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

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal



NOTE DE SYNTHESE

Panel 2

IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'AUTOROUTE À PÉAGE DAKAR-AIBD : QUELS ENSEIGNEMENTS SUR L'IMPLICATION DES COMMUNAUTÉS, LA GESTION DES COMPENSATIONS, LA PRÉSERVATION DES MOYENS D'EXISTENCE ET LA QUALITÉ DE VIE DES POPULATIONS RIVERAINES, PARTICULIÈREMENT LES JEUNES ET LES FEMMES ?

Dans le cadre du suivi et de la vulgarisation de l'étude d'impact socio-économique et environnemental de l'exploitation de l'autoroute à péage[1] et après un premier panel portant sur les aspects financiers et juridiques de celle-ci ; le Think tank Legs Africa a organisé le 13 juillet 2021, un webinaire portant sur les impacts socio-économiques et les enseignements majeurs de l'implication des communautés, la gestion des compensations, la préservation des moyens d'existence et la qualité de vie des populations riveraines, particulièrement les jeunes et les femmes.

Un constat paradoxal découle de cette étude, explique le sociologue Dr Moustapha Ndiaye.
Il en ressort que l'autoroute à péage a certes permis la réduction du temps de trajet entre certaines localités mais a cependant entravé les déplacements au niveau local et causé des coupures territoriales. Ces dernières peuvent être comprises comme « toute nuisance des transports provoquée par les infrastructures qui découpent le territoire et limitent les déplacements de proximité » en d'autres termes tout obstacle imposant aux usagers non motorisés une attente, un contournement, ou une montée jugée excessive, rendant ainsi les déplacements entre quartiers difficiles. Les couches vulnérables notamment les femmes, les personnes âgées, les handicapés, les artisans peinent à se rendre d'un point quelconque à un autre et ce malgré l'existence de passerelles.
D'ailleurs, certains habitants de Mbao interrogés dans l'étude ont affirmé qu'il y avait plus de fluidité avant la construction de l'exploitation à péage. D'où l'importance, insiste Dr Moustapha Ndiaye, de réaliser des infrastructures tenant en compte de notre univers symbolique et de nos réalités locales, environnementales, physiques, économiques et socio-culturelles.

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

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

---

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

Un avis grandement partagé par Fatou Matar Diop, membre du Collectif Citoyen des usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP) qui fustige le manque d'inclusivité dans le processus de construction de cette infrastructure. Selon elle, l'ensemble des couches sociales surtout les populations riveraines n'ont pas été prises en compte dans ce projet autoroutier. Il en découle divers problèmes tels que l'insalubrité, le déficit d'assainissement, les nuisances sonores, la pollution ainsi que le décrochage scolaire des enfants faute de trouver des écoles à proximité de leur lieu d'habitation.
Elle a également rappelé que trois mille familles ont été déplacées à cause de la réalisation de cette infrastructure. Leurs souvenirs, leurs us et coutumes, leur vécu, leur culture se voient bouleversées subitement, ce qu'elle trouve désastreux. Certes, martèle-t-elle, il y a des négociations qui se font actuellement et l'actuel Ministre des infrastructures a reçu le collectif qui l'a interpellé sur la nécessité d'inclure toutes les franges de la population et de la société civile dans le processus décisionnel, mais les avancées ne sont pas assez significatives au point d'occulter les désagréments.
La population devrait donc être informée, formée, sensibilisée et être intégrée en amont pendant et en aval du projet. À cet effet, elle recommande la création d'un organe de régulation où toutes les couches de la société civile intervenant dans les communes importées feront partie du comité ad hoc.

Le maire de Rufisque Est, Boubacar Albé Ndoye a abondé dans le même sens, dressant un portrait de la réalité de la population rufisquoise. À Rufisque, les inondations augmentent compte tenu du problème de drainage des eaux concentrées dans un seul endroit, les habitants ne sentent pas les retombées économiques de l'autoroute à péage et n'ont pas non plus perçu des actions provenant des politiques RSE de l'entreprise exploitante. À cela, il faut ajouter que beaucoup de maisons ont dû être abandonnées. La mobilisation de ressources afin de pallier ces problèmes est donc essentielle. Il appelle ainsi à la mise en place de zones de loisir, de parc sportifs entre autres afin de permettre aux populations riveraines de s'approprier davantage l'autoroute. Il a néanmoins précisé qu'il y avait des externalités positives à tirer de cette infrastructure notamment le fait que désormais pour rallier Dakar Touba, le trajet se fait en 1h30 au lieu de 3h.
Contrairement aux autres intervenants, Abdoulaye Thiam responsable Opération à l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes au Sénégal (AGEROUTE**)**, ne partage pas l'idée selon laquelle les populations n'ont pas été incluses dans le processus de construction de l'autoroute à péage. Il explique que des études ont été réalisées par de nombreux experts pendant quatre ans afin de voir comment intégrer la population dans ce projet. Les autorités locales, les leaders d'opinions, les représentants d'ASC ainsi que les personnes lambda y ont tous été impliqués.

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

Dans le quartier Guinaw Rail par exemple, un enfant peut intégrer la case des tout petits qui y est sise et y faire tout son cursus scolaire du primaire au lycée, ce qui règle le problème du

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

Une relocalisation de quelques pikinois[2] vers la zone de recasement Tivaouane Peulh a été faite en tenant compte de leurs substrats socio-culturels et environnementaux. Les groupements féminins tels que constitués à l'origine ont été préservés ; deux écoles secondaires, une maison de la femme, une case des tout petits, deux mosquées et une aire de jeux, construites. Pour lui, il serait donc injuste de sous-entendre que l'État a laissé les populations riveraines de l'autoroute à péage dans la précarité excepté quelques projets d'assainissement qui s'avèrent plus lents à être réalisés que prévu.

Discussions

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

Principales recommandations

- Éviter l'importation des procédés et modèles de projets sans tenir en compte des nos réalités socio-culturelles ;
- Valoriser la transparence afin d'impliquer toutes les franges de la population de sorte à ce qu'elles soient au coeur du processus décisionnel ;
- Inclure les expertises sénégalaises dans les négociations de projets ;
- Réaliser des entrées et sorties au niveau de la sortie 10 ;
- Équiper d'écoles et autres commodités les zones traversées par l'autoroute ;
- S'assurer de la bonne répartition des écoles de part et d'autres de l'infrastructure et faire attention à l'occupation irrégulière du territoire ;
- Institutionnaliser et pérenniser les initiatives collectives locales favorisant le vivre-ensemble ;
- Intégrer la dimension économique et assurer un suivi évaluation de chaque projet ;
- Garder en tête que l'autoroute à péage n'est pas un projet fini et suivre et contrôler l'exécution et la régularité des investissements en cours ;

[2] habitants de Pikine.

- Exécuter les engagements obligatoires de l'État ainsi que ceux de la société SECAA;
- Veiller à conserver l'âme de nos localités en construisant des infrastructures adaptées et bien pensées afin de maintenir le dialogue intergénérationnel ;
- Élargir la discussion sur d'autres projets d'infrastructure afin de ne pas reproduire les mêmes erreurs.

LEGS

Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP



FATOU MATAR DIOP

Membre de CCUAP

BIOGRAPHIE

- Secrétaire générale de l'association FLD femmes leader issues de la diaspora sénégalaise
- Membre de CCUAP collectif des usagers de l'autoroute
- Experte en communication relations publiques
- Experte consultante en commerce international
- Membre le l'association mondiale des femmes chefs d'entreprise FCEM

LEGS

Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP



DR MOUSTAPHA NDIAYE

Sociologue

BIOGRAPHIE

- Enseignant chercheur à l'Université virtuelle du Sénégal (UVS)
- Titulaire du diplôme de Doctorat de sociologie à l'Université de rennes 2 Haute Bretagne,
- Membre du groupe de recherche IRUTIC Rennes 2 jusqu'en 2008
- Plus de 10 d'expériences dans la recherche action avec beaucoup d'organismes et cabinets
- Plus de 10 ans d'expériences dans l'enseignement supérieur et la recherche comme directeur des études et enseignant
- Ancien Responsable Programme Renforcement des capacités de la Cellule d'appui technique (CAT) du programme de coopération décentralisée Cergy-Thiès

LEGS

Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP

BIOGRAPHIE



ABDOULAYE THIAM

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

©LEGS-Africa | www.legs-africa.org

LEGS

Leadership, Éthique, Gouvernance, Stratégies pour l'AFRIQUE

DÉBAT MULTI-ACTEURS SUR LA REDEVABILITÉ DE LA GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES ET PPP



FATOU MATAR DIOP

Membre de CCUAP

BIOGRAPHIE

- Secrétaire générale de l'association FLD femmes leader issues de la diaspora sénégalaise
- Membre de CCUAP collectif des usagers de l'autoroute
- Experte en communication relations publiques
- Experte consultante en commerce international
- Membre le l'association mondiale des femmes chefs d'entreprise FCEM