet ;</li> <li>➤ la main d'œuvre locale ;</li> <li>➤ identifier et analyser les impacts du projet sur la cohésion sociale et la dynamique organisationnelle des regroupements sociaux, en particuliers les associations de femmes ;</li> <li>➤ Faciliter l'accès des résidents de la zone de liberté-6 extension à la ligne du BRT ;</li> <li>➤ Appuyer les communes dans la mise en place de parkings privés afin de compenser les pertes liées à la perception des taxes de voirie ;</li> <li>➤ Donner la capacité d'accueil des stations et proposer un mode de gestion adapté ;</li> <li>➤ Faire un balisage post-travaux pour faciliter l'identification du tracé par les populations ;</li> </ul>





- Quel est l'impact du projet sur les transports en commun utilisés, notamment les cars « NDIAGA NDIAYE » ?



- Est-ce que le système d'assainissement prévu prend en charge les pluies exceptionnelles enregistrées à Dakar ces dernières années ?

- Quel est l'impact du projet sur la biodiversité observée sur la route des NIAYES ?

- Est-ce le transport privé est concerné par le système de l'intégration tarifaire ?



- Qu'est ce qui explique le retrait de un km linéaire du tracé initial ?

- Les PAP identifiées dans le cadre de l'élargissement de la route des NIAYES, seront t'elles indemnisées par le projet du BRT ou par l'AGEROUTE ?

- Existe-t-il une zone de recasement

dédiée aux populations à déplacer ?

➤ Renforcer le système d'entre aide social instauré par les regroupements de transporteurs dans les mesures d'accompagnement social ;

Associer les marchands ambulants dans la mise en œuvre du PAR ;

## **LES REPONSES**

### **Le Consultant**

- Concernant la zone de recasement, la réflexion est en cours sur la possibilité de trouver un site à proximité de la zone d'intervention du projet ou ailleurs ; les PAP qui souhaiteraient être recasées sont identifiées et celles qui désirent disposer d'une compensation financière.

Dans tous les cas, un dispositif de suivi sera mis en place pour encadrer ce travail.

La promotion de la main d'œuvre locale sera une réalité dans le cadre du projet.

- Un volet assainissement sera ajouté au contenu du rapport. Les stations seront aménagées de manière à faciliter l'accès aux personnes vulnérables.

### **Le Promoteur**

- Parmi les raisons qui expliquent la réduction de la distance du tracé initial figurent la rentabilité économique du projet du fait que la demande à la gare ne représente que 10 % du volume total des usagers qui utiliseront le BRT en comparaison avec le niveau d'investissement à réaliser pour permettre l'accessibilité du BRT à la zone de la Gare de Dakar. en outre, la rentabilité financière du point de vue de l'opérateur BRT s'en trouverait affectée.
- La maintenance et l'entretien des infrastructures et équipements du BRT seront assurées par un Opérateur privé international, recruté à travers un cahier des charges avec des indicateurs de performance et une convention de concession qui sera évaluée tous les ans.
- Des Bus de rabattement sont prévus pour permettre la correspondance à partir de Petersen dans une perspective de desserte du reste du Plateau ;
- Une emprise de 500 m de part et d'autre de la ligne du BRT sera aménagée (pavage, voies secondaires, arbres d'alignement, etc.) pour mailler le réseau viaire et assurer une intégration paysagère du projet aux sites traversés ;
- Au niveau du rond-point « case bi », il est prévu un pont qui sera réalisé par l'AGEROUTE. Le projet du BRT a rattrapé le projet de l'élargissement de la route des Niayes. Pour des raisons techniques (les études des ponts doivent prendre en compte la charge admissible de la ligne du BRT), le projet de l'élargissement de la route des Niayes est mis en attente.
- La mise en place du BRT ne va pas occasionner de perte chez les promoteurs de transport en commun traditionnel puisque le système est conçu de façon globale, impliquant l'ensemble des acteurs du secteur concerné.
- Les stations ont une grande capacité d'accueil et certaines sont réalisées avec deux modules en fonction de la demande.
- Que les communes fassent des rapports sur les pertes de recettes occasionnées par le BRT en vue de la mise en place d'un système de compensation.

## **Conclusion**

A l'issue de la réunion, les populations ont validé le rapport par acclamation sous réserve de l'intégration des observations émises lors de cette rencontre.

Il a été recommandé au consultant de corriger le rapport sur la base des observations des populations. Le rapport final devra être déposé en cinq exemplaires en plus de la version électronique à la DEEC pour la poursuite de la procédure.

Sur ce, le président a remercié les populations et a levé la séance

**COMPTE RENDU DE LA SEANCE D'AUDIENCE PUBLIQUE PORTANT  
VALIDATION DU RAPPORT DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET  
SOCIAL (EIES) DU PROJET DE PREPARATION D'UNE EXPERIENCE PILOTE  
DE BUS RAPIDES SUR VOIE RESERVEE A DAKAR (BRT)**

## **INTRODUCTION**

Le vendredi 21 octobre 2016, s'est tenue au Foyer des jeunes de Hamo 4 de Guédiawaye, une audience publique dans le cadre de la validation du rapport d'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de préparation d'une expérience pilote de bus rapides sur voies réservées à Dakar.

La rencontre était présidée par Monsieur El Hadj Malick DIOP, Sous-préfet du Département de Guédiawaye.

Le promoteur du projet est l'Etat du Sénégal, à travers le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), dont la délégation a été conduite par Monsieur Abdoulaye SY, Directeur des Etudes et de la Stratégie. Le rapport d'EIES est réalisé par le cabinet OTD CONSULT, bureau agréé par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, pour la réalisation de mission d'évaluation environnementale au Sénégal.

Ont pris part à cette rencontre les membres de l'équipe municipale, les délégués et Chefs de quartier, les associations de jeunes et de femmes de la ville, les Notables et Imams, et quelques identités remarquables (Cf. Liste de présence).

Date de l'audience publique :	Vendredi 21 octobre 2016
Heure :	10h 30 – 14h
Lieu de la réunion :	Foyer des jeunes de Hamo 4
Objectif :	Validation du rapport d'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de préparation d'une expérience pilote de bus rapides sur voies réservées à Dakar
Président de séance :	Monsieur El Hadj Malick DIOP, Sous-préfet du Département de Guédiawaye.
Participants :	Ont pris part à cette rencontre : les autorités administratives, le CETUD, le cabinet OTD Consult, les services techniques, les Maires et membres de l'équipe municipale des communes concernées, les Délégués et Chefs de quartier, les PAP, les mouvements associatifs de jeunes et de femmes, les Notables et Imams, les populations de Guédiawaye et quelques identités remarquables (Cf. Feuille de présence).

## Déroulement de la rencontre

A l'entame de son propos le Président de séance, après les présentations d'usage et les prières formulées par le représentant de l'Imam de la localité, a rappelé le contexte et la justification du projet qui s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine dans la région de Dakar.



Prise de parole du Sous-préfet de Guédiawaye

A sa suite, Monsieur Cheikhou DANSOKHO de la Division des études d'impact sur l'Environnement a rappelé la procédure de validation des évaluations environnementales au Sénégal.

Après son intervention, Madame DIA du CETUD a présenté une vidéo de courte séquence sur les différentes composantes du projet.

A sa suite, la parole fut donnée au consultant pour la restitution du contenu du rapport d'EIES au public. Dans son exposé, il a abordé les points suivants :

- ✓ *Contexte et Justification du projet ;*
- ✓ *Impacts sur le milieu naturel ;*
- ✓ *Aspects environnementaux et sociaux dans la zone du projet ;*
- ✓ *Identification et analyse des impacts;*
- ✓ *PGES*
- ✓ *Nombre de PAP ;*
- ✓ *Calendrier de mise en œuvre du PAR.*



Présentation du projet par le consultant

A la suite de cette présentation, une liste a été ouverte pour recueillir les observations des populations. Celles-ci se résument en constats, questions et recommandations.



Populations de Guédiawaye et quelques autorités locales et religieuses

Acteurs	Perception du projet	Préoccupations et inquiétudes soulevées	Attentes et recommandations
<ul style="list-style-type: none"> <li>• les autorités administratives ;</li> <li>• le CETUD ;</li> <li>• le cabinet OTD</li> </ul> Consult : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les services techniques ;</li> <li>• les Maires et membres de l'équipe municipale</li> <li>• Délégués et Chefs de quartier ;</li> <li>• les PAP ;</li> <li>• Mouvements associatifs de jeunes et de femmes de la ville ;</li> <li>• Notables et Imams ;</li> <li>• les populations de Guédiawaye etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de plan de communication sur le projet ;</li> <li>- Absence de prise en compte du volet assainissement ;</li> <li>- Bonne représentativité des élus à la rencontre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce qu'il est prévu de réaliser des ponts ?</li> <li>- Quelles sont les mesures prévues pour assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures du BRT ?</li> <li>- Est-ce que le BRT pourra appuyer les Communes dans leur politique de mise en place d'infrastructures sportives ?</li> <li>- Quelles sont les dispositions prises pour permettre aux usagers du BRT d'accéder aux stations et aussi de faciliter la traversée de la chaussée aux personnes vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite) ?</li> <li>- Est-ce qu'il est prévu un dispositif complémentaire pour assurer la liaison entre la gare Petersen et le reste de la ville ?</li> </ul> <div data-bbox="938 802 1413 1163" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">Questions des populations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que le système d'assainissement prévu prend en charge les pluies exceptionnelles enregistrées à Dakar ces dernières années ?</li> <li>- Quel est l'impact du projet sur la biodiversité observée sur la route des NIAYES ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans la définition d'un plan de circulation avec les autorités compétentes mettre l'accent sur les mesures de limitation de vitesses ;</li> <li>- Elaborer un plan de communication pour accompagner la mise en œuvre du projet ;</li> <li>- Promouvoir la main d'œuvre locale dans les communes traversées par le projet ;</li> <li>- identifier et analyser les impacts du projet sur la cohésion sociale et la dynamique organisationnelle des regroupements sociaux, en particuliers les associations de femmes ;</li> <li>- Appuyer les communes dans la mise en place de parkings privés afin de compenser les pertes liées à la perception des taxes de voirie ;</li> <li>- Donner la capacité d'accueil des stations et proposer un mode de gestion adapté ;</li> <li>- Faire un balisage post-travaux pour faciliter l'identification du tracé par les populations ;</li> <li>- Renforcer le système d'entre aide social instauré par les regroupements de transporteurs dans les mesures d'accompagnement social ;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existe-t-il une zone de recasement dédiée aux populations à déplacer ?</li> <li>- Est-ce que l'unité de coordination et de gestion des déchets solides urbains est impliquée dans la mise en œuvre du projet ?</li> <li>- Est-ce qu'il est possible de raccourcir le tracé du BRT, en accédant directement au centre-ville à partir des parcelles assainies via l'autoroute au lieu de passer à travers les quartiers du Département de Dakar qui n'ont pas de difficultés d'accès au centre-ville ?</li> <li>- Quel est le système qui est prévu pour assurer l'approvisionnement des bus en carburant ?</li> <li>- Comment comptez-vous gérer les feux tricolores pour réguler la circulation routière?</li> <li>- allez-vous mettre en place des tableaux de limitation de vitesse ?</li> <li>- avez-vous pris en compte le nombre d'usagers du BRT venants de l'hôpital Dalal Jamm ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Associer les marchands ambulants dans la mise en œuvre du PAR</li> <li>- Intégrer dans le rapport corrigé un volet assainissement;</li> <li>-</li> </ul>
--	--	--	---



## **LES REPONSES**

### **Le consultant**

- Concernant la zone de recasement, la réflexion est en cours sur la possibilité de trouver un site à proximité de la zone d'intervention du projet ou ailleurs ; les PAP qui souhaiteraient être recasées sont identifiées et celles qui désirent disposer d'une compensation financière le sont également;
- L'aménagement d'infrastructures sportives (parcours sportifs, équipements etc.) est proposé dans le rapport ;
- La main d'œuvre locale sera promue dans le cadre du projet ;
- Un volet assainissement sera ajouté au contenu du rapport ;
- Les stations seront aménagées de façon à faciliter l'accès aux personnes vulnérables.

### **Le Promoteur :**

- Parmi les raisons qui expliquent la réduction de la distance du tracé initial figurent la rentabilité économique du projet du fait que la demande à la gare ne représente que 10 % du volume total des usagers qui utiliseront le BRT en comparaison avec le niveau d'investissement à réaliser pour permettre l'accessibilité du BRT à la zone de la Gare de Dakar. en outre, la rentabilité financière du point de vue de l'opérateur BRT s'en trouverait affectée;
- L'idée d'autoriser la circulation des ambulances sur la voies réservées au BRT est à l'étude ;
- La maintenance et l'entretien des infrastructures et équipements du BRT seront assurées par un Opérateur privé international, recruté à travers un cahier des charges avec des indicateurs de performance et une convention de concession qui sera évaluée tous les ans.
- Des Bus de rabattement sont prévus pour prendre le relais à partir de Petersen pour desservir le reste de la ville ;
- Une emprise de 500 m de part et d'autre de la ligne du BRT sera aménagée (pavage, voies secondaires, arbres d'alignement, etc.) pour l'intégration paysager du projet aux sites traversés ;
- Au niveau du rond-point « case bi », il est prévu un pont qui sera réalisé par l'AGEROUTE ;
- La mise en place du BRT ne va pas occasionner de pertes chez les promoteurs de transport en commun actuels puisque le système est conçu de façon globale, impliquant l'ensemble des acteurs du secteur concerné ;
- Les stations ont une grande capacité d'accueil et certaines sont réalisées avec deux modules en fonction de la demande ;
- Que les communes fassent des rapports sur les pertes de recettes occasionnées par le BRT en vue de la mise en place d'un système de compensation.

### **Conclusion**

A l'issue de la réunion, les populations ont validé le rapport par acclamation sous réserve de l'intégration des observations émises lors de cette rencontre.

Il a été recommandé au consultant de corriger le rapport sur la base des observations des populations. Le rapport final devra être déposé en cinq exemplaires en plus de la version électronique à la DEEC pour la poursuite de la procédure.

Sur ce, le président a remercié les populations et a levé la séance.

## ANNEXE Feuille de présence

REPUBLIQUE DU SENEGAL

REGION DE DAKAR

PREFECTURE

Guédiawaye, le 21 octobre 2016

**Feuille de Présence : Audiance Publique de Partage dans le Cadre de la  
Mise en place d'une Ligne Pilote de Transport dénommée Bus Rapid Transit  
(BRT).**

N°	Prénoms	Noms	Structure	Contact	Emargement
01	Babacar	BA	PDY ED/DA/GW	78 013 09 16	[Signature]
02	Aminata	Sy	Dir. Opt des BG	77 538 76 68	[Signature]
03	Mme Khadija	BA	S D S GW	77 649 43 78	[Signature]
04	Laminou	Sane	Secrétaire Général	77 658 95 65	[Signature]
05	Isaouda	Gegeye	Secrétaire du GIE Bokk Baiss - Paris	77 404 00 13	[Signature]
06	Hamady B.	Tall	CAERS	77 801 72 01	[Signature]
07	Bassirou	Doul	Ville de Guédiawaye	77 570 26 17	[Signature]
08	Fatou	Fall	École Pchine 201A	77 605 92 04	[Signature]
09	Bineta	P'diaye	Etudiante	77 791 87 63	[Signature]
10	Chérif M H	Ndoye	Etudiant	77 621 62 75	[Signature]
11	Cusmane	Camara	Chef de Quartier	77 636 37 19	[Signature]
12	Ibrahima	SAGNA	Pharmacien	77 655 82 48	[Signature]
13	MAMADOU	ALPHA SANE	LE SOLEIL	77 510 98 50	[Signature]
14	Samba	LY	ASC Golf Nord	77 656 99 63	[Signature]
15	Boubou	NDIAYE	Délegué Guel Tappe II	77 513 82 13	[Signature]
16	Amadou	Moctar FALL	Croix Rouge Senegalaise	77 697 88 66	[Signature]
17	Abdou	Diallo	Délegué M BOD III	77 033 73 94	[Signature]

21

N°	Prénoms Noms	Structure	Contact	Emargement
18	Pascal SAGNA	UCAD - CETUD	776360314	<del>Signature</del>
19	Gora SAER	CETUD	773615754	<del>Signature</del>
20	André ND DIOP	collège Gmang	775210165	<del>Signature</del>
21	Seigne Cheikh Ndiaye SECK	Représentant Directeur Hôpital Dalal Jamm	775336993	<del>Signature</del>
22	Aldou Dioulo	CETUD	777046422	<del>Signature</del>
23	Hme dia Bior Ndiaye	CETUD	776639006	<del>Signature</del>
24	Abou Dioulo	CETUD	77591-22-50	<del>Signature</del>
25	Boubacar Sarr	OTD	775234251	<del>Signature</del>
26	ONAMANE Thimé	OTD consult	775361204	<del>Signature</del>
27	Seynabou Gueye Tall	urbanisme	774225973	<del>Signature</del>
28	Ramatoulaye B.	Stagiaire lib. Généraliste	781679791	<del>Signature</del>
29	Cheikh Dansoko	DEEC	77607-81-92	<del>Signature</del>
30	BASSIRI Diabate	C.G. N.D.J.	775270632	<del>Signature</del>
31	EH. Malick Diop	SP Guédiatrap	775290050	<del>Signature</del>
32	Alexandre B. Dioulo	SPfectués GN	776531237	<del>Signature</del>
33	Souleye Ndiaye	OTD consult	775608805	<del>Signature</del>
34				
35				
36				
37				

## ANNEXE 5 : Calendrier de mise en œuvre du PAR

Les activités à mener lors de la mise en œuvre du PAR sont présentées au tableau suivant. C'est sur la base de ces activités que le calendrier de mise en œuvre du PAR a été élaboré. Selon la planification actuelle, la mise en œuvre effective du PAR devrait démarrer après l'approbation de ce dernier et la sécurisation des fonds destinés aux compensations et aux mesures de réinstallation, y compris les montants nécessaires pour recourir aux services des prestataires pour la mise en œuvre du PAR.

Les activités menant à la libération des emprises devraient être complétées avant le démarrage des travaux. Suite à la confirmation que ces activités de réinstallation sont complétées avec succès, le CETUD pourra autoriser le début des travaux de construction, et ce, par tronçon. Par ailleurs, les activités de suivi – évaluation se poursuivront pendant la phase de construction, laquelle phase est favorable pour la mise en œuvre des mesures de réinstallation.

Calendrier de mise en œuvre du PAR

