



**GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE
DÉVELOPPEMENT**

PROJET : AUTOROUTE À PÉAGE DE DAKAR - PHASE 2
PAYS : SENEGAL

**RÉSUMÉ EXÉCUTIF DE L'ÉTUDE D'IMPACT
ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

**PROJET DE L'AUTOROUTE À PÉAGE DE DAKAR - PHASE 2
SECTION DIAMNIADIO-AIBD**

Avril 2014

Résumé de l'étude d'impact environnemental et social

Nom du projet : AUTOROUTE À PÉAGE DE DAKAR - PHASE 2
Pays : SENEGAL
Numéro de projet : P-SN-DB0-018

1. Introduction

Ce document résume le rapport d'étude d'impact environnemental et social (EIES) réalisée dans le cadre du projet de la phase 2 de l'autoroute à péage de Dakar, section Diamniadio-AIBD.

Le projet de l'autoroute Dakar / Thiès s'inscrit dans la volonté du gouvernement du Sénégal de développer les infrastructures économiques et de soutien à la production, afin de renforcer ses compétitivités régionale et internationale. A cet effet, il est prévu de réaliser le prolongement de l'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio par la construction de l'axe Diamniadio-AIBD en vue d'assurer une meilleure desserte du nouvel aéroport.

2. Description et justification du Projet

La phase 2 du projet de l'Autoroute de DIAMNIADIO-AIBD prend son origine à l'Est de l'échangeur de Diamniadio et fait la continuité de la phase 1. Longue de 16.50 km, la largeur courante du tronçon est de 100 mètres sauf pour l'emprise des deux échangeurs de la RN2 et de la fin provisoire du projet aux alentours de l'AIBD. Ces ouvrages vont nécessiter en effet une largeur plus importante que celle de l'emprise courante.



L'autoroute présentera les aménagements suivants :

- une plate-forme de 24.60 m en section courante (2 x 2 voies),
- deux chaussées de 7.00 m de large au total,
- un terre-plein central revêtu de 2.60 m,
- deux bandes d'arrêt d'urgence de 3.00 m,
- deux bermes de 1.00 m en remblai.
- deux diffuseurs,

- 11 ouvrages d'art dont deux passages supérieurs, six passages inférieurs et deux passerelles piétonnes.
- trois gares de péage. Le fonctionnement du péage est en système ouvert.

CHAUSSÉE

- Sous couche de fondation en graveleux latéritique cru, e= 25 cm ;
- Couche de fondation en graveleux latéritique traité au ciment, e= 25 cm ;
- Couche de base en grave bitume, e = 13 cm,
- Revêtement en béton bitumineux e= 7 cm.

BANDE D'ARRET D'URGENCE (BAU)

- Couche de fondation en graveleux latéritique cru, e= 25 cm ;
- Couche de base en graveleux latéritique cru, e = 13 cm,
- Revêtement en béton bitumineux e= 7 cm.

AUTRES AMÉNAGEMENTS

Section	Localisation	Site ou ouvrage franchis	Ouvrage projeté
Diamniadio-AIBD	PK 6+200	Voie ferrée-RN1	Echangeur
Diamniadio-AIBD	PK 8+000	Rétablissement piste Sébikotane-Tounda	PI ou PS
Diamniadio-AIBD	PK 10 + 070	Rétablissement piste Sébikotane-Gandou	PI ou PS
Diamniadio-AIBD	PK 13 + 170	Rétablissement piste forêt Sébikotane	PI ou PS
Diamniadio-AIBD	PK 14 + 550	Rétablissement piste forêt Sébikotane	PI ou PS
Diamniadio-AIBD	PK 15 + 800	AIBD	Echangeur
Diamniadio-AIBD	PK 19 + 200	Thiombokh	Echangeur
AIBD - MBOUR	PK 23 + 185	Porte orientale AIBD-Kirène	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 25 + 000	Rétablissement Route ciment du Sahel	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 27 + 600	Rétablissement piste de Dabour	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 30 + 000	RN1	Echangeur
AIBD - MBOUR	PK 31 + 815	Rétablissement piste de Dang Dang	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 32 + 800	Sindia – Popenguine	Echangeur
AIBD - MBOUR	PK 33 + 900	Rétablissement Route Sindia-Popenguine	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 36 + 900	Rétablissement Piste Sere - Acrobaobab	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 38 + 780	Rétablissement rivière (pont existant)	PI
AIBD - MBOUR	PK 40 + 015	Rétablissement piste Guéréo-Nguékhokh	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 42 + 315	Mbour ouest	Echangeur
AIBD - MBOUR	PK 43 + 020	Rétablissement Route Nguékhokh-Ngaparou	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 43 + 960	Piste Keur Dip-Nguékhokh	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 45 + 200	Rétablissement RN1	PI
AIBD - MBOUR	PK 47 + 830	Rétablissement Piste Gandigal – tène toubab	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 49 + 900	Mbour Nord	Echangeur
AIBD - MBOUR	PK 50 + 700	Rétablissement Piste MCDA B - MCDA	PI ou PS
AIBD - MBOUR	PK 57 + 500	Mbour- RN1 (Fin projet)	Giratoire
AIBD - THIES	PK 04 + 290	Rétablissement piste rurale	PI ou PS
AIBD - THIES	PK 07 + 120	Rétablissement piste rurale	PI ou PS
AIBD - THIES	PK 11 + 400	Rétablissement piste rurale	PI ou PS
AIBD - THIES	PK 14 + 185	Thiès (fin projet)	Giratoire

La Zone d'influence du projet comprend :

- Une partie du département de Rufisque (Région de Dakar) et les communes concernées sont Bargny, Diamniadio et Sébikhotane ;
- Une partie du département de Thiès (communauté rurale de KEUR MOUSSA)

Dans la région de Dakar, l'emprise traverse les terroirs situés dans les zones rurales des communes de Diamniadio et de Sébikotane. Ainsi, les terroirs des villages de Déni Malick Guèye, Déni Demba Codou, Déni Babacar Diop, Sébi Ponty, Sébi Kip-Kip, Yam et Yéba, sont concernés par le passage de l'Autoroute. Pour la région de Thiès, ce sont les terroirs de la Communauté rurale de Keur Mousseu qui sont traversés par l'Autoroute. Il s'agit des villages de Touli, Landou, Kessoukhat et Soune.

Justification du projet

Le projet est un prolongement direct de la phase 1 (25 km). À la fin de la phase 2, les deux phases seront exploitées comme une seule autoroute à péage sans différenciation entre les deux phases. L'objectif principal de la phase 2 est de relier le nouvel aéroport international (Aéroport International Blaise Diagne ou AIBD), qui est actuellement en construction, au centre de Dakar.

La phase 2 permettra d'améliorer considérablement le réseau d'infrastructures du pays en reliant le centre de Dakar, le port, la phase 1 et le nouvel aéroport et en offrant un meilleur accès aux régions côtières et intérieures du Sénégal.

3. Cadre politique, légal et administratif

Lettre de politique sectorielle de l'environnement

La politique environnementale est mise en œuvre à travers les plans et programmes suivants : le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) ; le Programme d'Action National de Lutte Contre la Désertification (PAN/LCD) ; la stratégie et le plan d'action pour la conservation de la biodiversité ; la Stratégie Nationale de Mise en Oeuvre sur les changements climatiques ; Le Plan d'action forestier du Sénégal. La Politique sectorielle de l'environnement est mise en oeuvre par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable.

La Stratégie Nationale de Développement Economique et Social (SNDES) 2013 -2017

Dans le domaine du transport routier, la SNDES, à travers le sous-secteur des infrastructures et services de transport, poursuit les objectifs stratégiques suivants : (i) développer les infrastructures routières, à travers l'aménagement de routes et de pistes rurales dans les zones de production, la construction et la réhabilitation de routes et ouvrages d'art; (ii) développer et moderniser les services de transport, par la mise en place d'un système de transport public moderne dans les grandes villes, la facilitation du transport dans les corridors; (iii) promouvoir la bonne gouvernance sectorielle, avec le renforcement de la sécurité routière.

La loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'environnement, le décret n° 2001-282 du 12 avril 2001 portant application de la loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 et certains arrêtés d'application constituent la base de la législation environnementale au Sénégal. Les articles L. 9 à L 57 du Code de l'environnement sont relatifs à la prévention et à la lutte contre la pollution. Le Code de l'environnement est complété par cinq arrêtés du 28 Novembre 2001.

D'autres textes législatifs concernent aussi l'environnement et la gestion des ressources naturelles et susceptibles d'interpeller le projet sont les suivants :

- Lois relatives au régime foncier : Le régime foncier est organisé essentiellement par : la loi n°64-46 relative au domaine national ; la loi n° 76-66 du 02 Juillet 1976 portant Code du domaine de l'Etat ; le décret n° 80-268 du 10 Mars 1980 portant organisation des parcours du bétail et fixant les conditions d'utilisation des pâturages ;
- La loi N°98/03 du 08 janvier 1998 portant Code Forestier ;
- La loi n° 86 - 04 portant code de la chasse et de la protection de la faune ;
- La loi n° 2004-16 du 04 Juin 2004 portant loi d'orientation agro-sylvo-pastorale ;
- La loi N° 81-13 du 4 Mars 1981 portant Code de l'Eau;
- La loi n° 96-07 du 22 mars 1996 complétant le Code des collectivités locales, qui a procédé au transfert de compétences, notamment l'environnement et la gestion des ressources naturelles.

Autres textes concernés

- Le code des collectivités locales : Le projet est concerné par ces codes car la route traverse des collectivités locales et quelques forêts de terroir qui pourraient subir quelques effets négatifs lors des travaux ;
- Le Code de l'hygiène : La loi définit, entre autres, les règles d'hygiène applicables aux habitations, aux installations industrielles, aux voies publiques et au conditionnement des déchets.
- Le Code forestier : La législation forestière trouve sa base dans la loi n° 98-03 du 8 janvier 1998 portant Code forestier, complétée par son décret d'application n° 98-164 du 20 février 1998. Le Code forestier reconnaît le droit de propriété aux personnes sur leurs formations forestières. L'article L 44 du Code dispose que toute exploitation minière est interdite dans les formations forestières, sauf autorisation du ministère chargé de l'environnement, avec à l'appui la réalisation d'une étude d'impact environnemental.
- Le Code minier : Le Code minier stipule que l'octroi du permis d'exploitation est assujéti à une étude d'impact sur l'environnement.
- La loi n° 81-13 du 4 mars 1981 portant Code de l'eau prévoit les différentes dispositions prévues permettant de lutter contre la pollution des eaux tout en conciliant les exigences liées notamment à l'alimentation en eau potable et à la santé publique, à l'agriculture, à la vie biologique du milieu récepteur et de la faune piscicole, à la protection des sites et à la conservation des eaux.
- Le Code de la Route a fait l'objet d'une modification par le biais de la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 complété par le décret d'application n° 2004-13 fixant les règles d'application du Code de la Route
- Le Code du travail et ses nouveaux décrets d'application de 2006: Dans ses dispositions relatives à la santé, la Loi n° 97-17 du 1er décembre 1997 portant Code du Travail fixe les conditions de travail, notamment en ce qui concerne la durée du travail qui ne doit excéder 40 heures par semaine, le travail de nuit, le contrat des femmes et des enfants et le repos hebdomadaire qui est obligatoire. Le texte traite également de l'Hygiène et de la Sécurité dans les lieux de travail et indique les mesures que toute activité doit prendre pour assurer l'hygiène et la sécurité garantes d'un environnement sain et de conditions de travail sécurisées.
- La législation foncière : Elle résulte de plusieurs textes dont les plus importants de ces textes sont:
 - La Loi n° 64-46 du 17 juin 1964 relative au domaine national
 - La Loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du Domaine de l'Etat

- Le Code civil et le décret du 26 juillet 1932 qui s'appliquent au domaine des particuliers.
- Le Codes des Obligations civiles et Commerciales
- Les Normes : Quelques normes ont aussi été élaborées au Sénégal en ce qui concerne les rejets dans l'eau et dans l'air. : (i) la norme NS 05 061 (Eaux usées : normes de rejet datant de juillet 2001) spécifie des valeurs limites de rejet des eaux résiduelle et de lixiviation au point de rejet final dans les égouts ou dans le milieu ; (ii) la norme NS 05 062 (Pollution atmosphérique : normes de rejet datant d'octobre 2003) spécifie les normes de rejet pour plusieurs polluants de l'air émis à des points de rejet industriel. Il n'existe pas à proprement parler de normes spécifiques réglementant les émissions sonores, mais le Code de l'Environnement stipule que « les seuils maxima de bruit à ne pas dépasser sans exposer l'organisme humain à des conséquences dangereuses sont cinquante cinq (55) à soixante (60) décibels le jour et quarante (40) décibels la nuit ».

Procédures nationales d'évaluation environnementale et sociales

- *La loi n°2001-01 du 15 Janvier 2001* portant code de l'environnement est le principal instrument de gestion de l'environnement au Sénégal. Selon cette loi, tout projet de développement ou activité susceptible de porter atteinte à l'environnement, de même que les politiques, les plans, les programmes, les études régionales et sectorielles devront faire l'objet d'une évaluation environnementale. Ce code fait de l'évaluation environnementale un des outils d'aide à la décision pour les autorités compétentes chargé de l'environnement.
- *Le décret n° 2001-282 du 22 Avril 2001 portant code de l'environnement* est un instrument de mise en œuvre de la loi, à cet effet il fixe des obligations à la fois aux autorités, aux promoteurs de projet et programme. Il impose l'évaluation de l'impact environnemental avant la réalisation de tout projet entrant dans cette annexe II. Cette partie du décret détermine la procédure à suivre et le contenu que doit comporter l'étude ou l'évaluation.

Les arrêtés relatifs aux études d'impacts :

Le dispositif du Code de l'Environnement est complété par cinq arrêtés qui sont :

- Arrêté n°009471 du 28 Novembre 2001 portant contenu de termes de référence des EIE ;
- Arrêté n°009470 du 28 Novembre 2001 portant sur les conditions de délivrance de l'Agrément pour l'exercice de activités relatives aux études d'impact environnementaux ;
- Arrêté n°009472 du 28/11/2001 portant contenu du rapport de l'EIE ;
- Arrêté n°009468 du 28/11/2001 portant réglementation de la participation du public à l'étude d'impact environnemental ;
- Arrêté n°009469 du 28/11/2001 portant organisation/fonctionnement du comité technique.

Les différentes étapes de la procédure sénégalaise d'EIE sont les suivantes :

- Revue et classification du projet :

- Proposition de Termes de Référence (TdR) par le Promoteur validée par la DEEC
- Établissement d'un rapport d'EIE par un Consultant agréé
- Examen du rapport par le Comité Technique
- Tenue d'une audience publique
- Préparation d'un avis par le Comité au Ministre chargé de l'environnement
- Décision du Ministre chargé de l'Environnement.

Les politiques et procédures de la Banque Africaine de Développement appliquées pour ce projet sont la Politique environnementale du groupe de la Banque Africaine de Développement, 2004, la Politique en matière de déplacement involontaire de population, 2003, la Politique en matière de genre, 2001, la politique et directives de Coopération avec les organisations de la société civile, 2001 et les Procédures d'Evaluation Environnementale et Sociale (PEES) pour les Opérations liées au Secteur Privé, 2000.

Etant un projet cofinancé par la BAD et la Banque Mondiale, les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale applicables à ce projet sont : la PO 4.01 «Evaluation Environnementale »; la PO 4.04 « Habitats Naturels » ; la PO 4.11 « Ressources Culturelles Physiques » ; et la PO 4.12 « Réinstallation Involontaire des populations ».

4. Description de l'environnement du projet

La Zone d'influence du projet comprend :

- Une partie du département de Rufisque (Région de Dakar) et les communes concernées sont : Bargny, Diamniadio et Sébikhotane ;
- Une partie du département de Thiès (communauté rurale de KEUR MOUSSA)

La partie ouest (Diamniadio et Sébikotane) de la zone d'étude est sur une plaine. Sa partie Sud et Sud-est est limitée par le massif latéritique de Diass et à l'est par la falaise de Thiès. Le relief est alterné par des points élevés et des points bas, donnant des vallées où gîtent certains villages.

La zone présente une diversité de sols qui résulte de la transformation de la roche mère due à l'influence des processus physique, chimique et biologique. Il s'agit des sols diors, decks, decks diors, ferrugineux et halomorphes. Dans les dépressions où convergent les eaux de ruissellement apparaissent des sols hydromorphes : ce sont les Niayes au nord (communes de Diamniadio et Sébikotane). Les sols de type sablo-argileux (deck-dior) sont très présents dans la zone de Kirène.

La région d'étude appartient au domaine climatique sahélien avec une influence maritime. Les mouvements du front intertropical définissent une saison humide (hivernage) de juillet à octobre et une saison sèche de novembre à juin. La température moyenne annuelle dans la région est de 25.3 °C. Les mouvements du front intertropical définissent une saison humide (hivernage) de juillet à octobre et une saison sèche de novembre à juin. La température moyenne annuelle dans la région est de 25.3 °C. Les précipitations se situent en moyenne entre 350 et 400 mm d'eau par an. Le vent a une vitesse moyenne de l'ordre de 4.5 m/s. Les vents les plus forts sont enregistrés en saison sèche.

La qualité de l'air dans la zone d'étude est relativement marquée par les pollutions liées à l'exploitation des nombreuses carrières de calcaires dans la zone.

La zone ne compte pas de cours d'eau superficiel permanent, cependant dans sa partie supérieure, on est dans le domaine des Niayes où la nappe est quasi superficielle. Cependant, il est important de noter que les vallées qui entaillent les massifs de Diass sont des cours d'eau temporaires, notamment pendant la saison des pluies.

La végétation de la zone est celle de la zone soudano sahélienne composée par une savane arborée et arbustive. Elle est aujourd'hui très dégradée et peu diversifiée en raison du recul de la pluviométrie et des agressions anthropiques. Un autre facteur important de la dégradation de la végétation est constitué par les activités d'extraction du calcaire.

Dans la zone du projet, le domaine forestier est constitué de la Forêt Classée de Sébikhotane, dont une partie a été déclassée pour les besoins du projet. Les ressources ligneuses de la zone englobent les peuplements de la forêt classée, les boisements naturels de zones de terroirs et les plantations artificielles. La forêt classée de Sébikotane est à cheval entre les départements de Rufisque et de Thiès et couvre une superficie de 1730 ha dont 520 ha localisés dans le département de Rufisque et 810 ha dans celui de Thiès. Elle a été classée par Arrêté du Gouverneur général de l'Afrique Occidentale Française n° 570 du 01février 1950. Le classement de la forêt classée de Sébikotane était motivé par la création d'une réserve partielle de chasse pour permettre d'y introduire et d'y multiplier certaines espèces de gibier. L'objectif final fut la création d'une réserve de faune où la chasse serait interdite à toutes catégories de chasseurs. Seul le pâturage y était autorisé au titre des droits d'usage pour les populations riveraines. Les ressources de la forêt sont très fortement dégradées. En effet, l'exploitation clandestine du charbon est la première cause de destruction de la forêt classée. A cela, il faut ajouter les prélèvements opérés par les populations pour la satisfaction de leurs besoins en bois de service et de feu. Un autre phénomène observé est la présence de champs de cultures et de vergers dans la forêt classée. Ce phénomène a été grandement facilité par l'absence de bornes dans les parties de la forêt situées à la lisière des terroirs villageois.

Dans la zone du projet, la faune est représentée par l'avifaune et la faune à poils. L'avifaune concerne principalement les pélicans, les oies de Gambie, les dendrocygnes, la tourterelle de bois, les pigeons, les pintades, les aigrettes, les perroquets, les canards, les francolins, les calaos, etc. La faune à poils est composée essentiellement par des lièvres, des rats palmistes, des phacochères, des chacals, des civettes, des patas, des singes verts. Le domaine forestier classé constitue un refuge.

La zone du projet abrite quelques périmètres agricoles épars constitués essentiellement de champs de maraîchage et d'arboriculture (vergers). Ces activités sont localisées aux voisinages des habitations sommaires, des pistes de productions et dans les périmètres de la forêt classée de Sébikotane. Certaines d'entre elles sont effectuées à l'intérieur des parcelles en construction.

De Diarniadio à l'entrée de la commune de Sébikhotane (les rails et la RN2, on rencontre beaucoup de localités, des vergers et des champs, des villages lébous (DENI Demba Codou, DENI Babacar DIOP, DENI Malick GUEYE, SEBI PONTY). Les activités dominantes sont l'agriculture, l'élevage et la pêche artisanale dans le bassin de rétention.

De Sébikhotane (rails et RN1) vers AIBD, on nous note la présence de quelques vergers et champs. Toute cette zone, les populations sont très méfiantes. Leurs terres cultivables ont été impactées par l'AIBD.

La zone du projet est caractérisée par des espaces de terres aménagées à des fins d'habitation humaine. Les constructions, plus ou moins rependues, sont plutôt parsemées, éparses et sont pour la plus part à un niveau de fondation ou très peu avancé. Elle abrite également des activités d'élevage. L'élevage est manifestement l'une des activités les plus dominantes dans la zone du projet à côté de l'agriculture. Cet élevage consiste essentiellement dans l'aviculture avec des installations assez remarquables dans les emprises du projet et une écurie.

La zone du projet est caractérisée par la présence d'un cimetière où les diverses communautés humaines locales viennent garder leurs défunts. Cet espace est particulièrement bien protégé (entouré de murs en dure avec des portails en fer).

5. Solutions de rechange du projet

L'étude a procédé à une analyse comparative de trois options :

- L'option « sans projet » (situation actuelle) ;
- l'option d'élargissement de la RN1 (vers Diass-AIBD) ;
- l'option « avec projet » (réalisation autoroute Diamniadio-AIBD).

OPTION « SANS PROJET »

Du point de vue purement biophysique, l'option « sans projet », qui consiste à ne pas réaliser l'autoroute, sera sans impact négatif majeur sur le milieu : pas de nuisances (poussières, pollution) et de perturbation du cadre de vie (bruit) par les activités de travaux, pas de démolition, pas de déboisement, pas de comblement de dépressions et autres chemins de ruissellement, pas de déguerpissement, etc.; pas de perturbation du cadre de vie des populations riveraines ; pas de perturbation de la circulation des biens et des personnes et des activités socioéconomiques, pas d'impact sur la forêt classée de Thiès, etc. Cette situation impliquerait de maintenir la RN1 comme voie d'accès à l'aéroport AIBD, ce qui constituerait beaucoup de perturbation et de désagrément (embouteillages), ce qui ferait perdre beaucoup de temps aux usagers. En plus, l'accroissement du trafic induit par la construction de l'AIBD serait sans commune mesure avec le trafic de dimensionnement de la route actuelle de la RN1.

OPTION « ELARGISSEMENT DE LA RN1 »

L'élargissement de la RN1 serait une option intéressante car elle permettrait de maintenir le tracé actuel d'accès à l'AIBD sur une partie du tronçon (Diamniadio - Diass-AIBD). Ceci permettrait d'éviter la traversée de la Forêt Classée de Sébikhotane et des zones agricoles et minières. Toutefois, cette option va entraîner des mesures importantes de déplacement de population au niveau de toutes les agglomérations traversées (Diamniadio, Boukhou, Diass, etc.) à cause de l'élargissement de la voie en autoroute (deux fois deux voies et terre-plein). En plus de ces déplacements de populations, les travaux vont causer des préjudices énormes en termes de circulation des biens et des personnes, et les voies de déviations que cela va nécessiter vont aussi impacter les ressources agricoles et forestières dans la zone du projet.

OPTION « AVEC PROJET » (AUTOROUTE DIAMNIADIO-AIBD)

Cette option permettrait une meilleure desserte de l'Aéroport International Blaise Diagne. Aussi, le projet va permettre le désenclavement d'une zone difficile d'accès (Yéba, Touly, Thiambokh, Soun, Kirène, Dobour, etc.). En revanche, il va nécessiter une incursion dans la forêt classée de Sebikhotane et des expropriations (beaucoup moins importantes que pour l'option de la RN1)

6. Impacts potentiels et mesures d'atténuation et de bonification

Les principaux impacts positifs

La mise en œuvre du projet permettra une nette amélioration de l'état des infrastructures de communication vers l'AIBD, ce qui offrira les opportunités suivantes:

- (i) un meilleur désenclavement des zones concernées;
- (ii) un développement socio-économique local plus intense (donc réduction de la pauvreté) avec la capacité, d'une part, d'écoulement rapide et de valorisation de la production agricole et industrielle locale et, d'autre part, d'acquisition des matériels, intrants et autres produits de premières nécessités dans l'exercice des activités socioprofessionnelles ainsi que l'Intensification des activités économiques et commerciale autour du chantier ;
- (iii) la création d'emploi pour les jeunes notamment au niveau local avec les travaux à haute intensité de main d'œuvre ;
- (iv) le fonctionnement des Petites et Moyennes Entreprises (PME) spécialisées dans les travaux routiers et la possibilité de nouveaux emplois avec la société de gestion et d'entretien de l'autoroute;
- (v) meilleur accès à l'aéroport ;
- (vi) Amélioration de la mobilité urbaine et développement des échanges ;
- (vii) Bon niveau de service de la route ;
- (viii) Réduction des risques d'accident du fait la mise en place de passerelles pour piétons ;
- (ix) Etc.

Impacts et Mesures d'atténuation des nuisances et de bonification des impacts positifs du projet :

Dans la ***phase de préparation***, les impacts attendus sont inhérents :

- au déplacement involontaire des populations, perte des biens situés sur les emprises foncières, perte de terres agricoles (champs, vergers, etc.) : Le nombre de PAP recensées sur l'ensemble du tronçon est de 936 dont 759 ont perdu des terrains à usage d'habitation et 164 ont perdu des terrains à usage agricole,
- à l'abattage d'arbres pour dégager l'assiette des constructions,
- des quantités relativement importantes de déchets solides seront générées en phase de préparation, suite à l'abattage des arbres et au nettoyage des sites avant l'installation des chantiers. A ces ordures s'ajouterait une grande quantité de déblais/excavas qui seront produits lors des excavations pour installer les voiries et des réseaux divers,
- Sur le milieu humain, les rotations des véhicules acheminant le matériel et les matériaux de construction risqueront de gêner la circulation et la mobilité en général en plus des nuisances (bruit, poussières) auxquelles les populations urbaines seront exposées,

- Des risques d'accident de circulation sont également notés au regard de l'ampleur et la taille des chantiers
- Etc.

Lors de la **phase de construction**, les incidences négatives induites seront potentiellement :

- les pollutions diverses (dispersions des ordures) provoquées par les activités de construction sont une menace qui pèse sur l'hygiène et la salubrité publique,
- les eaux usées générées sur les différents chantiers, notamment celles provenant des toilettes peuvent constituer des sources de pollution,
- l'utilisation d'engins nécessitant du carburant, des huiles et graisses lors des chantiers laisse présager un risque de contamination des eaux souterraines par infiltration et aussi des eaux de surface,
- la construction de la route va contribuer à l'imperméabilisation des surfaces et une baisse des capacités d'infiltration. En plus l'imperméabilisation entraînera une augmentation des débits d'eau de ruissellement à évacuer. A cet effet, le projet devra prévoir des exutoires spécifiques pour les eaux pluviales. Les collecteurs et exutoires des eaux de ruissellement devront être dimensionnés de manière à ce que le temps de concentration des eaux pluviales sur les sites soit très faible.
- Sur le plan sanitaire, la phase de construction n'est pas sans risque eu égard aux pollutions et nuisances associées aux travaux. L'évitement consistera à choisir le moment le plus approprié pour faire les constructions d'une part ; mais aussi de sensibiliser la population concernée afin qu'elle puisse prendre les dispositions nécessaires pour se protéger.

Les effets cumulatifs de la construction et de l'utilisation de la route se manifesteront en termes de nuisances sonores et de pollution atmosphérique (gaz), d'accidents, de séparation physiques et de risque d'inondation :

- Pollution atmosphérique : Les travaux du projet entraîneront localement, une augmentation de la poussière dans l'air du fait des fréquents déplacements de camions et matériels roulant. S'agissant du bitume, son conditionnement dégage beaucoup de fumée et de gaz toxiques ; le déchargement des matériaux lors de la préparation des enrobés (mélange de bitume et de basalte), et de la latérite (mélange de ciment et de latérite) produisent beaucoup de poussière. L'exploitation des carrières et zones d'emprunts pourra entraîner une augmentation de la pollution atmosphérique due notamment à la poussière. Toutes ces activités vont provoquer quelques rejets de particules fines polluantes dans l'atmosphère, mais sans grand effet négatif majeur. Lors de la mise en service, le trafic va engendrer la présence de particules de l'air et augmenter la concentration en CO, CO₂, O₃ et autres particules comme le plomb, mais aussi le bruit qui pourraient affecter les populations riveraines (maladies respiratoires, migraines, stress), notamment à la traversée des villages.
- Impacts sur les ressources en sols : Les installations de chantiers temporaires avec la présence des engins et camions peuvent entraîner des effets sur le sol, en termes compactage et destruction de sa structure avec les passages répétés, mais aussi de contamination par les rejets ou écoulement d'huiles de vidange. En cas d'exploitation non contrôlée, les zones d'emprunt peuvent générer un important ruissellement qui peut accroître le phénomène d'érosion des zones voisines. Toutefois, ces effets sur les sols sont relativement modérés et peuvent être fortement atténués. Le ruissellement des eaux pluviales peut occasionner une

érosion des talus et des terrains en contrebas si des ouvrages de drainage ne sont pas mis en place.

- Impacts négatifs sur les eaux souterraines : La construction de la route entraînera d'importants besoins en eau notamment lors du chantier (humidification des sols, lavage éventuel de la latérite, besoins du personnel, etc.). Ceci augure donc d'importants prélèvements sur les ressources hydriques. Les effets de cet impact seraient relativement modérés (en cas de réalisation de forages ou d'approvisionnement sur le réseau SDE) et majeurs s'il s'agit de s'approvisionner auprès des forages villageois. Les rejets divers occasionnés par la main d'œuvre peuvent être une source de contamination des nappes souterraines.
- Impacts sur les ressources en eau de surface : La destruction de la couverture herbacée suite à l'implantation des chantiers aura un effet sur le régime des eaux de surface. On pourra noter un raccourcissement des temps de rétention suite à l'augmentation des coefficients de ruissellement. La qualité des eaux de surface sera également détériorée de fait d'un accroissement des eaux de ruissellement chargées de sédiments. En plus, le ruissellement va accroître le processus de sédimentation des cours et plans d'eau existant, si le système de drainage mis en place n'est pas adéquat. Afin de permettre aux populations des villages de ne pas manquer d'eau, le prélèvement pour les besoins du chantier doit se faire à l'aval des zones habituellement utilisées par le villageois ou les pasteurs, afin de satisfaire leurs propres besoins (alimentation, lavage, abreuvement des troupeaux, etc.). Toutefois, il serait préférable que l'approvisionnement se fasse au niveau des forages ou points d'eau qui ont une capacité suffisante au lieu de puiser les eaux des marres et des puits destinées à l'abreuvement du bétail et aux populations.
- Impacts sur la végétation : Les incidences des travaux sur les formations végétales seront relativement importantes avec l'ouverture du tracé. C'est principalement la Forêt Classée de Sebikhotane qui sera la plus affectée avec une traversée d'environ sur 5.5 km, ce qui représente un déboisement d'environ 13.5 hectares. Lors des travaux, on pourrait craindre aussi l'exploitation frauduleuse de produits forestiers (bois, produits de cueillette, etc.) au niveau de ces forêts classées. Avec la densité du tapis herbacé, on pourrait aussi craindre des risques de feux de brousses avec les activités de chantier. L'exploitation des carrières et lieux d'emprunt dans des endroits nouveaux pourrait entraîner la destruction de la végétation au droit de ces sites. Les travaux d'exécution, notamment l'ouverture de la nouvelle voie, pourraient être des occasions pour effectuer une exploitation irrégulière (frauduleuse) au niveau de la forêt de Sebikhotane (coupes abusives de bois, produits de cueillette, etc.). Mais ces effets pourront être atténués et compensés dans le cadre du protocole d'APIX avec les Services forestiers.
- Impacts sur la faune : Les milieux traversés par la route ne présentent pas une richesse faunistique intéressante. Toutefois, la petite faune est présente. Le déboisement va certainement conduire à une perte d'habitat pour la petite faune présente dans la forêt de Sebikhotane. De même, l'installation et les activités de chantier vont aussi perturber la vie faunique, avec les bruits induits par les engins susceptibles d'effrayer la petite faune. En fin, on pourrait aussi craindre la chasse au gibier effectué par le personnel de chantier.

Il est certain que pendant la période des travaux, la petite faune se déplacera à la recherche des sites plus tranquilles et plus sûrs. Un autre effet sera d'accroître dans les environs de la route (par les heurs avec les véhicules) la mort d'individus de petites espèces : petits rongeurs, hérissons et autres insectivores, quelques oiseaux, des batraciens, etc.

- Perturbation du cadre de vie des populations : Durant les travaux, les rejets anarchiques des déchets solides et liquides de chantier (déblais, résidus divers, etc.) pourraient dégrader le cadre de vie immédiat du site de projet, car les points de rejets peuvent être transformés en dépotoirs sauvages. Les travaux routiers, l'exploitation des carrières, mais surtout ceux relatifs à la démolition et la reconstruction, vont générer des quantités de poussières fines relativement importantes dans tout le voisinage. Par contre, dans le cadre de la mise en service, les risques d'émanation de poussières seront très minimes car la circulation des véhicules portera sur les voies revêtues. Les principales émissions de bruit peuvent éventuellement provenir des opérations suivantes : Engins et équipements utilisés pour les travaux ; circulation des véhicules lors de la mise en service.
- Risques de conflits sociaux en cas de non emploi local : L'emploi de la main d'œuvre étrangère des chantiers pourrait engendrer aussi des conflits avec les populations locales si elle ne respectait pas les us et coutumes locales. Un autre risque à craindre serait que les entreprises de travaux constituent leurs équipes de travail (particulièrement la main d'œuvre non qualifiée) en dehors des zones d'intervention, ce qui réduirait les possibilités d'embauche locale. Ces situations peuvent créer des mécontentements et frustrations locales, ce qui peut nuire à la bonne marche des travaux. La non utilisation de la main d'œuvre résidente lors de la construction de la route pourrait susciter des frustrations au niveau local vu que le chômage est très présent dans les localités. Ce risque peut être évité en invitant les entreprises (dans les clauses contractuelles) à privilégier le recrutement local, concernant particulièrement la main d'œuvre non qualifiée. Ceci permettrait une appropriation plus nette de l'infrastructure routière tout en constituant une expression de fierté quant à la participation de l'expertise locale aux travaux.
- Risque de séparation des communautés et de marginalisation des personnes handicapées : En phase de mise en service, on pourrait craindre l'effet de coupure ou séparation entre communautés qui ne pourraient pas vaquer à leur occupation et activités de part et d'autre de l'autoroute, comme par le passé. Une autre contrainte concerne les personnes handicapés qui ne pourront plus traverser les voies si des aménagements appropriés ne sont pas faits. Des ouvrages de franchissement devront être prévus, prenant en compte les exigences des personnes handicapées.
- Impacts négatifs sur l'Agriculture et l'Elevage : L'option d'éviter les agglomérations se traduit par une incursion obligatoire dans les zones de culture et de pâturage. Avec les travaux, il est certain qu'il y aura des destructions de zones de culture, mais aussi avec le stockage de matériaux sur ces zones agricoles. Dans ces cas de figure, les impacts sur les zones agricoles seraient relativement importants. En cas de destruction de cultures et plantations, le projet devra procéder à des compensations. Dans la zone du projet, on note une forte réduction de l'espace pastoral, mais aussi une dégradation des pâturages et des zones de jachères existantes et le projet va exacerber ce processus, ce qui pourrait porter préjudice à l'alimentation du bétail. Et pendant l'exploitation, l'autoroute va constituer un

obstacle sérieux pour les mouvements et déplacements du bétail, notamment vers les points d'eau, vers les zones de pâturage et surtout vers les marchés de foirails. Il s'agira, pour ces derniers cas, d'aménager des points de passages précis.

- Impacts négatifs sur les activités industrielles et minières : Malgré leur présence dans la zone du projet, les travaux ne vont pas avoir des incidences directes sur les activités minières existantes (carrières de grès, de calcaires, de latérites ou d'argile, etc.). Egalement, les industries existantes ne seront pas impactées (Ciment du Sahel, Usine d'eau minérale Kirène, Usine métallurgique, etc.).
- Impacts négatifs sur le patrimoine culturel : Au plan culturel, il n'existe dans la zone aucun site archéologique ou monument de culte, susceptible d'être perturbé par les travaux. Toutefois, en cas de découverte de patrimoine culturel durant les travaux de construction de l'autoroute, il revient à l'entrepreneur d'avertir immédiatement les services du Ministère de la Culture, et les travaux seront orientés conformément à leurs directives. On notera tout de même qu'une partie (non encore utilisée) du cimetière de Deni Malick Guèye sera détruite lors des travaux.
- Impacts des gisements et carrières d'emprunt : Le projet ne prévoit pas l'ouverture et l'exploitation de carrières dans la zone d'influence du projet. Les carrières pressenties de latérite et de basalte sont autorisées et en cours d'exploitation. L'exploitation des carrières et des zones d'emprunt aura des effets négatifs sur la qualité de l'air. Toutefois, l'effet sera local suite à la concentration de poussières dans l'air.

Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale a été préparé pour ce projet et vise à contribuer à une meilleure prise en compte des préoccupations environnementales et sociales dans l'exécution des travaux de construction et lors de l'exploitation du projet. Deux PGES spécifiques (phase chantier et phase exploitation) ont été par ailleurs élaborés.

Mesures sociales liés aux pertes de biens et déplacements de populations :

- Réaliser un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) qui identifie, recense et évalue tous les biens affectés ;
- Compenser les Personnes affectées par le Projet ;
- Assurer la réhabilitation économique des personnes déplacées.

Mesures de réduction des effets sur les ressources naturelles

- Apprécier et consulter les populations avant utilisation de ressources en eau existantes;
- Solliciter l'autorisation des services forestiers avant toute opération de déboisement ;
- Privilégier l'exploitation de carrières existantes afin minimiser le déboisement et l'érosion des sols ;
- Reboiser les sites de carrières exploitées temporairement par des espèces appropriées;
- Régaler les carrières exploitées temporairement de manière à éviter l'érosion des sols et l'écoulement des eaux vers la chaussée, les cours d'eau ;
- Eviter le stockage des matériaux sur les chemins d'écoulement naturel par souci de ne pas obstruer l'écoulement des eaux de ruissellement ;

Mesures de compensation pour la Forêt Classées de Sebikhotane

- Paiement des impenses sur la forêt classée de Sébikotane
- Appui institutionnel
- Inventaire, cartographie, délimitation, bornage et pancartage
- Élaboration et validation d'un plan d'aménagement et de gestion de la forêt
- Mise en place d'une pépinière forestière
- l'équipement en matériel technique de pépinière, de plantation et de protection
- Acquisition de 2 véhicules pick up pour le suivi et la coordination
- Mise en œuvre des activités techniques d'aménagement découlant du plan d'aménagement et de gestion de ladite forêt.
- Suivi évaluation

Mesures de lutte contre la pollution

- Collecter les huiles et autres produits toxiques dans des cuves appropriées ;
- Mettre en place des latrines publiques dans les installations de chantiers;
- Réaliser des caniveaux de drainage le long de l'axe et notamment aux traversées d'agglomération
- Stocker les produits bitumineux sur une plate-forme cimentée afin de minimiser toute forme de dégradation et pollution des sols et des nappes (puits) par le déversement de produits toxiques ;
- Eviter de stocker les produits sur des terrains privés ou champs ;
- Caler les exutoires des fossés/canaux en dehors des habitations de manière à anticiper sur les risques d'inondation des habitations riveraines ;
- Réaliser les exutoires hors des terrains privés (champs, etc.) pour éviter une dégradation des champs par les fossés divergents ;
- Rejeter les résidus solides issus du décapage de la plate-forme dans des lieux autorisés par les populations locales afin d'éviter la dégradation de terres agricoles ;
- Interdire tous dépôt de latérite sur les chemins de ruissellement des eaux pluviales

Mesures d'atténuation des poussières

- Arrosage des surfaces de travail
- Fournitures et équipement de masques à poussières pour le personnel et les populations riveraines des sites de travaux
- Informations et sensibilisation préalable des populations riveraines
- Suivi sanitaire des ouvriers et des populations locales
- Suivi régulier de l'effectivité de l'application de ces mesures.

Mesures d'approvisionnement des chantiers en eau

- Réaliser des forages
- Réhabiliter les puits villageois existants et en pannes
- Prévoir l'installation de citernes d'eau et la réalisation de bassins de stockage

Mesures de gestion des eaux de ruissellement : Intégrer dans la conception des ouvrages de drainage pour garantir la pérennité des écoulements notamment dans le bassin versant, en rapport avec le service des Eaux et Forêts pour trouver des solutions aux problèmes d'inondations.

Mesures de règlement des conflits

Plusieurs types de conflits peuvent survenir lors de la préparation et l'exécution des projets. Pour résoudre ces conflits, les mécanismes suivants sont souvent utilisés :

- des explications supplémentaires : expliquer en détail comment le Projet va s'exécuter;
- le recours à l'arbitrage des notables de la communauté (chefs coutumiers, etc.) ;
- les commissions locales de conciliation au niveau des mairies ;
- les tribunaux en dernier recours.

Mesures pour éviter les conflits sociaux

- Informer/négocier avec les populations avant l'occupation des terres privées ;
- Privilégier autant que possible le recrutement de la main d'oeuvre locale ;
- Eviter l'extension de la carrière vers les champs de culture

Mesures de lutte contre les risques de transmission des IST/VIH/SIDA : Informer et sensibiliser le personnel et les populations avec l'appui des Districts sanitaires et d'ONG locales.

Mesures d'amélioration de la circulation

- Maîtriser le plan de circulation avec la collaboration de la Direction des Routes
- Mener des campagnes de sensibilisation les populations

Mesures de desserte des agglomérations traversées

- Réaliser des voies de raccordement
- Aménagement d'échangeurs

Organisation de mise en œuvre du PGES

- ***L'APIX, à travers sa Direction de l'Environnement et de la Libération des Emprises,*** assurera la supervision des travaux, et devra faciliter la mission du comité régional de suivi environnemental (CRSE) mis en place au niveau régional.
- ***La Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés*** : Dans le cadre d'un Protocole d'Assistance au Projet, la DEEC va assurer le suivi externe du PGES au niveau national de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales du projet.
- ***La Direction des Eaux et Forêts*** : La DEF, à travers l'IREF de Thiès, supervisera les activités de déboisement au niveau de la Forêt Classée de Thiès, mais aussi d'élagage, de reboisement, lors de travaux des écoles.
- ***Les Services du Ministère de la Santé*** : Ils participeront au suivi concernant les questions d'hygiène et de santé publique (suivi des maladies liées à l'eau ; suivi des IST/VIH/SIDA, suivi des maladies respiratoires, etc.).
- ***La Direction du Travail*** : devra veiller au respect des conditions de travail dans l'exécution des travaux (horaire, salaire, protection, hygiène et sécurité des lieux, etc.)

- **Les Services du Ministère des Affaires Sociales** devront veiller à la meilleure prise en charge et au suivi des personnes handicapés dans le cadre du projet.
- **Les Collectivités ciblées par le projet** : Elles participeront à la sensibilisation des populations, aux activités de mobilisation sociale. Dans chaque collectivité ciblée, les services techniques locaux vont assurer le suivi de proximité de la mise en œuvre des recommandations du PGES. Elles participeront à la mobilisation sociale, à l'adoption et la diffusion de l'information contenue dans le PGES et veilleront à la gestion et à l'entretien des infrastructures réalisées.
- **Les Entreprises de travaux et les Bureaux de contrôle des travaux** : Les Entreprises privées chargées de l'exécution des travaux doivent respecter les directives et autres prescriptions environnementales et sociales contenues dans les marchés de travaux. Les Bureaux chargés du contrôle des travaux doivent assurer le contrôle de l'effectivité et de l'efficacité des mesures environnementales contenues dans les marchés de travaux.
- **Les ONG et Autres associations**: elles participeront à informer, éduquer et conscientiser les acteurs du système de transport et les populations des zones bénéficiaires sur les aspects environnementaux et sociaux liés aux travaux et à la route. L'Association de Handicapés devra veiller à la meilleure prise en charge et au suivi des personnes handicapées dans le cadre du projet.

7. Gestion du risque environnemental

Risques sanitaires sur les populations et les ouvriers :

Au plan sanitaire, il y a des risques de transmission des IST/VIH/SIDA liés à la présence d'une main d'œuvre étrangère temporaire, composée généralement de jeunes hommes isolés, ayant tendance à augmenter les contacts avec les jeunes filles et femmes au sein de la population locale, dans les zones de travaux. Il faut aussi signaler les risques de propagation des maladies comme les IST/VIH SIDA avec, dans certains chantiers, l'arrivée d'ouvriers étrangers à la localité, ce qui peut favoriser les négociations de genre. Ces risques peuvent être évités ou réduits par la mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation des ouvriers et des populations locales.

Risques de sécurité liés aux travaux et à l'exploitation de l'autoroute :

Une étude des risques liés aux activités du projet a été effectuée. La méthodologie utilisée comporte principalement trois étapes :

- L'identification des dangers et situations dangereuses liées au travail sur un chantier de route ;
- L'estimation pour chaque situation dangereuse de la gravité des dommages potentiels et de la fréquence d'exposition ;
- Hiérarchisation des risques pour déterminer les priorités du plan d'action.

Mesures de sécurité

- Faire la signalisation des travaux pour minimiser les risques d'accident en cours de travaux ;
- Sensibiliser le personnel de chantier sur les mesures de sécurité à prendre ;
- Mettre en place un programme de sensibiliser du personnel sur la conduite sur les précautions à prendre en matière de transport des matériaux.

- Installer un dispositif de limitation des vitesses (panneaux, essentiellement) et informer le personnel sur les risques d'accidents ;
- Eviter de travailler aux heures de repos à la traversée des villes ;
- Systématiser le port équipement protection individuel (masque, etc.) ;
- Exécuter les travaux par demi-chaussée aux endroits où les voies de déviation risquent de perturber les habitations ou les champs ;
- Au cours des opérations de rechargement par de la latérite, doter le personnel de masques à poussières pour éviter les effets induits par l'envol poussière ;
- Réaliser des ralentisseurs aux traversées d'agglomération
- Prévoir des ouvrages de franchissement (passerelles) accessibles aux personnes handicapées au droit des agglomérations
- Etc.

8. Programme de surveillance et de suivi

Surveillance environnementale et sociale

La surveillance environnementale a pour but de s'assurer du respect : (i) des mesures proposées dans l'étude d'impact, notamment les mesures d'atténuation ; (ii) des conditions fixées dans le Code de l'environnement ; le décret d'application et les arrêtés relatifs aux EIES ; (iii) des engagements par rapport aux collectivités locales et autorités ministérielles ; (iv) des exigences relatives aux autres lois et règlements en matière d'hygiène et de santé publique, de gestion du cadre de vie des populations, de protection de l'environnement et des ressources naturelles. La surveillance environnementale concernera aussi bien la phase de construction et celle de mise exploitation. Elle est assurée par l'APIX.

Suivi environnemental et social

Le suivi environnemental a pour but de vérifier, sur le terrain, la justesse de l'évaluation de certains impacts et l'efficacité des mesures d'atténuation ou de compensation prévues par l'EIE, et pour lesquelles subsiste une incertitude. Les connaissances acquises avec le suivi environnemental permettront de corriger les mesures d'atténuation et éventuellement de réviser certaines normes de protection de l'environnement. Le Programme de suivi décrit : (i) les éléments devant faire l'objet d'un suivi ; (ii) les méthodes/dispositifs de suivi ; (iii) les responsabilités de suivi ; (iv) la période de suivi. Le suivi environnemental et social est assuré par la DEEC.

9. Consultations publiques et diffusion de l'information

Pendant le déroulement des enquêtes, l'équipe de l'APIX a organisé des consultations publiques dans les villages traversés. Les réunions publiques tenues dans chaque village traversé ont permis de fournir des explications sur le projet d'Autoroute à péage. Les échanges avec les personnes présentes aux réunions ont permis de recueillir les préoccupations des populations, mais aussi d'apporter des réponses à leurs inquiétudes. Le Gouverneur de Dakar, président du Groupe opérationnel, chargé de la libération des emprises, s'est rendu avec ses collaborateurs et le Préfet du Département de Rufisque, dans les localités de la zone et a tenu, à la Mairie de Diamniadio, une réunion de sensibilisation des populations sur le projet d'Autoroute et ce que devront être les

rapports entre l'Etat et les populations dans le cadre dudit projet. Un communiqué de presse appelant les propriétaires de parcelles impactées à se faire connaître a été largement diffusé à travers les médias et a eu pour effet l'identification de nombreux propriétaires de parcelles. En plus de la consultation du public, une audience publique a été organisée le 19 février 2013 pour recueillir les préoccupations des populations locales.

Par ailleurs, le présent résumé sera publié sur le site de la Banque 60 jours avant la présentation du projet au Conseil d'Administration.

10. Initiatives complémentaires

Le projet routier est compris comme un projet de développement qui devra non seulement réhabiliter l'axe routier, mais aussi apporter un appui à la réhabilitation d'infrastructures socioéconomiques (construction ou réparation de forages et puits, réfection de cases de santé ou d'écoles existante, de marchés, pistes de production ; foyers des femmes ; lieux de culte ; etc.) situées le long de l'axe routier et qui nécessitent des actions légères de réfection.

Toutes les agglomérations traversées par l'emprise (impactées de façon directe ou indirecte) devront bénéficier de ces mesures de développement. Un montant est prévu dans le budget pour apporter un appui à ces communautés. APIX initiera ainsi un programme d'appui aux communautés affectées directement par le projet, à travers des actions de développement concernant dans les infrastructures collectives : forages et puits ; pistes de production ; écoles, centres de santé ; marchés ; foyers des femmes ; lieux de culte ; etc.

Par ailleurs, la mise en place d'un Observatoire socio-économique et environnemental est une initiative volontaire de la Société EIFFAGE de la Nouvelle Autoroute Conçédée (SENAC SA) : en traduction effective de la mise en œuvre de la responsabilité sociale de l'entreprise. Elle s'inscrit dans une relation ouverte et partenariale avec d'autres acteurs concernés par l'autoroute. L'Observatoire vise à identifier certaines des mutations majeures qui se manifestent en liaison directe ou indirecte avec la construction et l'ouverture de l'infrastructure autoroutière ; à les mesurer, à les évaluer afin de produire une connaissance rigoureuse des incidences de cet équipement et de la partager avec les acteurs tant publics que privés concernés, aux niveaux local, métropolitain, régional et national.

SENAC compte continuer, avec l'assistance de la BAD, les activités de l'observatoire pour la phase 2 de l'autoroute.

Plusieurs microprojets de création de revenus pour les femmes ont été initiés lors de la phase 1 de l'autoroute. Les femmes se sont rassemblées dans une coopération appelée SUNU YAYE à travers laquelle SENAC leur a permis l'accès aux parcelles de la concession pour faire des maraichages, leur a fourni les premières semences en plus d'une formation en agriculture biologique.

11. Conclusion

La réalisation de la phase 2 de l'autoroute est un projet d'importance nationale. Il permettra d'améliorer considérablement le réseau d'infrastructures du pays en reliant le centre de Dakar, le port, la phase 1 et le nouvel aéroport et en offrant une meilleure desserte aux régions côtières et intérieures du Sénégal.

Cependant, cette section, bien que de longueur réduite (environ 17 km), n'est pas sans conséquences négatives sur l'environnement physique et la qualité de vie des populations de la zone. Les principales conséquences néfastes sont les risques de santé et sécurité liés aux travaux, le défrichement de la forêt classée et la perte de biens et de terrains.

L'intégration de la dimension environnementale dans la planification, la conception et la réalisation des projets de route est nécessaire pour maximiser les avantages pour les populations et diminuer les impacts négatifs pour les générations à venir. La surveillance et le suivi environnemental et social des impacts réels à court et moyen termes de l'exploitation de la route permettront d'évaluer le projet.

La mise en œuvre du projet permettra une nette amélioration de l'état des infrastructures de communication vers l'AIBD, ce qui permettra un meilleur désenclavement des zones concernées, un développement socio-économique local, l'écoulement rapide et de valorisation de la production agricole et industrielle locale, la création d'emploi pour les jeunes, le fonctionnement des Petites et Moyennes Entreprises spécialisées dans les travaux routiers, un meilleur accès à l'aéroport et la réduction des risques d'accident par la mise en place de passerelles pour piétons.

12. Références

Les documents consultés pour l'élaboration du résumé sont :

- PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DIAMNIADIO-AIBD ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES), Juillet 2013
- PLAN D'ACTIONS DE REINSTALLATION DU PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A PEAGE DIAMNIADIO – AIBD (PAR), Septembre 2013

13. Contacts

Banque Africaine de Développement

M. Mark DIMMER, Chargé Sénior d'investissement, Département du Secteur Privé et Microfinance, Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie, Tél : +216 71 10 2489, Email : m.dimmer@afdb.org

M^{me} Awatef SIALA FOURATI, Chargée Principale d'Environnement, Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique, Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie, Tél : +216 71 10 3854, Email : s.fourati@afdb.org