Date : 26 juillet 2011

Avis d'enregistrement

Objet : Requête pour une action de résolution de problème

Requête n°: RQ2011/1

Pays : Sénégal

Projet de construction de l'autoroute Dakar - Diamniadio

L'Unité de vérification de la conformité et de médiation (CRMU) a reçu deux requêtes, respectivement le 15 juin 2011 et le 22 juin 2011, au sujet du projet de construction de l'autoroute Dakar-Diamniadio au Sénégal. La première requête a été introduite par M. Mamadou Mbaye, le Directeur de l'École franco-arabe Imam Moussa Mbaye, Guinaw-Rails Sud, Sénégal, représentant également le personnel de ladite école et les parents d'élèves (ci-après dénommé «le premier requérant»). La deuxième requête a été introduite par M. Mohamed Aïdara, le Président du Collectif des locataires affectés par le projet de l'autoroute à péage (CLAP), Guinaw-Rails Sud, Sénégal (ci-après dénommé «le deuxième requérant»).

Avant de procéder à l'enregistrement des plaintes, CRMU a pris contact avec les requérants pour vérifier s'ils ont contacté ou non la Direction de la Banque ou le Bureau extérieure de la Banque au Sénégal, puisque cette étape est prescrite dans le Règlement du MII (ci-après dénommé le «Règlement du MII») comme une des conditions préalables à l'enregistrement des requêtes. CRMU a reçu un fax du premier requérant le 13 juillet 2011 confirmant qu'il n'avait pas encore reçu, à cette date, une réponse de la part du Bureau extérieure de la Banque au Sénégal. Il a également fourni à CRMU une copie de la lettre qu'il avait envoyée avec le tampon indiquant qu'elle a été bien reçue le 1er juin 2011 par ledit Bureau. Le deuxième requérant a confirmé la même chose à CRMU, dans une conversation téléphonique en date du 13 juillet 2011.

CRMU a vérifié les informations reçues et, se fondant sur les dispositions du Règlement du MII, estime que les deux requêtes **remplissent les conditions préalables à leur enregistrement**. Cependant, dans la mesure où les deux requêtes concernent le même projet, posent les mêmes problèmes sociaux et sollicitent une action de résolution de problème, CRMU a décidé de les consolider en une seule requête et de la traiter en vue d'une action de résolution de problème, conformément à la demande des requérants.

En conséquence, je voudrais vous notifier que, en vertu des paragraphes 19 et 20 du Règlement du MII, la requête susvisée a été enregistrée en date du 26 juillet 2011, pour une action de résolution de problème, dans le Registre des requêtes accessible sur le site web de la Banque <www.afdb.org/irm>.

Le conseil d'administration du groupe de la Banque africaine de développement (BAD) a approuvé, le 15 Juillet 2009, sur ses ressources du Fonds africain de développement pour le secteur publique, un prêt d'un montant de 45 millions d'unités de compte en vue de financer le projet de la construction de l'autoroute Dakar-Diamniadio, le développement de la zone de réinstallation et d'autres composants.[1] L'Agence Nationale de Promotion de l'Investissement des Grands Travaux (APIX), une société anonyme à capitaux majoritairement publics est désignée pour surveiller la mise en œuvre du projet.[2] Le 19 Juillet 2010, le Conseils d'administration a également approuvé, sur ses ressources ordinaires de la Banque affectées au financement des opérations du secteur privé, deux prêts d'un montant cumulé de 12 millions d'euros en tant que prêt privilégié et un prêt de secours d'un montant de 1,5 millions d'euros pour le financement du Projet de l'autoroute à péage de Dakar.[3] Ceci pour compléter et soutenir la construction du tronçon de 20.4 km, l'autoroute à péage Dakar-Diaminiadio qui va de Pikine à Diamniadio et à exploiter et gérer l'autoroute à péage de la Patte d'Oie à Diamniadio (y compris le tronçon de 4.2 km entre la Patte d'Oie et Pikine qui a été construit sous un contrat séparé).[4] La Société Effage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC), une société à responsabilité limitée administrée au Sénégal, sera le bénéficiaire du prêt substantiel de la BAD et de l'exploitation et l'entretien de l'autoroute à péage.[5]

Le coût total du projet est estimé à 335,60 millions d'UC. Il comprend quatre composantes: Composante A "la construction d'autoroutes", Composante B le développement du "site de réinstallation Tivaouane Peul»; Composante C "Restructuration urbaine de Pikine Irrégulier Sud", et la Composante D «gestion et suivi de l'exécution du projet». [6] Le projet sera exécuté entre Juillet 2009 et mai 2014.[7]

D'après le rapport d'évaluation du projet, la longueur de l'autoroute Dakar-Diamniadio est d'environ 31.60 km.[8] L'Etat a financé le tronçon Malick Sy-Patte d'Oie-Pikine (12 km) qui devait être achevé d'ici Décembre 2009.[9] Pour la construction du tronçon restant de 20,4 km entre Pikine et Diamniadio et l'exploitation de l'autoroute à péage de 24.6 km de Patte d'Oie à Diamniadio, l'Etat a lancé un partenariat public-privé (entre le concessionnaire privé, le gouvernement et les bailleurs de fonds) sur la base d'une concession de 30 ans avec l'installation de postes de péage.[10]

---

[1] Résolution de Conseil d'Administration N° F/SN/2009/46.
[2] Rapport d'évaluation, Construction de Dakar-Diaminiadio autoroute, juillet, 2009, p. iv, 14.
[3] Résolution de Conseil d'Administration N° P/SN/2010/19.
[4] Rapport d'évaluation, Dakar autoroute, juillet, 2010, p.1.
[5] *Ibid.*
[6] Rapport d'évaluation, *supra* note 2, p.3.
[7] *Ibid*., p.iv.
[8] *Ibid* .
[9] *Ibid.*
[10] Rapport d'évaluation, *supra* note 4, p.1.

L'autoroute passe par des quartiers irréguliers, non desservis et exposés aux inondations. Le rapport d'évaluation indique que le projet : i) restructurera ces quartiers et construira des maisons, des équipements collectifs et des infrastructures commerciales sur une nouvelle zone de réinstallation d'une superficie de plus de 165 ha ; et ii) procédera à la fermeture de la décharge sauvage de Mbeubeuss, dans la région de Dakar, après l'identification d'un lieu de décharge provisoire et la réalisation d'études relatives à la construction d'un centre d'enfouissement des déchets.[11] Le rapport d'évaluation a également indiqué que le projet devrait contribuer à : i) améliorer le fonctionnement global du réseau de transport pour appuyer la stratégie de croissance accélérée mise en place au Sénégal ; ii) renforcer l'intégration régionale par une meilleure compétitivité du port de Dakar et la mise en œuvre des règles sous-régionales concernant la facilitation du transport ; iii) créer une liaison rapide entre le centre de Dakar et Diamniadio, qui est le portail du nouveau pôle de développement économique. ; et iv) améliorer les conditions de vie des populations vivant près de l'autoroute et aussi les personnes affectées par le projet.[12]

Pour ce qui est des avantages du projet, le rapport d'évaluation indique que les bénéficiaires directs seront les usagers du réseau de transport de la région de Dakar et les habitants (300 000 personnes) du quartier de Pikine Irrégulier Sud (PIS). Par ailleurs, le projet améliorera le cadre de vie des habitants de PIS, en les protégeant contre les inondations, en leur facilitant l'accès aux services de transport et de sécurité, et en procédant à la régularisation des terrains où ils vivent. De même, les effets néfastes de la décharge sauvage actuelle de Mbeubeuss sous forme de pollution de l'air, des eaux souterraines et des eaux destinées au maraîchage, seront éliminés.[13]

Sur le plan environnemental, le rapport d'évaluation indique que le projet est classé dans la catégorie 1, à cause de ses impacts négatifs éventuels directs et indirects. Selon le rapport, entre 2005 et 2007, l'étude d'impact environnemental et social (EIES) a été réalisée et les plans d'action pour la réinstallation (PAR) et plans de gestion environnementale et sociale (PGES) ont été préparés.[14] Les principaux impacts négatifs mentionnés par le projet d'évaluation sont notamment : i) le déplacement de 3 350 familles et d'activités économiques et commerciales vers un nouveau site de réinstallation entièrement desservi et construit ; ii) les nuisances occasionnées par les travaux ; et iii) l'impact environnemental lié au passage par la forêt classée de Mbao et l'aggravation éventuelle des inondations dans quelques zones marécageuses de Thiaroye. Les mesures d'atténuation prévues par le projet comprennent : i) l'indemnisation financière des personnes touchées ; ii) la mise en valeur du site de réinstallation ; iii) le développement du réseau d'évacuation des déchets et d'assainissement dans la zone inondable de PIS, y compris les études et les travaux nécessaires pour la fermeture de la décharge sauvage de Mbeubeuss ; iv) la mise en œuvre du PGES par la sensibilisation et le renforcement des capacités de suivi ; v) au

[11] *Ibid.*
[12] Rapport d'évaluation, *supra* note 2*,* p.iv.
[13] *Ibid.*
[14] *Ibid.,* p.12.

titre du contrat établi avec le concessionnaire privé, la construction d'un mur de protection contre le bruit, l'aménagement d'espaces verts, et l'amélioration de l'assainissement et la protection de la forêt classée de Mbao;[15] et vi) la plupart des personnes touchées (3 350 familles) par le projet seront relogées sur le nouveau site de réinstallation et les 30 % non relogées recevront une indemnisation financière, comme elles l'ont demandé.[16]

Les requérants ont soulevé plusieurs questions, en indiquant le préjudice direct que le projet leur ferait subir, tel que résumé ci-après :

Le premier requérant se plaint que le projet aura un impact négatif direct sur l'École franco-arabe Imam Moussa Mbaye, le long du corridor de la zone 1, située à Mousdalifa 3 dans le voisinage de Guinaw-Rails Sud. L'école compte onze (11) membres du personnel, a de l'électricité, de l'eau courante et une pompe à eau pour son forage. De plus, les populations voisines tiennent des réunions dans l'enceinte de l'école et les talibés (élèves) l'utilisent comme dortoir la nuit. D'après la requête, l'école est une «fenêtre d'opportunités» pour les enfants, les enseignants, et les populations, puisqu'elle fournit divers matériels didactiques et services (manuels de santé, formation pédagogique, hygiène et gestion). La requête souligne que, du fait du projet et de la mise en œuvre du PAR, les enseignants et les populations riveraines vont perdre tous ces avantages, et l'école devra fermer ses portes et forcer les élèves régulièrement et gratuitement inscrits à changer d'école – ce qui constitue une difficulté, car la majorité des parents d'élèves sont pauvres. La requête indique également que la fermeture de l'école compromettra le choix de certains parents désireux de scolariser leurs enfants dans une école franco-arabe et pas seulement une école française. En outre, la requête précise que l'école aide à lutter contre la mendicité des élèves. De même, les enseignants perdront leur emploi et les enfants leur enseignement gratuit, d'où l'impact socioéconomique négatif sur les soutiens de famille. Pour toutes ces raisons, le requérant espère que la Banque les aidera à réinstaller l'école, pour lui permettre de poursuivre, de manière durable, sa mission sociale auprès de la population locale.

La deuxième requête a été introduite par le Président du Collectif des locataires affectés par le projet de l'autoroute à péage. La requête se plaint de la difficulté rencontrée par les locataires évacués pour retrouver des logements à leur portée, compte tenu des prix élevés et de la forte demande. La requête souligne également que la réinstallation des parents empêchera les élèves de terminer l'année scolaire. La requête est préoccupée par : le montant insuffisant de l'indemnisation des locataires et petits commerces touchés ; la dispersion des filets de sécurité sociale, notamment le soutien apporté aux personnes ayant des besoins spéciaux, aux veuves et aux personnes âgées ; le niveau élevé de l'insécurité et de la criminalité créées par des squatters de maisons désertées ; et la difficulté pour des familles habituées à vivre ensemble à louer des maisons séparées et plus petites.

[15] *Ibid*.
[16] *Ibid.*

Les requérants ont demandé à CRMU d'intervenir, dans la mesure où ils n'ont reçu aucune réponse de la part du bureau de la Banque au Sénégal. Ils ont demandé à CRMU de traiter leurs plaintes par une action de résolution de problème.

Sur la base de l'analyse préliminaire et conformément à la demande des plaignants, le Directeur de CRMU a décidé d'enregistrer les deux plaintes en une seule et même requête et de la traiter par une action de résolution de problème.

En vertu des dispositions du paragraphe 31 du Règlement du MII, la Direction de la Banque est tenue de fournir à CRMU, la preuve écrite que la Banque s'est conformée, ou entend se conformer, aux politiques et procédures pertinentes au titre du projet, dans les 21 jours ouvrables et au plus tard le **25 août 2011**.

Pour toute correspondance ultérieure relative à la plainte, les requérants, la Direction de la Banque et les autres parties concernées se référeront au numéro de la requête **RQ2011/1** figurant dans le Registre des requêtes du MII. Toutes les décisions relatives à la requête seront, jusqu'à nouvel ordre, communiquées aux personnes suivantes :

1. M. Mamadou Mbaye, Directeur de l'École franco-arabe Imam Moussa Mbaye C.A. Guinaw-Rails Sud, Sénégal.

2. M. Mohamed Aïdara, Président du Collectif des locataires affectés par le projet de l'autoroute à péage (CLAP), Guinaw-Rails Sud, Sénégal.

Après réception de la réponse de la Direction et, si nécessaire, des informations et clarifications complémentaires de la part des requérants et/ou de la Banque, le Directeur de CRMU initiera, en application des dispositions des paragraphes 34-37 du Règlement du MII, une action de résolution de problème, en vue de trouver aux problèmes allégués une solution acceptable pour toutes les parties. À la fin de l'action de résolution de problème, dans le respect des dispositions des paragraphes 38-42 du Règlement du MII, le Directeur de CRMU préparera un rapport de résolution de problème. Au cas où l'action n'aboutirait pas, ou si nécessaire, le Directeur peut décider, en vertu du paragraphe 43 du Règlement du MII, de recommander dans son rapport que le projet fasse l'objet d'une vérification de la conformité.

Veuillez agréer l'assurance de ma haute considération.

Per Eldar Sovik
Directeur
Unité de la vérification de la conformité et de médiation

AUX:

Les Requérants :

-Le Directeur de l'École franco-arabe Imam Moussa Mbaye ; et

-Le Président du Collectif des locataires -affectés par le projet de l'autoroute à péage (CLAP), Guinaw-Rails Sud, Sénégal

Président, Groupe de la Banque africaine de développement

Administrateurs, Groupe de la Banque africaine de développement