

Sommaire

INTRODUCTION	1
I-Charte éthique de l’Observatoire	2
II-Compte rendu de la réunion de lancement de l’Observatoire	3
A- Liste des participants	3
B- Objet de la réunion	4
1- RAPPEL DE L’ORDRE DU JOUR DE LA REUNION	5
2- CHARTE ETHIQUE DE L’OBSERVATOIRE	6
3- PROJET DE THESE	7
C- Résumé des présentations	8
1- JEAN FRANÇOIS LANGUMIER	8
2- JEAN VARLET	8
D- Rendu des études	10
1- ETUDE N°1.....	10
2- ETUDE N°2.....	16
3- ETUDE N°3.....	21
E- Echanges	28
F- Annexe	33
III-Documents de présentation	37
IV-Etudes préliminaires	66
A- Enquête sur l’opinion, les attentes et les craintes des acteurs vis-à-vis de l’autoroute	66
CADRE DE L’ETUDE.....	68
1/ INTRODUCTION	69
2/ METHODOLOGIE	70
3/ LES OUTILS METHODOLOGIQUES	72
4/ ANALYSE QUANTITATIVE DES DONNEES	72
5/ ANALYSE QUALITATIVE DES DONNEES	83
6/ LES CONSULTATIONS	91
7/ CONCLUSION.....	94
<u>ANNEXES</u> :	96
RESUME EXECUTIF DE L’ETUDE	110

B- Etude de la dynamique sociale des déplacés de l’Autoroute à péage	114
SIGLES ET ABREVIATIONS	116
LISTE DES CARTES	117
RESUME EXECUTIF.....	119
INTRODUCTION	120
1/ CONTEXTE ET JUSTIFICATION	121
2/ OBJECTIF DE L’ETUDE.....	122
3/ METHODOLOGIE DE L’ETUDE	122
4/ ECHANTILLONNAGE	124
5/ SITUATION DE REFERENCE DES PAP	127
6/ SITUATION POST-INDEMNISATION DES PAP	136
7/ STRATEGIE DE REINSTALLATION	141
CONCLUSION	155
ANNEXES	158
RESUME EXECUTIF DE L’ETUDE	208
C- Etude sur les temps de parcours des automobilistes	213
CADRE DE L’ETUDE	214
1/ CONSIDERATIONS GENERALES.....	215
2/ METHODOLOGIE	218
3/ LES OUTILS METHODOLOGIQUES	225
4/ MISE EN OEUVRE DE L’ETUDE.....	226
5/ LES RESULTATS DES EVALUATIONS DES TEMPS DE PARCOURS.....	229
6/ ANALYSE DES RAPPORTS DE TEMPS DE PARCOURS	243
7/ TABLEAU DES SEQUENCES TEMPORELLES	252
8/ LA CARTE DES MESURES DE TEMPS DE PARCOURS	253
9/ CONCLUSION.....	254
RESUME EXECUTIF DE L’ETUDE	256
CONCLUSION	263
ANNEXES	267

Introduction

La mise en place d'un Observatoire socio-économique et environnemental est une initiative de la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC) : 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 de l'avenir.

L'Observatoire de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio 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.

Un tel Observatoire peut donc se définir comme un système d'études thématiques multidisciplinaires conduites scientifiquement par des universitaires, des chercheurs ou des bureaux d'études spécialisés en raison des compétences disponibles par rapport à des questions et problématiques qui sont choisies par un Comité de Pilotage.

Le protocole d'observation s'articulera autour de deux phases : une première phase allant de 2010 à 2014, une seconde phase d'une durée de cinq ans où il s'agira d'un suivi-évaluation de la situation après ouverture comparée de la situation initiale. Un Comité de pilotage constitué de scientifiques, de représentants de collectivité, d'ONG, de bailleurs de fonds, d'organisations professionnelles et d'autres gestionnaires d'infrastructures de transport, oriente le programme des études et recherches et valide les travaux effectués. Ainsi :

- Il se réunit 1 à 2 fois par an.
- Un Secrétaire Exécutif gère le programme établi.
- Les résultats et observations obtenus pourront être restitués sous différentes formes : rapports, conférences, expositions...
- Un budget annuel de l'Observatoire est préétabli.

I- CHARTE ETHIQUE DE L'OBSERVATOIRE

CHARTRE ETHIQUE DE L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE L'AUTOROUTE DE L'AVENIR – DAKAR - DIAMNIADIO

Le projet autoroutier Dakar-Diamniadio constitue l'un des facteurs majeurs de transformation de la morphologie et du fonctionnement métropolitain de Dakar. Un tel changement admet de nombreuses dimensions : sociales, économiques, spatiales, financières, environnementales... Ces mutations méritent d'être observées dans la durée, et selon diverses thématiques par des analyses et études spécifiques.

Ces études librement décidées ne cherchent nullement à apporter une justification a posteriori de l'investissement infrastructurel. Elles peuvent en revanche alimenter en partie une démarche d'évaluation, mais l'ambition de l'observatoire vise bien à générer des observations claires, mesurées, vérifiées dans les divers domaines concernés par l'autoroute.

Un Comité de pilotage procède au choix des études, en orientant et en validant les travaux de l'observatoire. Ce Comité de nature partenariale est constitué de personnalités concernées directement ou indirectement par le projet autoroutier. Il se réunit au moins une fois par an.

Un Comité exécutif est chargé de la mise en œuvre des orientations arrêtées par le Comité de Pilotage. Les analyses sont réalisées par des universitaires, experts ou bureaux d'études compétents selon les thèmes retenus. Les résultats obtenus donnent lieu régulièrement à des dialogues et à des échanges publics lors de manifestations particulières : conférences, séminaires, expositions... et à des publications, qui garantissent la transparence de la démarche.

Le financement de l'observatoire autoroutier résulte de diverses sources : maître d'ouvrage, bailleurs de fonds, organismes métropolitains, et il est géré à partir d'un compte dédié. Une première phase de cinq années de suivi se déroulera de 2010 à 2015.

Cette démarche volontaire enrichit donc la connaissance des incidences multiples d'une infrastructure autoroutière au sein d'une métropole et de sa région, et permet à l'ensemble des acteurs intéressés tant publics que privés de bénéficier des données produites pour améliorer ou adapter leurs stratégies au nouveau contexte socio-spatial dans une perspective de développement métropolitain durable.

- Eiffage senegal
- Apix
- Banque mondiale
- Afd
- Enda ecopop
- Cciad
- Aibd
- Ailss
- Pad
- ufce

II- COMPTE RENDU DE LA REUNION

A- LISTE DES PRESENTS A LA 1^{ERE} REUNION DU COMITE DE PILOTAGE DE L'OBSERVATOIRE

LISTE DES PARTICIPANTS A LA REUNION DU 29/10/2010

Par ordre alphabétique

	NOM	PRENOM	FONCTION	CONTACT
1	BOCOUM	Hamady	Prof. UCAD / Directeur Patrimoine	hawab@hotmail.com
2	BADIANE	Alioune	Directeur Exploitation Eiffage Sénégal	alioune.badiane@eiffage.com
3	BALDE	Demba	Banque Mondiale sp. Principal dev. social	dbalde@worldbank.org
4	CASTAING	Denis	Directeur AFD à Dakar	castaingd@afd.fr
5	DIOP	Ousmane	Cd cellule étude et planification PAD	Ousmane.jb.diop@hotmail.com
6	DIOP	Badara	Cadre Technique DNAA /ANACS	joobadara@yahoo.fr
7	DEME	Maimouna	Chargée de Communication Eiff Sénégal	maimouna.deme@eiffage.com
8	DIAGNE	Mamadou M.	Chargé de programme ENDA TM/ECOPOP	mansourdiagne@enda.sn
9	FLONNEAU	Mathieu	Université Paris panthéon Sorbonne	mathieu.flonneau@universiteparis1.fr
10	GAKOU	Nicole	UFCE SENEGAL	ufce.senegal@gmail.com
11	KANTOUSSAN	Aimé	Etudiant archéologue	aimekantoussan@gmail.com
12	LANGUMIER	Jean François	Délégué Prospective APRR	jf.langumier@aprr.fr
13	MENDY	Alphonse	Dessinateur illustrateur	ttfons@yahoo.fr
14	NDONG	Dominique	CGT / APIX	dndong@apix.sn

15	NDIAYE	Mademba	Chargé com. principal Banque Mondiale	mademba@worldbank.or
16	NDIOR	Gonar	Directeur des Infrastructures et de la Logistique PAD	gonar.ndior@portdakar.sn
17	PAYERNE	Didier	SENAC SA	Didier.payerne@eiffage.com
18	RICOU	Xavier	Nouveau projet /APIX	xricou@apix.sn
19	SENAC	Gérard	PDG eiffage Sénégal	Eiffage.senegal@eiffage.com
20	SONKO	Ansoumana	SENAC SA	ansoumana.sonko@eiffage.com
21	THIOUBOU	Aïssatou	Chef Département environnement et Social AIBD SA	athioubou@abd.sn
22	VARLET	Jean	Conseiller scientifique de l'Observatoire et professeur à l'Université de Savoie	jean.varlet@univ-savoie.fr
23	VASSEUR	Mathieu	AFD Dakar	vasseurm@afd.fr

Cette rencontre a eu lieu à Dakar sous la présidence de Monsieur Gérard SENAC.

Cette liste du Comité de Pilotage n'est pas encore exhaustive, d'autres personnalités seront approchées, notamment les autorités locales, les universités et éventuellement d'autres représentants de l'Etat (ministères).

B- OBJET DE LA REUNION

L'objectif de la réunion consiste à :

- Mettre en place le Comité de Pilotage de l'observatoire (installation et lancement) avec la signature de la Charte éthique de celui-ci et à réunir les membres du Comité de Pilotage
- Définir d'un commun accord les orientations du programme général de travail à mener dans les années à venir.
- Décider collectivement des études susceptibles d'être réalisées dans l'immédiat.

1- Rappel de l'ordre du jour de la réunion

- 9h00: Ouverture: Le Président du Comité de Pilotage

Installation du Comité de Pilotage et présentation de ses membres
- 9h15: Démarche générale du projet autoroutier et adoption de la charte éthique de l'observatoire: Didier Payerne, Directeur Opérationnel SENAC SA
- 9h30: Principes et fonctionnement possibles d'un observatoire autoroutier + Présentation de la charte éthique de l'observatoire: Jean-François Langumier, APRR
- 9h45: Eléments pour une démarche scientifique de l'observatoire: Jean Varlet, Professeur à l'Université de Savoie, Conseiller scientifique de l'Observatoire
- 10h05: Présentation des études préliminaires menées par l'Observatoire

Echanges entre les membres du Comité de Pilotage
- **10h45: Pause café**
- 11h00: Elaboration du programme général de l'Observatoire :

Débat au sein du Comité de Pilotage

Orientations des thèmes d'études et de recherche à retenir

Modalités de restitution des études/Support de communication
- 12h15: Présentation du projet de thèse universitaire initiée à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne (Master Erasmus Mundus TPTI) par le Professeur Mathieu Flonneau portant sur le projet d'autoroute
- 12h30: Budget prévisionnel de l'observatoire
- 12h40: Questions/Réponses générales sur la démarche de l'observatoire
- Conclusions
- **13h30: Signature de la Charte et Buffet**

2- Charte éthique de l'observatoire

Le projet autoroutier Dakar-Diamniadio constitue l'un des facteurs majeurs de transformation de la morphologie et du fonctionnement métropolitain de Dakar. Un tel changement admet de nombreuses dimensions : sociales, économiques, spatiales, financières, environnementales...

Ces mutations méritent d'être observées dans la durée, et selon diverses thématiques par des analyses et études spécifiques.

Ces études librement décidées ne cherchent nullement à apporter une justification a posteriori de l'investissement infrastructurel. Elles peuvent en revanche alimenter en partie une démarche d'évaluation, mais l'ambition de l'observatoire vise bien à générer des observations claires, mesurées, vérifiées dans les divers domaines concernés par l'autoroute.

Un Comité de pilotage procède au choix des études, en orientant et en validant les travaux de l'observatoire.

Ce Comité de nature partenariale est constitué de personnalités concernées directement ou indirectement par le projet autoroutier. Il se réunit au moins une fois par an.

Un Comité exécutif est chargé de la mise en œuvre des orientations arrêtées par le Comité de Pilotage.

Les analyses sont réalisées par des universitaires, experts ou bureaux d'études compétents selon les thèmes retenus.

Les résultats obtenus donnent lieu régulièrement à des dialogues et à des échanges publics lors de manifestations particulières : conférences, séminaires, expositions... et à des publications, qui garantissent la transparence de la démarche.

Le financement de l'observatoire autoroutier résulte de diverses sources : maître d'ouvrage, bailleurs de fonds, organismes métropolitains, et il est géré à partir d'un compte dédié.

Une première phase de cinq années de suivi se déroulera de 2010 à 2015.

Cette démarche volontaire enrichit donc la connaissance des incidences multiples d'une infrastructure autoroutière au sein d'une métropole et de sa région, et permet à l'ensemble des acteurs intéressés tant publics que privés de bénéficier des données produites pour améliorer ou adapter leurs stratégies au nouveau contexte socio-spatial dans une perspective de développement métropolitain durable.

3- Projet de Thèse

Sujet : La conception d'une autoroute au Sénégal : vers un aménagement multidimensionnel conciliant développement et mise en valeur patrimoniale.

La construction d'une autoroute dans l'aire métropolitaine dakaroise constitue aujourd'hui un atout économique et social majeur pour le Sénégal. Pour diverses raisons, Dakar, la capitale souffre d'insuffisances en termes de mobilité, rendant du même coup les échanges avec l'intérieur du pays difficiles. Ceci constitue pour nous, dans le cadre de notre thèse de Doctorat, un point de départ pour évoquer les questions liées à la mobilité urbaine, précisément à Dakar, en se basant sur des éléments comparatifs par rapport à ce qui se fait dans d'autres pays qui ont connu ce type d'infrastructure en réseau. En outre, nous évoquerons la nature des impacts : sociaux, culturels, économiques et politiques liés à la présence de l'autoroute.

De nos jours, le couple développement / patrimoine étant souvent évoqué, nous essayerons, après identification et inventaire liés à la présence de l'autoroute, de mettre sur pied des stratégies globales et cohérentes de mise en valeur du patrimoine.

Ainsi, notre recherche doctorale doit permettre :

- 0- De préciser la généalogie du projet autoroutier
- 1- De faire la synthèse des impacts précités de l'autoroute sur la base des études déjà menées,
- 2- D'identifier les études complémentaires devant être menées,
- 3- De souligner les divers types d'activités pouvant être générateurs d'emplois et de revenus issus d'une valorisation du patrimoine
- 4- De proposer une stratégie de mise en valeur des richesses archéologiques et historiques identifiées sur le tracé de l'autoroute,
- 5- Et cela dans le cadre des systèmes de mobilité propres aux différents acteurs du développement au sein d'un fuseau géographique s'étendant de Dakar à Rufisque.

Différentes sources bibliographiques seront consultées dans le cadre de la réalisation de cette étude, des enquêtes seront menées auprès des populations concernées. L'étude sera réalisée dans le cadre d'un programme de mobilité doctorale intitulé HERITECHS (Université Paris Panthéon-Sorbonne).

C- RESUME DES PRESENTATIONS

1- Jean François LANGUMIER

Cette présentation a pour finalité de mieux comprendre les principes et fonctionnements possibles d'un Observatoire autoroutier.

Pour l'orateur, il est nécessaire de créer un Observatoire autoroutier socio-économique et environnemental pour :

- Produire des connaissances neuves relatives aux incidences multiples, économiques, sociales, environnementales, voire culturelles de l'équipement
- Faciliter la prise de décision adéquate des autorités publiques concernées (nationales et locales)
- Permettre aux acteurs du territoire métropolitain d'intégrer cet équipement dans leurs diverses stratégies de développement : acceptabilité et appropriation sociales, effet d'accélération de la valorisation de l'infrastructure.

Cependant, il rappelle que l'Observatoire n'est pas :

- Un outil de justification ou de critique a posteriori de l'investissement infrastructurel (c'est un choix régalien).
- Une démarche exhaustive d'évaluation des incidences de l'équipement (mais elle y participe en partie)
- Un dispositif en faveur d'un seul acteur particulier (ce qui est visé c'est l'intérêt général, par le partenariat et la coordination d'acteurs).
- Une instance de préconisations d'interventions publiques ou privées (chaque acteur tire ses conclusions à partir des observations explicitées).

Mr LANGUMIER a également présenté la Charte éthique de l'Observatoire (ci-dessus).

2- Jean VARLET

Cette présentation porte sur les éléments d'une démarche générale scientifique pour l'Observatoire.

Il s'agit d'un Observatoire innovant d'une autoroute originale du fait qu'elle est la première en Afrique de l'Ouest subsaharienne. Il s'inscrit dans un vaste mouvement de recherche sur le rôle

(impact) d'une autoroute sur l'économie et les grands territoires traversés ; qui va s'articuler autour de quatre grandes thématiques :

a- La question du désenclavement ou celle de l'ouverture des territoires

- Amélioration de l'accessibilité
- Abaissement généralisé des temps de parcours

b- Autoroute et développement économique

- Transport : réorganisation de circuits d'approvisionnement et de distribution, la logistique
- Tourisme : augmentation de l'attractivité d'espaces touristiques (Petite côte), rôle de l'aéroport et du prochain nœud multimodal de Diamniadio
- Agriculture : développement du secteur du maraîchage par exemple (production, commercialisation...)
- Activités économiques et Commerce : évolution du petit commerce, essor de la grande distribution, l'hôtellerie, création de nouvelles zones d'activités

c- Autoroute et environnement

Des thèmes sont déjà intégrés dans le projet autoroutier comme : les pollutions, les nuisances sonores, les eaux superficielles, l'inscription paysagère.

Aussi les thèmes suivants sont envisageables :

- La gestion des dépendances vertes et naturelles sur l'espace concédé.
- Les déchets recueillis sur le tracé
- Les milieux et espèces remarquables
- Les vieux arbres et arbustes détruits sur l'emprise autoroutière et les risques d'appauvrissement de la biodiversité par l'infrastructure linéaire

d- Autoroute et recompositions territoriales

- Le long de l'autoroute : mutations foncières, recomposition de l'espace bâti, organisation et gestion des effets de coupure
- L'essor des nœuds de transport : les diffuseurs autoroutiers
- Dynamiques d'une réorganisation de la métropole ?
- Maintien ou modification de la hiérarchie urbaine au sein du Sénégal et évolution éventuelle des disparités régionales entre le Nord (vers Thiès) et le Sud (vers Mbour)?

D- RENDU DES ETUDES

Pour illustrer les apports possibles de l'Observatoire, trois études préliminaires ont été d'ores et déjà lancées en 2010 qui sont restituées ci-après :

1- Etude n°1 : réalisée par l'Institut Africain de Management (IAM)

Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels de Dakar vis-à-vis de l'autoroute



Résumé exécutif provisoire de l'étude

a- LES RESULTATS DE L'ANALYSE DES DONNEES DE L'ENQUÊTE DE TERRAIN SUR L'OPINION, LES ATTENTES ET LES INQUIETUDES DES ACTEURS

a.1- L'opinion générale des acteurs économiques et institutionnels

On constate une forte tendance à l'appréciation positive de l'ouvrage par les personnes sondées.

Ainsi, sur la base du panel de personnes interrogées, l'opinion générale des acteurs est que, l'autoroute à péage (AP) est un véritable outil de développement venu à son heure pour favoriser le décollage économique et social du Sénégal. Ainsi, l'opinion des acteurs peut être résumée en ces termes ci-dessous encadrés :

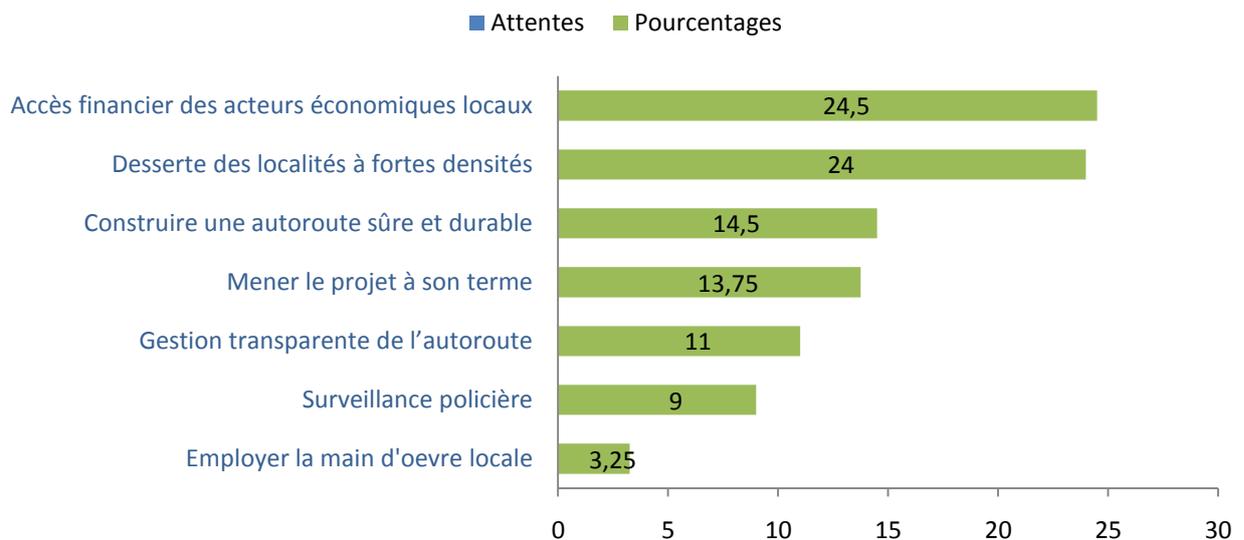
« L'autoroute à péage est un investissement pertinent venu à point nommé, un outil majeur favorisant le développement économique et social du Sénégal »

a.2 – Les attentes des acteurs économiques et institutionnels

Globalement les acteurs ont exprimé des attentes fortes sous forme d'exigence de principe. Selon les données quantitatives recueillies sur le terrain, sept attentes essentielles ont été formulées et exprimées par la plus part des acteurs rencontrés. Ci-dessous la liste des attentes :

- 1- Une possibilité d'accès financier des acteurs économiques locaux aux services de l'autoroute à péage ;
- 2- Desservir (par le moyen des échangeurs) les localités à forte densité démographique ;
- 3- Construire une autoroute techniquement sûre et durable;
- 4- Poursuivre les travaux, mener le projet jusqu'à son terme ;
- 5- Une gestion transparente de l'autoroute, de ses retombées financières ;
- 6- Une surveillance policière accrue sur les vitesses (Km/h) ;
- 7- Employer la main-d'œuvre locale (les jeunes riverains) dans les travaux de construction de l'autoroute

a.2-1 Graphique du degré d'intensité des attentes

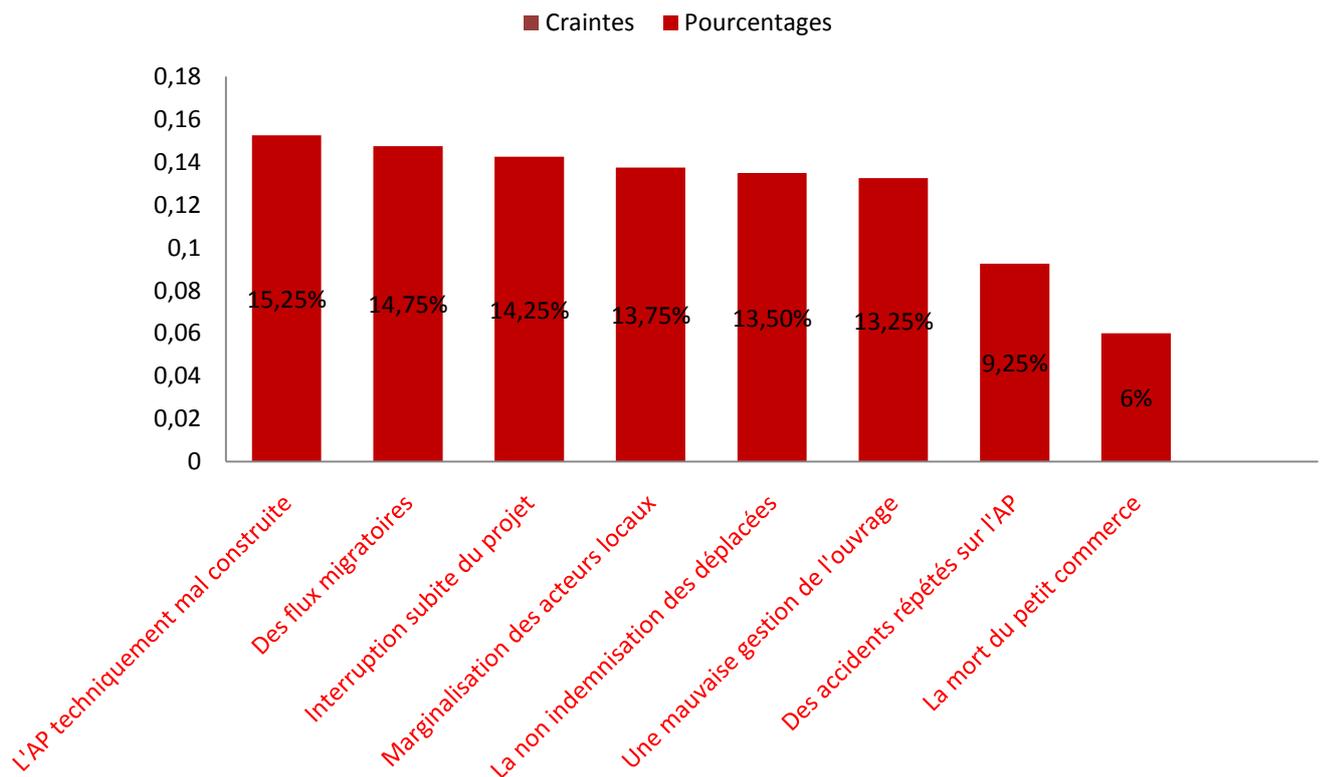


a.3 – Les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels

Selon les données quantitatives recueillies sur le terrain, pas moins de huit craintes majeures ont été formulées et exprimées par les différents acteurs rencontrés. Ci-dessous encadrées, les craintes :

- 1- Que l'autoroute soit techniquement mal construite ;
- 2- De nouveaux flux migratoires de populations extérieures vers les zones sous influence de l'emprise, sources de conflits sociaux ;
- 3- Que la construction de l'autoroute soit subitement interrompue ;
- 4- La marginalisation des acteurs économiques locaux au profit des grands groupes ;
- 5- La non indemnisation de personnes déplacées de l'emprise autoroutière ;
- 6- Une mauvaise gestion économique de l'infrastructure ;
- 7- Des accidents répétés par excès de vitesse des automobilistes ;
- 8- La mort du petit commerce sur les voies par le non arrêt des véhicules

a.3.1 - Graphique des degrés d'intensité des diverses craintes des acteurs



b- LES RESULTATS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES OU LES DONNEES ADDITIVES AUX DONNEES DES ENQUÊTES DE TERRAIN

Des consultations publiques ont été organisées avec les acteurs économiques et institutionnels préalablement questionnés sur le terrain avec comme objectif d'approfondir l'analyse, la réflexion sur les questions déjà abordées en vue de renforcer les solutions initialement proposées.

Les résultats des consultations publiques

✓ Sur l'opinion

- Les avantages de l'autoroute à péage :
 - Réduction du chômage
 - Réduction des inondations
- Les inconvénients de l'autoroute à péage :
 - Création de bidonvilles : quartiers spontanés et délinquance juvénile

✓ Sur les inquiétudes ou craintes

- Par rapport aux populations non déplacées :
 - Assainissement : risques d'inondation
 - Enclavement : séparation des communes en deux zones distinctes
 - Economie : perte de recette des communes, perte d'emplois, perte de clientèle
 - Education : disparition d'écoles publiques et privées, difficultés d'accès des élèves à leurs établissements
- Par rapport aux populations déplacées et à déplacer :
 - Site de recasement des personnes à déplacer non viabilisé
 - Enclavement du site (Tivaouane Peulh)
 - Risque de problèmes environnementaux avec la proximité de Mbeubeuss
 - Des habitats (étroits) non proportionnels aux familles
 - Foncier : le qualificatif « Pikine irrégulier sud » inquiète (peur de déguerpissement forcé)

✓ Les suggestions et/ou attentes

- Moins d'embouteillage
- Prendre en charge les questions d'assainissement pour amoindrir les problèmes d'inondation dans les localités telles que Rufisque, Diamgueune, Thiaroye sur mer
- Impliquer d'avantage les collectivités locales
- Donner libre accès aux ambulances
- Prévoir des corridors des petites espèces animales (biodiversité)
- Créer des infrastructures socio-économiques pour les populations environnantes

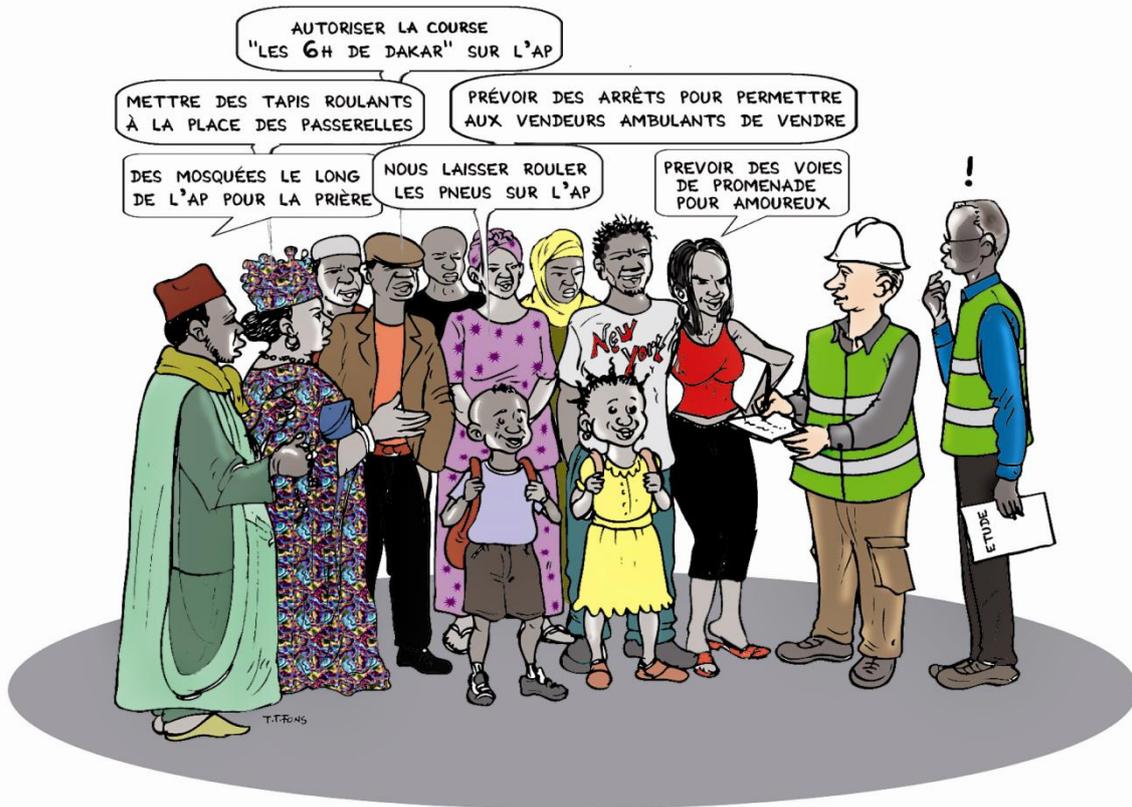
c- CONCLUSION

L'autoroute à péage est une première au Sénégal et, comme telle, elle suscite beaucoup de réactions. En effet, on constate une forte tendance à l'appréciation positive de l'ouvrage : un ouvrage salubre qui vient « booster » l'activité économique et améliorer les conditions de vie des populations.

En plus des craintes déjà exprimées, la plupart des acteurs sondés sont hantés par la psychose de voir le projet subitement arrêté. Cela en raison de l'immense espoir cristallisé par l'avènement de l'ouvrage. Ainsi, entre autres attentes fortes, le projet doit aller jusqu'à son terme et le péage doit être économiquement accessible aux acteurs économiques locaux. Des raccordements sont souhaités pour desservir les localités à fortes activités économiques.

En définitive, la SENAC S.A, par cette étude a permis aux citoyens, futurs clients de l'autoroute, de livrer leurs sentiments vis-à-vis de l'ouvrage et, du coup, de se sentir pris en compte. Aussi elle constitue une première base de données pour l'observatoire. Cette initiative est à encourager.

Autoroute à peage Dakar - Diamniadio



Enquête d'opinion

2- Etudes n°2 : réalisée par MSA (Malick Sow & Associés)

ETUDE DE LA DYNAMIQUE SOCIALE DES DEPLACES DE L'AUTOROUTE A PEAGE TRONÇON KEUR MASSAR-DIAMNIADIO



Résumé exécutif provisoire de l'étude

LES INCIDENCES DE L'INDEMNISATION SUR LA VIE SOCIALE DES PERSONNES AFFECTEES PAR LE PROJET AUTOROUTIER

La méthode d'investigation

L'enquête qui est à la base de ce travail a porté sur un échantillon de 108 PAP (Personnes Affectées par le Projet) issues d'une population mère de 1114 PAP. L'échantillon est obtenu au moyen de la méthode du choix raisonné selon un taux de 10% appliqué à la population mère.

a- Le statut juridique

Dans la zone d'étude trois sortes de terrains ont été dénombrées :

Titres Fonciers (TF)	3
Terrains Non Immatriculés (TNI)	10
Lotissements autorisés par l'administration	1

b- Le niveau d'occupation

Deux niveaux d'occupation ont été différenciés dans la zone .Il s'agit des terrains à usage agricole et de terrains à usage d'habitation.

Terrains à usage agricole

Exploitation mixte	11
Exploitation maraichère	1
Exploitation arboricole	11
Exploitation sous pluie	30
Sous Total	53

Cf : Méthode d'investigation

Les terrains à usage d'habitation

(PAP : Personnes Affectées par le Projet)

PAP résidentes	42
PAP non résidentes	18
PAP locataires	55
Propriétaire d'impenses inoccupées	97
Propriétaires de terrains nus	849
Sous Total	1061

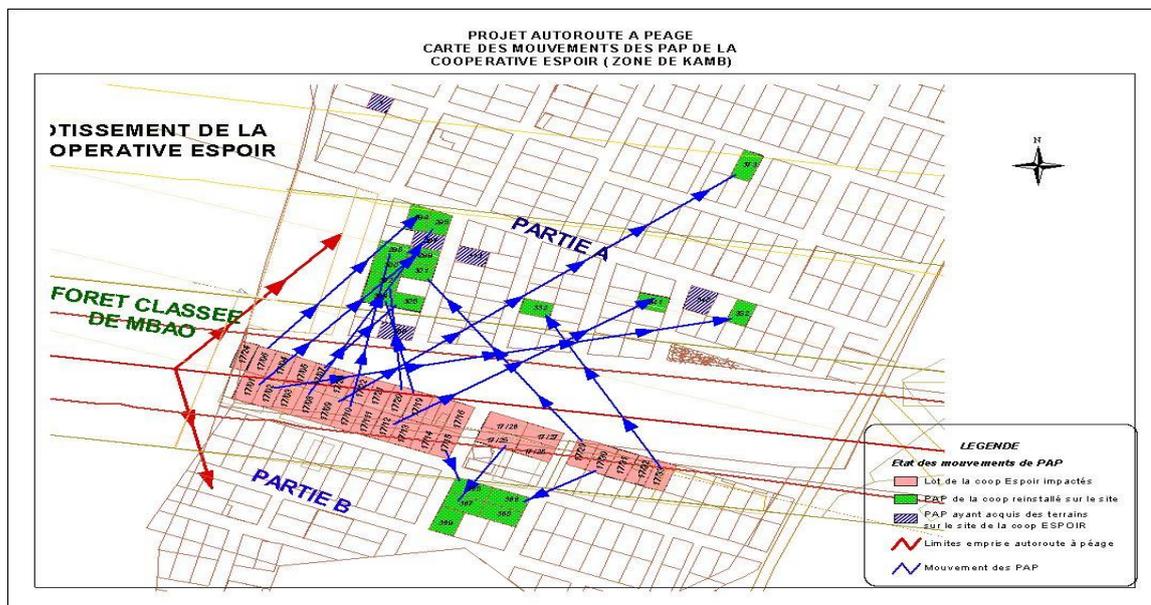
c- Utilisation de l'indemnisation

L'indemnisation reçue a été utilisée pour les réemplois suivants :

- Achat de parcelle (terrain),
- Construction (maison),
- Investissement dans la production (cas des maraîchers etc.),
- Location (maison, appartement, chambre),
- Autres activités : voyage, achat de voitures, autres.

d- Lieu de réinstallation

Carte des itinéraires de déplacement des PAP



La localisation des achats (de terrains) est répartie de la façon suivante :

Achat dans la zone	23,9%
Achat à proximité	23,9%
Achat zone éloignée	52,2%

Les lieux de construction sont les suivants :

Construction dans la zone (de départ)	28,1 %
Construction à proximité	31,3 %
Zone éloignée	40,6 %

e- Conclusion

Au regard des résultats des enquêtes, nous pouvons tirer quelques conclusions ci-après :

Le Domaine Agricole

- L'indemnisation a permis de faire des investissements sur les parcelles restées longtemps en jachère partielle.
- La libération du corridor a entraîné une délimitation des parcelles et une sécurisation foncière avec la mise en place de clôture et la démarche de titrisation est une réaffirmation de la notion de propriété (délimitation du foncier);
- Le déplacement est plutôt une source d'amélioration des conditions de production chez les propriétaires de vergers justifiant ainsi une augmentation de leurs revenus ;
- Une intensification de la mise en valeur sur les superficies restantes ;
- Une augmentation de l'offre d'emploi féminin due à l'intensification ;
- L'emprise de l'autoroute n'a affecté que 30% des surfaces maraichères, mais le montant global des indemnisations injecté a entraîné une reprise économique;
- Le projet a justifié la reconversion de certaines parcelles de cultures et de terrains nus en programme de lotissement pour l'habitation ;
- Le prix du foncier non titré à l'hectare est passé de un million à dix millions ;

L'habitat de Réinstallation

- La perception d'une indemnisation en espèce a octroyé aux PAP une plus grande liberté sur les opportunités d'achat de terrain ;
- l'indemnisation surévaluée du bâti a permis l'achat d'un terrain nu plus cher que ce qui a été payé et la construction d'une maison sur ce terrain ;
- l'indemnisation a permis d'obtenir des terrains viabilisés avec un titre de propriété
- certaines PAP connaissent aujourd'hui une nette amélioration de leurs constructions ;
- Les nouvelles maisons respectent en grande majorité les normes de construction préconisées par les services de l'urbanisme telles que les chambres spacieuses, éclairées et bien aérées, l'existence de patios permettant justement l'aération et la luminosité des pièces, Système d'assainissement des eaux usées et eaux vannes adéquat (regard, fosses septiques, puits perdus...)
- une meilleure conception architecturale avec désormais une réelle possibilité d'extension future de la maison ;
- le déplacement a permis de résoudre les problèmes d'inondation pour certains (**quartier de Kamb signifie le trou ou la dépression**), car ils ont pu acheter des terrains et se réinstaller dans des zones non inondables ;
- Les programmes de reconstruction ont entraîné un développement d'une économie locale (emploi de maçons, augmentation de la vente de ciment, l'achat de matériaux de construction etc..)
- La stratégie de réinstallation repose sur une approche individuelle, elle s'est opérée pour la plupart d'entre elle dans des zones de proximité ;

Une étude intéressante pourrait consister à déterminer si l'évolution du prix du mètre carré du foncier, du fait du déplacement, a impliqué une amélioration du patrimoine des PAP ?

3- Etude n°3 : réalisée par l'Institut Africain de Management (IAM)

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio

Etude sur les temps de parcours des automobilistes



Résumé exécutif provisoire de l'étude

a- CONSIDERATIONS GENERALES

Opportunité de l'étude

Depuis la livraison provisoire d'une partie de l'autoroute à péage (AP) à la libre circulation, il semble être adopté par l'opinion que l'accès à la banlieue dakaroise, à partir du centre ville de Dakar est devenu plus rapide actuellement par l'AP qu'auparavant par la route nationale (RN).

La Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC s.a) a décidé de renseigner, par une étude scientifique, les temps de parcours mis par les automobilistes entre Dakar et la banlieue aussi bien par la RN et l'AP que par les axes secondaires menant à des destinations dans la banlieue.

b- LES MOYENS DE DEPLACEMENT UTILISES

Les différents moyens de déplacement ci-dessous ont été utilisés pour procéder à l'évaluation des temps de parcours :



Taxi : déplacement direct continu



Bus (Dakar Dem Dik):déplacement aux arrêts réguliers



TATA : déplacement aux arrêts régulier



Ndiaga Ndiaye : déplacement aux arrêts irréguliers



Car rapide : déplacement aux arrêts irréguliers

C- RESULTATS DES EVALUATIONS DES TEMPS DE PARCOURS

Les résultats des différentes évaluations sont obtenus au terme de quatre évaluations au moins pour chaque axe. En raison de deux évaluations pour chaque sens (aller et retour). Ces évaluations ont permis de disposer d'éléments pour déterminer le temps de parcours pour chaque axe incriminé.

Les paramètres considérés :

- Deux jours différents : en début de semaine (lundi) et en fin de semaine (vendredi)
- Deux horaires différents : à partir de 7 heures à l'aller et à partir de 17 heures au retour

C.1 - Tableau comparatif des données des axes principaux RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours Axe		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar - Keur Massar RN / AP	Taxi	49,75mn	36,25mn	13,5mn	
		Bus	56,75mn	58mn		1,25mn
		Car	57,25mn	60,5mn		3,25mn

C.2 - Tableau comparatif des données des axes Dakar – Thiaroye RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours relativement aux voies		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar – Thiaroye RN / AP	Taxi	40,25mn	27,75mn	12,5mn	
		Bus	48,25mn	50,5mn		2,25mn
		Car	49,75mn	51,75mn		2 mn

C.3 - Tableau comparatif des données des axes Dakar –Pikine RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours relativement aux voies		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar – Pikine RN / AP	Taxi	34,25mn	22,75 mn	11,5mn	
		Bus	41,25mn	27,75mn	13,5 mn	
		Car	44,75mn	32,25mn	12,5mn	

C.4 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Patte d'oie /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Patte d'oie (AP)	Taxi	6,75mn
		Bus	9,25mn
		Car	10mn

C.5 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Croisement Cambereune /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Cambereune (AP)	Taxi	7,75mn
		Bus	10,25mn
		Car	11,75mn

C.6 – Tableau des données de l'axe : Dakar – Parcelles assainies /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – P. assainies (AP)	Taxi	25,5mn
		Bus	35,5mn
		Car	40,75mn

C.7 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Guédiawaye /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Guédiawaye (AP)	Taxi	46mn
		Bus	56mn
		Car	58,75mn

d- TABLEAU DES SEQUENCES TEMPORELLES

d.1- Tableau synoptique des séquences temporelles brutes

N°	Moyen de transport	Axe Dakar – Keur Massar / AP						
		Dk-Keur Massar	Dakar - Thiaroye	Dakar - Pikine	Dakar - Guédiawaye	Dakar - Parcelles Assainies	Dakar - Cambereune	Dakar – Patte d'oie
1	TAXI	36,25mn	27,75mn	22,75 mn	46	25,5mn	7,75mn	6,75mn
2	BUS	58mn	50,5mn	27,75mn	56	35,5mn	10,25mn	9,25mn
3	CAR	60,5mn	51,75mn	32,25mn	58,75	40,75mn	11,75mn	10mn

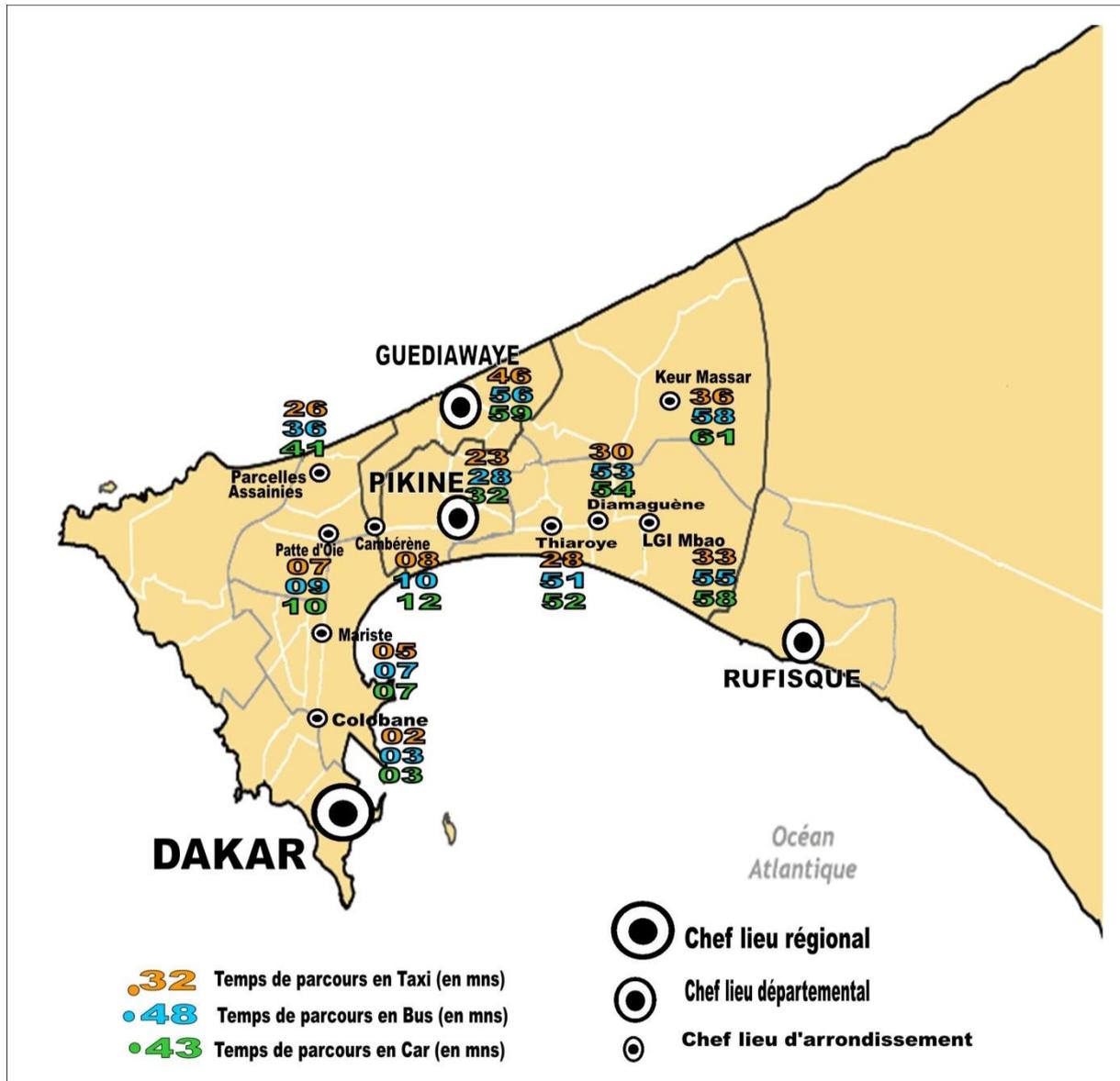
d.2 - Tableau synoptique des séquences temporelles arrondies

N°	Moyen de transport	Par la voie de l'autoroute à péage / AP						
		Les axes principaux et secondaires						
		Dk-Keur Massar	Dakar - Thiaroye	Dakar - Pikine	Dakar - Guédiawaye	Dakar - Parcelles Assainies	Dakar - Cambereune	Dakar – Patte d'oie
1	TAXI	36mn	28 mn	23 mn	46mn	26 mn	8 mn	7 mn
2	BUS	58mn	51 mn	28 mn	56mn	36 mn	10 mn	9 mn
3	CAR	61mn	52 mn	32 mn	59 mn	41 mn	12 mn	10 mn

d.3 - Tableau synoptique des séquences temporelles des localités intermédiaires

N°	Moyen de transport	Axe / Dakar – Keur Massar / AP			
		Colobane	Maristes	Diamguene	LGI Mbao
1	Taxi	2mn	5mn	30mn	33mn
2	Bus	3mn	7mn	53 mn	55 mn
3	Car	3mn	7mn	54	58mn

e- LA CARTE DES MESURES DE TEMPS DE PARCOURS



f- CONCLUSION

Au terme de l'étude, il est donné à constater que l'opinion selon laquelle la voie de l'autoroute à péage (AP) serait plus rapide que la route nationale (RN) pour joindre la banlieue à, partir de Dakar et inversement est une opinion à bien des égards fondée.

Sur la base des temps de parcours évalués sur six axes comparatifs, l'AP favorise des gains de temps.

En effet, sur l'axe Dakar-Pikine, un gain de temps successif de 11,5 ; 13,5 et 11,5mn est obtenu respectivement en taxi en bus et en car par l'AP sur la RN. Et, ce gain de temps se maintient de manière progressive en taxi de 11,5 ; 12,5 et 13,5mn sur l'axe Dakar-Keur Massar contre seulement une perte de temps régressive de 2,25 et de 1,25mn par les bus en faveur de la RN et, une perte de

temps progressive de 2 et de 3,25 sur l'AP par les cars en faveur de la RN. Un retard du à l'embouteillage au niveau du carrefour Seven Up et à la taille grande des bus et cars qui sont obligés de rouler moins vite pour passer sous le pont avant de se poser sur la RN ou sur l'AP.

C'est dire que ces écarts de temps en faveur de l'AP se seraient maintenus et évolueraient progressivement sans cet obstacle que constitue le carrefour Seven Up et à la livraison du second tronçon de l'AP.

Aussi l'étude a permis de constater que la circulation au sens banlieue –Dakar est plus rapide que le sens Dakar - banlieue. Cela par tous les sept axes qui passent par l'AP plus un qui passe par la RN contre seulement deux qui passent par la RN.

Cette étude, par les données qu'elle a permises d'avoir, constitue une base de comparaison future pour les nouvelles mesures de temps qui seront effectuées sur l'AP à sa livraison et à sa mise en service totale.

E- ECHANGES

Lors de cette réunion, des échanges ont eu lieu entre les différents participants.

Ces derniers ont également fait des suggestions d'études qui pourraient être réalisées dans l'immédiat ou dans l'avenir.

Principales interventions et sujets abordés / suggestions

APIX

- Important de faire l'état des lieux
- Restituer les résultats réels (positifs/négatifs) quels que soient les types d'études réalisés (Observatoire)
- Suivre les restructurations urbaines (« les ambulants suivent les embouteillages »)
- Garantir la continuité de l'offre de transport urbain
- Définir les indicateurs de suivi
- Les études qui justifient le projet ont été faites
- Il faut matérialiser une zone d'influence (\pm 20/25 kms de part et d'autre de l'Autoroute ?)
- Réfléchir en termes de coûts globaux ?

AFD

- Favorable au lancement d'études sur le foncier
- Importance de définir l'avant / pendant / après. Il s'agit d'un cas rare d'interaction évidente du projet avec les autres entités : port / aéroport /rail...

- Multi modalité : accélération de l'implantation de transports collectifs sur la presqu'île.
- Quid des impacts environnementaux ?

Banque Mondiale (BM)

Les mairies doivent être interrogées. Il n'y a pas de perspective sur le réseau secondaire. (BM informe qu'elle prépare le PIS (Pikine irrégulier Sud))

- Donner plus d'information sur la zone de recasement : foncier, état des lieux, le nombre réel de PAP qui vont y aller etc.
- Penser aux effets pervers de l'Autoroute : tout va se concentrer à Dakar ? Il faut décentraliser... (d'après, Mr BOCOUM, la dilatation se fera...)
- Problèmes d'aménagement et de la desserte (le cas des localités isolées)
- Déplacés involontaires : que sont ils devenus ?

Mr BOCOUM

- Faire la typologie des activités (approbation du projet par les populations ? Bilan de l'informel ?)
- Les quartiers de la banlieue vont-ils bénéficier de l'autoroute : expansion ou pas ?
- Sensibilisation des populations vis-à-vis de l'autoroute
- La question de l'inondation

J F LANGUMIER

- Cartographie du recasement ? transport ?
- Problème de l'éloignement des populations pauvres de leur zone d'activités (informelles)
- Sujet possible : « Relocalisation, déplacements, nouvelles implantations du fait de l'Autoroute »
- Sujet possible « recensement des sièges sociaux d'entreprise » ?
- Définition d'indicateurs ?

Port de Dakar

- Urgence d'avoir une situation de référence : économique démographique, sociologique...

AIBD

- Il faut capitaliser les études existantes
- Définition du territoire d'influence
- Y' a-t-il d'autres projets impactants ?
- Etude des populations vulnérables ? Des exclus ?
- Quid de l'évolution de « l'accès aux ressources naturelles » ?
- Synergie avec les autres acteurs (AIBD-SENAC etc.) pour assurer le suivi de certaines études, avoir une base de données élargie

UFCE

- Les industries se déplacent vers THIES / MBOUR
- Etude du passage de l'informel au formel ?
- Etude sur un échantillon de femmes actives à Dakar (Pikine-Dakar): leur mobilité, leur filière, leur opinion vis-à-vis de l'autoroute

PAD

- Proposition d'indicateurs : temps de parcours, accessibilités, création de richesse, développement...

ENDA

- Questions liées à la sécurité (comportements, accidents...)
- Agriculture urbaine propre à une ville comme DAKAR : Evolution ?

TOUS

Accord sur une participation financière de chacun aux études. Les sujets pourraient porter sur :

- Importance d'avoir une situation de référence
- Etude d'accessibilité
- Développement économique (formel Vs informel ?)
- Activité autour des futurs diffuseurs
- Déplacement de l'informel
- Foncier (effet de coupure)
- Quartiers d'ortoirs
- Desserrement de la ville
- Environnement

Conclusion

Au terme de la réunion d'installation et de lancement de l'Observatoire de l'autoroute de l'Avenir (Dakar-Diamniadio), les membres du Comité de Pilotage ont défini d'un commun accord les orientations du programme général de travail à mener dans les années à venir.

Cinq domaines d'études et de recherches sur les incidences de l'autoroute dans son environnement seront ainsi suivis, chacun abordant peu à peu des thèmes variés :

La circulation : en particulier l'amélioration de l'accessibilité (désenclavement par rapport à la congestion actuelle-temps de parcours), les modifications du parc automobile local, l'intégration de l'autoroute dans le système de transport incluant les aéroports, le port, le chemin de fer et les transports urbains, ainsi que la sécurité et l'évolution des comportements de mobilité.

Autoroute et environnement humain et social : notamment les personnes déplacées et recasées et plus largement les exclus des grands projets ; les effets de coupure de l'autoroute (déstructuration

du lien social) ; l'évolution du rôle des femmes dans l'économie locale ; sans oublier les emplois liés au chantier et l'évolution des densités de population et du bâti.

Autoroute et environnement écologique : en sus des obligations faites à l'opérateur de réseau, l'accès aux et la pression exercée sur les ressources naturelles, les inondations, ainsi que les évolutions paysagères.

Autoroute et développement économique : les mobilités professionnelles, le secteur informel notamment dans le commerce, le maraîchage, les zones d'activités, les évolutions sur la RN1, le péage.

Autoroute et territoire : à l'échelle locale, analyse du foncier, des parcelles inondées et des effets de coupure ; à l'échelle régionale, les secteurs des diffuseurs, le devenir des quartiers-dortoirs, les dynamiques de localisation et les opérations d'aménagement urbain ; la métropolisation dakaroise et les évolutions de la hiérarchie urbaine.

Afin d'obtenir des résultats, le Comité de Pilotage s'accorde sur l'utilisation d'une méthode comparant des indicateurs avant la concession, pendant le chantier et après la mise en service, ainsi qu'en continu, au sein d'une bande d'étude située à l'intérieur de la Presqu'île du Cap Vert et au-delà vers l'Est ; il cherche aussi à évaluer les objectifs fixés.

Programme d'études pouvant être initié en 2011

Suite à cette réunion, il est à présent possible d'arrêter une liste provisoire d'études pouvant être initiées en 2011. Chacune de ces propositions d'études donnera lieu à un échange entre SENAC SA et les laboratoires universitaires ou bureaux d'études sollicités pour préciser les méthodes et les résultats attendus, puisque les données obtenues en 2011 devront pouvoir être comparées dans le cadre de démarches ultérieures portant sur le même objet (comparaison avant – après).

- 1) Etude des relocalisations des expropriés et de leur vulnérabilité socio-économique : Un suivi spécifique des déplacés non volontaires de l'emprise autoroutière pourrait être réalisé au vu d'un échantillon établi à partir des dossiers administratifs établis (en particulier pour la zone de Keur Massar). Plusieurs variables seraient examinées : l'identification de ces personnes (selon âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle), leur provenance géographique antérieure, leur localisation présente ou récente, leur localisation prochaine, l'état de leurs revenus avant et après le déplacement, taille de la famille, nouvelle distance-temps séparant ces habitants et leurs lieux d'accès à leurs ressources. La finalité de cette démarche vise à évaluer, une fois l'autoroute mise en service, les possibilités d'atténuer les situations difficiles des déplacés non volontaires qu'il faut préserver de l'exclusion (cf : mise en service de nouvelles lignes de transports collectifs).
- 2) Dresser un bilan de la sécurité routière constatée à présent sur les axes routiers majeurs ouest-est de l'aire urbaine de Dakar
- 3) Etablir les diverses pratiques sociales et possibilités techniques de la multi modalité existantes à présent à Dakar et les chaînes ou liaisons modales associant dès maintenant :

voiture particulière-taxis, bus... transports collectifs urbains. Identifier les TC et leurs réseaux (lignes, arrêts, fréquences) œuvrant sur le même axe que l'autoroute.

- 4) Conciliation de la circulation routière / autoroutière, et de la circulation douce (piétons...) par des équipements spécifiques : cf cas de la Patte d'Oie, et d'autres lieux (passerelles).
Etablissement de schémas des circulations.
- 5) Suivi des lieux de congestion routière / autoroutière, et des lieux de déplacements des activités informelles : examen des espaces dédiés aux diffuseurs ultérieurement.
Aires présentes de ce petit commerce de voiries urbaines. Evaluation de ce qu'il représente en nombre d'emplois et en revenus.
- 6) Etablir le mode actuel d'occupation des sols par usage des photos aériennes, dans la perspective d'identifier la progression de l'urbanisation de Dakar à 5 – 10 ans vers le Nord, l'Est et le Sud-est, soit vers 2 côtes littorales et 1 axe d'arrière-pays (vers Thiès), et examen actuel des espaces voués au maraîchage : dimension totale et celle des parcelles, spéculations effectuées, mode et lieux de commercialisation.
Suivi des dynamiques de restructuration urbaine à proximité de la future autoroute.
Evaluer les densités et leurs évolutions
- 7) Recenser quantitativement et qualitativement les centres actuels de services de la métropole de Dakar et leurs localisations afin d'évaluer dans 5 – 10 ans des déplacements possibles ou des créations majeures : conversion de l'actuel site de l'aéroport, essor du pôle du nouvel aéroport à terme. Des indicateurs de polarisation urbaine mériteraient d'être construits (volume d'emplois métropolitains directionnels par quartier).
- 8) Dans une perspective de coopération interinstitutionnelle et de concertation intersectorielle, identifier les différentes études disponibles qui pourraient contribuer aux travaux de l'Observatoire autoroutier : cf impact environnemental du nouvel aéroport, et gestion éventuellement partagée entre l'Observatoire autoroutier et la base de données propre au nouvel aéroport... (piste évoquée par l'AIBD).
- 9) L'activité économique des femmes relève d'une approche spécifique pour permettre de traiter deux questions en particulier : l'autoroute favorise-t-elle ou pas une mutation de statut dans les activités gérées par les femmes passant du secteur informel au secteur formel ? L'autoroute entrainera-t-elle ou pas un desserrement urbain de leurs activités en raison de leur modernisation ? L'accès au foncier extérieur au centre devra être examiné (taille des lots, prix, dessertes, entrepôts...).
- 10) L'environnement forestier de Mbao et le projet autoroutier : campagne photographique de l'état présent du paysage et démarche pour définir les risques provoqués par le non fonctionnement de l'écosystème local en raison de l'accumulation de déchets.

Un tel programme mérite d'être mis en œuvre progressivement, en plusieurs phases. Il devra mobiliser des compétences diverses : géographes, sociologues, naturalistes en particulier. Aussi plusieurs organismes seront consultés dont l'université de Dakar. Deux départements devront y être

approchés : celui de géographie, et l'Institut de l'environnement, par exemple. Au sein du programme, il y a des études ponctuelles à réaliser, mais il est à noter aussi des recherches plus lourdes à mener, exigeant un travail préalable de réflexion méthodologique. Les budgets ne seront donc pas identiques selon les études.

Proposition de date de la prochaine réunion : jeudi 23 juin 2011

F- ANNEXE

Université de Paris 1

Doctorat en Histoire

Projet de Thèse

Aimé Kantoussan

Sujet :

La conception d'une autoroute au Sénégal. Vers un aménagement multidimensionnel conciliant développement et mise en valeur patrimoniale.

Mots-clés :

mobilités, innovation, circuit de la décision, infrastructures et réseaux de transport, impact sur le patrimoine, développement des territoires, développement durable, pluridisciplinarité, paysages, écosystèmes humains, bio-diversité, lutte urbaines, acceptabilité, pratiques, mondes de l'automobilisme/des chemins de fer, archéologie de sauvetage, histoire, recherche-action.

En pleine mutation économique, le Sénégal joue un rôle phare dans diverses activités, notamment économiques, de l'Afrique subsaharienne. D'où l'importance pour le Sénégal de se doter d'infrastructures pour faciliter ainsi les échanges de biens mais aussi des personnes. L'occupation de Dakar est multiséculaire, sa position géographique lui a très tôt valu de jouer un rôle de carrefour et lui vaut de continuer encore à jouer ce même rôle stratégique.

L'afflux de population, résultant en grande partie de la crise économique que traverse la plupart des pays africains au cours des années 1980, a favorisé l'émergence des bidonvilles. Les paysans démunis fuyant ainsi la précarité des campagnes n'ont pas cessé depuis de continuer à migrer vers Dakar, lieu

de polarisation privilégié. Cette situation est à l'origine de l'un des principaux maux dont souffre la capitale sénégalaise. En effet, Dakar pâtit d'insuffisance en termes de mobilité, rendant du même coup les échanges avec l'intérieur du pays difficiles ainsi que la mobilité intra-urbaine. Sur cet ordre d'idées, la construction d'une autoroute est aujourd'hui un enjeu de taille, dans la mesure où, tout en permettant de décongestionner, de désengorger la capitale, « l'Autoroute de l'Avenir » (Dakar – Diamniadio) première dans son genre en Afrique subsaharienne, va assurément faciliter les échanges entre la capitale et l'intérieur du pays et transformer l'équilibre des mobilités métropolitaines.

Ceci constitue, dans le cadre du présent projet thèse de Doctorat, le point de départ pour évoquer les questions liées à la mobilité urbaine en Afrique, précisément à Dakar, en se basant sur des éléments comparatifs par rapport à ce qui s'est déroulé dans d'autres pays qui ont connu ce type d'infrastructures en réseau. En effet, cette recherche s'inscrivant dans le cadre d'un programme de mobilité doctorale entre le Sénégal, la France, le Portugal et l'Italie, nous allons saisir cette opportunité pour comprendre et comparer les systèmes de mobilité dans ces trois derniers pays qui ont, à la différence du Sénégal connu plus tôt ce type d'infrastructures. Le mode comparatif sera donc exploré, avec prudence toutefois étant donné les différences culturelles qui seront à chaque instant précisées. Les différentes attitudes de valorisation patrimoniale seront également mises en perspective. Ce travail prendra place dans le champ historiographique émergent de la nouvelle histoire contemporaine des infrastructures, fruit *mobility turn*.

Il sera question en outre d'évoquer la nature des impacts sociaux, culturels, économiques et politiques liés à la présence de l'autoroute. Le projet de l'autoroute à péage est d'une grande envergure : il traverse à la fois plusieurs quartiers historiques de la banlieue dakaroise mais aussi certains sites archéologiques, tels que les dunes ogoliennes au niveau de Rufisque ; c'est dire que ce projet concerne plusieurs à la fois et dépasse largement le cadre d'une simple infrastructure. Ainsi de plus en plus, le couple développement/patrimoine étant évoqué, nous essaierons, après identification et inventaire liés à la présence de l'autoroute, de mettre sur pied des stratégies globales et cohérentes de mise en valeur du patrimoine.

Le tracé de la présente de la présente autoroute figurait déjà sur un ancien plan cadastral qui date des années 1850, donc de l'époque coloniale. La recherche tentera de faire une généalogie du projet autoroutier, de ses enjeux et de ses acteurs, en prise sur les mutations successives de l'usage des sols. Ligne de temps de la capitale, on peut escompter que l'autoroute prenne son sens dans une représentation plus générale et éclaircie de l'ordre urbain de l'aire métropolitaine dakaroise.

Questionnements problématiques essentiels :

Un projet d'une telle envergure entraîne forcément un certain nombre de questionnements, dans la mesure où c'est le premier type d'infrastructure dans son genre en Afrique subsaharienne et particulièrement au Sénégal. Ainsi :

- Quels sont de nos jours les enjeux économiques, culturels et politiques ? Seront-ils les mêmes quelques années plus tard dans un contexte de centralité éventuellement rejoué ?
- Quelles appréciations auront les différentes franges de la population de la capitale, habituée aux bouchons aux heures de pointe ? Quels seront les impacts sur les populations de la banlieue dakaroise ?
- Comment désormais, si l'autoroute à péage leur permettait de moins perdre de temps dans les bouchons, les différentes populations vont s'organiser ?

Au cours du développement de notre recherche, nous feront sûrement face à d'autres types d'interrogations, nous pensons néanmoins que celles citées précédemment sont capitales quant au projet autoroutier.

Attendus de la recherche :

Ce projet de recherche doctorale vise les objectifs suivants :

1-des objectifs de connaissances :

- reconstituer la généalogie du projet autoroutier. Il s'agit d'analyser l'ensemble du processus de conception/genèse du projet d' « Autoroute de l'Avenir » : ses motivations, ses enjeux, ses objectifs, son histoire, ses étapes, ses acteurs, dans un contexte bien différent de celui qui est mieux connu en France.
- comprendre cette nouvelle infrastructure dans le cadre des systèmes de mobilité propres aux différents acteurs du développement inclus au sein d'un fuseau géographique s'étendant de Dakar à Rufisque.
- préciser le rôle du développement et celui de la mise en valeur patrimoniale.
- mettre en évidence et analyser des éléments de patrimoine archéologique et historique aux abords du tracé autoroutier.

2-des objectifs de compétences :

- procéder à une capitalisation la plus exhaustive possible de la littérature éparse et méconnue.
- identifier les études complémentaires devant être menées ; quelques angles morts – comme par exemple ceux relatifs aux usages routiers et au systèmes automobile avant/pendant/après.

3-des objectifs de valorisation :

- proposer une stratégie de mise en valeur des richesses archéologiques et historiques identifiées sur le tracé de l'autoroute.
- souligner les divers types d'activités pouvant être générateurs d'emplois et revenus issus d'une valorisation du patrimoine.

Méthodologie :

Dans le cadre de la réalisation de ce projet de recherche, nous allons consulter une documentation très variée, allant des thèses et mémoires publiés sur la ville de Dakar, aux textes coloniaux ainsi qu'aux rapports d'enquêtes réalisées dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage. Dans cette perspective, nous allons au préalable consacrer 4 à 5 mois à la consultation des différentes études afin de procéder à la capitalisation la plus exhaustive possible de la littérature éparse, et méconnue. De surcroît, cette recherche s'accomplissant dans un circuit de mobilité doctorale (HERITECHS), nous en profiterons pour consulter de la documentation liée aux grands projets autoroutiers et les différentes études d'impacts éventuellement réalisées dans les pays concernés. Le projet de l'autoroute à péage concernant différents acteurs de différents secteurs d'activités, nous mènerons ainsi des entretiens auprès des acteurs directement liés au projet, telles que les autorités politiques et économiques, les agences sénégalaises liées au projet autoroutier, la direction de l'entreprise en charge de la construction de l'autoroute : EIFPAGE Sénégal (ce travail se fera concomitamment avec celui de la consultation des études et des rapports réalisés dans le cadre de la construction de l'autoroute), les principaux acteurs du secteur du transport et les populations aux alentours de l'autoroute.

Nous allons en outre, procéder à une collecte d'échantillons recueillis probablement lors des fouilles de sauvetage (céramique et autres artefacts) puis à leur analyse.

III- Documents de présentation (Powerpoint) de la réunion

**OBSERVATOIRE
SOCIO-ECONOMIQUE
ET ENVIRONNEMENTAL
DE L'AUTOROUTE DE L'AVENIR**

COMITE DE PILOTAGE :
Réunion du 29 octobre 2010
Installation et lancement
de l'Observatoire

ORDRE DU JOUR

- **8h30: Accueil-café**
- 9h00: Ouverture: Le Président du Comité de Pilotage
Installation du Comité de Pilotage et présentation de ses membres
- 9h15: Démarche générale du projet autoroutier et adoption de la charte éthique de l'observatoire: Didier Payerne, Directeur Opérationnel SENAC SA
- 9h30: Principes et fonctionnement possibles d'un observatoire autoroutier +
Présentation de la charte éthique de l'observatoire: Jean-François Langumier, APRR
- 9h45: Eléments pour une démarche scientifique de l'observatoire: Jean Varlet, Professeur à l'Université de Savoie, Conseiller scientifique
- 10h05: Présentation des études préliminaires de l'observatoire
Echanges avec le Comité de Pilotage
- **10h45: Pause café**

ORDRE DU JOUR

- 11h00: Elaboration du programme général de l'Observatoire :
Débat au sein du Comité de Pilotage
Orientations des thèmes d'études et de recherche à retenir
Modalités de restitution des études/Support communication
- 12h15: Présentation du projet de thèse universitaire initiée à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne (Master Erasmus Mundus TPTI) par le Professeur Mathieu Flonneau
- 12h30: Budget prévisionnel de l'observatoire
- 12h40: Questions/Réponses générales sur la démarche de l'observatoire
- Clôture: Gérard Sénac, PDG Eiffage Sénégal
- **13h30: Signature de la Charte et Buffet**

Message d'ouverture

Démarche générale du projet autoroutier et adoption de la charte éthique de l'observatoire

Principes et fonctionnements possibles d'un observatoire autoroutier et Présentation de la charte éthique de l'observatoire

Jean-François Langumier, APRR

A- Pourquoi créer un observatoire autoroutier socio-économique et environnemental ?

1. Pour produire des connaissances neuves relatives aux incidences multiples, économiques, sociales, environnementales, voire culturelles de l'équipement
1. Pour faciliter la prise de décision adéquate des autorités publiques concernées (nationales et locales).
2. Pour permettre aux acteurs du territoire métropolitain d'intégrer cet équipement dans leurs diverses stratégies de développement: acceptabilité et appropriation sociales, effet d'accélération.
3. Pour contribuer à donner du sens à la modernisation métropolitaine de Dakar.

B- Modalités générales de fonctionnement de l'observatoire

- Une initiative de la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Conçédée (SENAC): responsabilité sociale de l'entreprise
- qui s'inscrit dans une relation ouverte et partenariale avec d'autres acteurs concernés
- qui se traduit par un dispositif d'études et de recherches thématiques et multidisciplinaires dont les résultats et observations seront rendus publics
- pendant une durée de 5 ans en première phase (2010-2014) suivie d'une deuxième phase de 5 ans pour procéder à des comparaisons « avant-après » la mise en service de l'autoroute
- sur un territoire à définir à plusieurs échelles, affecté par les incidences de l'autoroute
- dans le cadre d'un budget annuel préétabli
- permettant d'identifier et de mesurer les mutations majeures à venir et l'émergence de nouvelles dynamiques territoriales associées directement ou indirectement à l'arrivée de l'autoroute
- pilotée par un Comité spécifique, tout à la fois élargi et restreint, qui oriente le programme des études et recherches

C- Mesures concrètes de l'organisation de l'observatoire

1- Réunion du Comité de Pilotage:

- 2 fois/an: valider des rapports d'études reçus,
- définir leur diffusion publique,
- choisir les thèmes à étudier et retenir un mode de financement

2- Secrétariat exécutif:

- mobiliser les compétences d'études,
- recevoir et finaliser les rapports d'études,
- mettre en œuvre la diffusion et organiser la communication arrêtée par le Comité de Pilotage
- organiser la mémoire de l'observatoire dans la durée (5 à 10 ans)

D- Ce que n'est pas l'observatoire

- Un outil de justification ou de critique à posteriori de l'investissement infrastructurel (c'est un choix régalien)
- Une démarche exhaustive d'évaluation des incidences de l'équipement (elle y participe en partie)
- Un dispositif en faveur d'un seul acteur particulier (ce qui est visé: intérêt général, partenariat et coordination d'acteurs)
- Une instance de préconisations d'interventions publiques ou privées (chaque acteur tire ses conclusions à partir des observations explicitées)
- Une organisation nouvelle (la réactivité, la souplesse sont privilégiées)

Charte éthique de l'observatoire autoroutier Dakar-Diamniadio

Le projet autoroutier Dakar-Diamniadio constitue l'un des facteurs majeurs de transformation de la morphologie et du fonctionnement métropolitain de Dakar. Un tel changement admet de nombreuses dimensions : sociales, économiques, spatiales, financières, environnementales...

Ces mutations méritent d'être observées dans la durée, et selon diverses thématiques par des analyses et études spécifiques.

Ces études librement décidées ne cherchent nullement à apporter une justification a posteriori de l'investissement infrastructurel. Elles peuvent en revanche alimenter en partie une démarche d'évaluation, mais l'ambition de l'observatoire vise bien à générer des observations claires, mesurées, vérifiées dans les divers domaines concernés par l'autoroute.

Un Comité de pilotage procède au choix des études, en orientant et en validant les travaux de l'observatoire.

Ce Comité de nature partenariale est constitué de personnalités concernées directement ou indirectement par le projet autoroutier. Il se réunit au moins une fois par an.

Charte éthique de l'observatoire autoroutier Dakar-Diamniadio

Un Comité exécutif est chargé de la mise en œuvre des orientations arrêtées par le Comité de Pilotage.

Les analyses sont réalisées par des universitaires, experts ou bureaux d'études compétents selon les thèmes retenus.

Les résultats obtenus donnent lieu régulièrement à des dialogues et à des échanges publics lors de manifestations particulières : conférences, séminaires, expositions... et à des publications, qui garantissent la transparence de la démarche.

Le financement de l'observatoire autoroutier résulte de diverses sources : maître d'ouvrage, bailleurs de fonds, organismes métropolitains, et il est géré à partir d'un compte dédié.

Une première phase de cinq années de suivi se déroulera de 2010 à 2015.

Cette démarche volontaire enrichit donc la connaissance des incidences multiples d'une infrastructure autoroutière au sein d'une métropole et de sa région, et permet à l'ensemble des acteurs intéressés tant publics que privés de bénéficier des données produites pour améliorer ou adapter leurs stratégies au nouveau contexte socio-spatial dans une perspective de développement métropolitain durable.

Eléments pour une démarche générale scientifique de l'Observatoire

Jean Varlet, Conseiller scientifique, Université de Savoie

- Une autoroute originale :

- La première en Afrique de l'Ouest subsaharienne
- réalisée dans un contexte de développement durable

- Un observatoire innovant :

- Un milieu urbain, une métropole, une capitale... et un espace régional
- Une dimension humaine et sociale majeure
- Une autoroute ET un aéroport

- Un observatoire également classique

- qui s'inscrit dans un vaste mouvement de recherche sur le rôle d'une autoroute sur l'économie et sur les territoires traversés :

- D'une logique d'EFFETS à une logique d'INTERACTIONS
- Rôle essentiel des ACTEURS
- La nature du RÔLE de l'autoroute : déclenchement, amplification, entraînement, révélation, sélection

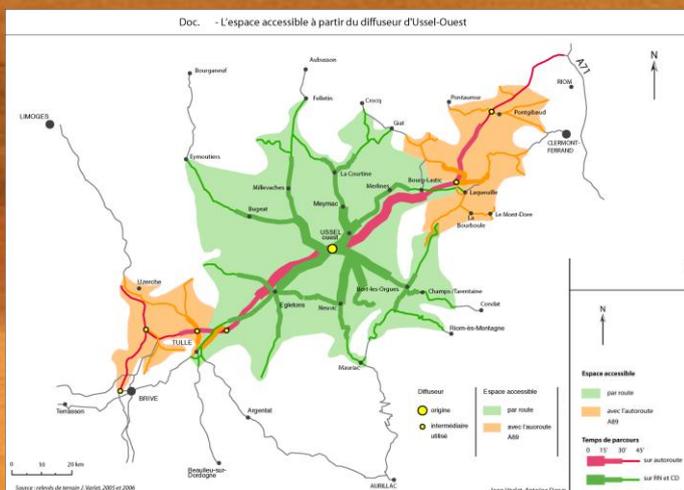
- autour de quatre grandes thématiques :

- Le désenclavement
- Le développement économique
- Les questions environnementales
- Les recompositions territoriales

- 1 -

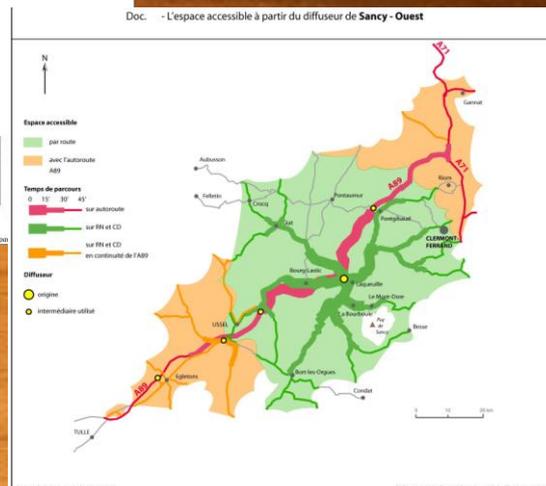
La question-clé du désenclavement

ou l'ouverture des territoires



A-L'amélioration de l'accessibilité

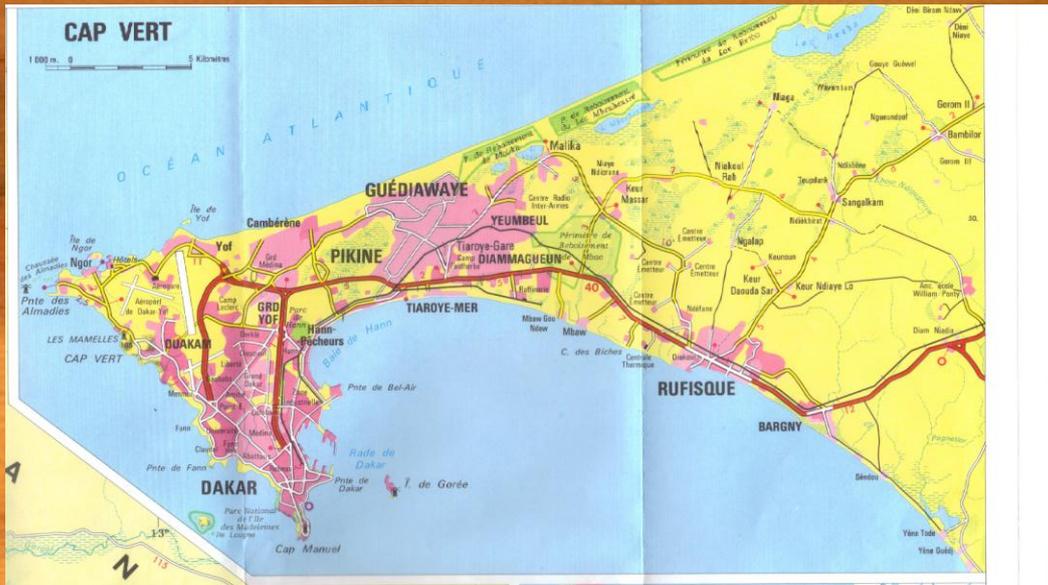
Doc. - L'espace accessible à partir du diffuseur de Sancy - Ouest



Un abaissement généralisé des
temps de parcours. Combien ?

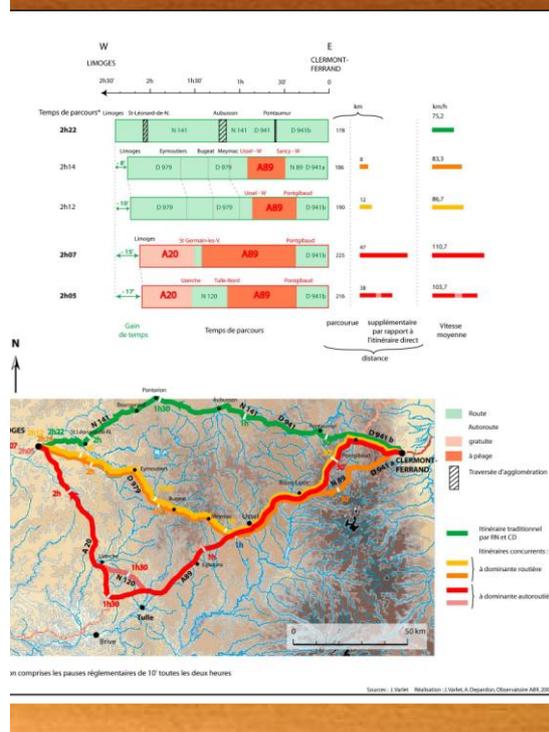
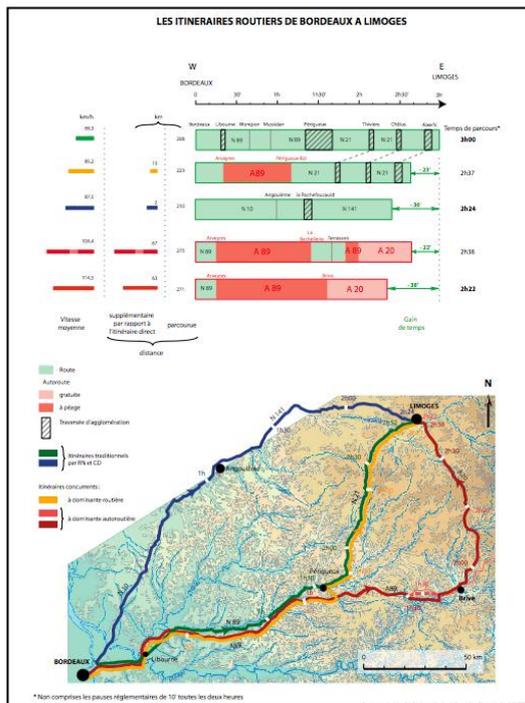
France : - **40%** env.

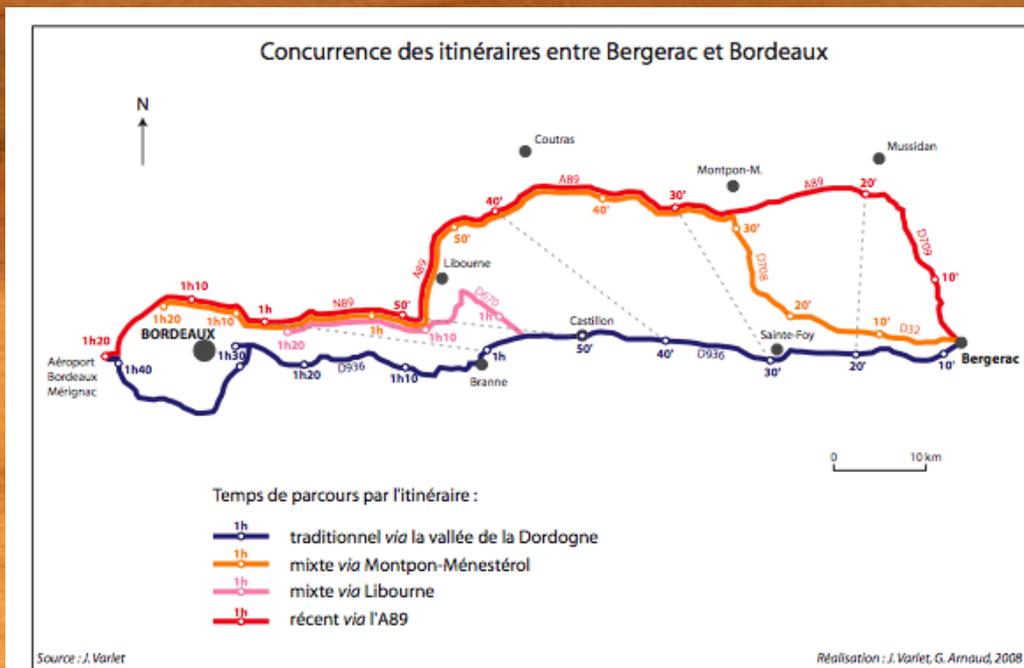
Presqu'île du Cap Vert : ?



- à courte distance
- à moyenne distance
- à longue distance

B- La réorganisation d'itinéraires





- 2 - Autoroute et développement économique

A- La création de richesses ?

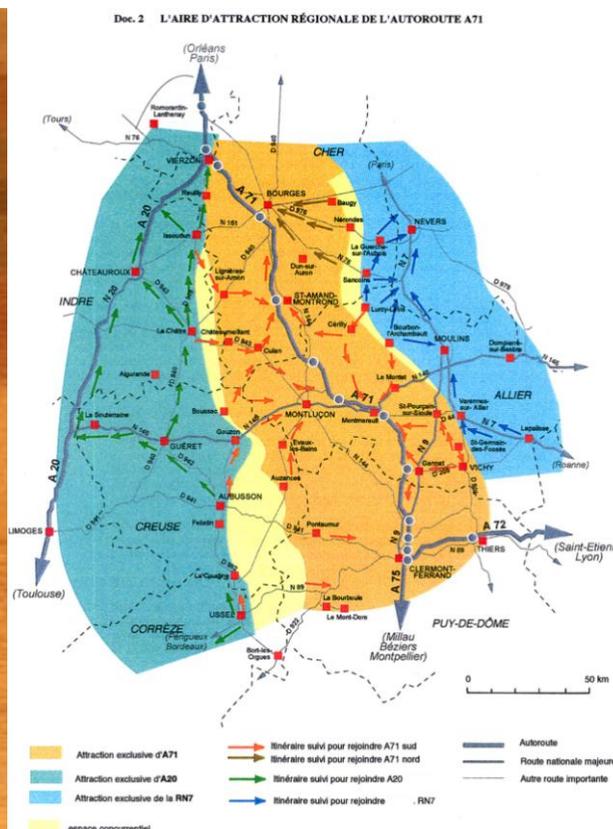
1- par un biais financier : injection de capitaux dans le circuit économique

2- par un biais économique lié à la nouvelle accessibilité procurée

Transport

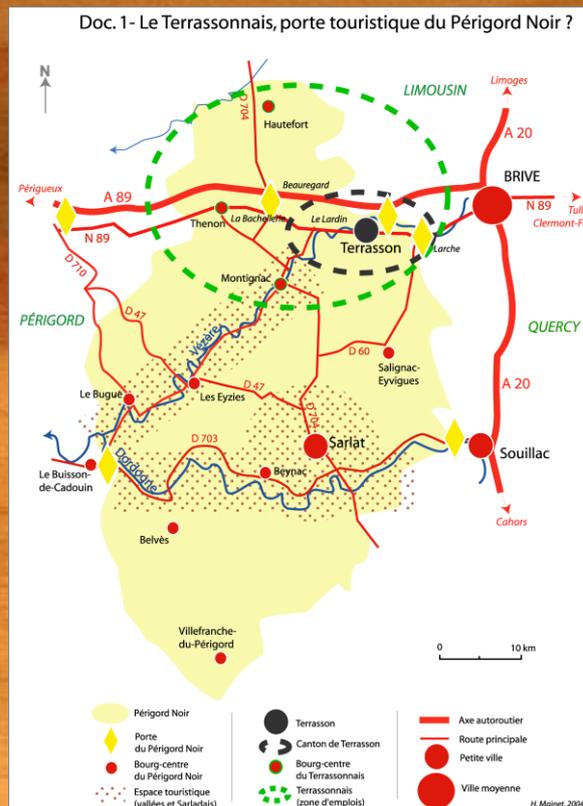
La réorganisation de circuits d'approvisionnement et de distribution

l'exemple de l'A71



Tourisme

- L'augmentation de l'attractivité d'espaces touristiques (Petite Côte) ?
- Le rôle de l'aéroport et du nœud multimodal de Diamniadio ?
- L'élaboration de stratégies de développement ?



Agriculture

Par exemple, le maraîchage : migration et intensification
production
transformation
commercialisation

Commerce

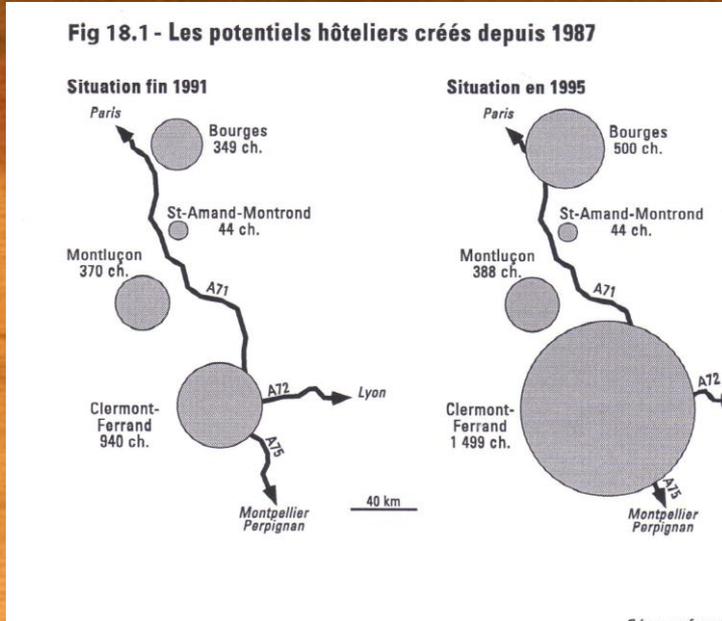
- Evolution du petit commerce
- Essor de la grande distribution ?

B- Des manifestations du développement économique

Un phénomène de rattrapage économique : **la conquête de marchés** (dynamiques exogènes)

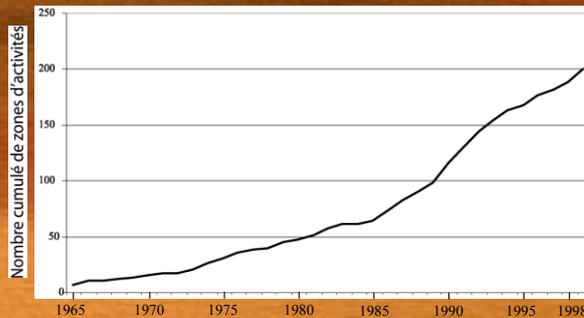
L'hôtellerie la grande distribution la logistique

Fig 18.1 - Les potentiels hôteliers créés depuis 1987

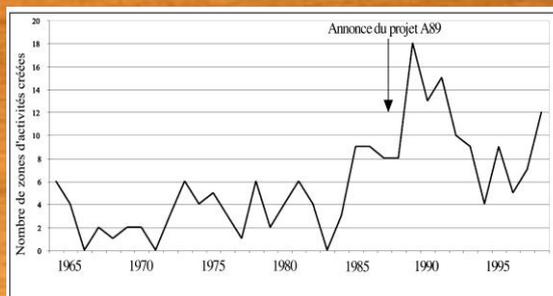


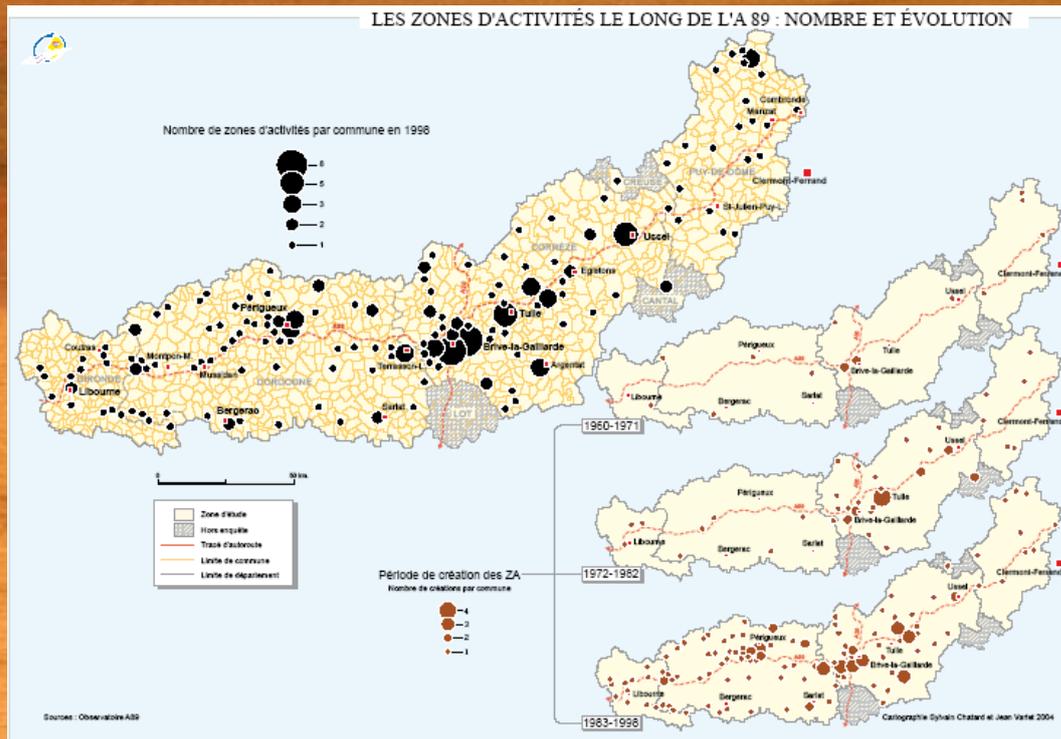
Le maintien de l'activité économique :
Le rôle des acteurs locaux (dynamiques endogènes)

- L'autoroute A89, facteur déclenchant d'une forte croissance de l'offre en zones d'activités

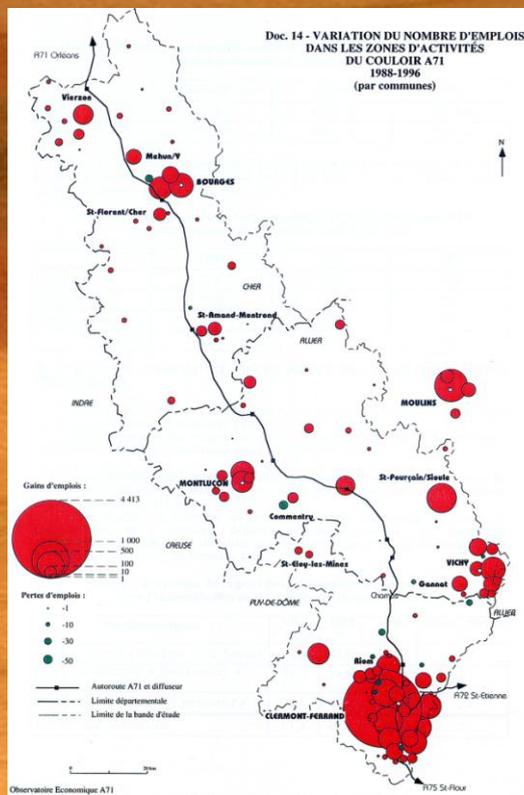


La création annuelle de zones d'activités dans le couloir de l'A89 (1965-1998)





Les zones d'activités le long d'A71 : évolution des emplois



- 3 -
**Autoroute
et
environnement**

Pour mémoire, des thèmes sont déjà
intégrés dans le projet autoroutier :

- les pollutions
- les nuisances sonores
- les eaux superficielles
- l'inscription paysagère

Des orientations possibles à propos de mesures destinées à :

- EVITER des secteurs sensibles
- REPARER des dégâts
- COMPENSER des problèmes non résolus

Thèmes envisageables :

- Les vieux arbres et arbustes détruits sur l'emprise autoroutière
- La gestion des dépendances vertes et naturelles sur l'espace concédé
- Les déchets recueillis sur le tracé
- Les milieux et espèces remarquables
- L'appauvrissement de la biodiversité par l'infrastructure linéaire

- 4 -

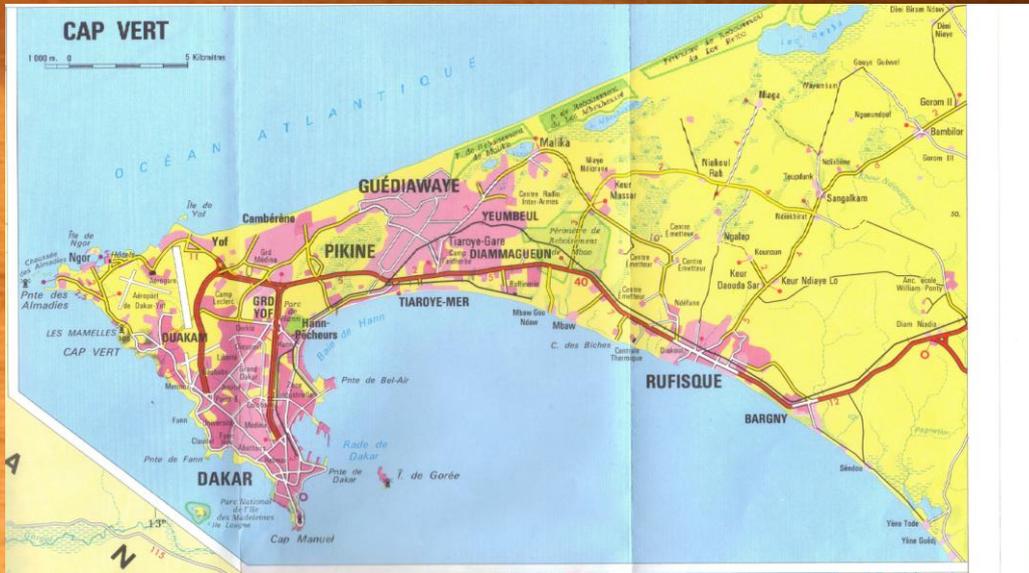
Autoroute et recompositions territoriales

A l'échelle locale

- Le long de l'autoroute :
 - Mutations foncières
 - Recomposition de l'espace bâti
 - Organisation et gestion des effets de coupure
- L'essor des nœuds : les diffuseurs autoroutiers

A l'échelle régionale

- une hiérarchisation des nœuds et des axes ?
- Une réorganisation de la métropole ?



A l'échelle nationale

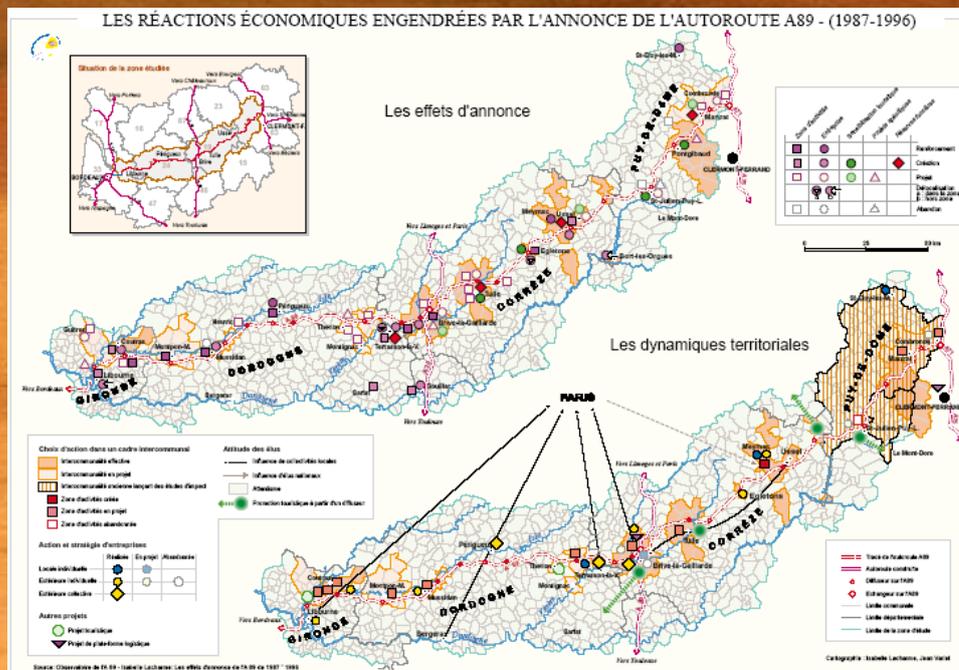
- Un problème d'**armature urbaine** : maintien ou modification de la hiérarchie urbaine ?
- Un problème de **disparités régionales** entre Nord (vers Thies) et Sud (vers M'Bour) ?

Conclusion

Les cadres de la démarche de l'Observatoire

- Temporel :
 - une comparaison « Avant / Après »,
 - ainsi qu'un suivi partiel en continu
- Spatial :
 - une bande d'étude,
 - parfois des segments ou des secteurs ponctuels,
 - sans s'interdire la prise en compte d'espaces plus vastes.

Les dynamismes locaux dans les effets d'annonce



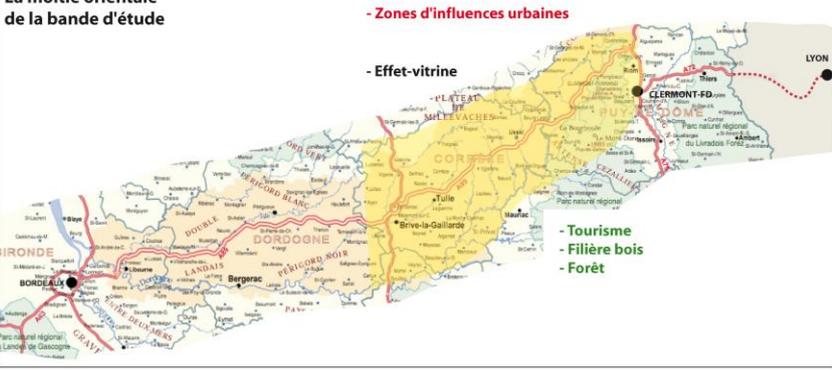
Ensemble de la bande d'étude

- Réseaux - flux
- Relations interrégionales
- Accessibilité
- Mobilités
- AOT et Opérateurs de réseau



- Dynamiques démographiques
- Zones d'activités
- Commerces
- Stratégies des grandes entreprises (hôtellerie, transports et logistique)

La moitié orientale de la bande d'étude

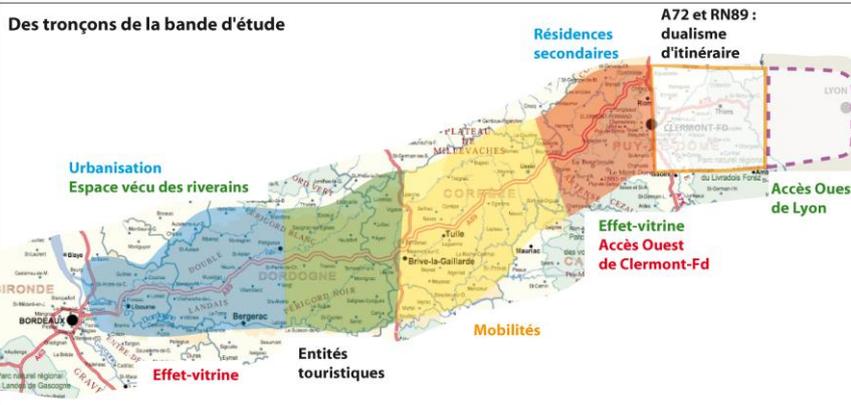


- Zones d'influences urbaines

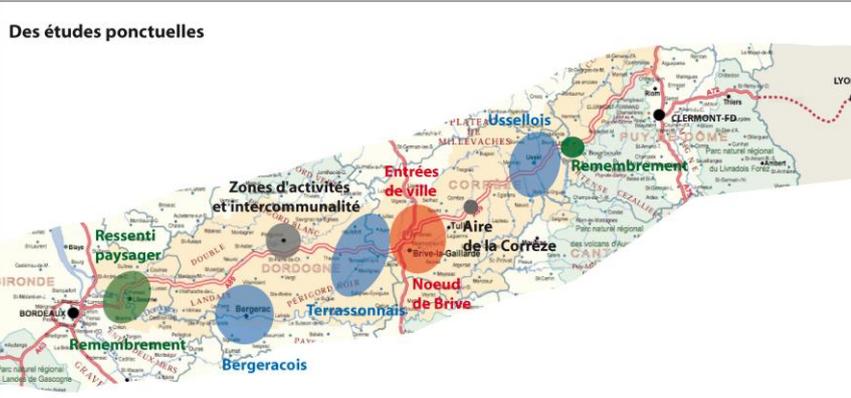
- Effet-vitrine

- Tourisme
- Filière bois
- Forêt

Des tronçons de la bande d'étude



Des études ponctuelles



... le tout à adapter au contexte spécifique de la péninsule dakaroise !

oooooooooooo

Et Meilleurs Vœux de réussite
à l'Observatoire de l'Autoroute de l'Avenir !...

Présentation des études préliminaires de l'observatoire

➤ Etudes réalisées

- 1- Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute: par IAM
- 2- Autoroute et dynamiques sociales: la réinstallation des « déplacés »: par MSA
- 3- Mesure des temps de parcours: par IAM

Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute

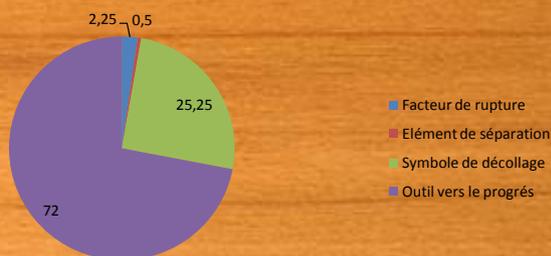


❖ OPINIONS

L'opinion générale des acteurs est:

« L'autoroute à péage est un investissement pertinent venu à point nommé, un outil majeur favorisant le développement économique et social du Sénégal »

Les rapports d'attitude vis-à-vis de l'AP



Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute



❖ ATTENTES

- 1- Possibilité d'accès financier des acteurs économiques locaux aux services de l'autoroute à péage
- 2- Desservir (par le moyen des échangeurs) les localités à forte densité démographique
- 3- Construire une autoroute techniquement sûr et durable
- 4- Poursuivre les travaux, mener le projet jusqu'à son terme
- 5- Gestion transparente de l'autoroute, de ses retombées financières
- 6- Surveillance policière accrue sur les vitesses au Km/h
- 7- Employer la main d'œuvre locale (les jeunes riverains) dans les travaux de construction de l'autoroute

Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute



❖ INQUIETUDES

- 1- Que l'autoroute soit techniquement mal construite
- 2- Des flux migratoires de populations extérieures vers les zones de l'emprise, sources de conflits sociaux
- 3- Que la construction de l'autoroute soit subitement interrompue
- 4- Marginalisation des acteurs économiques locaux au profit des grands cartels
- 5- Non indemnisation de personnes déplacées de l'emprise autoroutière
- 6- Mauvaise gestion économique de l'infrastructure
- 7- Accidents répétés par excès de vitesse des automobiles
- 8- Mort du petit commerce sur les voies par le non stop des véhicules

Autoroute et dynamiques sociales: la réinstallation des « déplacés »



- Etude réalisée sur le tronçon Keur Massar-Diamniadio, sur un échantillon de 108 PAP issues d'une population mère de 1114 PAP.
- Les différents types de PAP recensés:
 - PAP résidentes
 - PAP non résidents
 - PAP locataires
 - Propriétaires d'impenses inoccupées
 - Propriétaires de terrains nus
 - PAP dans le domaine agricole (maraîchers, vergers etc.)

Autoroute et dynamiques sociales: la réinstallation des « déplacés »



- Etude réalisée sur le tronçon Keur Massar-Diamniadio, sur un échantillon de 108 PAP issues d'une population mère de 1114 PAP.

- Les différents types de PAP recensés:
 - PAP résidentes
 - PAP non résidents
 - PAP locataires
 - Propriétaires d'impenses inoccupées
 - Propriétaires de terrains nus
 - PAP dans le domaine agricole (maraichers, vergers etc.)

Autoroute et dynamiques sociales: la réinstallation des « déplacés »



- **Conséquences de l'indemnisation**

Au regard des résultats des enquêtes, nous pouvons tirer les conclusions ci-après :

▪ **Le Domaine Agricole**

- L'indemnisation a permis de faire des investissements sur les parcelles restées longtemps en jachère partielle.
- La libération du corridor a entraîné une délimitation des parcelles et une sécurisation foncière avec la mise en place de clôture et la démarche de titrisation est une réaffirmation de la notion de propriété (délimitation du foncier);
- Le déplacement est plutôt une source d'amélioration des conditions de production chez les propriétaires de vergers justifiant ainsi une augmentation de leurs revenus ;
- Une intensification de la mise en valeur sur les superficies restantes ;
- Une augmentation de l'offre d'emploi féminin due à l'intensification ;
- Une reprise des activités sur les parcelles indirectement impactées longtemps restées en jachère ;
- L'emprise de l'autoroute n'a affecté que 30% des surfaces maraichères, mais le montant global des indemnités injecté a entraîné une bonne reprise économique;
- Le projet a justifié la reconversion de certaines parcelles de cultures et de terrains nus en programme de lotissement pour l'habitation ;
- Le prix du foncier non titré à l'hectare est passé de un million à dix millions ;

▪ L'habitat de Réinstallation

- La perception d'une indemnisation en espèces a octroyé aux PAP une plus grande liberté sur les opportunités d'achat de terrain ;
- l'indemnisation surévaluée du bâti a permis l'achat d'un terrain nu plus cher que ce qui a été payé et la construction d'une maison sur ce terrain ;
- l'indemnisation a permis d'obtenir des terrains viabilisés avec un titre de propriété
- certaines PAP connaissent aujourd'hui une nette amélioration de leurs constructions ;
- Les nouvelles maisons respectent en grande majorité les normes de construction préconisées par les services de l'urbanisme telles que les chambres spacieuses, éclairées et bien aérées, l'existence de patios permettant justement l'aération et la luminosité des pièces, Système d'assainissement des eaux usées et eaux vannes adéquat (regard, fosses septiques, puits perdus...)
- une meilleure conception architecturale avec désormais une réelle possibilité d'extension future de la maison ;
- le déplacement a permis de résoudre les problèmes d'inondation pour certains (*quartier de Kamb signifie le trou ou la dépression*), car ils ont pu acheter des terrains et se réinstaller dans des zones non inondables ;
- Les programmes de reconstruction ont entraîné un développement d'une économie locale (emploi de maçons, augmentation de la vente de ciment, l'achat de matériaux de construction etc..)
- La stratégie de réinstallation repose sur une approche individuelle, elle s'est opérée pour la plupart d'entre elle dans des zones de proximité ;
- L'indemnisation a permis aux PAP résidentes d'améliorer le bâti donc de réussir leur réinstallation;
- Cependant, pour la majorité des personnes affectées, le déplacement n'a pas été une source d'amélioration de leur condition de vie, du fait des attentes que les populations avaient sur l'augmentation sensible du prix du mètre carré du foncier.

Etudes thématiques à lancer

- Présentation du programme d'études de l'observatoire: échanges et adoption des thèmes d'études à retenir
- Volet Socio-économique
 - ✓ Analyse des retombées socio-économiques de la phase de chantier (voire au-delà)
 - ✓ Mesure des gains éventuels des usagers (gains de temps, financiers, etc.)
 - ✓ Evaluation et comparaison des modifications de mobilité par rapport aux usages antérieurs (routes nationales)
 - ✓ Augmentation des zones d'activités (aires) et zones industrielles (aux alentours de l'autoroute)
 - ✓ Politique de déplacement urbain

Études thématiques à lancer

- Présentation du programme d'études de l'observatoire: échanges et adoption des thèmes d'études à retenir
- Volet Environnemental:
 - ✓ Evolution du niveau de pollution et économie d'énergie
 - ✓ Protection de l'environnement (salubrité, etc.)
 - ✓ Ville attrayante : développement du tourisme durable

Questions/Réponses

**Présentation de la thèse universitaire initiée
à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne**

Budget prévisionnel de l'observatoire

Message de clôture

Merci de votre attention

L'Observatoire vous dit à bientôt

IV- LES ETUDES PRELIMINAIRES

A- ETUDE N°1 :

Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels de Dakar vis-à-vis de l'autoroute



République du Sénégal

Un Peuple - Un But - Une foi



PARTENARIAT

IAM - SENAC S.A

INSTITUT AFRICAIN DE MANAGEMENT

(IAM)

Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels de Dakar vis-à-vis de l'autoroute



RAPPORT DEFINITIF

Par la Direction des études

SEPTEMBRE 2010

CADRE DE L'ETUDE

Cette étude se déroule dans le cadre d'un rapport de partenariat établi entre la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENACs.a) et l'Institut Africain de Management (IAM)

La SENAC s.a a décidé de mettre en place un observatoire socio-économique et environnemental de l'Autoroute à péage allant de Dakar à Diamniadio.

Pour satisfaire à ses besoins de recherche appliquée ainsi qu'à ses missions de recherche, la SENAC s.a a commis l'IAM. Un choix déterminé par les nombreux savoirs et savoir-faire avérés développés par les chercheurs et étudiants de l'IAM.

Aussi l'IAM a accepté de servir de tremplin et d'intermédiaire dans la réalisation des besoins de recherche exprimés par la SENAC s.a.

C'est dans ce cadre qu'une convention d'étude a été signée entre la SENAC s.a et l'IAM ; convention assignant à l'IAM la mission de réaliser une étude portant sur le thème : « **Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute** ».

Cette convention qui fonde cette présente étude fixe à l'IAM l'objectif de permettre, par l'étude en question, une identification objective des opinions, attentes et inquiétudes des citoyens vis-à-vis de l'autoroute comme ouvrage d'intérêt public.

Ce présent rapport définitif est le résultat de cette étude commanditée par la SENAC s.a et réalisée par l'IAM.



Le Directeur général de l'IAM et son staff technique à côté du représentant de la SENAC s.a

I / INTRODUCTION

1.1- Considérations générales

La région de Dakar, capitale du Sénégal est devenue l'une des plus grandes métropoles de l'Afrique de l'Ouest en raison des activités économiques qu'elle abrite, des nombreux flux migratoires dont elle est la destination et des importantes structures et infrastructures dont elle est l'espace de prédilection. Aussi a-t-elle connu un accroissement extrêmement rapide de sa population qui est passée de 500 000 habitants en 1967 à 2.5 millions en 2001 ; soit 1/4 de la population totale du Sénégal. De cette situation découle une forte demande en équipements divers, notamment en voirie urbaine et suburbaine entraînant de réelles difficultés de mobilité dans la capitale.

Pour résorber le déficit de voiries et améliorer la mobilité urbaine, un projet de construction d'une autoroute a été conçu et mis en œuvre par l'Etat du Sénégal.

Cependant, depuis la livraison d'une partie de cette autoroute devenue fonctionnelle, notamment les axes Malick sy-Patte d'oie ; Patte-d'oie- Pikine (Carrefour Seven Up), l'opinion des populations et des usagers sur l'ouvrage ainsi que leurs attentes et inquiétudes sont encore méconnues des tenants du projet en général et de l'Etat en particulier. Et, cette situation se maintient encore pendant que se poursuivent les travaux d'achèvement du projet sur le terrain.

C'est dans ce cadre que la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC.sa) a décidé d'accéder à la connaissance de l'opinion, des attentes et les inquiétudes de certains usagers de l'autoroute à péage, à savoir, les acteurs économiques et institutionnels. Ainsi, en partenariat avec l'Institut Africain de Management (IAM), la SENAC s.a a commandité l'étude portant sur le thème : *« Enquête sur l'opinion, les attentes et les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels de Dakar vis-à-vis de l'autoroute. »*

1.2- Les objectifs de l'étude

L'étude comporte un objectif général :

- Permettre une connaissance objective de l'opinion, des attentes et des inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels de Dakar vis-à-vis de l'autoroute à péage en tant que ouvrage d'intérêt public.

Pour réaliser l'objectif général, l'étude devra atteindre les objectifs spécifiques suivants :

- Apprécier le niveau de connaissance des populations au sujet de l'ouvrage ;
- Recueillir, dans leur diversité, les opinions, les attentes et les inquiétudes des acteurs cibles par rapport à l'autoroute à péage ;
- Collecter les diverses suggestions des différents acteurs cibles en termes de recommandations par rapport à l'ouvrage

1.3- La zone de l'étude

L'étude est circonscrite dans la région de Dakar et plus précisément dans les diverses localités traversées par le tracé de l'autoroute. La zone géographique d'investigation correspond précisément aux localités suivantes : Dakar, Pikine, Thiaroye, Rufisque et Diamniadio.

1.4- Les cibles

Les cibles visées par l'étude sont précisément les acteurs économiques du secteur formel et informel et les acteurs institutionnels publics et privés.

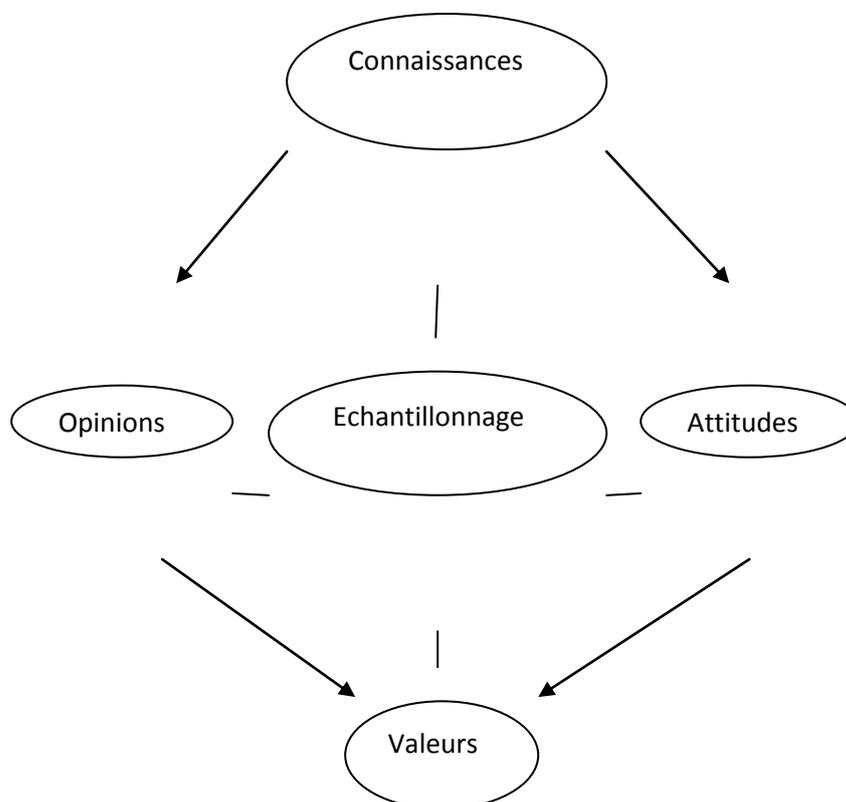
II/ METHODOLOGIE

Pour pouvoir saisir de manière pertinente et efficace les différents contours des opinions, attentes et inquiétudes réelles des populations cibles (acteurs économiques et institutionnels dakarois) vis-à-vis de l'autoroute, il sera utilisé la méthode dite de « recherche par sondages ».

2.1- La recherche par sondages

La recherche par sondages est un instrument qui permet de déterminer et de mesurer l'opinion d'une population entière à partir d'un échantillon représentatif.

Elle repose sur un principe fondamental qu'est l'**échantillonnage** et fait intervenir plusieurs dimensions dans l'analyse : les connaissances, les opinions à proprement parler, les attitudes et les valeurs.



- 2.1.1 **L'échantillonnage** : il consiste en général dans le choix d'une fraction représentative d'une cible, d'une population ou d'un univers statistique donné.
Dans le cas précis de cette étude, l'échantillonnage consistera dans le choix d'un ensemble d'acteurs économiques et institutionnels identifiés dans les périmètres de la zone d'étude, acteurs représentatifs des usagers des services de l'autoroute.
- 2.1.2 **La connaissance** : c'est le niveau de connaissance de l'objet du sondage par le sujet. il consistera à mesurer le niveau d'informations auquel se situe la cible sur l'autoroute à péage, objet du sondage.
- 2.1.3 **Les opinions** : elles renvoient aux divers jugements qu'un individu porte sur un objet, sur des questions d'actualité ou sur des possibilités d'action. Il s'agira avec les opinions de faire ressortir le plus exactement possible l'avis, le point de vue précis du sondé sur l'autoroute.
- 2.1.4 **Les attitudes** : Elles sont comme une vision du monde systématisée et stabilisée qui peut servir à évaluer les questions d'actualité. Il s'agira, avec les attitudes, de déterminer, s'il y en a, les idées arrêtées des populations cibles sur l'autoroute.
- 2.1.5 **Les valeurs** : Dans le cadre de cette étude, les valeurs renvoient plutôt à la perception que les acteurs cibles ont des principes fondamentaux sur lesquels devrait reposer le fonctionnement de l'autoroute.

A ces différentes dimensions, il faudra adjoindre les **attentes** qui réfèrent aux externalités de l'autoroute qu'un acteur ou qu'une famille d'acteurs souhaite corrélér à son activité et /ou son vécu dans le sens d'un bien être individuel ou collectif.

Il faudra également identifier et rendre compte des **inquiétudes** des acteurs liées à l'infrastructure autoroutière dans ses différents aspects : accidents, signalisations, fluidité du trafic, éclairage, gouvernance de l'ouvrage, aménagement de l'espace, délocalisation des populations, viabilité des activités économiques entre autres.

Sur la base d'un échantillonnage aléatoire qui sera adopté - dans lequel la probabilité d'être choisi est la même pour tous les différents types d'acteurs considérés - ces différentes dimensions constitutives de la méthodologie de « recherche par sondage » seront convoquées et triangulées à des fins d'objectivité et d'exhaustivité.

2.2- Les consultations publiques

Au terme de l'analyse et de l'interprétation des données de base sur l'opinion publique, les inquiétudes et les attentes formulées, des consultations publiques seront organisées autour des préoccupations exprimées.

Les consultations publiques poursuivent essentiellement comme objectif de partager les grandes conclusions de l'étude avec les cibles identifiées et sondées (acteurs économiques et institutionnels) et de renforcer les données initialement obtenues sur le terrain à des fins d'exhaustivité.

Ces consultations boucleront les activités de terrain de l'étude.

III / OUTILS METHODOLOGIQUES

Pour collecter l'ensemble des données nécessaires à une analyse sociologique en profondeur de la perception, les attentes et les inquiétudes ou craintes des populations cibles de l'étude, deux (2) instruments techniques adaptés aux besoins de l'étude seront mobilisés : un questionnaire et le système des ateliers ou groupes de travail.

3.1- Le questionnaire : le questionnaire est un outil de recherche efficace. Il est constitué de questions fermées permettant de centrer les réponses sur le centre d'intérêt de l'étude. Dans le cadre de cette étude, un questionnaire sera élaboré et sera administré aux différents acteurs économiques et institutionnels à rencontrer sur le terrain.

3.2 – Le système des ateliers ou groupes de travail : c'est une technique des consultations publiques prévues dans le cadre de cette étude. Il consiste dans le regroupement des acteurs cibles autour des questions thématiques examinées sur le terrain lors du sondage. Le système des ateliers favorise les échanges, la discussion, le débat contradictoire autour des questions déjà abordées dans le but d'approfondir l'analyse, la réflexion et de renforcer les solutions initialement proposées.

IV / ANALYSE QUANTITATIVE DES DONNEES

L'analyse quantitative consiste à présenter, de manière fidèle, les données objectives de l'enquête telles que recueillies sur le terrain. L'analyse quantitative reste « muette » sur le sens, la signification des données collectées. Elle fournit seulement les bases de l'analyse qualitative déclinées souvent en valeur absolue (réurrence) et/ou en valeur relative ou statistique (fréquence).

Ces données quantitatives qui sont « Maîtres » sont des préalables nécessaires et indispensables à l'interprétation et à l'analyse qualitative.

4.1 - L'échantillon

L'échantillonnage par excellence des méthodes de sondages a été adopté : ***l'échantillonnage aléatoire***. Ainsi, un échantillon de quatre cents (400) acteurs à enquêter, tout domaine confondu, a été visé et atteint. Le tableau ci-dessous donne les résultats quantitatifs des acteurs enquêtés selon la localité et le domaine d'appartenance.

N°	Localité	Acteur	
		Economique	Institutionnel
1	Diamniadio	63	17
2	Rufisque	58	22
3	Thiaroye	55	25
4	Pikine	54	26
5	Dakar	54	26
Total		284	116

Le tableau des résultats indique que le nombre d'acteurs enquêtés a varié selon les localités et le domaine à l'exception de Pikine et Dakar qui ont gardé les mêmes scores. Ainsi plus d'acteurs économiques qu'institutionnels ont été enquêtés. Chose qui s'explique aisément par la prédominance numérique des premiers sur les seconds sur le terrain.

Par ailleurs, les difficultés à trouver une base de données quantitatives sur le nombre d'acteurs économiques et même institutionnels existant à Dakar empêchent le calcul de pourcentage et de représentativité.

4.2 - La connaissance de l'autoroute par les acteurs cibles

L'évaluation de la connaissance de l'objet d'étude par les acteurs cibles est un préalable indispensable à l'appréciation de leurs jugements sur celui-ci. Il consiste ici à mesurer le niveau d'information technique des acteurs sur l'autoroute en question. Le tableau ci-dessous fournit les données relatives à la connaissance de l'ouvrage par les acteurs.

N°	Selon vous, qu'est-ce que l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio ?		
	Réponse	réurrence	Fréquence
1	- L'autoroute est une simple voie de circulation comme toutes les autres voies	7	1,75%
2	- L'autoroute est une grande voie à deux (2) sens de circulation	161	40,25%
3	- L'autoroute est une vaste voie de circulation avec 2X3 voies sur 25km	232	58%

A travers le tableau on constate que la connaissance par les acteurs de l'autoroute à péage (AP) se veut un peu plus technique avec la tendance à la réponse N°3. Ainsi retient-on que, pour la majorité des acteurs, l'AP n'est pas comme n'importe quelle route, elle a des caractéristiques particulières même si, au demeurant, les réponses fournies ne reflètent pas l'exacte réalité. Au delà de l'effet d'autorité qui fait que l'enquêté peut chercher à satisfaire l'enquêteur et non le principe d'objectivité, il est apparu ici que, pour ce qui concerne les caractéristiques de l'AP, les acteurs ont préféré s'ériger en détenteurs de l'information technique plutôt qu'en profanes peu ou pas éclairés. Cette attitude traduit, selon Stella BARUCK, l'expression d'une appropriation et d'un satisfecit à grande échelle.

4.3 – Les impacts supposés ou réels de l'autoroute selon les acteurs cibles

Dans cette rubrique sur les impacts, l'enquête recherche le point de vue des acteurs cibles sur ce que l'autoroute favorisera d'une manière générale. Et cela pour la partie de l'autoroute déjà construite et celle en construction. Le tableau ci-dessous nous indique les données.

N°	Selon vous qu'est-ce que l'autoroute à péage va favoriser à Dakar ?		
	Réponse	Réurrence	Fréquence
1	La mobilité des personnes	400	100%
2	L'enclavement de la localité	6	1,5%
3	Le développement du commerce	396	99%
4	La baisse du prix du loyer	353	88,25%
5	La stimulation des petits métiers	309	77,25%
6	Une meilleure intégration des populations dans le tissu économique et politique	198	49,5%
7	Une amélioration de la référence sanitaire	351	87,75%

8	Une augmentation des revenus journaliers	312	78%
9	Une réduction de la mortalité infanto-juvénile et maternelle	307	76,75%
10	L'exode rural	294	73,5%
11	L'insécurité	98	24,5%
12	Les accidents	191	47,75%
13	Le transport des marchandises	394	98,5%
14	La baisse des coût de transport	391	97,75%
15	Le développement de l'artisanat	78	19,5%
16	La résorption du chômage	322	80,5%
17	Le partenariat avec d'autres entreprises	178	44,5%

Le constat est que *la mobilité des personnes* fait l'unanimité avec 100% comme conséquence induite majeure de l'AP la plus partagée. Elle est suivie de près par *le développement du commerce* et par *le transport des marchandises* avec respectivement 99% et 98%.

Il ya manifestement, en pointillé, une comparaison établie avec le dispositif infrastructurel existant qui a conduit à ces scores considérables liés à la mobilité et à la fluidité du trafic.

4.4 – Les impacts de l'autoroute au niveau individuel des acteurs cibles

Dans ce chapitre, les données quantitatives recherchées sont précisément celles qui se rapportent de manière personnelle au sujet lui-même et non d'une manière générale comme sur le tableau précédent.

La réalisation de l'ouvrage a-t-elle impactée sur vos activités, sur votre vécu ?				
<i>Aspect</i>	<i>Réponse</i>	<i>Réurrence</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Justification</i>
Activité et vécu personnels	Oui	313	78,25%	« Mobilité et écoulement rapide des produits de vente »
	Non	85	21,25%	« Pas trop dépendant à l'ouvrage »
	Sans avis	2	0,5%	« Je sais pas »
	Oui	397	99,25%	« L'AP a suffisamment évité les concessions et a suivi plus ou

Satisfaction par rapport au tracé de l'autoroute				moins la route nationale (RN) »
	Non	3	0,75%	« L'AP est très éloignée de notre localité »
	Sans avis	-	-	-
La desserte de votre zone par l'autoroute				
La desserte de votre zone par l'autoroute	Oui	294	73,5%	« L'AP passe par nos localités et facilite l'accès à nos zones »
	Non	3	0,75%	« L'AP est très éloignée de notre localité »
	Sans avis	203	50,75%	« Nous attendons sa réalisation effective pour savoir »

Le constat est que pour la plupart des acteurs, l'AP a eu un impact dans leur vécu. Un impact plutôt positif car en termes d'activité, de tracé et de desserte de leur localité par l'AP la majorité des acteurs semble être satisfaite. Cela même si 50,75% attendent (la réalisation des tronçons restants) encore que les travaux arrivent à leur terme et que l'ouvrage soit entièrement livré.

L'autoroute à péage a-t-elle un impact sur votre environnement ?			
<i>Aspect</i>	<i>Réponse</i>	<i>Récurrence</i>	<i>Fréquence</i>
Sur la fréquence de vos déplacements	Oui	386	96,5%
	Non	9	2,25%
	Sans avis	5	1,25%
Sur la fréquence des visites qui vous sont rendues	Oui	373	93,25%
	Non	14	3,5%
	Sans avis	13	3,25%
Au plan esthétique	Oui	25	6,25%
	Non	4	1%
	Sans avis	371	92,75 %
Au plan hygiène	Oui	285	71,25%
	Non	-	-

	Sans avis	115	28,75%
Au plan assainissement	Oui	324	81%
	Non	-	-
	Sans avis	76	19%
Sur les conditions d'étude des élèves et étudiant	Oui	395	98,75%
	Non	-	-
	Sans avis	5	1,25%
Justification : Nos élèves et étudiants accèdent facilement et plus rapidement à leurs écoles			

Les résultats indiquent que la majorité des acteurs affirme que l'AP a impacté sur leur environnement. Cela, surtout au plan déplacement et visite reçue ainsi qu'au plan hygiène, assainissement et conditions d'étude des élèves et étudiants.

Il s'agit surtout des riverains qui ont vu la qualité du cadre de vie s'améliorer, la collecte et l'évacuation des ordures se régulariser, les différents déplacements se faciliter et la courbe d'assiduité des élèves à leurs cours monter de façon exponentielle.

4.5 – Les opinions des acteurs cibles sur l'autoroute

Les opinions renvoient aux divers jugements que des individus portent sur un objet, sur des questions d'actualité ou sur des possibilités d'action. Ci-dessous le résultat sur la base des éléments de réponse proposés.

N°	Qu'est-ce que l'autoroute à péage selon vous ?		
	Réponse	Récurrence	Fréquence
1	Une infrastructure inutile et non prioritaire	1	0,25%
2	Un facteur de développement social et économique du Sénégal tout entier	101	25,25%
3	Un investissement prioritaire, économiquement pertinent et socialement utile	298	74,5%

Les jugements que portent les acteurs sur l'autoroute à péage sont très nets et clairs : un facteur de développement, un investissement prioritaire.

4.6 – L’orientation et l’intensité des opinions des acteurs cibles

Les données affichées dans cette rubrique permettent de mesurer l’opinion et d’apprécier le niveau d’adhésion et d’acceptation de l’autoroute par les acteurs cibles questionnés.

Ci-dessous le tableau des tendances obtenues.

N°	Quelle est votre position sur la réalisation de l’autoroute ?		
	Réponse	Réurrence	Fréquence
1	- D’accord	86	21,5%
2	- En désaccord	1	0,25%
3	- Plutôt d’accord	4	1%
4	- Plutôt en désaccord	-	-
5	- Tout à fait d’accord	309	77,25%
6	- Totalement en désaccord	-	-

La position des acteurs vis-à-vis de l’autoroute exprime une adhésion presque entière des acteurs cibles à l’AP, seulement un (1) désaccord signalé soit 0,25%. L’intensité des opinions des acteurs est très élevée dans ce sens.

Pour le cas de désaccord noté, la raison renvoie à la priorité de l’ouvrage dans un contexte économique difficile et un niveau de pauvreté élevé.

4.7 – Les attitudes des acteurs cibles

Elles constituent une catégorie intermédiaire entre les valeurs et les opinions. Elles ont tendance à être des visions du monde systématisées et stabilisées qui peuvent servir à évaluer les questions d’actualité. Il s’agira, avec les attitudes, de déterminer, s’il y en a, les idées arrêtées des acteurs cibles sur l’autoroute.

Que représente l'infrastructure autoroutière pour vous ?			
N°	Réponse	Réurrence	Référence
1	- Un facteur de rupture spatiale, socioculturel	9	2,25%
2	- Un élément de séparation entre riches et pauvres	2	0,5%
3	- Un symbole de décollage économique	101	25,25%
4	- Un outil vers le progrès	288	72%

Les résultats obtenus présentent une perception des acteurs cibles de l'autoroute à péage qui assimilent l'ouvrage plutôt à un symbole de décollage et à un outil de progrès.

4.8 – Les valeurs des acteurs cibles

Dans le cadre de cette étude, les valeurs renvoient plutôt à la perception que les acteurs cibles ont des principes fondamentaux sur lesquels devrait reposer le fonctionnement de l'autoroute.

Avez-vous une connaissance des principes de fonctionnement de l'AP ?				
Aspect	Réponse	Réurrence	Fréquence	principe
Les principes de fonctionnement de l'autoroute	Oui	383	95,75%	« On paie pour y avoir accès »
	Non	17	4,25%	« Je les ignore »

Le constat est que plus de la majorité prétend savoir les principes de fonctionnement de l'autoroute à péage. Et un seul principe est décliné par la quasi-totalité des acteurs cibles interrogés : **le péage**.

4.9 – Les préoccupations des acteurs cibles

Cette dimension de l'enquête renferme plusieurs aspects qui vont des attentes aux suggestions en passant par les craintes, le business des acteurs, les dispositions prises par les acteurs et leurs intérêts spécifiques vis-à-vis de l'ouvrage.

Les tableaux ci-dessous nous rapportent les données par rapport à ces dimensions indiquées.

N°	Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'autoroute à péage ?		
	Réponse	Réurrence	Fréquence
1	Que la construction de l'AP se poursuive jusqu'à son terme et qu'elle soit étendue à toutes les régions du Sénégal.	55	13,75%
2	Que l'AP soit un ouvrage techniquement sûr et durablement construit	58	14,5%
3	Que l'AP soit accessible aux grandes localités densément peuplées qui la côtoient pour faciliter le déplacement des populations.	96	24%
4	Que l'AP soit financièrement accessible aux acteurs économiques locaux pour faciliter leurs déplacements et booster les activités économiques locales	98	24,5%
5	Une surveillance accrue de la vitesse au Km/h pour des raisons de sécurité	36	9%
6	Que l'AP soit gérée de manière transparente et efficace dans l'intérêt de l'économie du pays	44	11%
7	Que les jeunes des localités voisines de l'AP soient favorisés dans le recrutement pour les travaux de construction	13	3,25%

Il ressort, à la lecture de ce tableau, que les attentes fortes s'articulent essentiellement autour de l'accès financier à l'AP, mais aussi de la poursuite du projet avec une construction qui satisfait aux exigences de qualité sur le plan technique. Une bonne gestion future de l'ouvrage ainsi qu'une bonne surveillance de la circulation sont aussi l'une des attentes fortes exprimées.

Il en est également ainsi des questions connexes liées, entre autres, aux flux migratoires, aux nouvelles zones d'habitation, aux sites de production.

N°	Quelles sont vos craintes vis-à-vis de l'autoroute à péage ?		
	Réponse	Réurrence	Fréquence
1	Que la construction de l'AP soit brusquement interrompue et arrêtée pour toujours	57	14,25%
2	Que l'AP soit techniquement mal construite	61	15,25%
3	Que des accidents répétés se produisent à cause de l'indiscipline des conducteurs sénégalais	37	9,25%
4	Que l'AP soit mal gérée et qu'elle ne profite pas au Pays économiquement	53	13,25%
5	Que certaines personnes déplacées de l'emprise ne soient pas correctement indemnisées	54	13,5%
6	Que le non stop des véhicules tue le petit commerce de la rue	24	6%
7	Des flux migratoires de populations extérieures vers les zones de l'emprise, sources de conflits sociaux	59	14,75%
8	La marginalisation des acteurs économiques locaux au profit des grands cartels	55	13,75%

Le tableau renseigne une crainte élevée par rapport à la qualité de la construction de l'ouvrage ainsi que des flux migratoires vers l'AP et la marginalisation des acteurs économiques locaux. Les déplacés de l'emprise également font écho d'une crainte quant à leur indemnisation. Les accidents et une mauvaise gestion de l'ouvrage ne sont pas en reste dans les craintes exprimées.

L'autoroute va-t-elle modifier votre business ?			
Réponse	Comment ?	Réurrence	Fréquence
Oui	« Avec l'accès et le déplacement devenus faciles, les provisions et les stocks de marchandises seront augmentés ainsi que les chiffres d'affaires »	378	94,5%
Non	« Nous ne sommes pas trop dépendants de l'autoroute »	22	5,5%

Les résultats montrent que la majorité des acteurs interrogés soutient que l'AP va impacter sur leurs affaires. Cela, par le fait qu'avec l'accès devenu facile, la clientèle va augmenter comme le stock de marchandises à transporter.

Avez-vous pris vos dispositions vis-à-vis de l'autoroute ?			
<i>Réponse</i>	<i>De quelles natures ?</i>	<i>Réurrence</i>	<i>Fréquence</i>
Oui	<ul style="list-style-type: none"> - « Je vais me payer un véhicule maintenant que les voies sont ou vont bientôt être fluides » - « Je vais augmenter mon espace de stockage pour accueillir davantage de marchandises à vendre » - « Je me prépare à faire plus de navette que d'habitude pour l'achat de marchandises » 	384	96%
Non	<ul style="list-style-type: none"> - « Pas de dispositions particulières prises. Nous attendons que les choses démarrent officiellement pour voir » 	16	4%

Pour l'essentiel, les acteurs économiques et institutionnels ont pris des dispositions pour s'adapter à la nouvelle configuration des affaires que l'AP va dessiner et donc, pour mieux tirer profit des externalités qu'elle va générer.

Néanmoins, d'autres acteurs, pour le moment, préfèrent attendre le moment du démarrage officiel.

Quel est votre intérêt spécifique pour l'autoroute à péage ?			
<i>Réponse</i>	<i>Réurrence</i>	<i>Fréquence</i>	
- L'AP me sert de moyen de promotion de mes activités commerciales	123	30,75%	
- L'AP me sert de moyen d'accéder très vite aux lieux de travail	126	31,5%	
- L'AP me permet de ne plus connaître des retards dans mes Rendez-vous	53	13,25%	
- L'AP me permet d'éviter les embouteillages qui durent et d'économiser du carburant	98	24,5%	

Pour beaucoup d'acteurs économiques, l'AP constitue une très grande opportunité pour relever la taille de leurs business dans un contexte mondial marqué par la crise financière et les contraintes économiques de tout genre.

En favorisant la baisse des coûts de transport et du loyer et en minimisant les pertes liées au stockage et à la conservation de certains produits, l'AP va inéluctablement contribuer au développement du cadre des affaires.

Vos suggestions ?		
<i>Suggestions</i>	<i>Réurrence</i>	<i>Fréquence</i>
- Les travaux doivent se poursuivre mais très rapidement pour éviter des ennuis aux populations	56	14%
- Des échangeurs doivent être construits pour desservir le mieux possible les diverses localités	52	13%
- Des mesures de sécurité sur la circulation doivent être rigoureusement appliquées	54	13,5%
- Mettre en place un cadre de gestion participatif pour des besoins de transparence.	34	8,5%
- Proposer une taxe permettant aux acteurs économiques d'accéder aux services de l'ouvrage	204	51%

Les acteurs interrogés suggèrent la livraison de l'ouvrage dans les délais requis, sa protection contre toutes les formes d'altération, la constance de la surveillance policière pour lutter contre les accidents et les éventuels embouteillages, l'exonération partielle appliquée aux acteurs économiques et la mise en place de cadre de concertation multi-acteurs pour prendre en charge toutes les questions collatérales liées au fonctionnement de l'AP.

V / ANALYSE QUALITATIVE DES DONNEES

L'analyse qualitative consiste dans la lecture, l'interprétation des données quantitatives objectivement recueillies sur le terrain et exhaustivement présentées dans l'analyse quantitative.

L'analyse qualitative, à l'opposé de l'analyse quantitative, vise à atteindre le sens des données quantitatives « muettes » et d'en dégager la signification.

Cette conquête du sens, de la signification se fait sur la base des « Maîtres » (les données quantitatives) et sur le principe de leur croisement.

5.1 – L'opinion générale des acteurs cibles sur l'autoroute

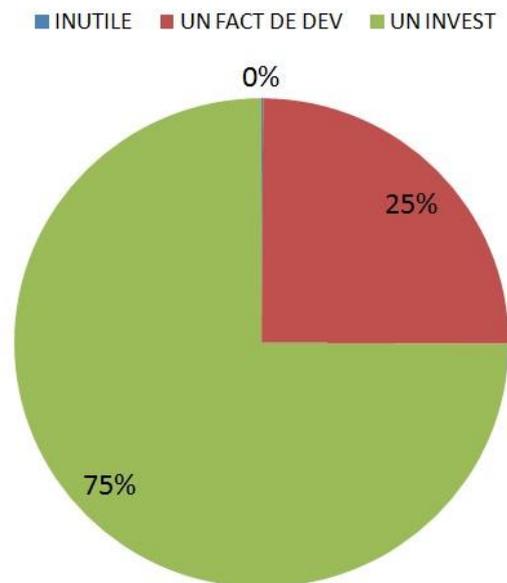
Pour déceler et formuler correctement l'opinion générale des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute à péage, trois bases de données quantitatives pertinentes ont été mobilisées, croisées et qualitativement analysées. Il s'agit des données quantitatives relatives à *l'opinion*, à *l'orientation et l'intensité de l'opinion* et celle relative aux *attitudes*.

Selon les données relatives à l'opinion en effet, 25,25% des acteurs considèrent que l'autoroute à péage est « un facteur de développement social et économique du Sénégal tout entier » ; 74,5% des acteurs soutiennent qu'elle est « un investissement prioritaire, économiquement pertinent et socialement utile » contre seulement 0,25% des acteurs qui avance que c'est « une infrastructure

inutile et non prioritaire ». Les jugements que portent les acteurs sur l'autoroute à péage sont donc très nets, clairs et positifs : c'est un facteur de développement, un investissement prioritaire et pertinent.

Le graphique ci-dessous figure le rapport de pourcentage établi entre les différents éléments de réponse constitutifs de l'opinion des acteurs sur l'autoroute à péage.

5.1.1- Valeurs relatives des éléments de l'opinion des acteurs vis-à-vis de l'AP



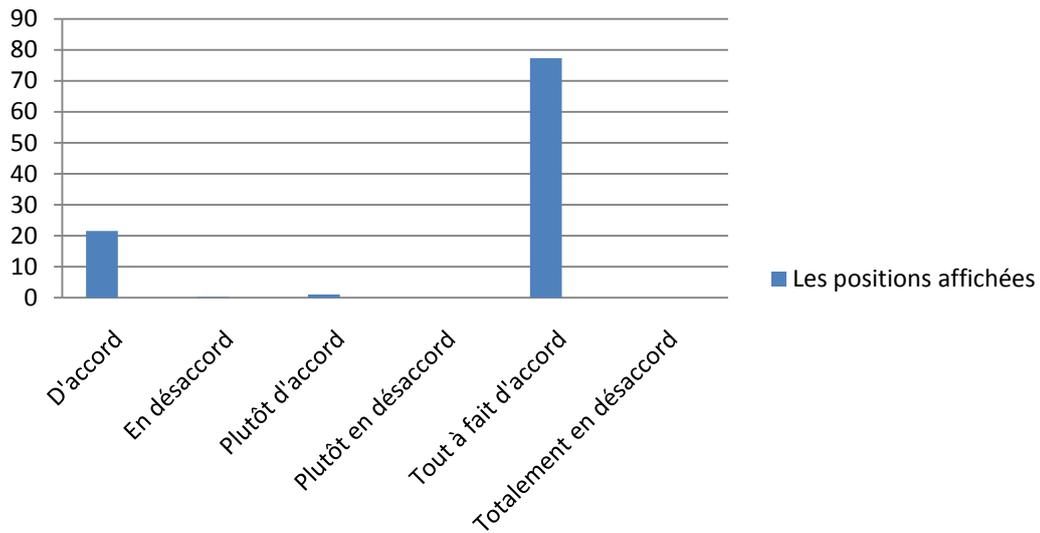
Le rapport des données quantitatives sur l'opinion des acteurs tel que dégagées ici autorise de dire que le jugement porté par les acteurs sur l'ouvrage est plutôt positif. Et que, l'AP selon les acteurs est un facteur de développement, un investissement socialement et économiquement utile à presque 100%.

Les conclusions tirées de l'analyse sur l'opinion des acteurs sont par ailleurs soutenues par les diverses positions affichées au niveau des données sur l'orientation et l'intensité des opinions. Le rapport des données à ce niveau fait état d'une très forte adhésion des acteurs à l'initiative de construire l'autoroute à péage.

En effet, 77,25% des enquêtés sont *tout à fait d'accord* avec le projet de construction de l'autoroute à péage, 21,5% sont tout simplement *d'accord*, 1% *plutôt d'accord* contre seulement 0,25% *en désaccord*.

Le graphique suivant figure le rapport de pourcentage sur les positions affichées vis-à-vis de l'ouvrage.

5.1.2 - Les rapports de positions sur l'AP

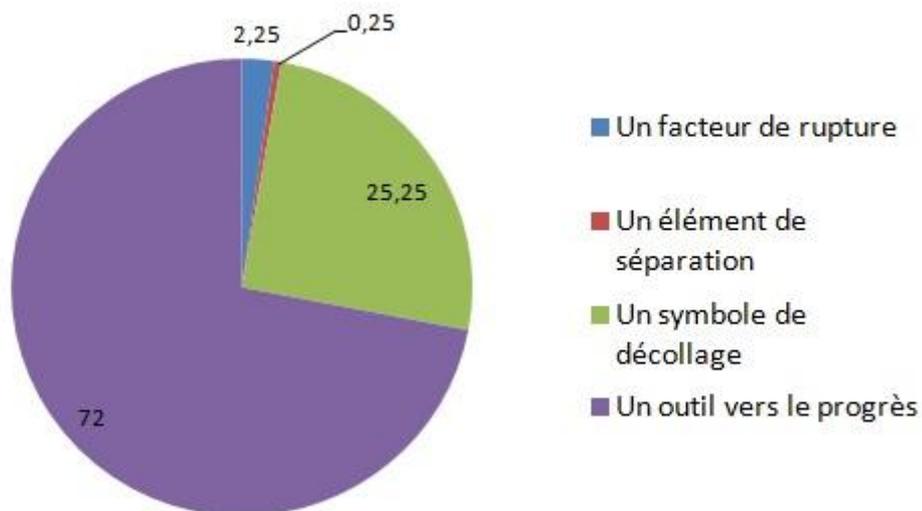


Les tendances ici affichées démontrent clairement que les acteurs sont très largement pour le projet de l'autoroute à péage. Ainsi, sur la base des tendances qui se sont dégagées, l'adhésion à la cause de la construction de l'autoroute est acquise presque à 100%.

Avec les attitudes également l'opinion des acteurs se précise d'avantage. En effet, pour la majorité des acteurs enquêtés, l'autoroute demeure et reste encore un véritable outil de progrès, un symbole de décollage économique.

Le schéma des rapports d'attitudes ci-dessous le démontre :

5.1.3- Les rapports d'attitude vis-à-vis de l'AP



Les résultats sur les attitudes confirment la constance de l'opinion des acteurs sur le fait que l'autoroute à péage est un outil de développement économique et social majeur.

En effet 72% des acteurs pensent que l'infrastructure est un outil vers le progrès, 25,25% soutiennent que c'est un symbole de décollage économique contre seulement 0,5 % et 2,25 % qui défendent respectivement que c'est un élément de séparation entre riches et pauvres, un facteur de rupture spatiale-socioculturelle.

En définitive, sur la base du panel de personnes interrogées, l'opinion générale des acteurs est que, l'autoroute à péage est un véritable outil de développement venu à son heure pour favoriser le décollage économique et social du Sénégal.

Ainsi, l'opinion des acteurs peut être résumée en ces termes ci-dessous encadrés :

« L'autoroute à péage est un investissement pertinent venu à point nommé , un outil majeur favorisant le développement économique et social du Sénégal »

En effet, il est apparu clairement, au terme de l'étude, que les acteurs ont, en général, une connaissance technique relativement faible des caractéristiques et de l'itinéraire réelle de l'autoroute à péage.

Une telle disposition se déteint inmanquablement sur leurs opinions, attentes et craintes.

Il faut signaler qu'une forte tendance à l'appréciation positive de l'ouvrage s'est dessinée aussi bien du côté des acteurs économiques que de celui des institutionnels.

Pour les acteurs institutionnels, l'autoroute permet de rendre plus visibles leurs activités et, en conséquence, participe à la réalisation des objectifs qu'ils se fixent. C'est ainsi que les travailleurs des collectivités locales sondés ont mis en exergue des idées renvoyant à la fluidité du trafic, à la densification des activités économiques (qui constitue une source de revenu pour l'administration municipale), à la réduction de la morbidité et de la mortalité et infanto-juvénile (la santé étant une compétence transférée aux collectivités locales), à l'assainissement et à l'hygiène au niveau communautaire et de manière générale à la facilitation des activités des organisations communautaires de base (OCB) placées sous leur tutelle.

Cette appréciation positive semble être prolongée par les organisations non gouvernementales (ONG), associations diverses, groupements de production et de consommation qui considèrent l'autoroute comme un moyen de consolidation de leurs activités et qui, corrélativement, peut considérablement contribuer à leur émancipation économique et sociale.

Il a été noté, en particulier, que les actions d'Information, de Sensibilisation et de Communication (ISC) communautaire autour de certains fléaux comme le paludisme, les Infections Sexuellement

Transmissibles (IST), l'analphabétisme, l'excision, l'exclusion des femmes des instances de décision, le déficit d'investissement social et citoyen, entre autres, vont s'amplifier et vont aller dans le sens des vraies cibles en raison des opportunités de mobilité qu'offre l'autoroute à péage (AP).

Chez les acteurs économiques, l'autoroute est considérée comme un puissant moyen de relèvement de leur activité du fait des importantes externalités qu'elle génère et des multiples possibilités qu'elle offre.

C'est ainsi que tous les acteurs qui se mobilisent dans le commerce ont estimé que l'autoroute vient doper leur activité et ils s'emploient dès lors à prendre des dispositions matérielles, techniques, stratégiques et/ou financières pour s'adapter à une éventuelle nouvelle carte commerciale qui, selon eux, est entrain de se dessiner. Voilà pourquoi les unités de commercialisation de pièces détachées diversifient, renforcent et multiplient leurs rayons tandis que, dans le même sous secteur, le phénomène de la délocalisation du centre vers la périphérie s'intensifie. L'étude a permis de constater que le commerce de pièces détachées, les chaînes de vente de véhicules et de cyclomoteurs d'occasion, les ateliers de tapisserie, de mécanique, de tolérerie et d'électricité-auto se déplacent progressivement du centre de Dakar vers les localités de Dalifort, Croisement Cambéréne, Khourouar, Thiaroye, Diameguene, Tivaouane Peul, Diaksao, Mbao et Keur Mbaye Fall. Le mouvement de délocalisation s'effectue cependant avec plus de timidité vers des localités plus éloignées comme Rufisque, Bargny et Diamniadio. Il en est également ainsi des stations de vente de carburant qui de Patte d'Oie à Diamniadio ont fini de s'installer en masse ou alors de s'adonner à la construction de points relais.

Dans le domaine de l'hôtellerie et de la restauration, les promoteurs et les professionnels disent presque tous qu'ils sont entrain de prendre des dispositions pour pouvoir répondre à une demande qui, selon eux, de toute façon va croître de manière exponentielle. Les dispositions consistent en la construction de sites d'accueil, l'amélioration du dispositif existant et l'accès à des zones stratégiques c'est-à-dire en bordure de l'AP

La conséquence de cette vitalité de l'activité économique dans ces différentes localités est l'accroissement démographique avec ses effets collatéraux : difficultés liées à l'accès aux services sociaux de base, l'insécurité, les problèmes d'assainissement et d'hygiène publique, la rareté de l'emploi des jeunes ainsi que les contraintes afférentes à l'aménagement du territoire. Autant de préoccupations qui figurent des craintes fortes des populations vis-à-vis de l'AP.

5.2 – Les attentes des acteurs cibles vis-à-vis de l'autoroute

Globalement les acteurs ont exprimé des attentes fortes sous forme d'exigence de principe.

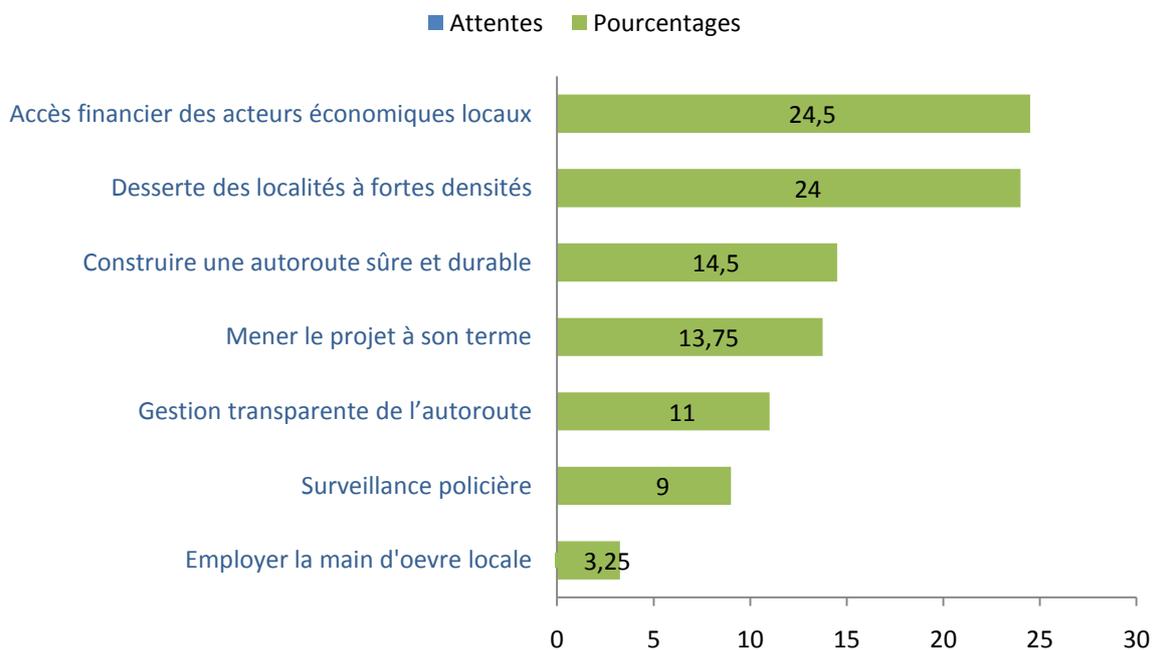
Selon les données quantitatives recueillies sur le terrain, sept attentes essentielles ont été formulées et exprimées par la plus part des acteurs rencontrés.

Ces attentes sont ci-dessous encadrées :

- 1- Une possibilité d'accès financier des acteurs économiques locaux aux services de l'autoroute à péage ;
- 2- Desservir (par le moyen des échangeurs) les localités à forte densité démographique ;
- 3- Construire une autoroute techniquement sûre et durable;
- 4- Poursuivre les travaux, mener le projet jusqu'à son terme ;
- 5- Une gestion transparente de l'autoroute, de ses retombées financières ;
- 6- Une surveillance policière accrue sur les vitesses (Km/h) ;
- 7- Employer la main-d'œuvre locale (les jeunes riverains) dans les travaux de construction de l'autoroute

Ces attentes formulées et identifiées n'ont pas les mêmes degrés de généralité en termes de récurrence et de fréquence. En d'autres termes, certaines attentes sont plus rependues, plus fortes que d'autres. Le graphique ci-dessous figure le rapport d'intensité des attentes exprimées par les acteurs rencontrés.

5.2.1- Graphique du degré d'intensité des attentes



Une analyse décroissante (selon le graphique) des rapports d'intensité entre les attentes exprimées indique que, la plus forte attente formulée par les différents acteurs est celle liée à l'accès financier des acteurs économiques locaux aux services de l'autoroute à péage.

Selon les acteurs cibles en effet, la taxe doit être accessible aux acteurs économiques locaux pour permettre de booster l'économie locale.

Ensuite, l'autoroute doit desservir les localités à forte densité démographique pour favoriser et faciliter les déplacements des populations.

Aussi, la réalisation en cours de l'ouvrage doit se poursuivre et aller jusqu'à son terme. Et que, dans sa construction, toutes les mesures nécessaires de sécurité au plan technique soient prises pour rendre un ouvrage sûr et durable.

Enfin, la transparence dans la gestion de l'ouvrage, la surveillance policière de la circulation ainsi que le recrutement des jeunes des localités riveraines ne sont pas en reste dans les attentes exprimées par les acteurs sur le terrain.

Il faut dire que les acteurs s'attendent à ce que l'autoroute à péage facilite le déplacement des personnes et des biens, qu'elle promeut l'activité économique et impacte positivement sur les conditions de vie des populations.

Pour ce faire, elle doit suivre un tracé qui tient compte de la possibilité offerte à un maximum de localités d'y accéder sans grandes entraves. Ce qui signifie d'abord que l'autoroute devrait continuer sa route jusqu'à Thiès au plus ou jusqu'à Diamniadio au moins.

En effet, pour la plupart des sondés, plus l'autoroute se déploie en longueur dans l'espace, moins les concentrations humaines dans des zones exiguës se réalisent et plus davantage de personnes et de groupes pourraient bénéficier de ses services.

En suite la désignation de points d'embarquement et de débarquement ainsi que l'embranchement des routes secondaires devraient tenir compte du principe d'équité sociale et économique. Pour satisfaire à de telles exigences, il s'agit précisément d'intégrer les dimensions liées à la densité démographique et au poids économique des localités environnantes.

Enfin, il urge de veiller à l'aménagement des espaces de production pour éviter l'explosion anarchique des ateliers, cantines, magasin et autres officines qui viendraient, le cas échéant, détériorer le cadre de vie et installer l'insécurité à tous les niveaux.

C'est à ce niveau que les acteurs des institutions municipales ont estimé qu'il est pertinent de mettre en place des cadres de concertation entre les acteurs pour planifier, coordonner et exécuter l'ensemble des activités ad hoc liées à la construction de l'autoroute à péage.

Pour les grandes entreprises ainsi que les PME, l'autoroute devra favoriser d'importants gains de temps dans l'acheminement de la production et des commandes. Ce qui conduit au relèvement du circuit de commercialisation et à l'amélioration des conditions de stockage de certains produits très périssables.

En effet, à l'écoulement rapide de la production correspond logiquement la diminution de la durée de stockage de certains produits. D'où, pour certains opérateurs, un gain substantiel et conséquemment un chiffre d'affaire en hausse pour leurs entreprises.

Seulement pour beaucoup d'opérateurs, la modulation des prix au niveau de l'autoroute à péage avec une exonération partielle pour les acteurs économiques pourrait contribuer au perfectionnement de l'environnement des affaires et, plus généralement, au développement du pays tout entier.

5.3 – Les craintes ou inquiétudes des acteurs cibles vis-à-vis de l’autoroute

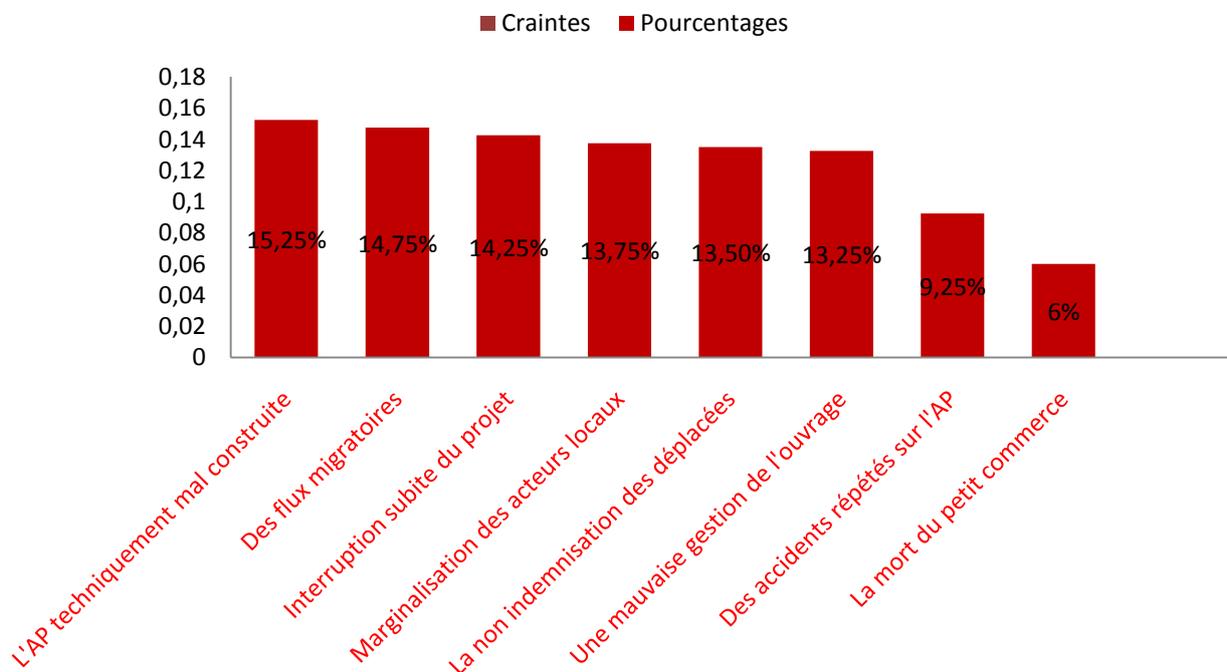
Selon les données quantitatives recueillies sur le terrain, pas moins de huit craintes majeures ont été formulées et exprimées par les différents acteurs rencontrés. Ci-dessous encadrées, les craintes :

- 1- Que l’**autoroute soit techniquement mal construite** ;
- 2- **Des flux migratoires de populations extérieures vers les zones sous influence de l’emprise, sources de conflits sociaux** ;
- 3- **Que la construction de l’**autoroute soit subitement interrompue**** ;
- 4- **La marginalisation des acteurs économiques locaux au profit des grands groupes** ;
- 5- **La non indemnisation de personnes déplacées de l’emprise autoroutière** ;
- 6- **Une mauvaise gestion économique de l’infrastructure** ;
- 7- **Des accidents répétés par excès de vitesse des automobilistes** ;
- 8- **La mort du petit commerce sur les voies par le non arrêt des véhicules**

Tout comme les attentes, les craintes varient en intensité selon la récurrence et la fréquence.

Le schéma ci-dessous figure le rapport d’intensité des craintes exprimées par les acteurs sur le terrain

5.3.1- Graphique des degrés d’intensité des diverses craintes des acteurs



Ainsi que les données empiriques l’ont montré, l’**autoroute** est perçue comme un ouvrage salubre qui vient booster l’activité économique et améliorer les conditions de vie des populations.

Toutefois, les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête n'ont pas manqué de faire part de certaines craintes liées à l'infrastructure.

De sa mise en service découle la mise en place d'une carte économique en plein essor conduisant inéluctablement à des flux migratoires importants de toutes les localités du pays vers les zones de l'emprise. Ce phénomène déjà connu depuis longtemps avec les macrocéphalies favorise l'érection d'un contexte géo-sociologique traversé par des conflits et des crises en raison de l'inflation d'une demande sociale qui, par ailleurs, devient de plus en plus exigeante. Une telle demande s'articule autour d'une plateforme dont les composantes les plus saillantes sont l'emploi, l'éducation, la formation, l'habitat, l'électricité, l'eau, la sécurité, l'hygiène et l'assainissement.

Ces différentes composantes renvoient à des infrastructures et/ou des services publics comme les écoles, les structures de santé, les brigades de police, l'éclairage public, la collecte des ordures, le drainage des eaux de pluie, l'aménagement d'espaces de production entre autres.

A cela s'ajoute cette alerte forte de certains acteurs économiques (pour l'essentiel dans l'informel) qui craignent une marginalisation et même une disparition de leurs business avec l'arrivée progressive de ce qu'ils appellent « les grands cartels » assimilés à des « spoliateurs ».

Il est vrai que dans certaines zones de l'emprise (proches ou lointaines) on peut valablement formuler l'hypothèse que la spéculation foncière croît de façon inquiétante, hypothèse que l'étude sur « la qualité du bâti » peut se donner comme ambition de vérifier.

Pour ceux qui se mobilisent dans le petit commerce, l'autoroute à péage, par la configuration des points d'embarquement les oblige sinon à mettre un terme à leurs activités du moins à se déplacer loin de leurs demeures.

Au total, les acteurs institutionnels comme économiques expriment des craintes liées aux conséquences des flux migratoires sur l'orientation et l'exercice de leurs activités.

VI / LES CONSULTATIONS PUBLIQUES

Comme prévu dans la démarche méthodologique retenue, des consultations publiques ont été organisées avec essentiellement les acteurs économiques et institutionnels préalablement questionnés sur le terrain.



Le Directeur général de l'IAM et le Représentant de la SENAC s.a au Présidium

Par le système des ateliers, ces acteurs cibles enquêtés ont été regroupés en trois (3) ateliers autour des questions thématiques examinées pendant l'enquête de terrain, à savoir, les opinions, les attentes/suggestion et les inquiétudes/ craintes vis-à-vis de l'infrastructure autoroutière.



Atelier sur les opinions



Atelier sur les suggestions/attentes



Atelier sur les craintes/Inquiétudes

L'objectif visé à travers ces consultations, rappelons-le, est d'approfondir l'analyse, la réflexion sur les questions déjà abordées en vue de renforcer les solutions initialement proposées.

Ainsi, les acteurs économiques et institutionnels conviés à l'exercice ont débattu, échangé, discuté de manière contradictoire au sujet de l'opinion, des craintes et des attentes.

Au terme de l'examen secondaire des thèmes de recherche proposés, les propositions additives ci-dessous suivantes ont été enregistrées :

✓ Sur l'opinion

- Les avantages de l'autoroute à péage :
 - Réduction du chômage
 - Réduction des inondations
- Les inconvénients de l'autoroute à péage :
 - Création de bidonvilles : quartiers spontanés et délinquance juvénile

✓ Sur les inquiétudes ou craintes

- Par rapport aux populations non déplacées :
 - Assainissement : risques d'inondation
 - Enclavement : séparation des communes en deux zones distinctes
 - Economie : perte de recette des communes, perte d'emplois, perte de clientèle
 - Education : disparition d'écoles publiques et privées, difficultés d'accès des élèves à leurs établissements
- Par rapport aux populations déplacées et à déplacer :
 - Site de recasement des personnes à déplacer non viabilisé
 - Enclavement du site (Tivaouane Peulh)
 - Risque de problèmes environnementaux avec la proximité de Mbeubeuss
 - Des habitats (étroits) non proportionnels aux familles
 - Foncier : le qualificatif « Pikine irrégulier sud » inquiète (peur de déguerpissement forcé)

✓ Les suggestions et/ou attentes

- Moins d'embouteillage
- Prendre en charge les questions d'assainissement pour amoindrir les problèmes d'inondation dans les localités telles Rufisque, Diamgueune, Thiaroye sur mer
- Impliquer d'avantage les collectivités locales
- Donner libre accès aux ambulances
- Prévoir des corridors des petites espèces animales (biodiversité)
- Créer des infrastructures socio-économiques pour les populations environnantes

VII / CONCLUSION

L'autoroute à péage est une première au Sénégal et, comme telle, elle suscite beaucoup de réactions. En effet, on constate qu'une forte tendance à l'appréciation positive de l'ouvrage s'est dessinée aussi bien du côté des acteurs économiques que celui des acteurs institutionnels.

L'ouvrage, à son état actuel, jugé comme agréablement carrossable est perçu par la majorité des usagers comme un ouvrage salubre qui vient « booster » l'activité économique et améliorer les conditions de vie des populations.

Toutefois, cette perception plutôt positive de l'ouvrage est accompagnée d'un certain nombre d'inquiétudes essentiellement liées, entre autres, à la qualité technique de l'ouvrage, aux flux migratoires sur l'orientation et l'exercice des activités économiques de proximité mais aussi et surtout à un arrêt subit du projet.

En effet, la plupart des acteurs sondés sont hantés par la psychose d'un arrêt du projet qui serait très dommageable pour eux et pour le Sénégal. Cela en raison de l'immense espoir cristallisé par l'avènement de l'ouvrage qui provoque déjà de réels réaménagements dans le paysage physique, social et économique sénégalais

D'où les attentes formulées de voir, entre autres, le projet de construction de l'ouvrage se poursuivre jusqu'à son terme en respectant toutes les normes techniques de sécurité nécessaires à sa durabilité. Et aussi que le péage soit économiquement accessible aux acteurs économiques locaux. Des raccordements sont souhaités pour desservir les localités à fortes populations et à fortes activités économiques.

En définitive, l'idée de la SENAC s.a de mener une telle étude s'avère une idée très pertinente et constitue une belle initiative en direction de la gestion future de l'ouvrage.

En effet, en plus d'avoir permis de recueillir l'opinion, les attentes et les inquiétudes des principaux usagers de l'autoroute à péage, la SENAC s.a a permis aux citoyens, futurs clients de l'autoroute, de livrer leurs sentiments vis-à-vis de l'ouvrage et, du coup, de se sentir pris en compte.

Aussi, cette étude, par les préoccupations des acteurs qu'elle a permis de mobiliser constitue d'emblée une première base donnée fiable susceptible d'aider à la décision dans le cadre de la poursuite des travaux de construction mais aussi dans la gestion préventive et participative de l'ouvrage par l'observatoire en vue. La démultiplication d'une telle initiative pour mieux outiller l'observatoire est à encourager.

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio



Environnement

ANNEXE

Annexe 1 : Photos de l'autoroute





Annexe 2 : Questionnaire

INSTITUT AFRICAIN DE MANAGEMENT

(IAM)

Enquête sur les opinions et sur les attentes des acteurs économiques et institutionnels vis-à-vis de l'autoroute

QUESTIONNAIRE

Identification de l'acteur

Nom de l'acteur : Département :

Type d'acteur : Type d'activité.....

Titre du répondant..... Contact.....

Connaissances de l'infrastructure

1-Qu'est-ce que l'autoroute Dakar – Diamniadio selon vous ?

L'autoroute est une simple voie de circulation comme toutes les autres voies

L'autoroute est une grande voie à deux sens de circulation

L'autoroute est une vaste voie de circulation avec 2X3 voies sur 25 Km

Les impacts réels ou supposés de l'autoroute

2- Selon vous, qu'est-ce que l'autoroute va favoriser à Dakar ?

- | | | | |
|---|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> La mobilité des personnes | <input type="checkbox"/> l'exode rural | <input type="checkbox"/> l'insécurité | <input type="checkbox"/> les accidents |
| <input type="checkbox"/> L'enclavement de la localité | | <input type="checkbox"/> le transport des marchandises | |
| <input type="checkbox"/> Le développement du commerce | | <input type="checkbox"/> la baisse des couts de transports | |
| <input type="checkbox"/> La baisse du prix du loyer | | <input type="checkbox"/> Le développement de l'artisanat | |
| <input type="checkbox"/> La stimulation des petits métiers | | <input type="checkbox"/> la résorption du chômage | |
| <input type="checkbox"/> Une meilleure intégration des populations dans le tissu éco et politique | | | |
| <input type="checkbox"/> Une amélioration de la référence sanitaire | | | |
| <input type="checkbox"/> Le partenariat avec d'autres entreprises? | | | |
| <input type="checkbox"/> L'augmentation des revenus journaliers? | | | |
| <input type="checkbox"/> Une réduction de la mortalité infanto-juvénile et maternelle | | | |

Les impacts de l'autoroute au niveau individuel

3- A votre avis, la réalisation des ouvrages a-t-elle impacté sur vos activités? Sur votre vécu? sous quelle forme?

- Oui Non

Expliquez :

.....

.....

4 – Êtes- vous satisfaits par l'itinéraire tracé par l'autoroute?

Oui Non

Expliquez :.....
.....
.....

5 -Pensez vous que votre zone est bien desservie par l'autoroute? Pourquoi?

Oui Non

Expliquez :.....
.....
.....

6- L'autoroute a-t-elle un impact:

Sur votre environnement? Oui Non

Lequel?.....

- sur la fréquence de vos déplacements? Oui Non

- sur la fréquence des visites qui vous sont rendues? Oui Non

- Sur la qualité du cadre de vie? Oui Non

- Sous quel angle ? Esthétique Hygiène Assainissement

- Sur les conditions d'études des élèves et étudiants? Oui Non

Explique :.....
.....
.....

Opinions

7 -Selon vous, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est :

- Une infrastructure inutile et non prioritaire
- Un facteur de développement social et économique du Sénégalais tout entier
- Un investissement prioritaire, économiquement pertinent et socialement utile

Orientations et intensités des opinions

8 -Quelle est votre position sur la réalisation de l'autoroute ?

- D'accord Plutôt d'accord Tout à fait d'accord
- En désaccord Plutôt en désaccord Totalement en désaccord

Attitudes

9 -Que représente l'infrastructure autoroutière pour vous ?

- Un facteur de rupture spatiale-socioculturelle Un symbole de décollage économique
- Un élément de séparation entre riches et pauvres Un outil vers le progrès

Valeurs

10 – avez-vous connaissance des principes de fonctionnement de l'Autoroute ?

- oui non

11 – pouvez vous les présenter ?-----

Suggestions/Recommandations

12 – Quelles sont vos attentes vis – à – vis de l’Autoroute ?

13 – Quelles sont vos inquiétudes par rapport à l’ouvrage?

14 – l’Autoroute va – t – elle modifier votre business ?

Oui Non

Comment ?-----

15 – Avez pris des dispositions vis – à – vis de l’Autoroute ?

Oui Non

De quelles natures ?-----

Pour quelles raisons-----

16 – Quel est votre intérêt spécifique pour l’Autoroute ? -----

17 - Quelles sont vos suggestions relatives à l’ouvrage ?

Annexe 3 : Photos consultations publiques







Annexe 4 : Liste des domaines d'activités économiques investigués

Quatre cents acteurs ont été sondés sur les différents domaines d'activités suivantes.

N°	Domaine d'activité	En nombre de sondé par localités cibles				
		Dakar	Pikine	Thiaroye	Rufisque	Diamniadio
Acteur économique						
1	Communication	1				
2	Transit	1				
3	Art	1				
4	Entreprenariat	6	8	3	5	5
5	Ingénierie	2	1			
6	Commerce	11	5	14	16	17
7	Transport	2	7	7	7	5
8	Micro-finance			1	1	
9	Management			1		
10	Transfert de fonds			1		
11	Soudure			2		2
12	Fabrication de briques					1
13	Vendeur de journaux					1
14	Céramique		1			1
15	Confection			1		
16	Navigation			1		
17	Electricien		1	1		
18	Poste télécom			1		1
19	Coiffure			1	1	3
20	Boulangerie			1	1	1

21	Garagiste			4		
22	Loterie PM			1		
23	Aviculture				1	
24	Location tente				1	
25	Restauration		2	1	3	2
26	Comptoir commercial	1				
27	Logistique	2				
28	Assurance	1	2	1		1
29	Mécanographie	1				
30	Poissonnerie	1				
31	Pharmacie	1		5	4	4
32	Auto-école	1				
33	Chambre de commerce	1				
34	Immobilier	1			1	
35	Installation panneaux solaire		2			
36	Mécanique		4	2	3	1
37	Vente pièces détachées		1	13	1	
38	Quincaillerie		2		1	2
39	Vente de Pneus		2	1		
40	Vente matériels électroménagers		1	1		
41	Commerçant grossiste		1			
42	Vente appareil électronique		1			
43	Vente de véhicule		2	2		
44	Charcuterie		1			1
45	Friperie		1			1

46	Vulcanisateur			1		2
47	Maraîchage				1	
48	Import-export				1	
49	Menuiserie Aluminium				1	
50	Menuiserie bois		1	1	4	2
51	Tapiserie				1	1
52	BTP				2	
53	Médecine vétérinaire				1	
54	Vente de carreaux				1	
55	Vente de fer				1	
56	Fast food				1	
57	Usine fabrication de vêtements				1	
58	Tôlerie				1	
59	Electroménager		1	1		
60	Nettoiemment					1
61	Usine glace					1
62	GIE					3
63	Presse	1				
64	Couture	1			2	
65	Pêche	1		1		
66	Ménage	1				
67	Shop Music					1
68	Magasinier					1
69	Informatique	1				
70	Pompiste	1		3	2	2
71	Plafonnage					1

72	Garagiste		1			
73	Opérateur				1	
74	Gestion	1		1		1
75	Cirage de chaussure	1				2
76	Agriculture	1				
77	Vente bétail	1				
78	Vente de lait					1
79	Usine fabrication de béton		1			
80	Distribution de fruits					1
81	Métallurgie		1			
82	Agro-alimentaire		1		1	
83	Usine transformation de poisson		1			
84	Ingénierie environnement		1			
85	Manutention		1			
Acteurs institutionnels						
1	Finance	7	1		2	1
2	Environnement	1				
3	Banque	1		1		
4	Recouvrement	1				
5	Gouvernance	1				
6	Développement	1				
7	Sécurité	1				
8	Institut de recherche	1				
9	Administration	5	11		2	
10	Politique	1				

11	Justice	1				
12	Préfecture				1	
13	Education	15	7	2	1	4
14	Cabinet vétérinaire		1			
15	Police		1			
16	Gendarmerie					1
17	Mairie		1	1	3	2
18	Gardiennage		3	2		
19	Santé				2	1
20	Service d'hygiène				1	
21	Eaux et Forêt					1
22	Douane					1
23	Caritas		1			

Au total, 85 secteurs d'activités ont été sondés dans le domaine économique contre 23 dans le domaine institutionnel. Soit 108 secteurs d'activités globalement.

Résumé exécutif de l'étude

I / LES RESULTATS DE L'ANALYSE DES DONNEES DE L'ENQUÊTE DE TERRAIN SUR L'OPINION, LES ATTENTES ET LES INQUIETUDES DES ACTEURS

1.1 – L'opinion générale des acteurs économiques et institutionnels

On constate une forte tendance à l'appréciation positive de l'ouvrage par les personnes sondées.

Ainsi, sur la base du panel de personnes interrogées, l'opinion générale des acteurs est que, l'autoroute à péage est un véritable outil de développement venu à son heure pour favoriser le décollage économique et social du Sénégal. Ainsi, l'opinion des acteurs peut être résumée en ces termes ci-dessous encadrés :

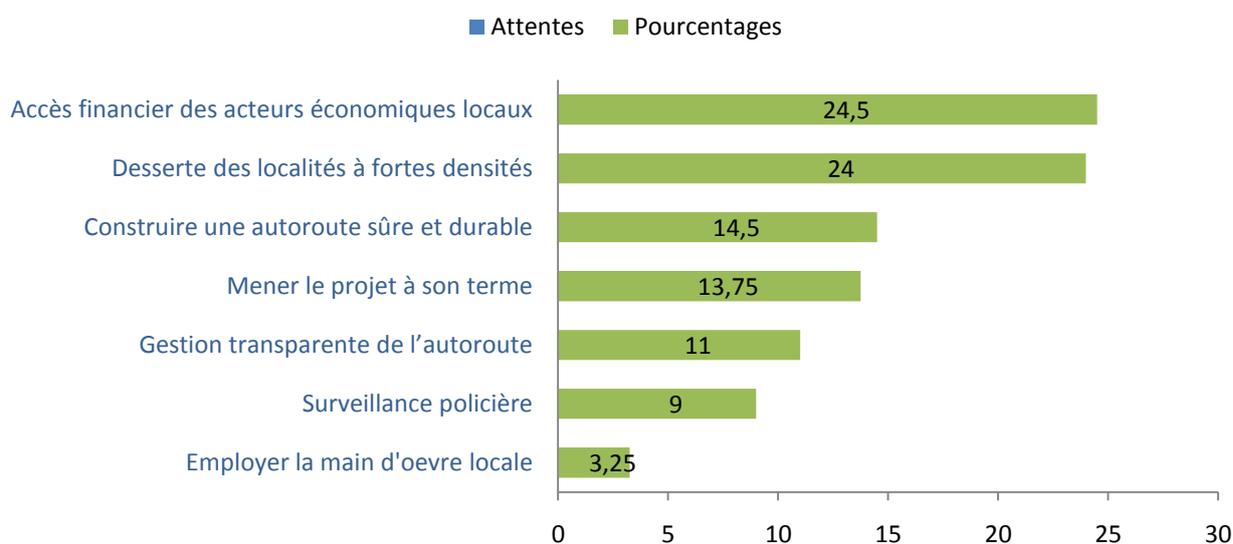
« L'autoroute à péage est un investissement pertinent venu à point nommé , un outil majeur favorisant le développement économique et social du Sénégal »

1.2 – Les attentes des acteurs économiques et institutionnels

Globalement les acteurs ont exprimé des attentes fortes sous forme d'exigence de principe. Selon les données quantitatives recueillies sur le terrain, sept attentes essentielles ont été formulées et exprimées par la plupart des acteurs rencontrés. Ci-dessous la liste des attentes :

- 1- Une possibilité d'accès financier des acteurs économiques locaux aux services de l'autoroute à péage ;
- 2- Desservir (par le moyen des échangeurs) les localités à forte densité démographique ;
- 3- Construire une autoroute techniquement sûre et durable;
- 4- Poursuivre les travaux, mener le projet jusqu'à son terme ;
- 5- Une gestion transparente de l'autoroute, de ses retombées financières ;
- 6- Une surveillance policière accrue sur les vitesses (Km/h) ;
- 7- Employer la main-d'œuvre locale (les jeunes riverains) dans les travaux de construction de l'autoroute

1.2.1 - Graphique du degré d'intensité des attentes

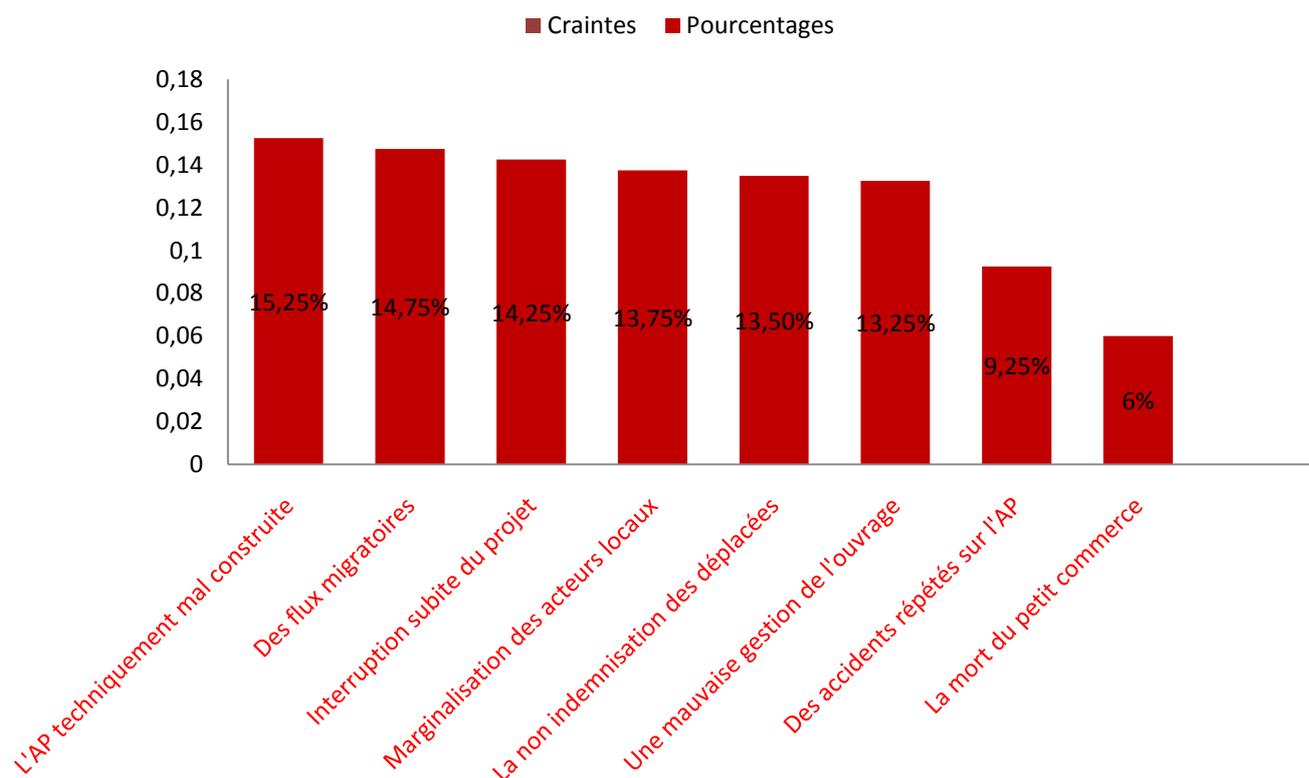


1.3 – Les inquiétudes des acteurs économiques et institutionnels

Selon les données quantitatives recueillies sur le terrain, pas moins de huit craintes majeures ont été formulées et exprimées par les différents acteurs rencontrés. Ci-dessous encadrées, les craintes :

- 1- Que l'autoroute soit techniquement mal construite ;
- 2- Des flux migratoires de populations extérieures vers les zones sous influence de l'emprise, sources de conflits sociaux ;
- 3- Que la construction de l'autoroute soit subitement interrompue ;
- 4- La marginalisation des acteurs économiques locaux au profit des grands groupes ;
- 5- La non indemnisation de personnes déplacées de l'emprise autoroutière ;
- 6- Une mauvaise gestion économique de l'infrastructure ;
- 7- Des accidents répétés par excès de vitesse des automobilistes ;
- 8- La mort du petit commerce sur les voies par le non arrêt des véhicules

1.3.1 - Graphique des degrés d'intensité des diverses craintes des acteurs



II / LES RESULTATS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES OU LES DONNEES ADDITIVES AUX DONNEES DES ENQUÊTES DE TERRAIN

Des consultations publiques ont été organisées avec les acteurs économiques et institutionnels préalablement questionnés sur le terrain avec comme objectif d'approfondir l'analyse, la réflexion sur les questions déjà abordées en vue de renforcer les solutions initialement proposées.

2.1 – Les résultats des consultations publiques

✓ Sur l'opinion

- Les avantages de l'autoroute à péage :
 - Réduction du chômage
 - Réduction des inondations
- Les inconvénients de l'autoroute à péage :
 - Création de bidonvilles : quartiers spontanés et délinquance juvénile

✓ **Sur les inquiétudes ou craintes**

- Par rapport aux populations non déplacées :
 - Assainissement : risques d'inondation
 - Enclavement : séparation des communes en deux zones distinctes
 - Economie : perte de recette des communes, perte d'emplois, perte de clientèle
 - Education : disparition d'écoles publiques et privées, difficultés d'accès des élèves à leur établissement
- Par rapport aux populations déplacées et à déplacer :
 - Site de recasement des personnes à déplacer non viabilisé
 - Enclavement du site (Tivaouane Peulh)
 - Risque de problèmes environnementaux avec la proximité de Mbeubeuss
 - Des habitats (étroits) non proportionnels aux familles
 - Foncier : le qualificatif « Pikine irrégulier sud » inquiète (peur de déguerpissement forcé)

✓ **Les suggestions et/ou attentes**

- Moins d'embouteillage
- Prendre en charge les questions d'assainissement pour amoindrir les problèmes d'inondation dans les localités telles que Rufisque, Diamgueune, Thiaroye sur mer
- Impliquer d'avantage les collectivités locales
- Donner libre accès aux ambulances
- Prévoir des corridors des petites espèces animales (biodiversité)
- Créer des infrastructures socio-économiques pour les populations environnantes

III / CONCLUSION

L'autoroute à péage est une première au Sénégal et, comme telle, elle suscite beaucoup de réactions. En effet, on constate une forte tendance à l'appréciation positive de l'ouvrage : un ouvrage salubre qui vient « booster » l'activité économique et améliorer les conditions de vie des populations.

En plus des craintes déjà exprimées, la plupart des acteurs sondés sont hantés par la psychose de voir le projet subitement arrêté. Cela en raison de l'immense espoir cristallisé par l'avènement de l'ouvrage. Ainsi, entre autres attentes fortes, le projet doit aller jusqu'à son terme et le péage économiquement accessible aux acteurs économiques locaux. Des raccordements sont souhaités pour desservir les localités à fortes activités économiques.

En définitive, la SENAC s.a, par cette étude a permis aux citoyens, futurs clients de l'autoroute, de livrer leurs sentiments vis-à-vis de l'ouvrage et, du coup, de se sentir pris en compte. Aussi elle constitue une première base de données pour l'observatoire. Cette initiative est à encourager.

B- ETUDE N°2 :

ETUDE DE LA DYNAMIQUE SOCIALE DES DEPLACEES DE L'AUTOROUTE A PEAGE

RAPPORT FINAL

ETUDE DE LA DYNAMIQUE SOCIALE DES DEPLACÉES DE L'AUTOROUTE A PEAGE

TRONÇON KEUR MASSAR-DIAMNIADIO



OCTOBRE 2010

SIGLES ET ABREVIATIONS

APIX SA	Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux
BD :	Base de Données
CC :	Commission de Conciliation
COHPES :	Coopérative d'Habitat du Personnel de l'Enseignement Supérieur
CPR	Cadre de Politique de Réinstallation
CUD :	Communauté Urbaine de Dakar
DGID :	Direction Générale des Impôts et Domaines
GO :	Groupe Opérationnel
ONG :	Organisation Non Gouvernementale
MSA	Malick SOW & Associés
PAP :	Personne Affectée par le Projet
PAR :	Plan d'Action et de Réinstallation
SARAR :	Self Esteem-Association Strung-Resources Furness-Action Planning-Responsibility
TF :	Titre Foncier
TNI :	Terrain Non Immatriculé

TITRE DES TABLEAUX

N°	TITRE DES TABLEAUX	PAGE
1	SITUATION DES PAP BASE DE DONNEES	12
2	ECHANTILLONNAGE	13
3	MOYENNE DES CHIFFRES D'AFFAIRES PAR GROUPES ECONOMIQUES	26
4	STRATEGIE DES ITINERAIRES	28
5	TABLEAU DE SUIVI DES MARAICHERS	33
6	VEGERS INDIRECTEMENT IMPACTES	35
7	PAP RESIDENTS REINSTALLEES A KAMB	37
8	PAP AYANT OPTÉ DE SE REINSTALLER VERS LES QUARTIERS PLUS CENTRAUX DE LA VILLE	38
9	PAP AYANT OPTÉ DE SE REINSTALLER DANS LA ZONE	39
10	PAP AYANT OPTÉ DE SE REINSTALLER VERS LES VILLES DE L'INTERIEUR	40

LISTE DES CARTES

N°	LISTE DES CARTES	PAGE
1	CARTOGRAPHIE MOUVEMENT DES PAPS DE LA COOPERATIVE ESPOIR ZONE KAMB	86
2	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ZONE DE KAMB KEUR MBAYE FALL	86
3	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISE ENTRE LA PARCELLE ZAC DE MBAO ET L'ECHANGEUR DE RUFISQUE OUEST (1)	87
4	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ENTRE LA PARCELLE ZAC DE MBAO ET L'ECHANGEUR DE RUFISQUE OUEST (2)	87
5	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ECHANGEUR DE RUFISQUE OUEST (SUD)	88
6	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ECHANGEUR DE RUFISQUE OUEST ET DE RUFISQUE EST (2)	88
7	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES DE L'ECHANGEUR DE RUFISQUE EST	89
8	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES DE L'ECHANGEUR DE RUFISQUE NORD	89
9	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ENTRE L'ECHANGEUR DE RUFISQUE EST ET DIAMNIADIO (1)	90
10	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ENTRE L'ECHANGEUR DE RUFISQUE EST ET DIAMNIADIO (2)	90
11	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ENTRE L'ECHANGEUR DE RUFISQUE EST ET DIAMNIADIO (3)	91
12	CARTOGRAPHIE SITUATION DE LA LIBERATION DES EMPRISES ENTRE L'ECHANGEUR DE RUFISQUE EST ET DIAMNIADIO (4)	91

LISTE DES FIGURES

N°	LISTE DES FIGURES	PAGE
1	REPARTITION DES PAP PAR SEXE	15
2	REPARTITION DES PAP PAR AGE	16
3	SITUATION MATRIMONIALE DES PAP	17
4	LE NIVEAU D'INSTRUCTION DES PAP	18
5	CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DES PAP	19
6	REVENUS MENSUELS DES PAP	20

7	APPARTENANCE A AUE OCB	21
8	STATUT OCB	21
9	NIVEAU DE RECONSTRUCTION	36
10	IDENTIFICATION ET CARACTERISATION SOCIO-ECONOMIQUE	45
11	CARACTERISATION SOCIO-ECONOMIQUE	47
12	TYPLOGIE DES PERTES (Terrain Nu, Bâti, Terrain A Usage Agricole)	50
13	UTILISATION DE L'INDEMNISATION (Achat d'une Parcelle, Construction, Investissement Dans La Production, Location, Autre Activité Financée Avec L'indemnisation)	62
14	REINSTALLATION	79
15	ACTIVITE PROFESSIONNELLE DE LA PAP	79
16	EVALUATION DU DEPLACEMENT (Accès Aux Services Sociaux De Base)	80
17	VOUS ET L'AUTOROUTE	83
18	CONNAISSANCE SUR EIFFAGE	85

RESUME EXECUTIF

LES INCIDENCES DE L'INDEMNISATION SUR LA VIE SOCIALE DES PERSONNES AFFECTEES PAR LE PROJET AUTOROUTIER

Le Domaine Agricole

- L'indemnisation a permis de faire des investissements sur les parcelles restées longtemps en jachère partielle.
- La libération du corridor a entraîné une délimitation des parcelles et une sécurisation foncière avec la mise en place de clôture et la démarche de titrisation est une réaffirmation de la notion de propriété ;
- Une intensification de la mise en valeur sur les superficies restantes ;
- Une augmentation de l'offre d'emploi féminin due à l'intensification ;
- Une reprise des activités sur les parcelles indirectement impactées longtemps restées en jachère ;
- L'emprise de l'autoroute n'a affecté que 30% des surfaces maraichères, mais le montant global des indemnisations injecté a entraîné une bonne reprise économique;
- Le projet a justifié la reconversion de certaines parcelles de cultures et de terrains nus en programme de lotissement pour l'habitation ;
- Le prix du foncier non titré à l'hectare est passé de un million à dix millions ;

L'habitat de Réinstallation

- La perception d'une indemnisation en espèce a octroyé aux PAPs une plus grande liberté sur les opportunités d'achat de terrain ;
- l'indemnisation surévaluée du bâti a permis l'achat d'un terrain nu plus cher que ce qui a été payé et la construction d'une maison sur ce terrain ;
- l'indemnisation a permis d'obtenir des terrains viabilisés avec un titre de propriété
- certaines PAP connaissent aujourd'hui une nette amélioration de leurs constructions ;
- Les nouvelles maisons respectent en grande majorité les normes de construction préconisées par les services de l'urbanisme telles que les chambres spacieuses, éclairées et bien aérées, l'existence de patios permettant justement l'aération et la luminosité des pièces, Système d'assainissement des eaux usées et eaux vannes adéquat (regard, fosses septiques, puits perdus...)
- une meilleure conception architecturale avec désormais une réelle possibilité d'extension future de la maison ;

- le déplacement a permis de résoudre les problèmes d'inondation pour quelques uns (*quartier de Kamb signifie le trou ou la dépression*), car ils ont pu acheter des terrains et se réinstaller dans des zones non inondables ;

INTRODUCTION

L'autoroute à péage est un projet qui s'insère dans le cadre de la politique de développement d'infrastructures économiques en vue de désengorger le trafic sur l'axe Dakar-Diamniadio pour une amélioration de la mobilité.

Le projet présente des impacts sociaux, environnementaux et économiques importants et constitue la première expérience en Afrique sud-saharienne de déplacement involontaire de populations. En cela, sa réalisation constitue un enjeu majeur pour les pouvoirs publics et les partenaires au développement.

Le financement de l'autoroute est placé sous le signe de la promotion du Partenariat-Public-Privé (PPP). C'est ainsi que la société SENAC a été choisie comme concessionnaire de l'autoroute Dakar-Diamniadio suite à un appel d'offres international sur la base du mode de financement BOT eu égard à ses expériences capitalisées à travers le monde et au Sénégal dans le domaine de la réalisation d'infrastructures.

En mesurant pleinement les enjeux multidimensionnels de l'autoroute à péage, le concessionnaire SENAC s'est attaché les services du Bureau d'études MS&Associés pour lui assigner une mission consistant en la réalisation d'une étude sur les dynamiques sociales qui s'opèrent dans le cadre de la mise en œuvre de l'autoroute à péage compte tenu des expériences acquises en qualité de structure en charge de la facilitation et de l'accompagnement des Personnes Affectées par le Projet.

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

La réalisation de l'étude s'inscrit dans un contexte marqué les paramètres suivants :

- une libération totale des emprises de l'autoroute sur le tronçon Keur-Massar –Diamniadio ;
- le paiement des indemnités aux Personnes Affectées par le Projet ;
- l'exécution des travaux d'aménagement du concessionnaire sur le tronçon Keur-Massar – Diamniadio ;
- l'occupation du tronçon Pikine - Keur-Massar

La présente étude s'est révélée opportune pour le concessionnaire SENAC compte tenu de l'importance des impacts et des dynamiques qui procèdent de la réalisation de l'autoroute à péage.

La construction de l'autoroute à péage va engendrer inéluctablement des changements au sein des populations qui sont directement ou indirectement impactées par l'autoroute. Ainsi, les interrogations suivantes trouvent toute leur pertinence :

1. les déplacements provoqués par le développement sont-ils une cause d'appauvrissement ?
2. quelle est la nature économique et culturelle des réinstallations des personnes affectées par le projet d'autoroute par exemple ?
3. le principe de la compensation, sous quelle forme elle peut entraîner l'appauvrissement des réinstallés ?
4. sous quelle forme et de quelle façon les indemnités peuvent participer à une amélioration du cadre de vie des personnes affectées par le déplacement involontaire ?
5. quels sont les impacts de l'infrastructure sur la dynamique économique locale et d'une manière générale sur la croissance économique du pays ?
6. quelles sont les dynamiques d'investissement et de production qui sont issues de la réalisation de l'autoroute ?
7. quelles sont les différentes trajectoires de réinstallation (habitat et activité) ?
8. quels sont les impacts de l'infrastructure sur la dynamique économique locale et d'une manière générale sur la croissance économique du pays ?
9. quelles sont les dynamiques d'investissement et de production qui sont issues de la réalisation de l'autoroute ?

II. OBJECTIF DE L'ETUDE

L'objectif principal de l'étude consiste à identifier les dynamiques sociales qui s'opèrent dans le cadre de la réalisation de l'autoroute à péage en vue de la mise en place d'un observatoire économique et social. Pour ce faire, il est important d'appréhender la situation économique et sociale des différents groupes en situation par rapport aux différentes activités impactées.

Pour l'atteinte de l'objectif poursuivi par l'étude, le consultant procédera ainsi à :

1. un recensement des groupes cibles après indemnisation
2. une identification des dynamiques sociales des déplacés du projet Autoroute
3. une identification des stratégies de réinstallation,
4. l'établissement d'un cadre de suivi sur les affectations de ressources issues de l'indemnisation,
5. l'analyse des trajectoires individuelles ou familiales, l'analyse des groupes en situation (père et mère, garçons et filles, établissement d'un panel pour un suivi sur au moins deux ans. Cartographie des itinéraires et géographie de la réinstallation
6. l'analyse des trajectoires selon les activités (maraîchage, entreprises agricoles et autres activités)

III. METHODOLOGIE DE L'ETUDE

3.1. Mise en place de l'équipe

Pour mener à bien cette étude, le Cabinet a mis en place une équipe constituée par les profils suivants :

- **Un sociologue**
- **Un Génie Civil**
- **Un Socio économiste**
- **Un expert femme en genre**
- **Un cartographe**

3.2. Élaboration de la base de données

Dans l'optique de bien cerner les cibles de cette étude, un travail approfondi a été fait sur la base de données des PAP pour déterminer:

- le nombre de PAP sur le tronçon Keur-Massar - Diamniadio
- le nombre de PAP résidentes
- le nombre de PAP qui ont mis leur maison en location
- la classification des PAP selon le niveau du bâti
- le nombre de PAP disposant d'un bâti inachevé (en construction)
- le nombre de terrains à usage agricole
- le nombre d'exploitants agricoles

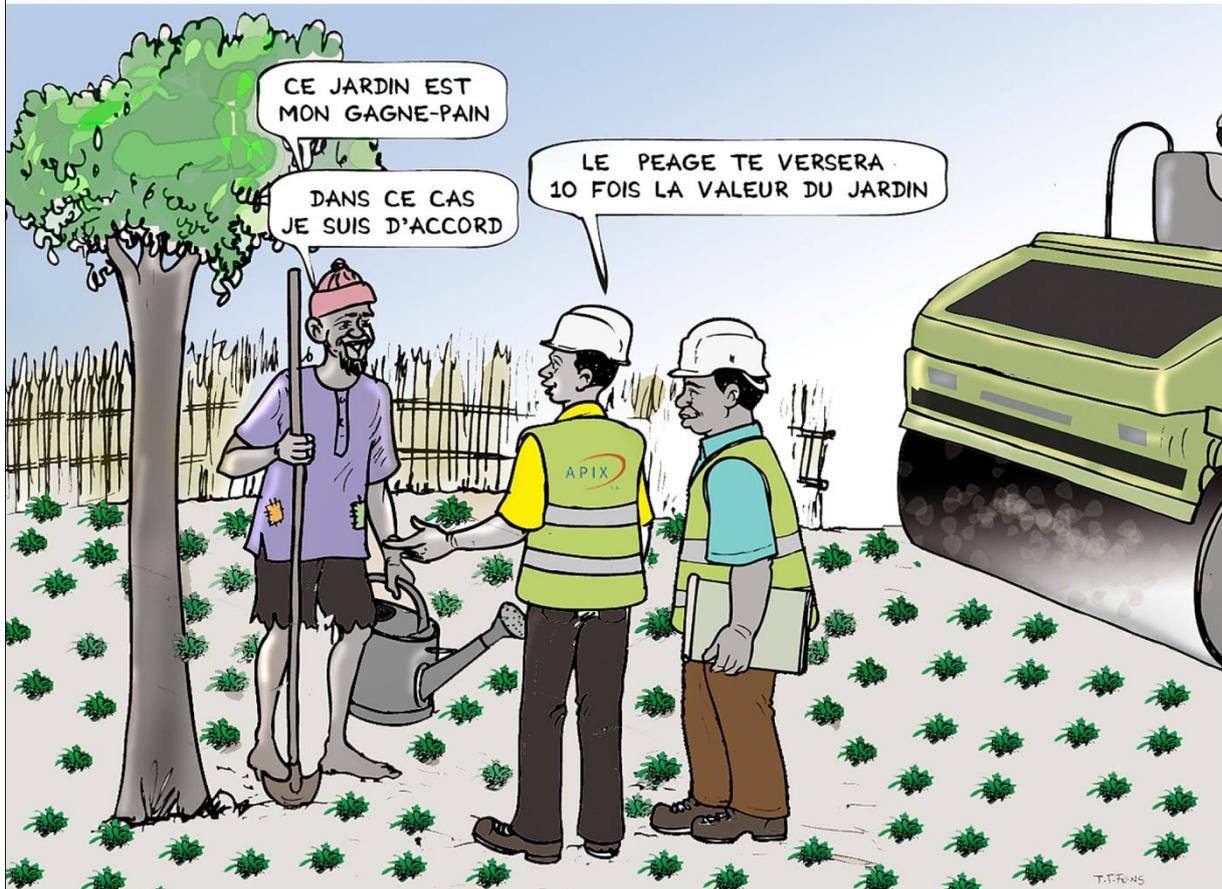
L'étude s'est inspirée de ce tableau suivant qui renseigne sur la localisation des PAP et des types de pertes concernant les terrains à usage d'habitation :

Désignation	Situation des PAP Base de données						
	Nature Juridique	Nombre de PAP Base de Données validée en comité ad hoc	Parcelles nues	Maisons habitées	Maisons en location	Maisons en construction	
Kamb Keur Mbaye Fall	TNI	230	77	33	20	100	
Lotissement Birahim GUEYE	TNI	35	35	0	0	0	
Lotissement Ismaila DIOP	TNI	49	44	1	1	3	
Lotissement Rufisque II Tranche A	TNI	66	61	1	0	4	
Lotissement Rufisque II Tranche C	TNI	27	23	0	0	4	
Lotissement Rufisque II Tranche D	TNI	275	258	1	1	15	
Lotissement SUDES	TNI	65	58	1	1	5	
Lotissement Mbaye Ngone SECK	TNI	56	51	1	-	4	
Lotissement Pathé WATT	TNI	47	47	0	0	0	
Titres foncier morcelés	TF 2830 R	TF	75	75	0	0	0
	TF 587 R	TF	35	35	0	0	0
	TF 1188 R	TF	35	35	0	0	0
Lotissement Sant Yalla	TNI	56	50	0	0	6	
TOTAL		1051	849	38	23	141	

Localisation des PAP propriétaires de terrains à usage d'habitation

IV. ECHANTILLONNAGE

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio



Libération emprise

L'enquête est effectuée sur la base d'un échantillon de 108 PAP issues d'une population mère de 1114 PAP. L'échantillon est obtenu au moyen de la méthode du choix raisonné selon un taux de 10% appliqué à la population mère.

	Cibles	Total BD	Taille échantillon probable	Taille échantillon raisonné
Terrains à usage agricole	Exploitation mixte	11	5,5	6
	Exploitation maraichère	1	2	1
	Exploitation arboricole	11	5,5	6
	Exploitation avicole	0	0,5	0
	Exploitation sous pluie	30	15	5
	Sous Total	53	28,5	18
Les terrains à usage d'habitation	PAP résidentes	42	11,4	25
	PAP non résidentes	18	6,6	5
	PAP locataires	55	6,9	15
	Propriétaire d'impenses inoccupées	97	42,3	15
	Propriétaires de terrains nus	849	254,7	30
	Sous Total	1051	321,9	84
TOTAL GENERAL		1114	350,4	108

Il constitue la base de l'échantillon de l'étude

4.1. Elaboration des outils d'enquête

Pour recueillir les données conformément à l'orientation de l'étude, le Cabinet a confectionné un questionnaire à administrer aux PAP retenues dans l'échantillon. D'où l'intérêt d'élaborer un questionnaire de qualité qui intégrera les préoccupations suivantes :

- types de pertes ;
- montant de l'indemnisation ;
- stratégies individuelles de réinstallation ;
- modalités d'affectation des ressources issues de l'indemnisation ;

- les trajectoires individuelles et familiales ;
- catégories socioprofessionnelles ;
- situation matrimoniale ;
- difficultés rencontrées dans la réinstallation ;
- lieu de réinstallation ;
- type d'activité de reconversion ;
- etc.

L'analyse du questionnaire a permis de recueillir les données essentielles pour le commentaire et la rédaction du rapport.

4.2. Collecte et analyse des données

La collecte des données a permis de recadrer :

- la nature des pertes subies ;
- le statut d'occupation (PAP résidentes ou locataires) ;
- le niveau du bâti ;
- la localisation du bien perdu dans l'emprise ;
- la nature de l'activité exercée etc.

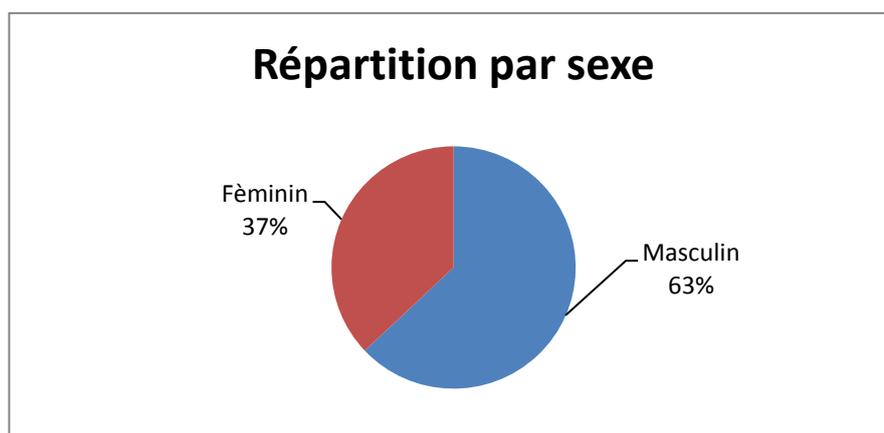
Deux outils ont été utilisés pour le dépouillement et l'analyse. Nous avons utilisé le logiciel Sphinx qui permet de présenter les tableaux numériques et graphiques et le logiciel Access pour faire la base de données interactive.

V. SITUATION DE REFERENCE DES PAP

5.1. Analyse socio-économique

5.1.1. Répartition par sexe

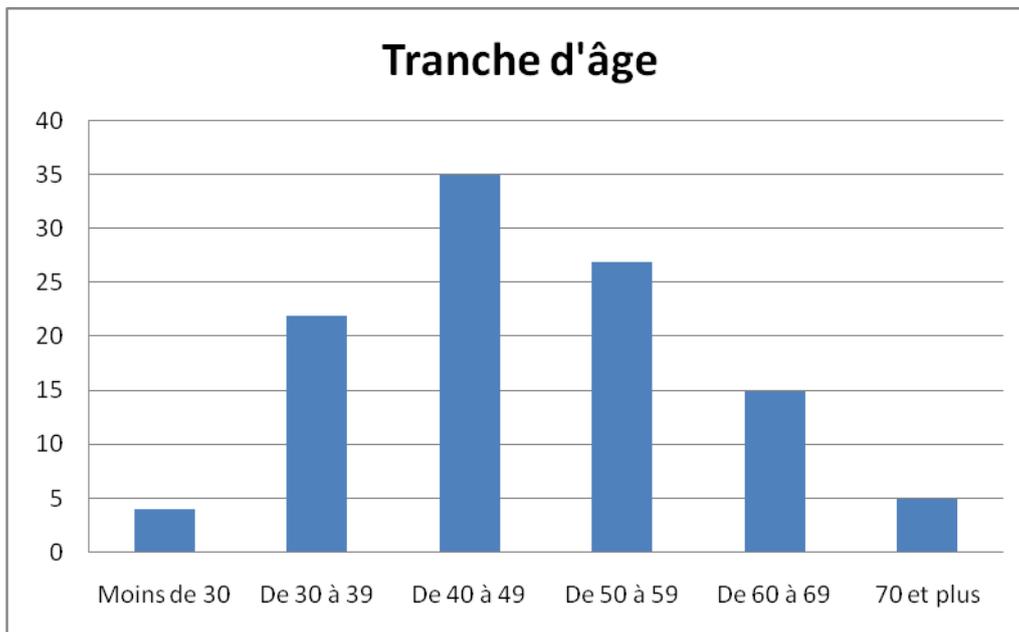
L'enquête a concerné 108 PAP réparties en 68 hommes et 40 femmes soit des taux respectifs de 63% et 37 %. Ces résultats ne font que confirmer cette réalité qui montre que les hommes ont été beaucoup plus touchés par l'autoroute que les femmes. En tant que chefs de ménages, les hommes sont pour la plupart les propriétaires des biens de la famille.



Répartition des PAP par Sexe

5.1.2. Répartition par tranche d'âge

La répartition des PAP selon l'âge révèle que les propriétaires des biens impactés par l'autoroute sont en général d'un âge mûr. Sur un échantillon de 108 PAP, 99 ont entre 30 et 69 ans soit un taux cumulé de 91,6%. Mais, la tranche la plus impactée est celle située entre 40 et 49ans qui compte 35 PAP soit 32,40% des personnes affectées. Les zones impactées par l'autoroute sont pour la plupart des habitations récentes qui ont été occupées par cette tranche d'âge constituée de locataires venus de la banlieue. Grâce à un système d'épargne (la tranche 30 – 49 ans) ou par l'appui d'un membre de la famille (la tranche de 50 – 69 ans), ces populations ont pu accéder à des terrains dans la zone. D'ailleurs, l'attachement à la terre n'a jamais été mis en avant pour expliquer un refus de déplacement. Car le lien entre les populations locales et la terre n'est pas aussi profond que l'on pourrait l'imaginer.



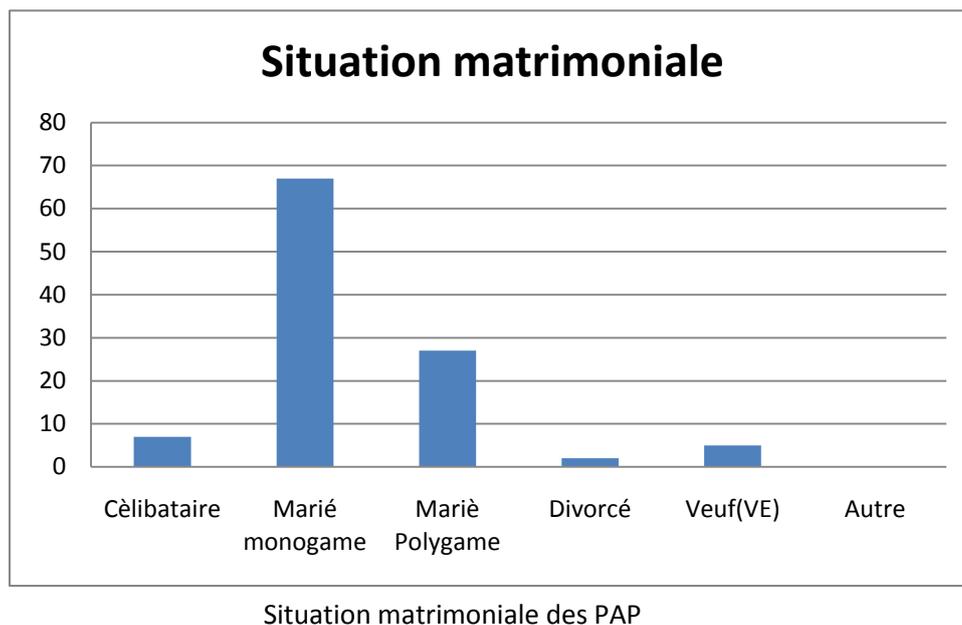
Répartition des PAP par âge

5.1.3. La situation matrimoniale des PAP

L'analyse de la situation matrimoniale des PAP montre que les propriétaires des terrains sont en majorité des chefs de ménages avec un effectif cumulé de 94 mariés soit 87,3% avec une prédominance des PAP monogames sur les polygames représentant respectivement 62% et 25% des ménages. Ces ménages sont pour la plupart mononucléaires comptant en moyenne entre 7 et 10 membres.

Les veufs (5%) et les divorcés (2%) ne sont pas très présents chez les PAP. Les terrains ont été la plupart acquis sous forme d'héritage, pour les femmes ou par épargne. Ces catégories de PAP se singularisent par une certaine vulnérabilité due au décès du conjoint qui entretenait la famille pour certaines ou à une perte de soutien pour d'autres comme c'est le cas des femmes divorcées. L'effort consenti par ces ménages pour maintenir leur maison et résister aux pressions des spéculateurs a été fortement exprimé lors des entretiens.

La catégorie la moins présente chez les PAP est celle des célibataires qui sont au total 7 PAP soit 6,5% du total. Ces célibataires sont pour la plupart propriétaires de terrain nu. Grâce à l'épargne, ils ont pu acheter un terrain qu'ils comptaient bâtir n'eût été l'autoroute.



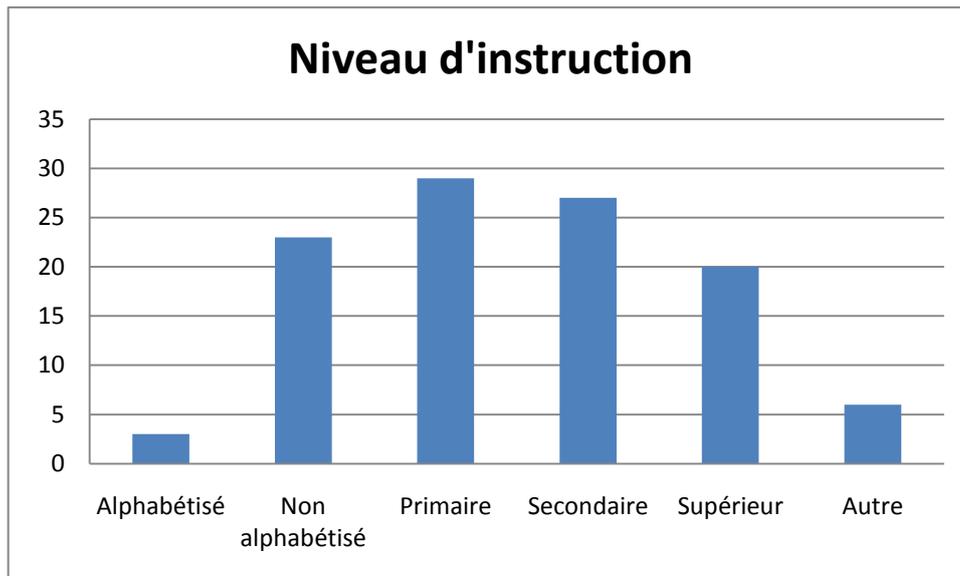
5.1.4. Le niveau d'instruction des PAP

Le niveau d'instruction des PAP est satisfaisant d'autant plus que 76 par elles ont été à l'école soit un taux cumulé de 70,4% entre le niveau primaire, secondaire et supérieur dont 20 PAP soit 18,5% ont le niveau du supérieur. La tranche la plus importante est celle qui a le niveau du primaire qui se chiffre à 26,90% des PAP.

Le niveau d'instruction des PAP a été déterminant dans le projet. En plus de favoriser l'appropriation du projet par les PAP, cette instruction a permis aux PAP de mieux défendre leurs intérêts devant un projet d'utilité publique. Les PAP les plus instruites, ont exercé une influence manifeste dans les négociations sur les indemnisations en mettant en avant le délai d'attente des indemnisations, la nécessité d'une prise en compte de l'inflation et le besoin d'un accompagnement post réinstallation.

Par contre, il a été constaté que 23 PAP analphabètes soit 21,30%. Cela avait posé d'énormes problèmes au projet pour faire comprendre à ces PAP les notions telles que :

- l'utilité publique
- la loi sur le domaine national
- le décret de cessibilité etc....



Le niveau d'instruction des PAP

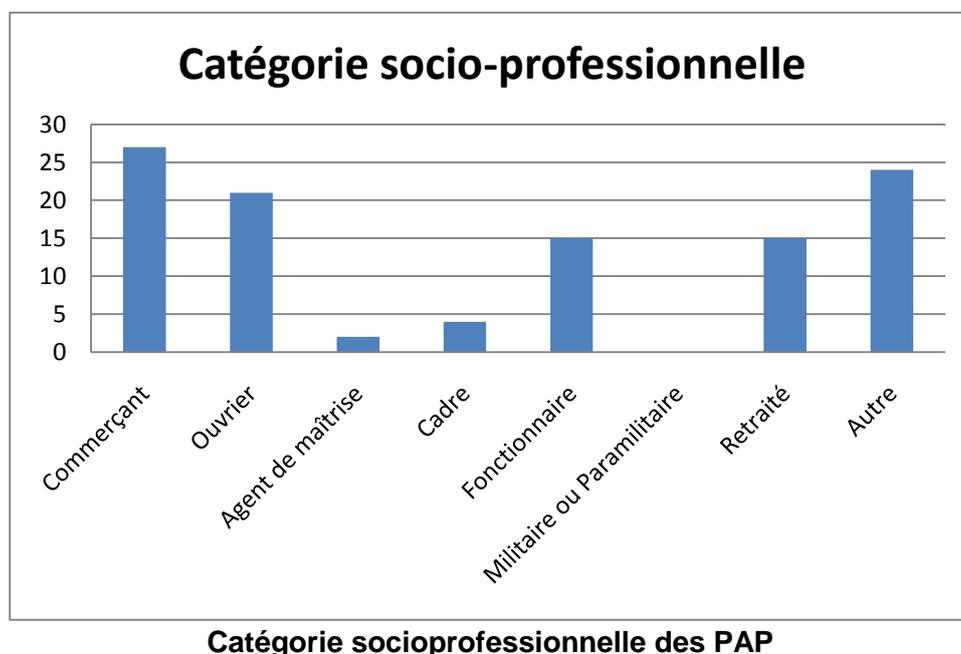
5.2. Identité professionnelle et statut économique (études, profession et revenus)

5.2.1. Catégorisation socioprofessionnelle

La catégorie professionnelle qui a été la plus touchée par l'autoroute à péage est celle qui s'active dans le tissu commercial. Les commerçants (marchands et petits détaillants), les ouvriers (maçons, menuisiers, tôleurs, etc.) et les fonctionnaires demeurent les plus affectés représentant respectivement 25%, 19,40% et 13,90% des déplacés.

L'accès au logement diffère d'une catégorie socioprofessionnelle à une autre. Si les commerçants et les ouvriers ont pu obtenir un toit grâce à une épargne tirée de leur activité donc sur fonds propres, il en est autrement pour les fonctionnaires. Ces derniers ont dans leur majorité, obtenu un prêt de l'Etat (prêt DMC) ou des banques de la place.

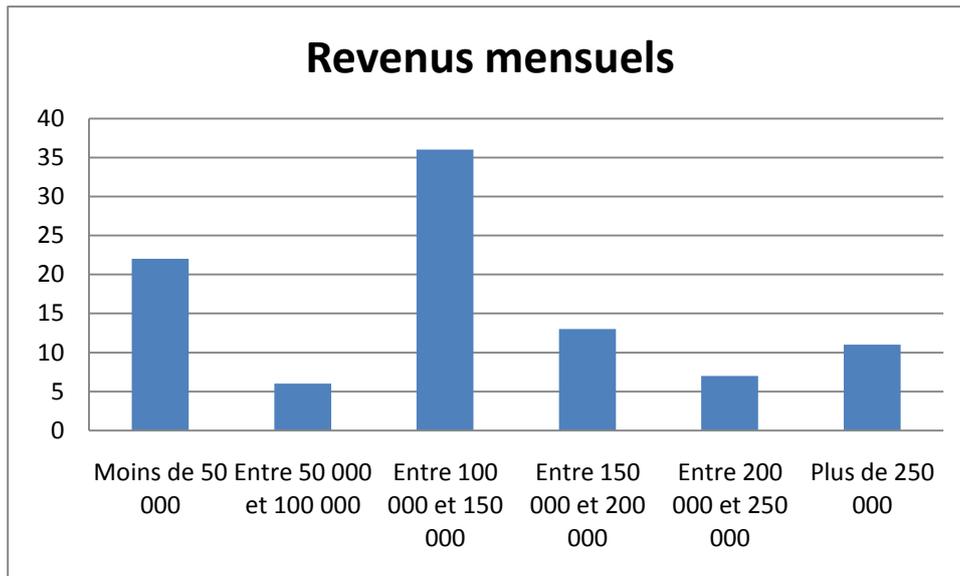
On note aussi une forte présence de retraités dans l'emprise qui représentent 13,90% des PAP. Ces derniers ont acquis leurs terrains soit par un système de capitalisation (assurance vie), soit par une épargne étalée sur des années ou grâce à des fonds envoyés par un membre de la famille (émigré).



5.2.2. Revenus des PAP

Interrogées sur leurs revenus mensuels, 34,26% des PAP estiment gagner entre 100.000 et 150.000 F par mois soit une moyenne journalière située entre 3.500 F et 5.000F. Par contre, 25,93% ont moins de 50.000F comme salaire mensuel. Cette catégorie est généralement constituée d'ouvriers ou de retraités,

Ce tableau montre clairement les difficultés de mobilisation des ressources pour les familles déplacées. Leur faible niveau de revenu explique en grande partie le choix pour ces familles de s'installer dans les zones périphériques (à la lisière de Keur Mbaye Fall ou au faubourg de Rufisque). La perte de terre pourrait signifier pour ces familles une persistance de leur vulnérabilité économique et sociale. Pour ne pas sombrer dans la précarité, ces familles ont toujours fait de la revalorisation des indemnités une condition majeure à leur déplacement.



Revenus mensuels des PAP

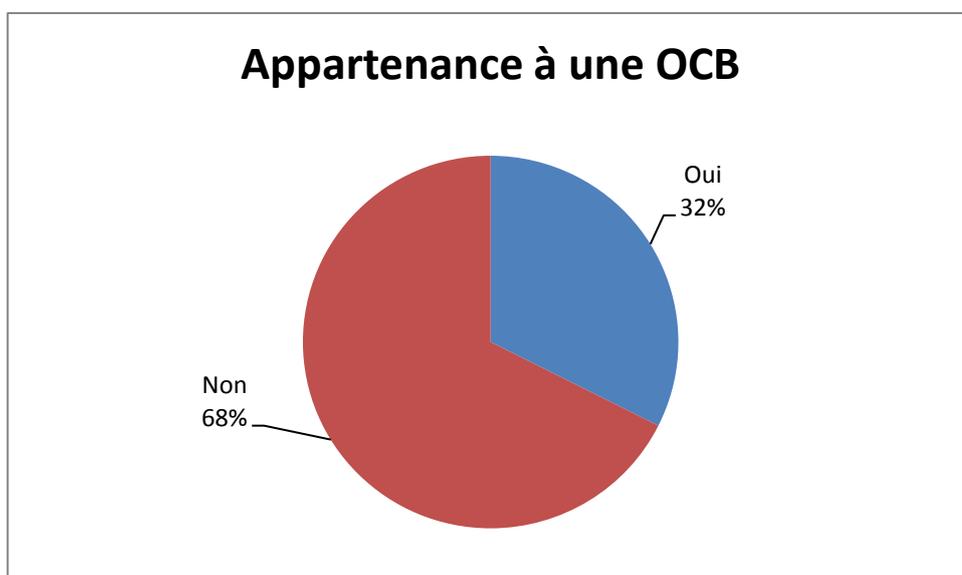
5.2.3. Appartenance à une OCB (Organisation Communautaire de Base)

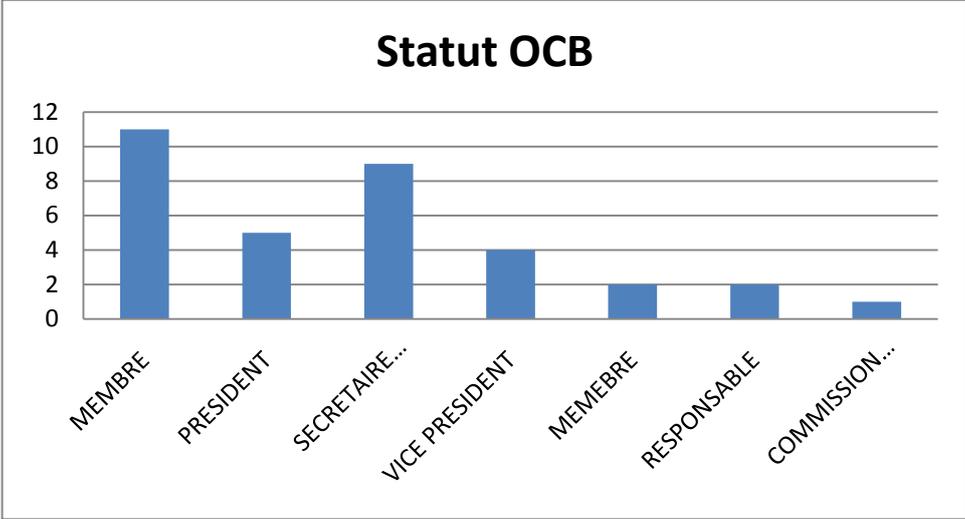
Au-delà des liens de parenté, le faisceau relationnel qui permet de mesurer le niveau d'intégration sociale est l'appartenance à des organisations communautaires de base (OCB). Elles portent le nom de Dahira (groupe d'expression religieuse), de Mbotaye (groupe d'âge ou de sexe), ASC (association sportive et culturelle), GPF (groupement de promotion des femmes).

La permanence de ces liens se mesure aussi au niveau de la continuité de l'adhésion à l'OCB.

La question simple est de savoir si le déplacement est la cause des ruptures et démission au niveau des OCB ? Pour 32% des interrogés c'est oui. Par contre, 68% affirment le contraire.

Au niveau des GPF, l'adhésion et la poursuite des activités ne perturbent pas les activités des personnes concernées.





5.3. Analyse des biens perdus

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio



Occupants

Dans le cadre de déplacement involontaire de populations, la nature des biens perdus et leur évaluation déterminent l'indemnisation des personnes affectées par le Projet. C'est ainsi que dans le cadre du Projet d'autoroute à péage concernant le tronçon Keur-Massar -Diamniadio, la typologie des biens perdus s'établit comme suit :

- terrain nu ;
- habitation (bâti) ;
- parcelle à usage agricole ;

Il convient d'indiquer que le statut d'occupation du bâti fait référence au :

- propriétaire résident
- propriétaire non résident
- locataire

Par ailleurs, les terrains nus occupent une part prépondérante des biens perdus par les PAP. Ces terrains nus sont localisés aussi bien dans la zone de Kamb que dans la zone de Rufisque caractérisée par la prédominance des lotissements et des parcelles à usage agricole.

En outre, il faut signaler qu'une part importante de propriétaires de terrains nus était disposée à construire leurs parcelles. Une interdiction de construction leur a été notifiée à l'annonce de l'impact de leur terrain par l'autoroute à péage par le Groupe Opérationnel en charge du recensement.

En dehors des biens perdus, il ressort des enquêtes réalisées que certaines PAP ont subi des pertes qui n'ont pas fait l'objet d'une réparation à savoir :

- le vol de matériel prévu pour leur construction
- la cessation d'activités
- la longue attente observée avant l'indemnisation (trois ans au minimum)
- le paiement de loyer dans l'attente d'une indemnisation rapide
- le remboursement d'un prêt contracté pour la construction

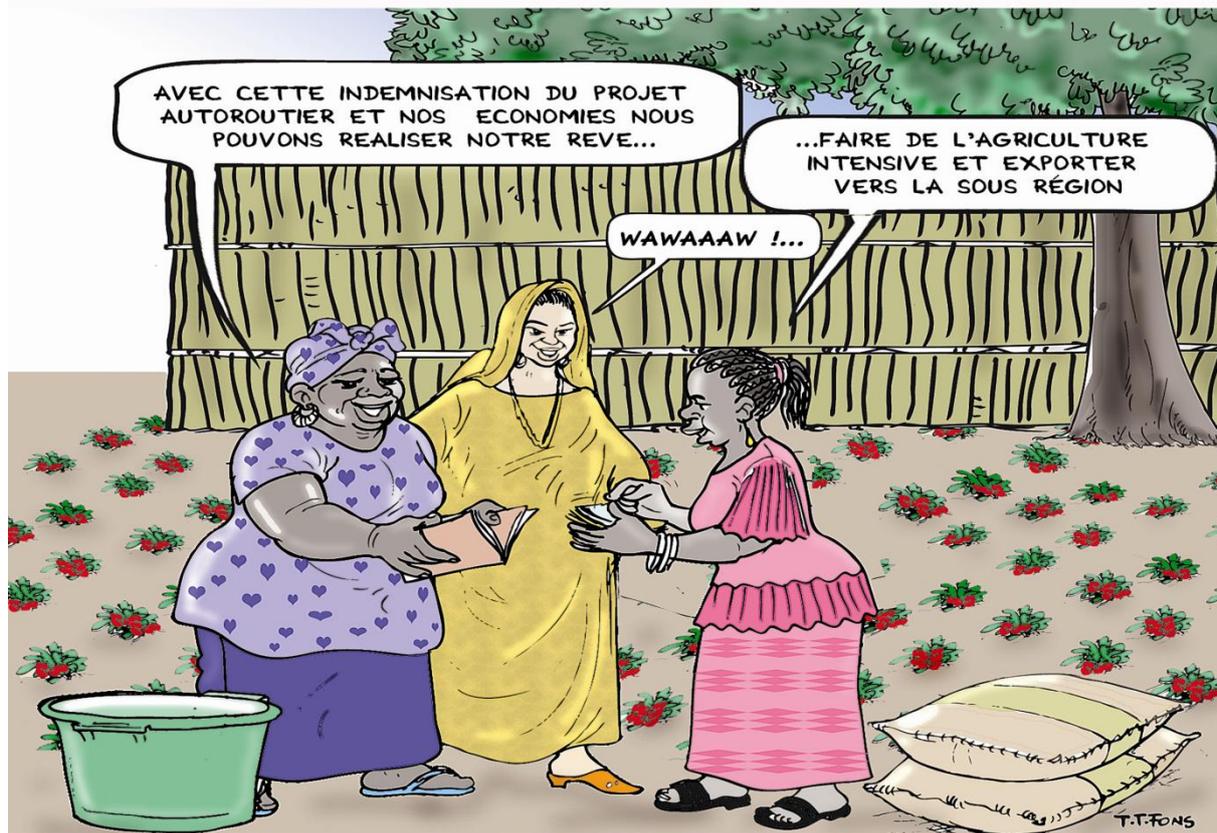
Au niveau de la perte sur le bâti, les niveaux de construction 2 et 3 demeurent les plus importants.

Le terrain à usage agricole est une catégorie de perte de bien subie par certaines PAP. L'exploitation faite généralement du terrain est à dominante maraîchère et dans une moindre mesure, agricole, mixte et avicole.

Il y a lieu de relever que les pertes subies par les propriétaires de terrains à usage agricole ne concernent en majorité qu'une partie de leurs parcelles. Ils ont transféré leurs activités d'exploitation pour la plupart dans la partie non impactée.

VI. SITUATION POST-INDEMNISATION DES PAP

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio



Indemnisation Femmes

6.1. Analyse du bâti

6.1.1. Conséquences de l'indemnisation

- le choix d'une indemnisation en espèce donne la possibilité à la PAP d'acquérir un terrain dans une localité qui lui conviendra.
- certaines PAP connaissent aujourd'hui une nette amélioration qualitative de leurs constructions
- ces nouvelles maisons respectent en grande majorité les normes de construction préconisées par les services de l'urbanisme telles que les Chambres spacieuses, éclairées et bien aérées, Existence de patios permettant justement l'aération et la luminosité des pièces, Système d'assainissement des eaux usées et eaux vannes adéquat (regard, fosses septiques, puits perdu...)
- une meilleure conception architecturale avec désormais une réelle possibilité d'extension future de la maison
- l'indemnisation correcte du bâti a permis l'achat d'un terrain nu et la construction d'une maison sur ce terrain
- pour certaines PAP également, l'indemnisation a permis d'obtenir des terrains viabilisés avec un titre de propriété ; pour d'autres par contre, c'est la résolution des problèmes d'inondations car ils ont pu acheter des terrains dans des zones non inondées

6.1.2. Analyse du niveau de bâti et du nombre de chambres occupées

Le bâti constitue à ce jour un paramètre de mesure important pour déterminer le poids de l'indemnisation, si celle-ci a été bénéfique ou pas pour les PAP.

On constate avant indemnisation suivi de déplacement, que parmi les différents niveaux de construction (niveau de bâti), le niveau 3 (Bâtiment fini avec dalle et habitable sans carrelage) était plus représentatif avec 33,30%. Le niveau 5 (Bâtiment fini avec carrelage et de grand standing) présentant au même moment le pourcentage le plus faible avec seulement 3,5%.

Aujourd'hui encore (quelques mois seulement après le déplacement des PAP), le niveau 3 reste prédominant mais cette fois ci avec 28,57% seulement. Et une fois encore, le niveau 5 reste le plus faible en termes de prédominance avec 2% du bâti.

Par contre, le niveau de construction niveau 4 (Bâtiment fini avec carrelage) est beaucoup plus avancé après le déplacement des PAP : 10,20% contre 8,80% avant le déplacement des PAP.

Au niveau des fondations appelées encore niveau 0 (Fondation), le pourcentage est légèrement plus élevé après le déplacement (16,32%) qu'avant (15,80%).

Pour les niveaux de bâti 1 (Gros œuvre fini avec dalle) et niveau 3, il y a une légère augmentation du pourcentage de ces deux niveaux :

- pour niveau 1 on a respectivement (avant et après déplacement) 14,00% et 16,32%,
- pour le niveau 3 du bâti on a (avant et après déplacement) 24,60% et 26,53%.

Pour le niveau 5 (Bâtiment fini avec carrelage et de grand standing), on a le même ratio avant et après déplacement des PAP. Ce niveau dispose constamment du plus faible pourcentage.

Cette enquête révèle une amélioration du bâti, autrement dit plusieurs PAP ont pu bâtir des maisons avec un niveau de bâti supérieur à celui qu'elles possédaient avant d'être déplacées. Mieux, les constructions étant encore en cours, le niveau va croître.

Cela est dû en grande partie à la bonne indemnisation ayant permis d'acheter une parcelle et d'y construire une maison avec les normes réglementaires (cf. conséquences de l'indemnisation).

Au niveau des chambres occupées, le nombre de bâtis avec 4 chambres est largement prédominant aussi bien avant qu'après le déplacement des PAP avec respectivement 78,90% et 61,5%.

Contrairement aux bâtiments qui existaient avant le déplacement des PAP, il n'y a cette fois-ci aucune maison à une chambre, mieux certaines PAP ont même construit des maisons à 6, 7 et même 9 chambres après indemnisation.

A ce jour, comme avant le déplacement des PAP, le statut de l'occupation du bâti est largement dominé par les propriétaires résidents avec un pourcentage sensiblement égal à 40% pour les deux cas (avant et après déplacement).

6.2. Analyse socioéconomique

Les enquêtes font apparaître que l'indemnisation a induit un effet d'augmentation des revenus en général des propriétaires de terrains agricoles compte tenu du réinvestissement effectué dans leur exploitation.

Par contre, les revenus des PAP résidentes restent constants car l'indemnisation est allouée essentiellement à la construction.

Il convient d'indiquer que le déplacement est plutôt considéré comme un facteur de dégradation des conditions de vie par une part considérable de PAP (89,8%). En conséquence, il n'est pas bénéfique comme en atteste la majorité des PAP (86%).

En revanche, le déplacement n'est pas assimilé à une source de déstructuration sociale eu égard à la préservation de certains acquis sociaux à savoir le leadership et le réseau relationnel.

6.3. Dynamiques économiques

Le déplacement des populations du corridor et leur réinstallation sur des sites environnants ont favorisé l'émergence de plusieurs dynamiques.

Suite au paiement des indemnités, les personnes affectées par l'autoroute ont engagé des travaux de reconstruction en vue de leur réinstallation.

Ce travail de reconstruction a permis de booster les activités marchandes de la zone ainsi qu'un certain nombre d'activités.

❖ Les vendeurs de ciment et de fer

Pour sécuriser les investissements destinés à la construction de leur nouvelle maison, certaines PAP ont choisi de payer d'avance les achats de fer et de ciment. Cette anticipation sur la vente a permis de nombreux commerçants de développer leur chiffre d'affaire.

❖ Les autres acteurs bénéficiaires

Il en est de même pour les vendeurs de sable de béton, et pour les charretiers qui assurent le transport et enfin les vendeurs de briques, de carreaux et les ateliers qui louent le bois de charpente.

Il a été constaté une croissance importante des activités liées à la construction comme les maçons, les ferrailleurs et les menuisiers.

La disponibilité des ressources financières a permis aux PAP de faire des économies d'échelle, mais aussi de disposer d'un bon outil de négociation.

La gestion des délais de construction était un impératif pour ne pas supporter des charges de location supplémentaires.

Tous ces aspects liés à la dynamique sociale vont avoir des incidences positives sur l'amélioration du bâti et sur le niveau de confort de leur nouvelle habitation.

Moyenne des chiffres d'affaires par groupe économique

	Février	Mars	Avril	Mai
Vendeurs de matériaux Moyenne de 40t par maison	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Charretiers Moyenne de 25 000 de recette par jour	500 000	500 000	500 000	500 000
Vendeur d'eau Et location de fût pour eau	350 000	450 000	250 000	200 000
Propriétaire de bois de coffrage	1 000 000	1 500 000	1 000 000	700 000
Maçon tâcheron et ouvrier	200 000	200 000	200 000	200 000
Carreleurs	0	0	300 000	300 000

La moyenne mensuelle des chiffres d'affaire est tributaire des étapes dans la construction et des activités programmées.

VII. STRATEGIE DE REINSTALLATION

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio



Indemnisation Inondés

La réinstallation constitue un enjeu majeur dans tout déplacement involontaire de populations. A ce titre, l'ONG MSA porte un grand intérêt à la réinstallation des PAP qui fait partie intégrante de la mission qui lui est assignée dans le cadre de la mise en œuvre du PAR du tronçon Keur-Massar - Diamniadio.

Compte tenu du caractère individuel de l'indemnisation, les PAP résidentes ont déployé une stratégie propre de réinstallation empruntant les trajectoires suivantes :

- acquisition d'un terrain assortie d'une construction
- acquisition de terrain suivie d'une location en vue d'une construction
- achat de terrain dans l'attente de disposer de moyens pour construire

Il faut noter que 76,70 % des propriétaires résidents ont une connaissance antérieure de leur zone de réinstallation. Ce qui fait que 28,10% et 31,30% ont respectivement choisi de se réinstaller dans leur zone d'habitation ou dans une zone de proximité.

Les difficultés rencontrées dans la réinstallation portent essentiellement sur :

- le paiement temporaire de loyer ;
- l'accès aux services sociaux de base (eau, électricité, santé et éducation) ;
- l'acquisition d'une parcelle ;
- l'insuffisance des indemnisations ;
- la scolarité des enfants ;

En substance, la réinstallation ne présente aucun avantage pour bon nombre de PAP résidentes compte tenu du fait qu'elle est un facteur de dégradation des conditions de vie comme en atteste la majorité des PAP (89,8%).

Quant aux locataires, ils ont adopté une trajectoire identique pour la plupart consistant à prendre en location des chambres dans leur zone d'habitation.

7.1. Les maraichers

Le projet d'autoroute à péage a impacté une superficie de **562.409m²** de parcelles maraîchères sur une superficie totale de **2.096.000m²** soit moins de **30%**. Les propriétaires de vergers concernés ont été indemnisés à hauteur d'un **milliard de francs** qui est une masse financière assez importante à même de booster l'économie locale.

Le montant reçu de l'indemnisation a permis aux producteurs d'intensifier la superficie restante car la superficie impactée n'est pas assez importante. A supposer que les **1/3** du montant soit investi dans le maraîchage, des perspectives dynamiques peuvent se présenter. L'intensification de la superficie restante a permis la reprise des activités de saison et de contre saison. Certains

producteurs ont eu la possibilité de faire une multiplicité de campagnes de choux, d'oignons, de carottes. Avec l'argent de l'indemnisation, les bénéficiaires ont eu à investir dans d'autres domaines tels que l'élevage, le commerce, l'immobilier.

En effet, les producteurs trouvent que la plus grande difficulté reste le ralliement des parcelles séparées à cause du projet. A cet effet, la construction de passerelles peut être un élément bénéfique.

La construction de l'autoroute a induit inévitablement des changements d'attitude des propriétaires des parcelles directement et indirectement impactées. En effet beaucoup de terres qui étaient laissées en jachère sont aujourd'hui réutilisées.

Les propriétaires ont repris leurs vergers et avec l'argent de l'indemnisation, ils ont pu investir dans la culture. Ce qui a augmenté leur production et permis la reprise de la main d'œuvre féminine.

La modification des échangeurs a fait que certains propriétaires ont récupéré une partie importante de leur superficie d'exploitation.

7.1.1. Stratégie des itinéraires

Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
Mamadou. L SANE	55	M	horticulteur	Supérieur	8624m ²	-----	Exploitation de la moitié da sa surface estimée à 2ha. Production de choux d'une valeur de 41500000
Nature des pertes subies		Diminution des surfaces Pertes de revenus de plusieurs campagnes					
Perspectives de développement		<ol style="list-style-type: none"> 1. L'exploitation était dans une situation d'équilibre 2. Les revenus de l'exploitation importants 3. Avec la diminution des surfaces de culture du fait de l'impact du corridor 4. Baisse des revenus 5. Mais avec l'indemnisation on assiste à une intensification de la superficie restante 6. Avec mise en place de quelques investissements achat de pick up <ol style="list-style-type: none"> 1. Stratégie pour combler le gap en investissant sur le segment du transport et de la commercialisation 					
		2.					
Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant D'indemnisation	Résultats
Mouhamadou Habib GAYE	65	M		Supérieur	10439m ²	_____	Investissement dans le commerce
Nature des pertes subies		Depuis le recensement, <ol style="list-style-type: none"> 1. en jachère ; 2. Les revenus de 'exploitation insignifiants 3. Mais avec l'indemnisation on assiste Ou a une réorientation des activités 					
Perspectives de développement		<ol style="list-style-type: none"> 1. Abandon de l'activité 2. Réorientation vers la vente et le lotissement de terrain 3. Réorientation vers le secteur commercial 					

Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
Louis André LAMOTTE	53	M	Comptable	Supérieur	5ha	_____	Investissement dans la ferme
Nature des pertes subies			<ol style="list-style-type: none"> 1. Perte de surfaces 2. Pertes de bâtiments 3. L'exploitation est séparée en deux parties de part et d'autre du corridor 				
Perspectives de développement			<ol style="list-style-type: none"> 1. L'exploitation était sous pluie 2. Les revenus de l'exploitation faibles à moyenne 3. Mais avec l'indemnisation on assiste à une reprise des activités de culture arboricole et de développement d'une ferme avicole moderne 4. objectif de faire aussi du jus de citron 				

Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
Alioune Dia DIAKHATE	64	M	Retraité	Supérieur	10439m ²	_____	Investissement dans l'immobilier et dans l'élevage
Nature des pertes subies			Arbres et poulailler Résidence secondaire				
Perspectives de développement			<ol style="list-style-type: none"> 1. L'exploitation est dans une situation d'équilibre 2. Les revenus de l'exploitation importants 3. Avec la diminution des surfaces de culture du fait de l'impact du corridor 4. Baisse des revenus directs 5. Mais avec l'indemnisation on assiste à une intensification de la superficie restante 6. Avec mise en place de quelques investissements et une modernisation 7. Amélioration de son cadre de vie. 				

Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
El hadji DIOP	60	M	Commerçant Emigré	secondaire		_____	Investissement dans d'autres domaines
Nature des pertes subies			Depuis le recensement,				
			<ol style="list-style-type: none"> 4. en jachère ; 5. Les revenus arboricoles d'exploitation restaient importants 6. Mais avec l'indemnisation on assiste à une réorientation des activités 7. Perte des bâtiments de résidence 8. 				
Perspectives de développement		<ol style="list-style-type: none"> 4. Abandon de l'activité 5. Réorientation vers la vente et le lotissement de terrain 6. Réorientation vers le secteur commercial 7. Emigré il vit plus de temps en France qu'au Sénégal 					

Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
Moustapha DIENG	70	M		Supérieur	15253m ²	_____	
Nature des pertes subies			<ol style="list-style-type: none"> 1. Perte de surface 2. Perte du dispositif hydraulique 3. L'exploitation est séparée en deux parties de part et d'autre du corridor 				
Perspectives de développement			<ol style="list-style-type: none"> 1. L'exploitation était dans une situation de croissance 2. Les revenus de l'exploitation importants 3. Avec la diminution des surfaces de culture du fait de l'impact du corridor 4. Baisse des revenus 5. Mais avec l'indemnisation on assiste à une intensification de la superficie restante 6. Avec mise en place de quelques investissements et une modernisation du réseau d'irrigation 				

Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
Libasse SAMB	60	M	Retraité	Aucun	90000m ²	_____	Investissement dans un autre domaine
Nature des pertes subies		L'exploitation ne fonctionnait qu'en période d'hivernage et les revenus issus des cultures de sous pluie étaient faibles. L'indemnisation a été une aubaine pour redémarrer d'autres activités.					
Perspectives de développement		<ol style="list-style-type: none"> 1. L'exploitation était quasiment en jachère ; 2. Les revenus de l'exploitation insignifiants 3. Mais avec l'indemnisation on assiste à une régénération de l'exploitation 4. Ou à une réorientation des activités 					
Prénoms et Noms	Age	Sexe	CSP	Niveau d'instruction	Surface impactée	Montant d'indemnisation	Résultats
Thioro DIOP	41	M	commerçant	Supérieur	20000m ²	_____	Investissement dans le commerce
Nature des pertes subies							
Perspectives de développement		investissement dans le commerce installation d'une entreprise de dépôt et vente de bonbonnes de gaz					

7.1.2. Typologie des Acteurs

En conclusion sur les activités de maraichage, de verger et de ferme d'élevage, on peut procéder à une typologie des acteurs

CAS 1

1. L'exploitation était quasiment en jachère ;
2. Les revenus de l'exploitation insignifiants
3. Mais avec l'indemnisation on assiste à une régénération de l'exploitation
4. A une réorientation des activités

CAS 2

1. L'exploitation était sous pluie
2. Les revenus de l'exploitation faibles en moyenne
3. Mais avec l'indemnisation on assiste à une reprise des activités de culture de saison et contre saison

CAS 3

1. L'exploitation était dans une situation d'équilibre
2. Les revenus de l'exploitation importants
3. Avec la diminution des surfaces de culture du fait de l'impact du corridor, Il y a eu baisse des revenus
4. Mais avec l'indemnisation on assiste à une intensification de la superficie restante
5. Avec mise en place de quelques investissements

CAS 4

1. L'exploitation est dans une situation d'équilibre
2. Les revenus de l'exploitation importants
3. Avec la diminution des surfaces de culture du fait de l'impact du corridor
4. Baisse des revenus
5. Mais avec l'indemnisation on assiste à une intensification de la superficie restante
6. Avec mise en place de quelques investissements et une modernisation

7.1.3. Tableau de suivi des maraichers

TABLEAU DE SUIVI DES MARAICHERS

N°	Nom et Prénoms	Superficie(P) en m ²	Montant indemnisation	SUPERFICIE TOTALE	SUPERFICIE restante
1	Abdoul Aziz CISSÉ	9 345	–	50 000	40 655
2	Moustapha DIENG	15 253	–	100 000	84 747
3	Thioro DIOP	20 000	–	50 000	30 000
4	Ahmed SAMB	39 636	–	50 000	10 364
5	Louis André LAMOTTE	36 830	–	50 000	13 170
6	Alain VOLKING	43 029	–	50 000	6 971

7	Cheikh SEYE	34 394	–	100 000	65 606
8	Feu Alassane SENE	12 453	–	50 000	37 547
9	Ngorty FALL	4 174	–	30 000	25 826
10	Libasse SAMB	30 000	–	90 000	60 000
11	Mame Djimi NDOUR	7 165	–	50 000	42 835
12	Mouhamadou Habib GAYE	11 739	–	20 000	8 261
13	Alioune Dia DIAKHATE	10 439	–	35 000	24 561
					0
14	El Hadji DIOP	13 703	102 239 600	30 000	16 297
					0
					0
15	Assane SECK	5 924	–	21 390	15 467
16	El Hadji Mansour YADE	7 181	–	30 000	22 819
19	Abdou rahmane NDOYE	3 108	–	17 305	14 197
20	Mamadou NDIAYE	4 268	–	10 286	6 018
21	Madjiguene TINE	12 278	–	16 060	3 782
22	Sangol NDIOUR	14 389	–	60 878	46 489
23	Mamadou MBENGUE	12 808	–	66 215	53 407
24	Alassane DIALLO	8 738	–	300 000	291 262
25	Abdoulaye diop	12 735	–	63 760	51 025
26	Abdoul Aziz SY	8 855	–	100 000	91 145
27	Amadou DIOUF	12 453	–	20 000	7 547
28	Moussa DIENE	905	–	40 000	39 095
29	TROPICASEN	68 433	–	20 000	-48 433
30	Serge GOBLET	12 271	–	110 000	97 729
32	Alpha Samba Sidiki DIENG	12 745	–	100 000	87 255
33	Mansour GUEYE	24 487	–		-24 487
34	Ibrahima GUEYE	2 574	–	20 000	17 426
35	Abdoulaye NIANG	10 000	–	20 000	10 000
36	Aicha GASSAMA	9 188	–	20 000	10 812
36	Birame Rassoul BA	9 319	–	50 000	40 681

	Mamadou lamine sane	8 624	–	20 000	11 376
	Daouda DIAGNE	5 110		5 110	0
	Sadio SOUMARE	1 657	–	20 000	18 343
	Alioune NDIAYE	6 199	–	30 000	23 801
	SOMME	562 409	–	1 916 004	1 353 596

Source : Enquête MSA

Ces surfaces sont celles qui sont situées entre 1 et 4 km de l'autoroute. Elles ne sont pas impactées mais elles subissent les influences et les dynamiques engendrées par le projet autoroute.

	VEGERS INDIRECTEMENT IMPACTES	SUPERFICIE
	Moctar KONE	50 000
	Thierno NDOYE	30 000
	Sanou	10 000
	Abdou bana GUEYE	60 000
	Mme GUEYE O.K S	40 000
	Projet Mboul	
	Projet keur Ndiaye LO	30 000
	Sérigne Mbacké S LO	100 000
	Sérigne Mbacké Médina	20 000
	Najim	10 000
	Yassine Mouhamed	100 000
	Yasmine	20 000
	Djiby NDIAYE	20 000
	Hady CISSE	50 000
	Babacar FALL	100 000
	Moctar FALL	20 000
	Aminata GUEYE	30 000
	Pape GUEYE	30 000
	El Hadji WADE	20 000
	Projet marocain	30 000
	Saliou DIONE	160 000
	Saint Vincent	100 000
	Aliou CISSE	520 000
	Omar NDOYE	200 000
	El Ameth SY Diamil	100 000
	Omar Khassimou DIA	100 000
	Alioune NDIAYE	30 000
	Alioune NDIAYE	70 000
	Frédi	10 000
	Sepam	300 000

	Saer NIANG	30 000
	Mafary GUEYE	30 000
	TOTAL	1.880.000

Source : Enquête MSA

7.2. LES RESIDENTS

7.2.1. Localisation du lieu de réinstallation

L'analyse des données nous édifie sur certains aspects de la réinstallation.

On a constaté que :

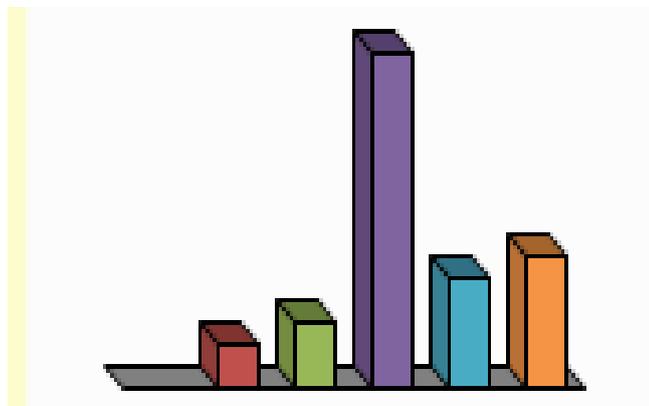
- 23% des PAP résidentes de notre échantillon se sont réinstallées à KAMB
- la même proportion s'est installée dans une zone peu éloignée de Keur Mbaye Fall.
- certains se sont réinstallés dans des lieux plus éloignés et même hors de Dakar

Le choix de KAMB comme zone de réinstallation opéré par la majorité des PAP résidentes est motivé par :

- l'attachement à un tissu social
- l'acquisition de parcelles à des conditions avantageuses. Achat à moins de trois millions de la parcelle de 150m² (37,8%) et plus de 3 millions (42,2%)
- la préservation de la scolarité des enfants

7.2.2. Niveau de reconstruction

Plus de 49% des résidents ont réussi à reconstruire avec un niveau 3 qui signifie que la maison est habitable, 16% ont un niveau 4 et 19% un niveau 5. 80% des réinstallés ont entre 4 et 7 pièces.



7.2.3. Indication sur la localisation des déplacés avant et après et réinstallation

PAP Résidentes réinstallées à Kamb

N°	PRENOM ET NOM	RECENSEMENT AVANT INDEMNISATION	N° NOUVELLE INSTALLATION
1	<i>MOUSTAPHA DIENG</i>	17/06	294
2	<i>HARFANG SARR</i>	17/08	295
3	<i>AHMED YANN SARR</i>	17/10	298
4	<i>LAMINE MANGA</i>	17/01	299
5	<i>SEYDINA ALIOUNE THIARE</i>	17/16	300
6	<i>LATYR NGOM</i>	17/29	301
7	<i>BABACAR TOURE</i>	17/20	302
8	<i>MAGUETTE NDIAYE</i>	17/19	304
9	<i>KHADY PENE</i>	17/07	305
10	<i>KHASSOUM DIARRA</i>	17/33	332
11	<i>FODE SARR</i>	17/12	341
12	<i>MAMADOU SANO</i>	17/02	352
13	<i>MOMAR FAYE</i>	17/15	365
14	<i>GORGUI MBAPP THIAM</i>	17/30	366
15	<i>CODOU THIAM</i>	17/25	367
16	<i>MALICK CAMARA</i>	17/125	369
17	<i>CHEIKH TIDIANE NDIAYE</i>	17/09	373
18	<i>COLY CAMARA</i>	17/151	01
19	<i>MBAYE SOW</i>	17/45	309
20	<i>MAGAYE GAYE</i>	17/92	313
21	<i>SERIGNE BASSIROU NDIAYE</i>	17/64	348
22	<i>KADIALY GOUDIABY</i>	17/150	297

7.2.4. Fiches techniques d'itinéraires des déplacés

Fiche 1 :

PAP ayant opté pour se réinstaller vers les quartiers plus centraux de la ville

Profil historique

NOM :	THIAM	EVENEMENT	ANNEE
1PRENOM :	Mbape	ACHAT	2000
PROFESSION :	Cadre transitaire		
N° DE RECENSEMENT :	17/30	RECENSEMENT	2006
NOUVEAU SITE DE Réinstallation :	partie A keur Mbaye Fall	INDEMNISATION	2009
FONCTION SOCIALE collectif des déplacés	Président du	NOUVEL ACHAT	2010
NIVEAU ANCIEN BATI	3	RECONSTRUCTION	2010
NIVEAU ACTUEL BATI	1/ bâtiment keur mbaye fall niveau4		
	2/ bâtiment en construction		
LIEU DE REINSTALLATION	Keur Mbaye Fall (dans la zone A propriété pour la première Et Cité COMICO Ouakam pour la seconde maison)		
AUTRES INVESTISSEMENTS EFFECTUES :	Achat de terrain dans un quartier plus central		
STRATEGIE ADOPTEE			

- 1 utilisation entière et totale du fond d'indemnisation sur conseil de collectif
- 2 utilisation multiple du fonds d'indemnisation (reconstruction et autre achat de terrain)
- 3 utilisation de prêt bancaire pour renforcer les activités d'investissement

Fiche 2

PAP ayant opté pour la réinstallation dans la zone

Profil historique

NOM :	SOW	EVENEMENT	ANNEE
1PRENOM :	Mbaye	ACHAT	2000
PROFESSION : Arabe	Enseignant		
N° DE RECENSEMENT :	17/45	RECENSEMENT	2006
NOUVEAU SITE DE Réinstallation : partie B keur Mbaye Fall		INDEMNISATION	2009
FONCTION SOCIALE : Imam de la mosquée		NOUVEL ACHAT	2010
NIVEAU ANCIEN BATI 3		RECONSTRUCTION	2010
NIVEAU ACTUEL BATI 4			
LIEU DE REINSTALLATION Keur Mbaye Fall (dans la zone)			
AUTRES INVESTISSEMENTS EFFECTUES : Achat de terrain dans sa ville d'origine Kaffrine Région de Kaffrine			
STRATEGIE ADOPTEE			

- 1 utilisation entière et totale du fond d'indemnisation sur conseil de collectif
- 2 utilisation multiple du fonds d'indemnisation (reconstruction et autre achat de terrain)
- 3 apport de ressources externes avec contraction d'un prêt pour finition de la construction

En termes de constat, le bâtiment de réinstallation est plus amélioré avec un plan architectural plus adapté et un bâtiment plus achevé de niveau supérieur. L'indemnisation a permis ces différentes options et facilité l'acquisition d'un prêt pour assurer les différents investissements.

Agé de 47 ans qui est la moyenne d'âge constatée dans l'échantillon, corrélée avec son statut de fonctionnaire avec une retraite à 60ans, l'imam toujours pas loin de son lieu de culte a de perspectives prometteuses devant lui. Sa réinstallation nous semble très réussie.

Fiche 3

PAP ayant opté pour se réinstaller vers les villes de l'intérieur

Profil historique

NOM :	DIAGNE	EVENEMENT	ANNEE
1PRENOM :	Ablaye	AFFECTATAIRE	2001
PROFESSION :	Ouvrier Usine		
N° DE RECENSEMENT :	17/49	RECENSEMENT	2006
FONCTION SOCIALE		INDEMNISATION	2009
NIVEAU ANCIEN BATI	:3	NOUVEL ACHAT	?
NIVEAU ACTUEL BATI			
LIEU DE REINSTALLATION	:Touba Région de Diourbel		
AUTRES INVESTISSEMENTS EFFECTUES :	inconnus		
STRATEGIE ADOPTEE			

1 Réinstallation à Touba : il a transféré toute sa famille à Touba

7.3. SUIVI DES EX LOCATAIRES. DEPLACES DU CORRIDOR

La mise en place d'un réseau d'information sur les loyers dans les zones riveraines du corridor et l'identification des fourchettes de prix des locations dans des quartiers de proximité, ont favorisé le déplacement des locataires.

Pour certains, la disponibilité d'un montant de six mois de loyer et l'octroi d'un pécule pour le transport ont contribué à la réussite de l'installation des locataires. La majorité est restée à Keur Mbaye Fall malgré une augmentation des loyers constatée.

L'offre n'est pas saturée à cause des nouvelles constructions

CONCLUSION

Au regard des résultats des enquêtes, il s'avère indiqué de tirer les conclusions ci-après :

- ❖ l'indemnisation des PAP résidentes est essentiellement affectée à la construction alors que celle des propriétaires de terrains agricoles est allouée pour une part considérable au financement des activités d'exploitation

- ❖ les Personnes Affectées par le Projet ont reconnu en majorité l'utilité et l'opportunité du Projet d'autoroute à péage
- ❖ le déplacement constitue pour la plupart des PAP un facteur de dégradation des conditions de vie
- ❖ les populations déplacées ainsi que celles riveraines du corridor ont exprimé une forte préoccupation relative à l'aménagement d'une passerelle dans la zone de Kamb au niveau de la jonction entre l'autoroute et la route latéritique
- ❖ les populations riveraines et les déplacés ont formulé une attente liée à la promotion de l'emploi local à travers le recrutement des jeunes dans les chantiers de l'autoroute
- ❖ le déplacement est plutôt une source d'amélioration des conditions chez les propriétaires de vergers justifiant ainsi une augmentation de leurs revenus
- ❖ la stratégie de réinstallation repose sur une approche individuelle
- ❖ La réinstallation des PAP résidentes s'est opérée pour la plupart dans des zones de proximité
- ❖ le paiement des indemnités a permis aux PAP résidentes d'avoir une nouvelle approche architecturale en vue d'améliorer le bâti

L'échantillon représentatif de PAP enquêtées servira de base à la constitution d'un panel de suivi en perspective de la mise en place d'un observatoire dont les objectifs consistent à :

- appréhender les réalités sociales et économiques qui prévalent sur l'autoroute à péage
- informer de la situation de l'autoroute à péage
- assurer un suivi régulier de l'exploitation au moyen de certains indicateurs
- dégager les orientations stratégiques
- susciter une réflexion prospective
- permettre aux acteurs de faire une évaluation des impacts
- amener les décideurs à s'imprégner des attentes du grand public

En tant qu'outil de mesure et d'évaluation, l'observatoire peut être investi des missions suivantes :

- collecte et traitement des données
- valorisation et diffusion de l'information à l'intention des partenaires
- consolidation du réseau de partenaires (décideurs, société civile, administration, secteur privé et partenaires au développement)

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio



Indemnisation PAP

ANNEXES

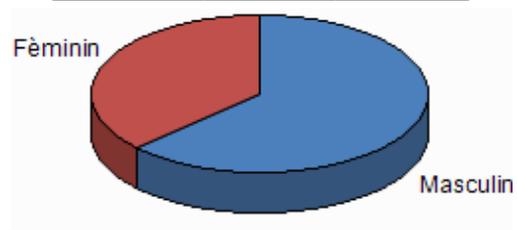
ANNEXE 1: Graphiques

108 observations Echantillon total

I/ Identification et caractérisation socio-économique

Sexe

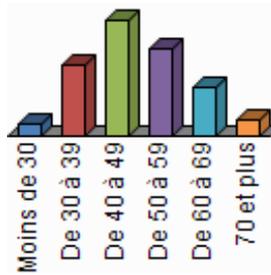
	Nb	% cit.
Masculin	68	63,0%
Féminin	40	37,0%
Total	108	100,0%



Age

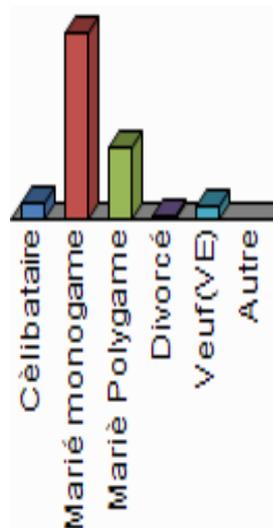
Moyenne = **48,36** Ecart-type = **11,96**

	Nb	% cit.
Moins de 30	4	3,7%
De 30 à 39	22	20,4%
De 40 à 49	35	32,4%
De 50 à 59	27	25,0%
De 60 à 69	15	13,9%
70 et plus	5	4,6%
Total	108	100,0%



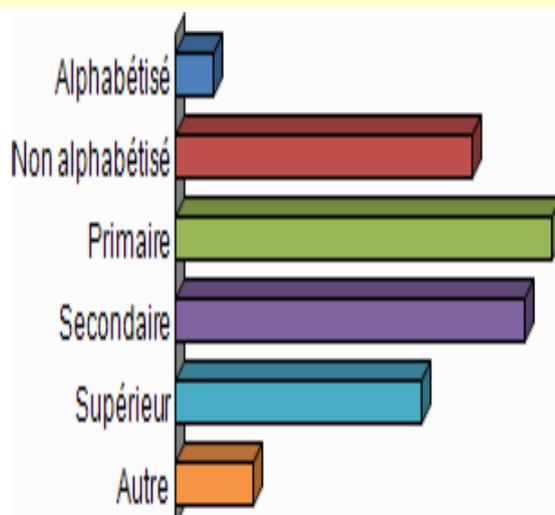
Statut matrimonial

	Nb	% cit.
Célibataire	7	6,5%
Marié monogame	67	62,0%
Marié Polygame	27	25,0%
Divorcé	2	1,9%
Veuf(VE)	5	4,6%
Autre	0	0,0%
Total	108	100,0%

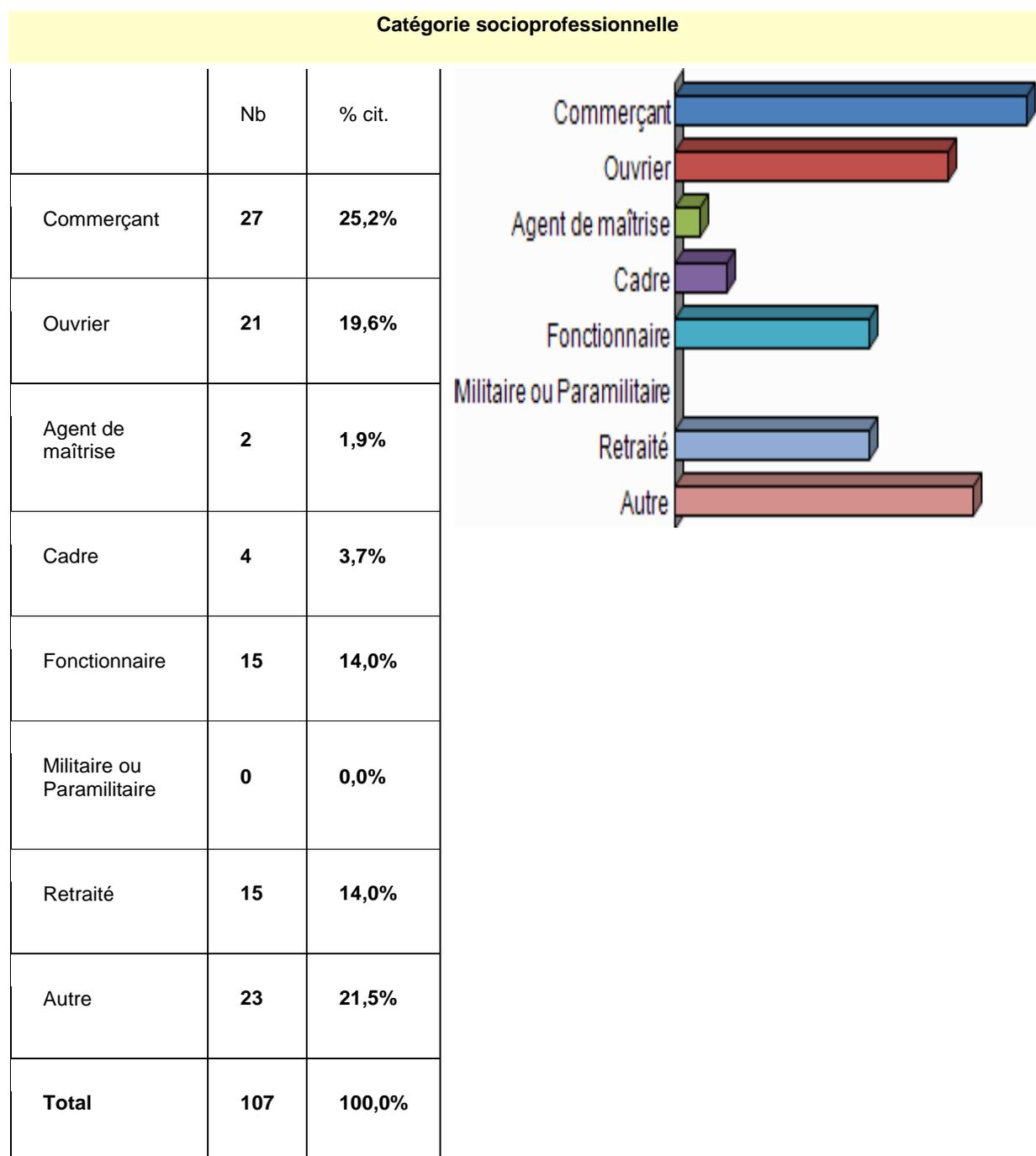


Niveau d'instruction

	Nb	% cit.
Total	107	100,0%
Alphabétisé	3	2,8%
Non alphabétisé	23	21,5%
Primaire	29	27,1%
Secondaire	27	25,2%
Supérieur	19	17,8%
Autre	6	5,6%

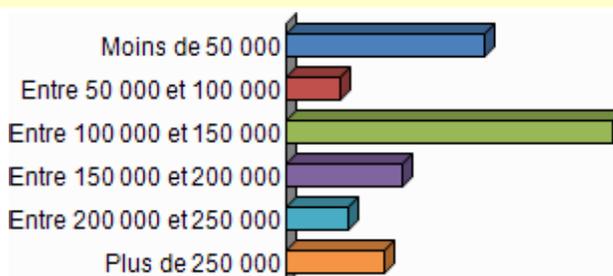


III/ Caractérisation socio-économique



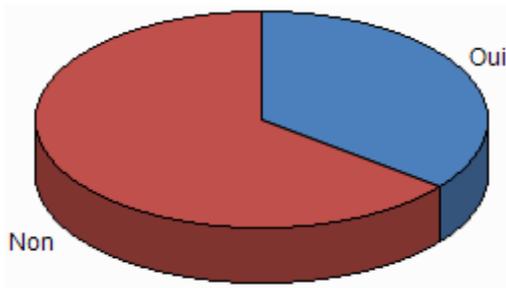
Revenus mensuels

	Nb	% cit.
Total	95	100,0%
Moins de 50 000	22	23,2%
Entre 50 000 et 100 000	6	6,3%
Entre 100 000 et 150 000	36	37,9%
Entre 150 000 et 200 000	13	13,7%
Entre 200 000 et 250 000	7	7,4%
Plus de 250 000	11	11,6%



Membre d'une OCB

	Nb	% cit.
Oui	37	35,6%
Non	67	64,4%
Total	104	100,0%



III/ Typologie des pertes

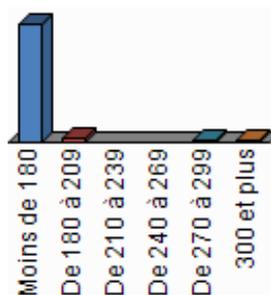
Nature des pertes subies

1-Terrain nu

Superficie terrain nu en m²?

Moyenne = 157,78 Ecart-type = 28,86

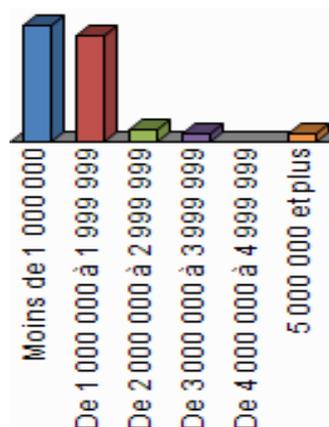
	Nb	% cit.
Moins de 180	98	90,7%
De 180 à 209	5	4,6%
De 210 à 239	0	0,0%
De 240 à 269	1	0,9%
De 270 à 299	2	1,9%
300 et plus	2	1,9%
Total	108	100,0%



Prix d'acquisition terrain nu

Moyenne = 1 242 754,39 Ecart-type = 1 475 356,35

	Nb	% cit.
Moins de 1 000 000	26	45,6%
De 1 000 000 à 1 999 999	24	42,1%
De 2 000 000 à 2 999 999	3	5,3%
De 3 000 000 à 3 999 999	2	3,5%
De 4 000 000 à 4 999 999	0	0,0%
5 000 000 et plus	2	3,5%
Total	57	100,0%

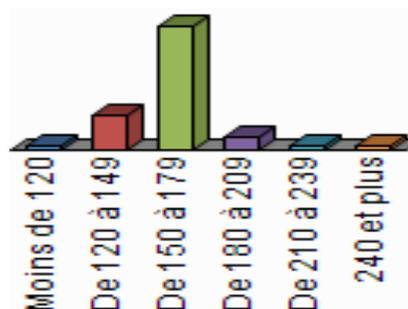


2-Bâti

Superficie du bâti

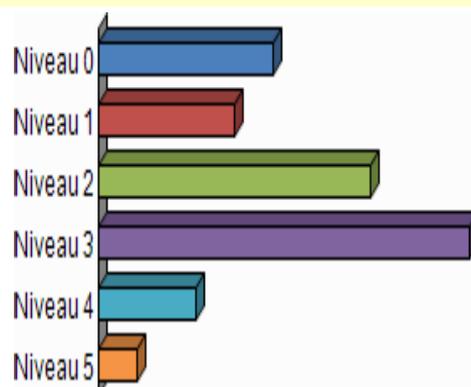
Moyenne = 152,60 Ecart-type = 27,29

	Nb	% cit.
Moins de 120	1	2,4%
De 120 à 149	8	19,0%
De 150 à 179	28	66,7%
De 180 à 209	3	7,1%
De 210 à 239	1	2,4%
240 et plus	1	2,4%
Total	42	100,0%



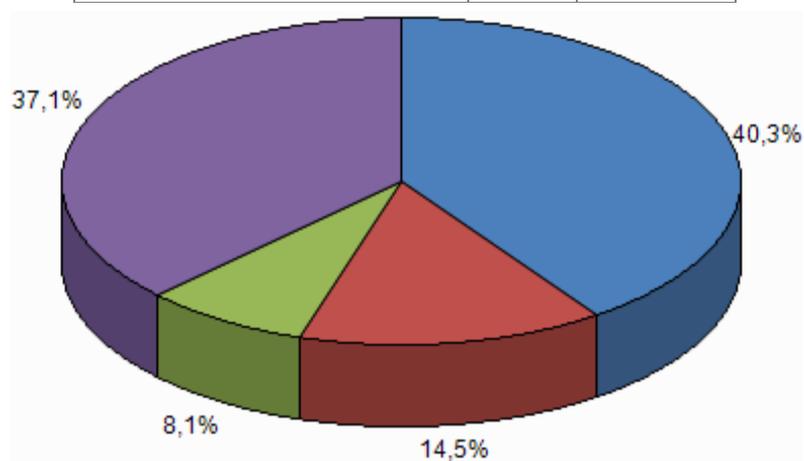
Niveau du bâti

	Nb	% cit.
Niveau 0	9	16,1%
Niveau 1	7	12,5%
Niveau 2	14	25,0%
Niveau 3	19	33,9%
Niveau 4	5	8,9%
Niveau 5	2	3,6%
Total	56	100,0%



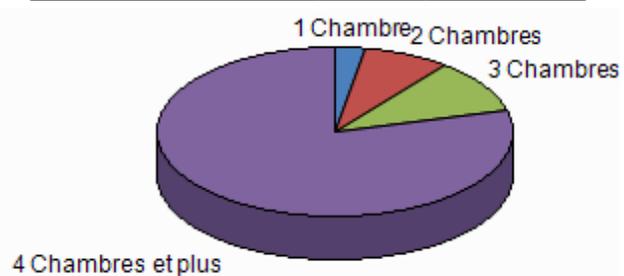
Statut de l'occupation du bâti

	Nb	% cit.
Propriétaire résident	25	40,3%
Propriétaire non résident	9	14,5%
Locataire	5	8,1%
Propriétaire d'impenses inhabitées	23	37,1%
Total	62	100,0%



Nombre de chambres occupées

	Nb	% cit.
1 Chambre	1	2,6%
2 Chambres	3	7,9%
3 Chambres	4	10,5%
4 Chambres et plus	30	78,9%
Total	38	100,0%

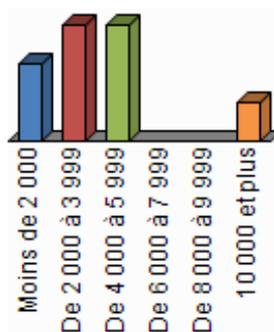


3-Terrain à usage agricole

Superficie terrain à usage agricole

Moyenne = 3 908,00 Ecart-type = 3 730,96

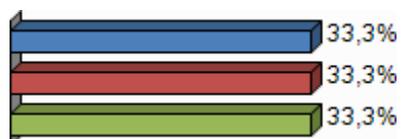
	Nb	% cit.
Moins de 2 000	2	22,2%
De 2 000 à 3 999	3	33,3%
De 4 000 à 5 999	3	33,3%
De 6 000 à 7 999	0	0,0%
De 8 000 à 9 999	0	0,0%
10 000 et plus	1	11,1%
Total	9	100,0%



Prix d'acquisition terrain agricole

Moyenne = 5 833 333,33 Ecart-type = 3 883 726,73

	Nb	% cit.
1 500 000	1	33,3%
7 000 000	1	33,3%
9 000 000	1	33,3%
Total	3	100,0%



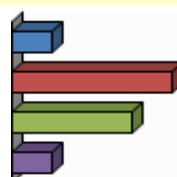
Type d'exploitation

	Nb	% cit.
Maraîchage	6	60,0%
Arboriculture	2	20,0%
Exploitation mixte	1	10,0%
Exploitation avicole	0	0,0%
Culture sous pluie	1	10,0%
Total	10	100,0%



Revenus annuels terrain agricole

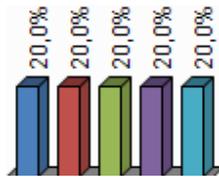
	Nb	% cit.
Entre 0 et 500 000F	1	11,1%
entre 500 000 et 1 000 000F	4	44,4%
Entre 1 000 000 et 5 000 000F	3	33,3%
Plus de 5 000 000F	1	11,1%
Total	9	100,0%



Surface restante (non impactée) en M²

Moyenne = 10 550,20 Ecart-type = 19 223,84

	Nb	% cit.
750	1	20,0%
1 550	1	20,0%
2 000	1	20,0%
3 561	1	20,0%
44 890	1	20,0%
Total	5	100,0%



La surface impactée a-t-elle augmenté

	Nb	% cit.
Oui	1	20,0%
Non	4	80,0%
Total	5	100,0%

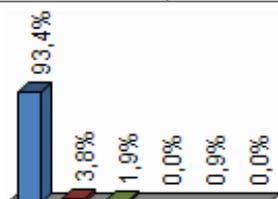


IV/ Utilisation de l'indemnisation

Montant de l'indemnisation

Moyenne = 8 949 159,62 Ecart-type = 12 266 904,94

	Nb	% cit.
Moins de 20 000 000	99	93,4%
De 20 000 000 à 39 999 999	4	3,8%
De 40 000 000 à 59 999 999	2	1,9%
De 60 000 000 à 79 999 999	0	0,0%
De 80 000 000 à 99 999 999	1	0,9%
100 000 000 et plus	0	0,0%
Total	106	100,0%



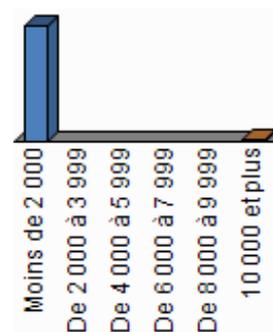
Comment avez-vous utilisé les ressources issues de l'indemnisation?

1/ Achat d'une parcelle

Superficie achat d'un terrain

Moyenne = 369,57 Ecart-type = 1 451,74

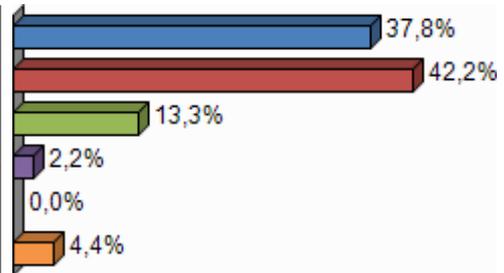
	Nb	% cit.
Moins de 2 000	45	97,8%
De 2 000 à 3 999	0	0,0%
De 4 000 à 5 999	0	0,0%
De 6 000 à 7 999	0	0,0%
De 8 000 à 9 999	0	0,0%
10 000 et plus	1	2,2%
Total	46	100,0%



Prix d'acquisition achat d'un terrain

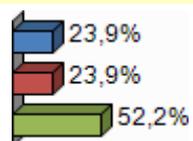
Moyenne = **4 346 454,44** Ecart-type = **3 473 700,28**

	Nb	% cit.
Moins de 3 000 000	17	37,8%
De 3 000 000 à 5 999 999	19	42,2%
De 6 000 000 à 8 999 999	6	13,3%
De 9 000 000 à 11 999 999	1	2,2%
De 12 000 000 à 14 999 999	0	0,0%
15 000 000 et plus	2	4,4%
Total	45	100,0%



Localisation achat d'un terrain

	Nb	% cit.
Dans la zone	11	23,9%
Pas loin de la zone	11	23,9%
Zone éloignée	24	52,2%
Total	46	100,0%

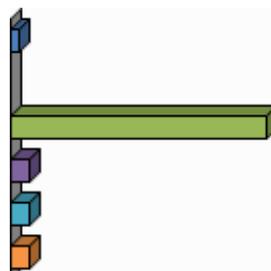


2/ Construction

Superficie construction

Moyenne = 159,12 Ecart-type = 38,54

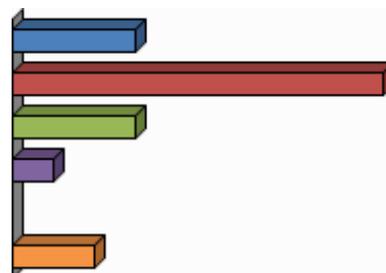
	Nb	% cit.
Moins de 80	1	2,9%
De 80 à 119	0	0,0%
De 120 à 159	27	79,4%
De 160 à 199	2	5,9%
De 200 à 239	2	5,9%
240 et plus	2	5,9%
Total	34	100,0%



Prix d'acquisition construction

Moyenne = 5 825 000,00 Ecart-type = 4 625 830,61

	Nb	% cit.
Moins de 3 000 000	3	16,7%
De 3 000 000 à 5 999 999	9	50,0%
De 6 000 000 à 8 999 999	3	16,7%
De 9 000 000 à 11 999 999	1	5,6%
De 12 000 000 à 14 999 999	0	0,0%
15 000 000 et plus	2	11,1%
Total	18	100,0%



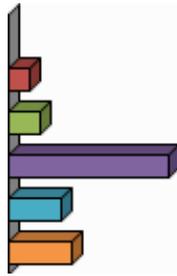
Localisation construction

	Nb	% cit.
Dans la zone	9	28,1%
Pas loin de la zone	10	31,3%
Zone éloignée	13	40,6%
Total	32	100,0%



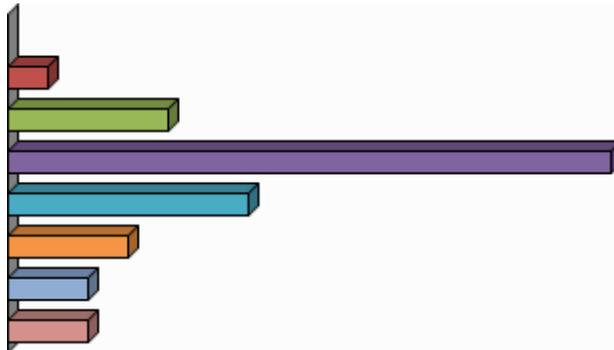
Niveau construction

	Nb	% cit.
0	0	0,0%
1	2	6,5%
2	3	9,7%
3	15	48,4%
4	5	16,1%
5	6	19,4%
Total	31	100,0%



Nombre de chambres construction

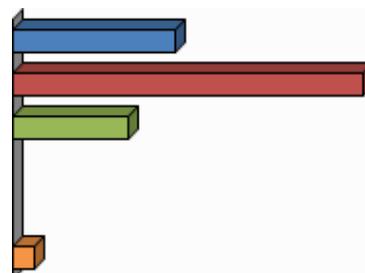
	Nb	% cit.
1	0	0,0%
2	1	3,0%
3	4	12,1%
4	15	45,5%
5	6	18,2%
6	3	9,1%
7	2	6,1%
Plus de 7	2	6,1%
Total	33	100,0%



Montant investissement construction

Moyenne = **10 081 607,14** Ecart-type = **7 425 222,91**

	Nb	% cit.
Moins de 7 000 000	7	25,0%
De 7 000 000 à 13 999 999	15	53,6%
De 14 000 000 à 20 999 999	5	17,9%
De 21 000 000 à 27 999 999	0	0,0%
De 28 000 000 à 34 999 999	0	0,0%
35 000 000 et plus	1	3,6%
Total	28	100,0%

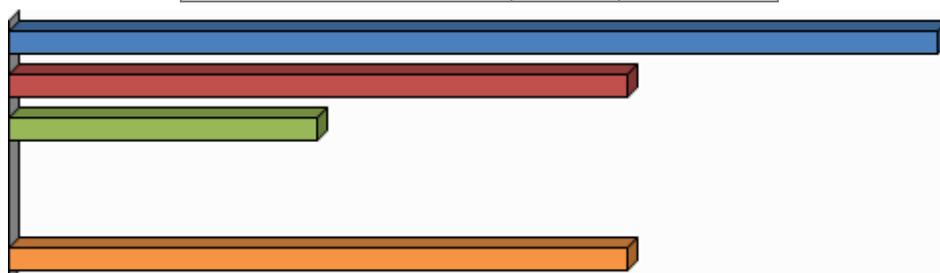


3/Investissement dans la production

Montant de l'investissement

Moyenne = 7 393 750,00 Ecart-type = 7 406 003,24

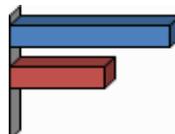
	Nb	% cit.
Moins de 3 000 000	3	37,5%
De 3 000 000 à 5 999 999	2	25,0%
De 6 000 000 à 8 999 999	1	12,5%
De 9 000 000 à 11 999 999	0	0,0%
De 12 000 000 à 14 999 999	0	0,0%
15 000 000 et plus	2	25,0%
Total	8	100,0%



4/ Location

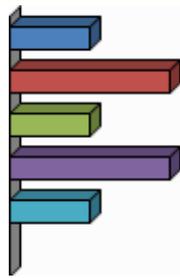
Localisation chambre louer

	Nb	% cit.
Dans la zone	5	62,5%
pas loin de la zone	3	37,5%
Zone éloignée	0	0,0%
Total	8	100,0%



Nombre de chambres 1

	Nb	% cit.
1	1	14,3%
2	2	28,6%
3	1	14,3%
4	2	28,6%
5	1	14,3%
Plus de 5	0	0,0%
Total	7	100,0%

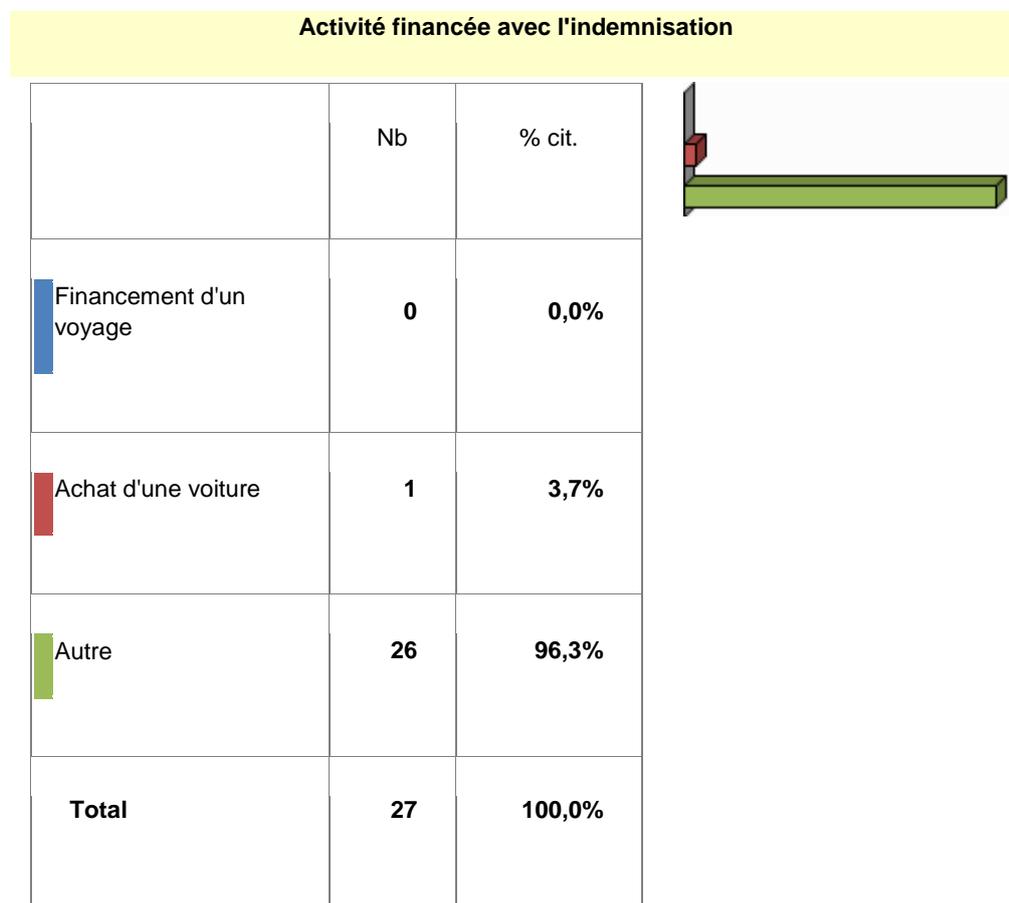
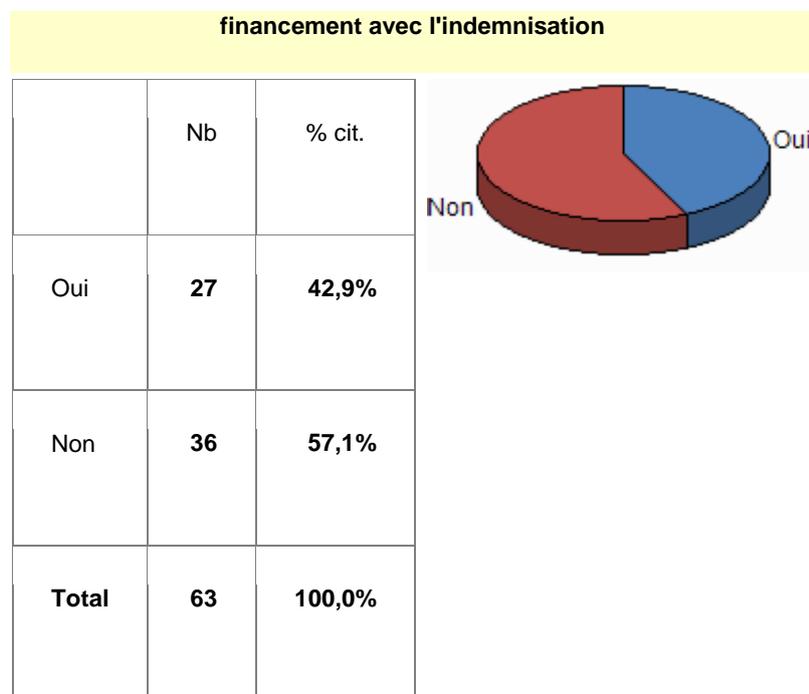


Montant loyer mensuel

Moyenne = 54 285,71 Ecart-type = 30 335,43

	Nb	% cit.	
Moins de 30 000	1	14,3%	
De 30 000 à 39 999	2	28,6%	
De 40 000 à 49 999	1	14,3%	
De 50 000 à 59 999	0	0,0%	
De 60 000 à 69 999	0	0,0%	
70 000 et plus	3	42,9%	
Total	7	100,0%	

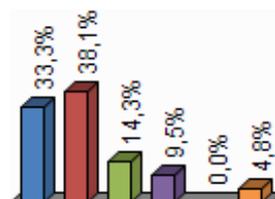
6/ Autre activité financée avec l'indemnisation



Montant investi

Moyenne = 1 352 380,95 Ecart-type = 1 119 651,31

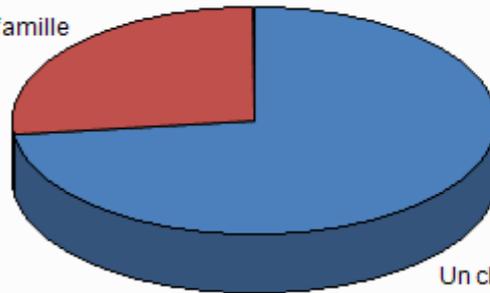
	Nb	% cit.
Moins de 800 000	7	33,3%
De 800 000 à 1 599 999	8	38,1%
De 1 600 000 à 2 399 999	3	14,3%
De 2 400 000 à 3 199 999	2	9,5%
De 3 200 000 à 3 999 999	0	0,0%
4 000 000 et plus	1	4,8%
Total	21	100,0%



Utilisation de l'indemnisation

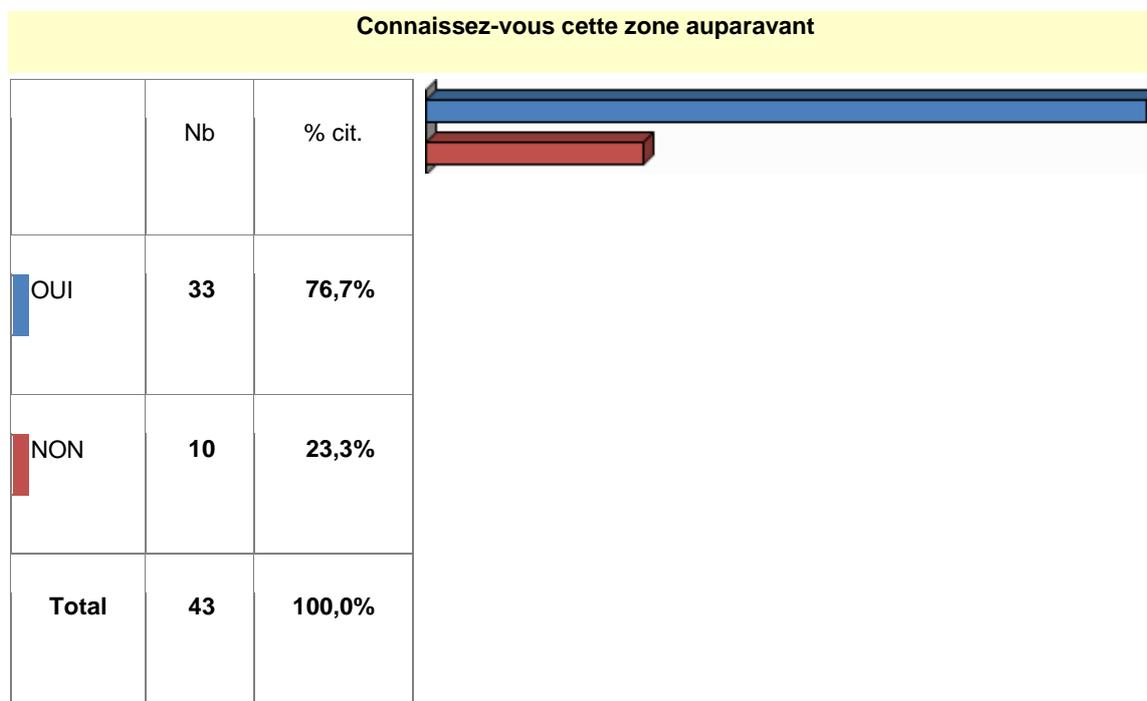
	Nb	% cit.
Un choix personnel	60	73,2%
Une décision prise après concertation avec la famille	22	26,8%
Prise suite à un conseil extérieur	0	0,0%
Total	82	100,0%

Une décision prise après concertation avec la famille

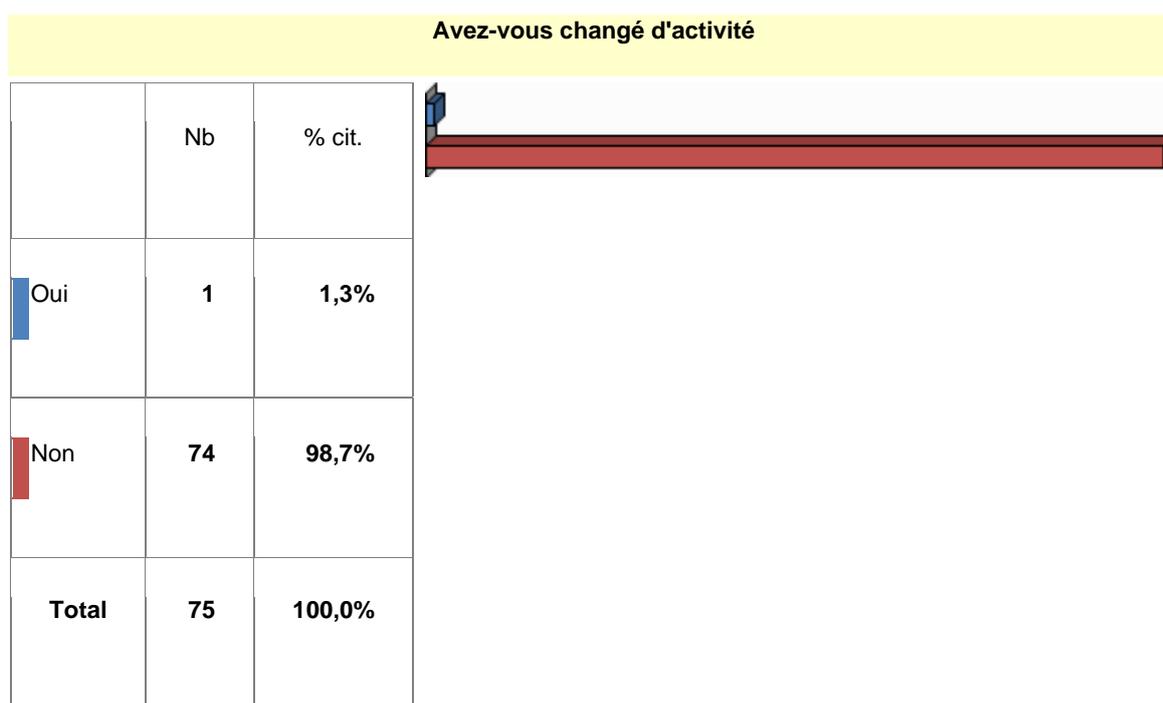


Un choix personnel

V/ réinstallation



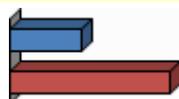
VI/ Activité professionnelle de la PAP



VII/ Evaluation du déplacement

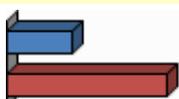
Le déplacement est-elle bénéfique

	Nb	% cit.
Oui	14	31,1%
Non	31	68,9%
Total	45	100,0%

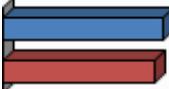


Déplacement améliore condition de vie

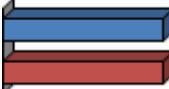
	Nb	% cit.
Oui	10	29,4%
Non	24	70,6%
Total	34	100,0%



Déstructuration sociale

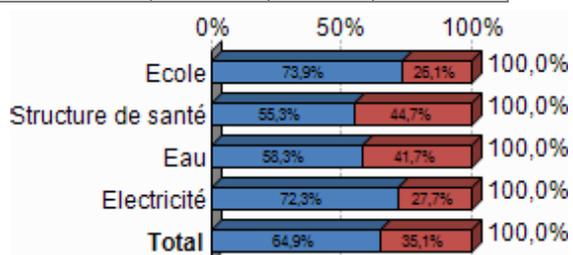
	Nb	% cit.	
Oui	20	51,3%	
Non	19	48,7%	
Total	39	100,0%	

Le déplacement préserve liens sociaux

	Nb	% cit.	
Oui	16	50,0%	
Non	16	50,0%	
Total	32	100,0%	

1/ Accès aux services sociaux de base

Services de base			
	oui	Non	Total
Ecole	34	12	46
Structure de santé	26	21	47
Eau	28	20	48
Electricité	34	13	47
Total	122	66	188



VIII/ Vous et l'autoroute

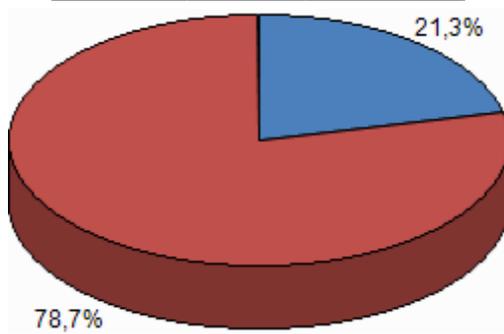
Attentes prises en charge

	Nb	% cit.
Oui	74	77,9%
Non	21	22,1%
Total	95	100,0%



Dommages non réparés

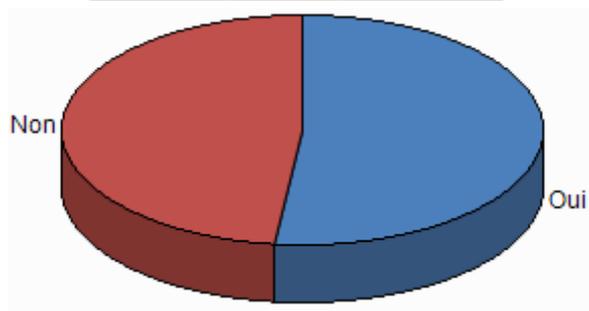
	Nb	% cit.
Oui	23	21,3%
Non	85	78,7%
Total	108	100,0%



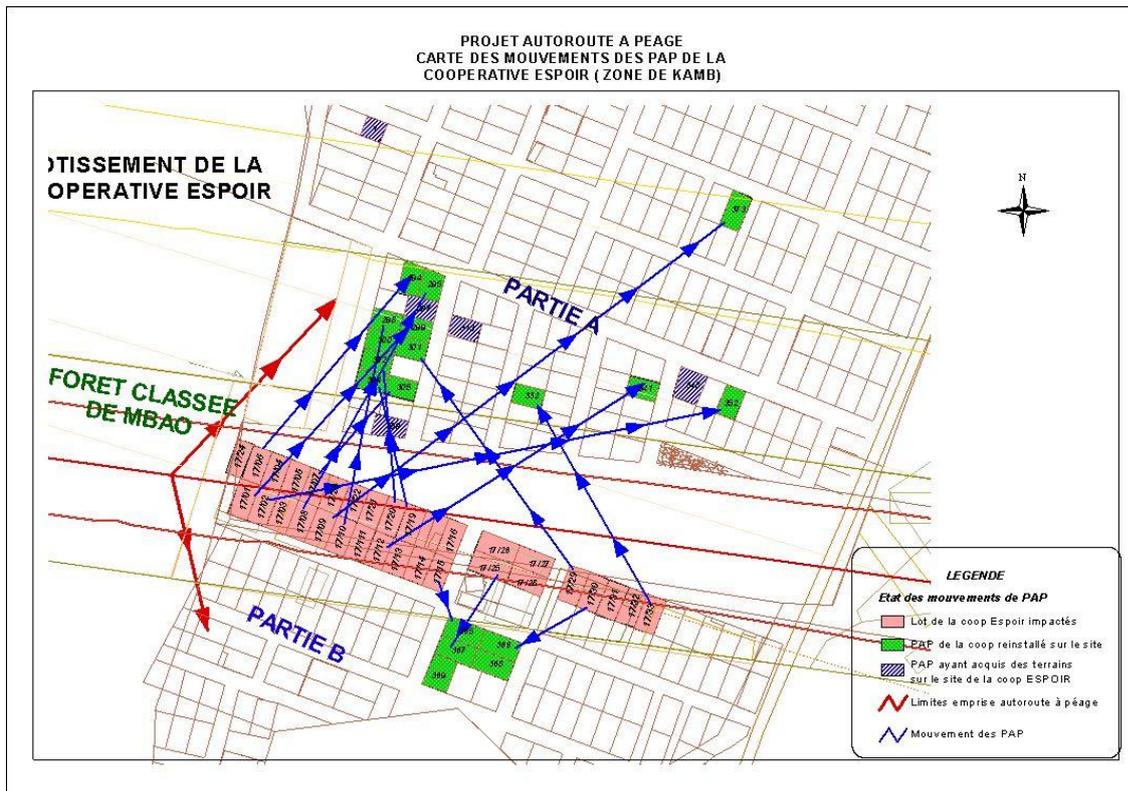
IX/ Connaissance sur Eiffage

Eiffage

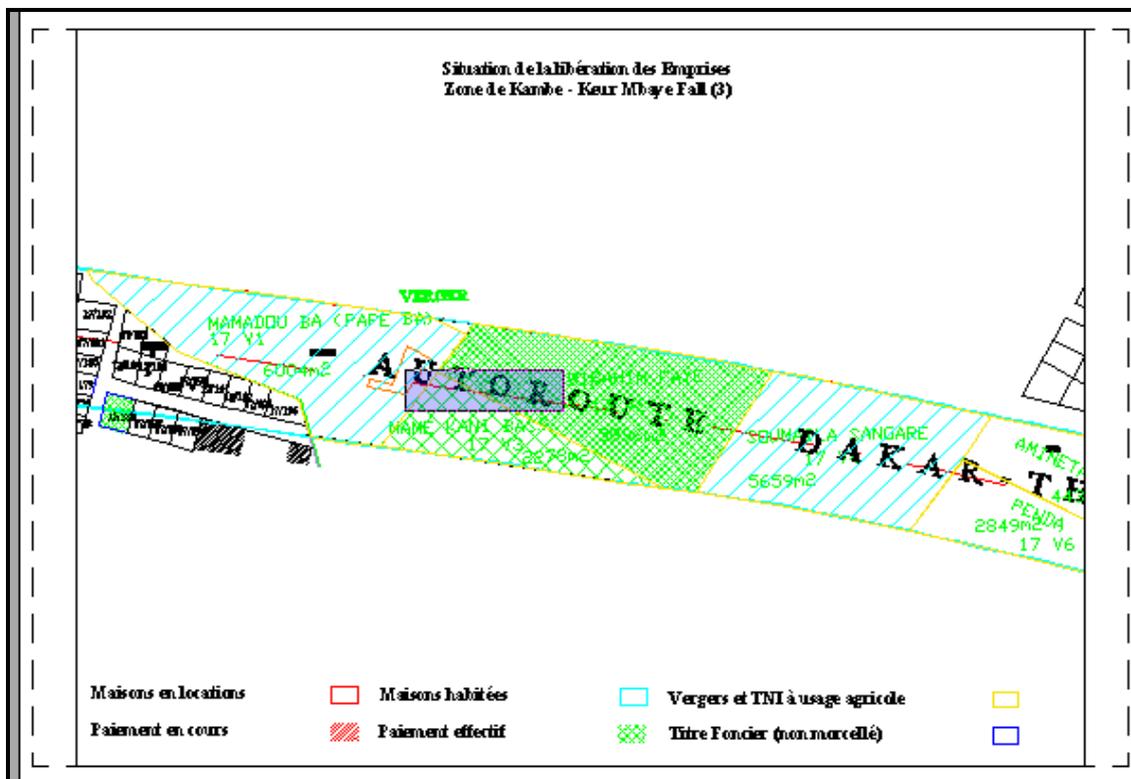
	Nb	% cit.
Oui	56	51,9%
Non	52	48,1%
Total	108	100,0%

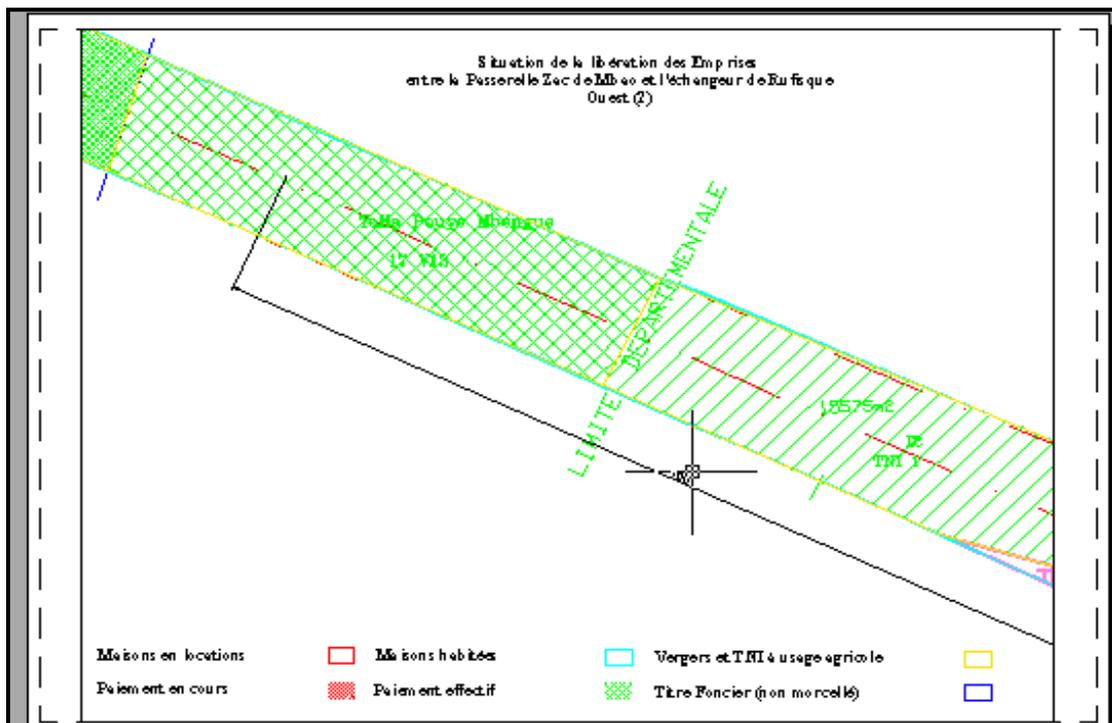
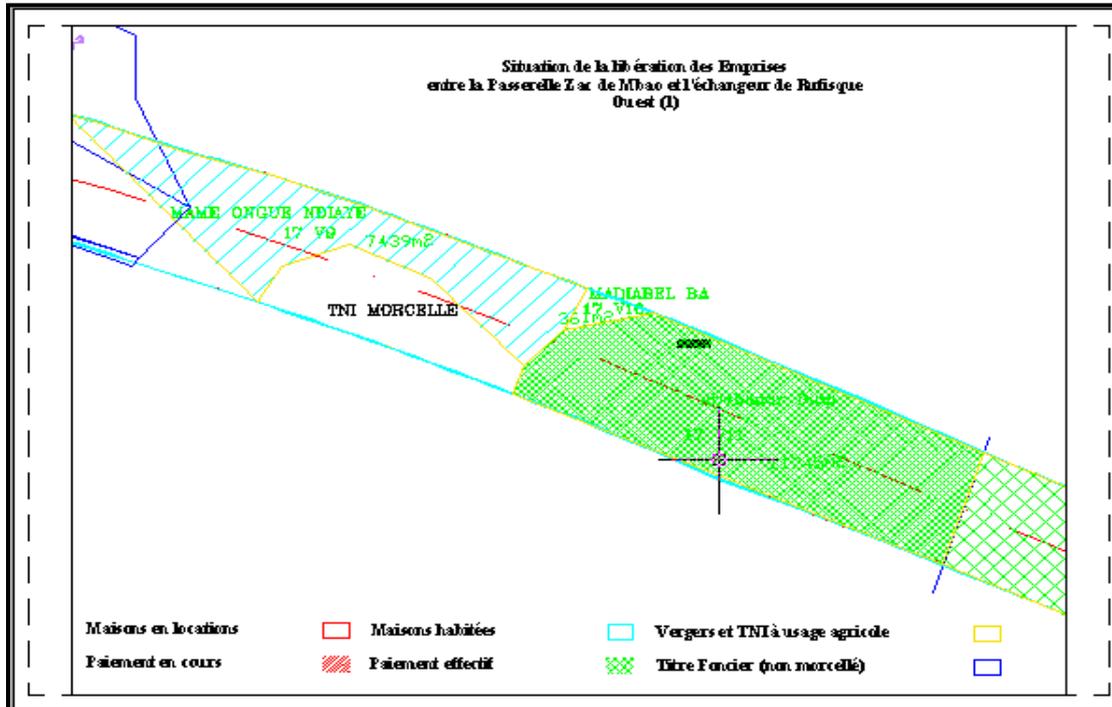


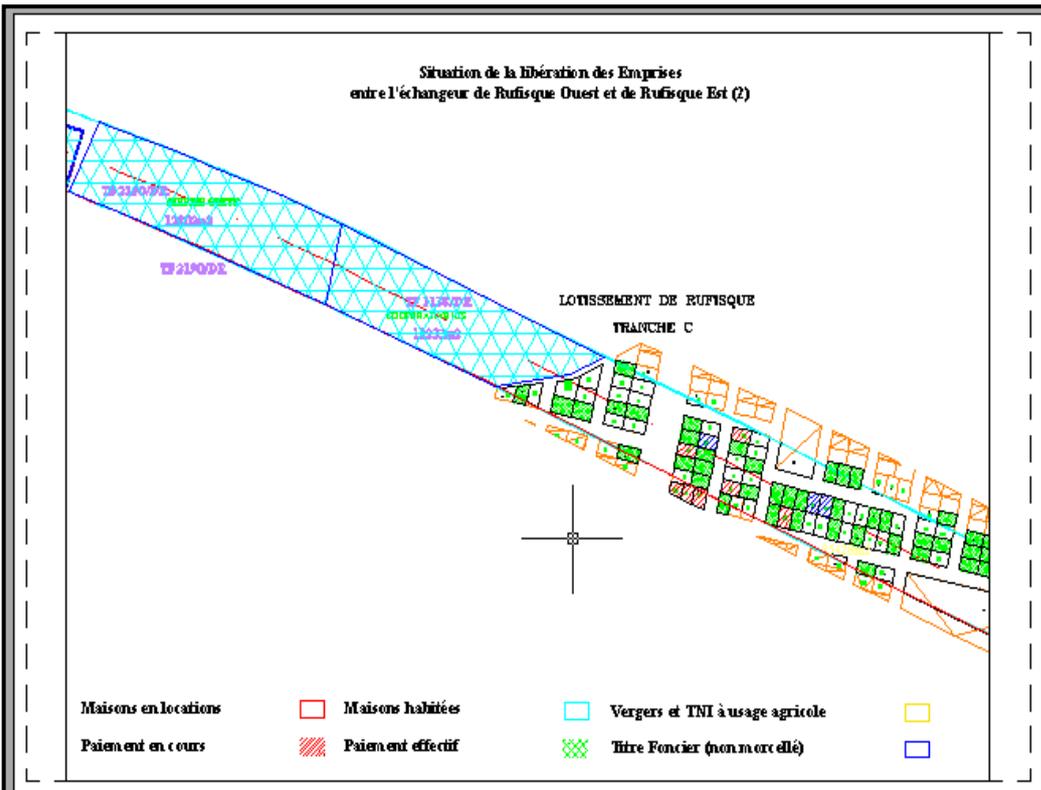
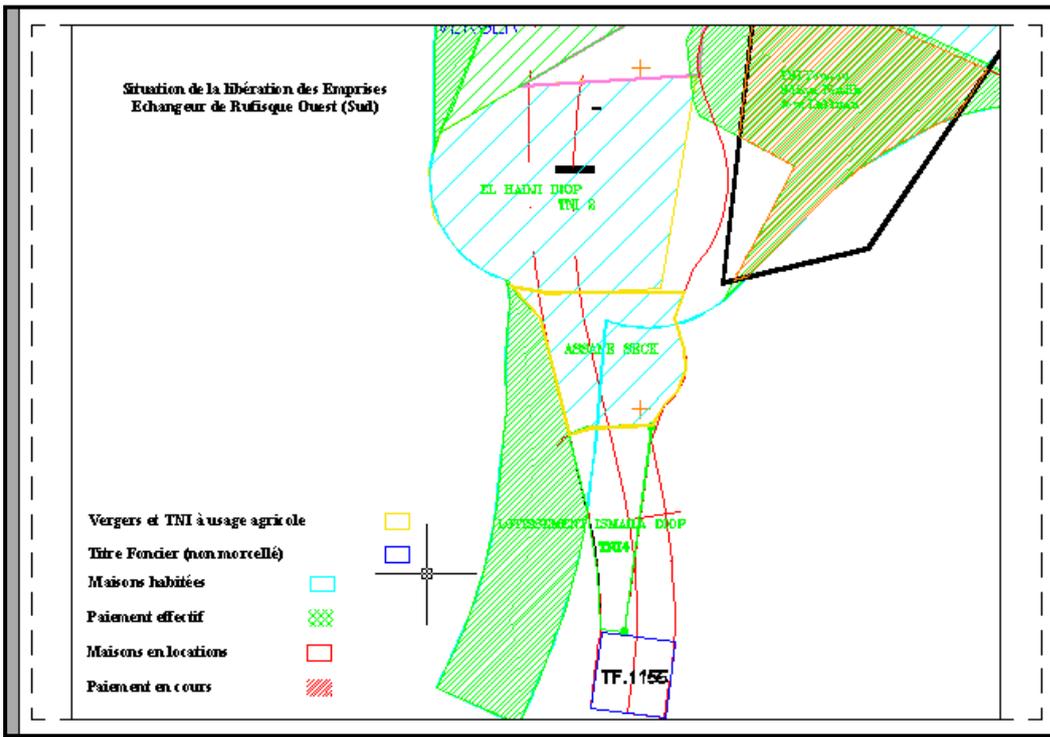
ANNEXE 2 :

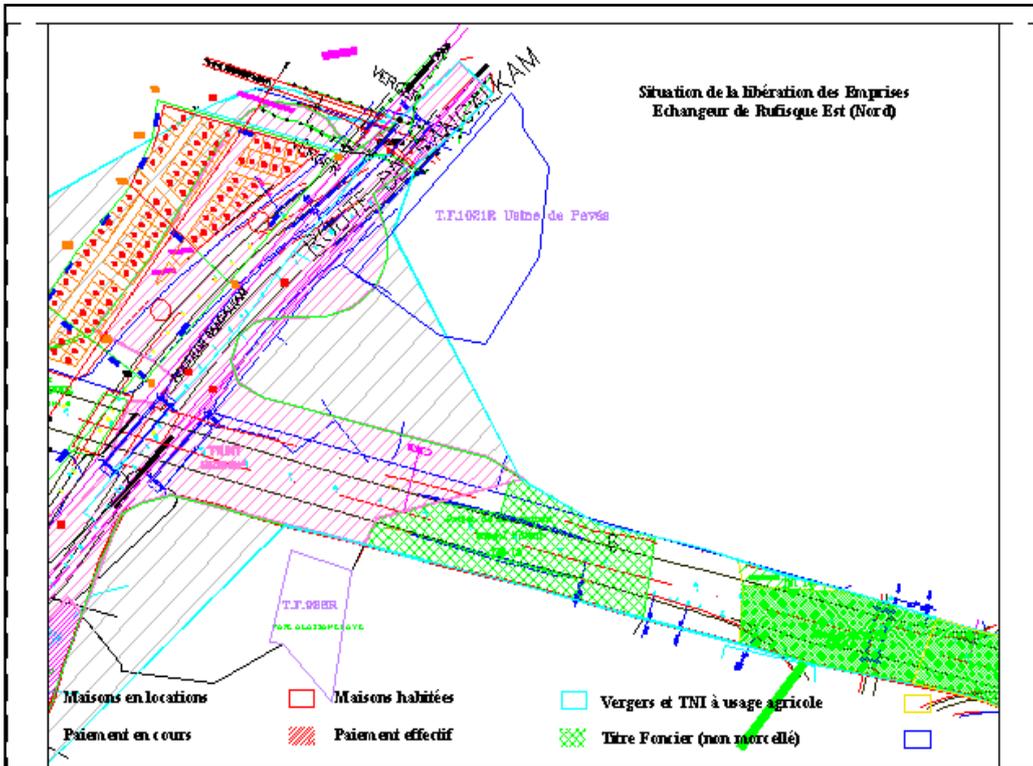
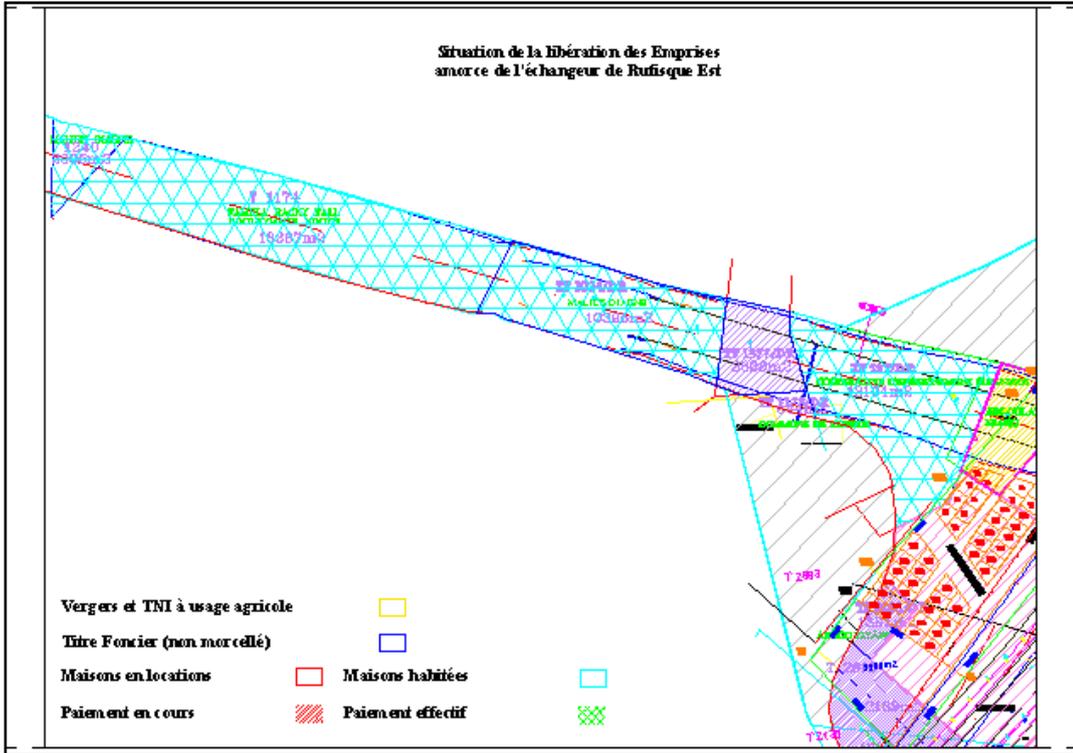


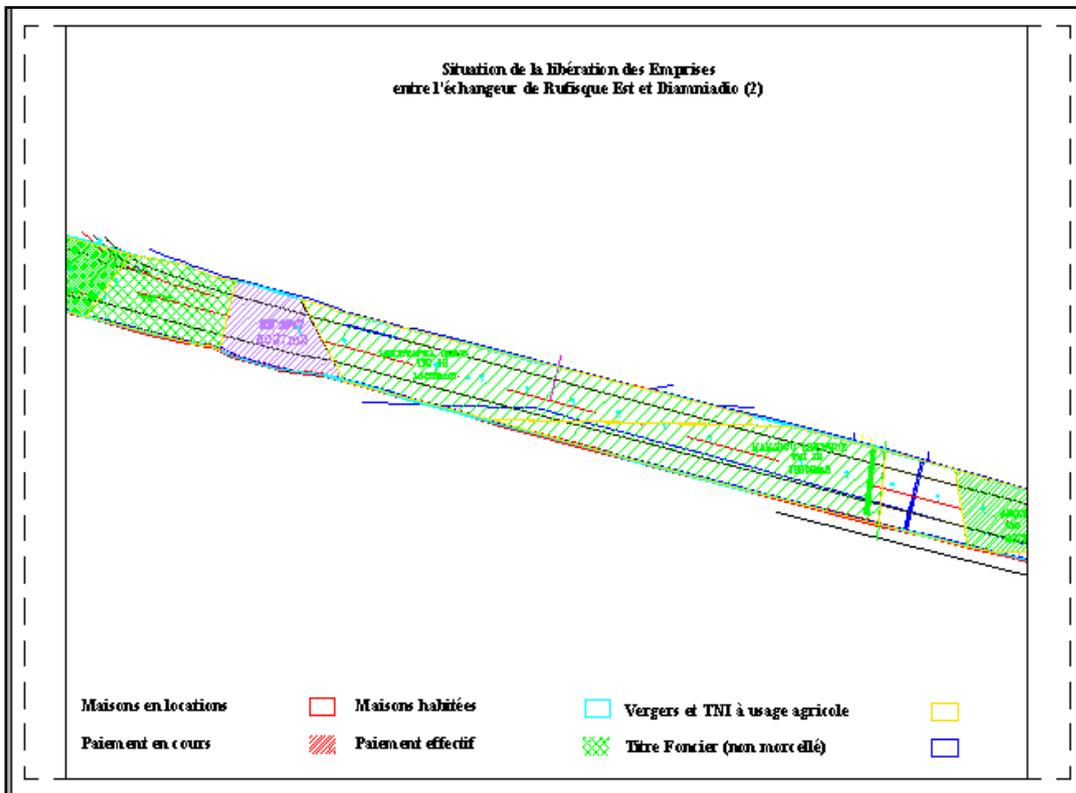
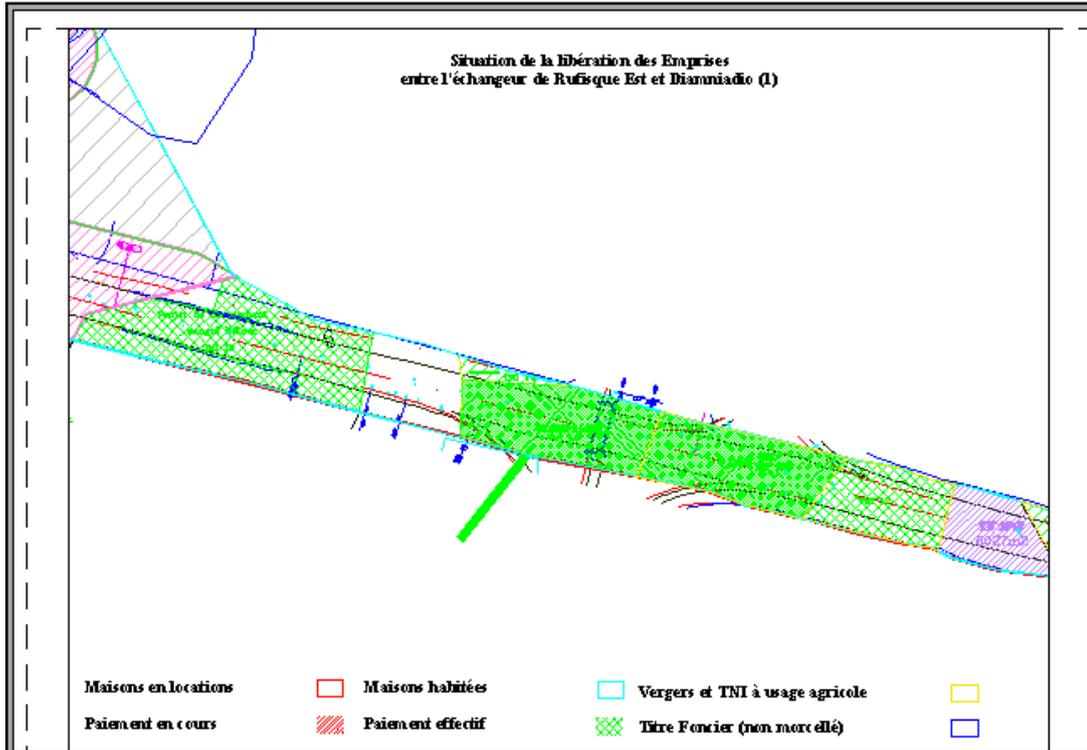
Cartographie des terrains impactés par le projet d'autoroute à péage

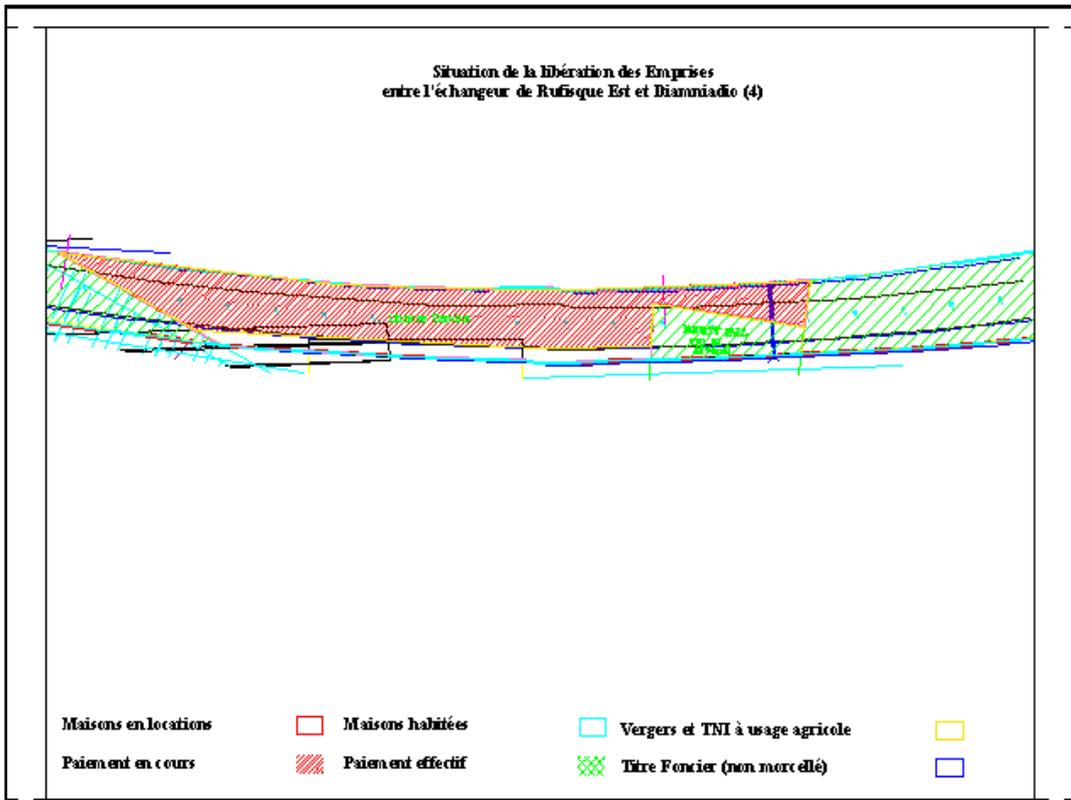
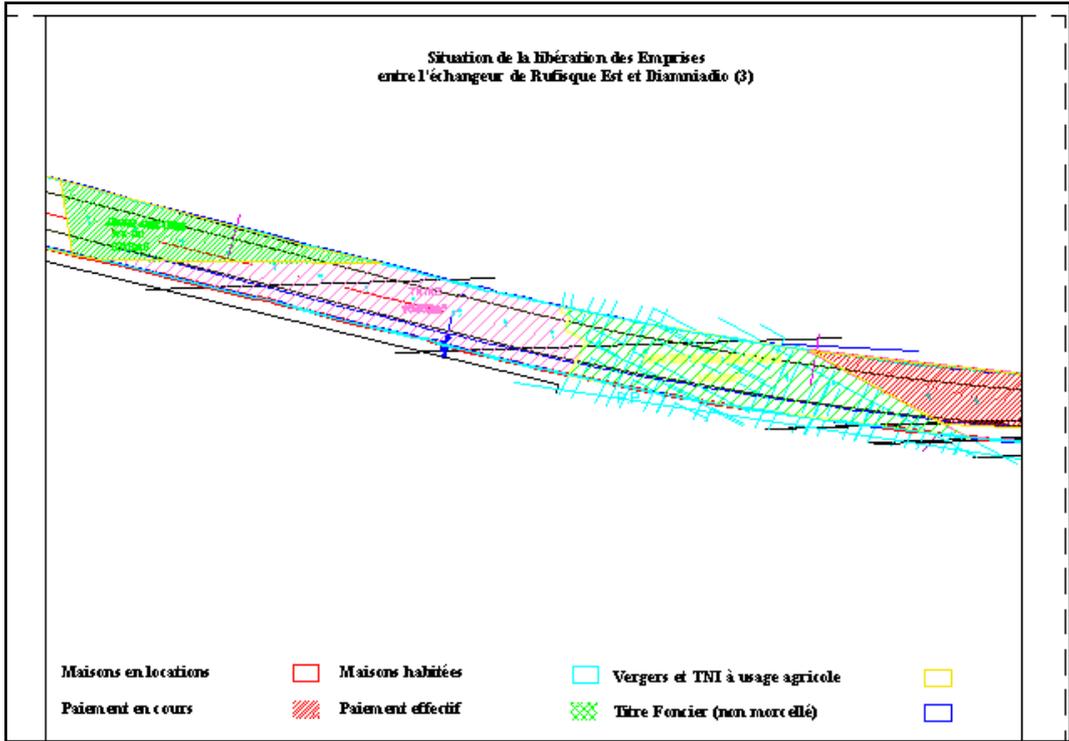












ANNEXE 3: Réinstallation des PAP





RESUME EXECUTIF

ETUDE DE LA DYNAMIQUE SOCIALE DES DEPLACES DE L'AUTOROUTE A PEAGE

TRONÇON KEUR MASSAR-DIAMNIADIO



OCTOBRE 2010

LES INCIDENCES DE L'INDEMNISATION SUR LA VIE SOCIALE DES PERSONNES AFFECTEES PAR LE PROJET

La méthode d'investigation

L'enquête qui est à la base de ce travail a porté sur un échantillon de 108 PAP issues d'une population mère de 1114 PAP (Personnes Affectées par le Projet). L'échantillon est obtenu au moyen de la méthode du choix raisonné selon un taux de 10% appliqué à la population mère.

E- Le statut juridique

Dans la zone d'étude trois sortes de terrains ont été dénombrées :

Titres Fonciers (TF)	3
Terrains Non Immatriculés (TNI)	10
Lotissements autorisés par l'administration	1

F- Le niveau d'occupation

Deux niveaux d'occupation ont été différenciés dans la zone .Il s'agit des terrains à usage agricole et de terrains à usage d'habitation.

Terrains à usage agricole

Exploitation mixte	11
Exploitation maraichère	1
Exploitation arboricole	11
Exploitation sous pluie	30
Sous Total	53

Cf : Méthode d'investigation

Les terrains à usage d'habitation

(PAP : Personnes Affectées par le Projet)

PAP résidentes	42
PAP non résidentes	18
PAP locataires	55
Propriétaire d'impenses inoccupées	97
Propriétaires de terrains nus	849
Sous Total	1061

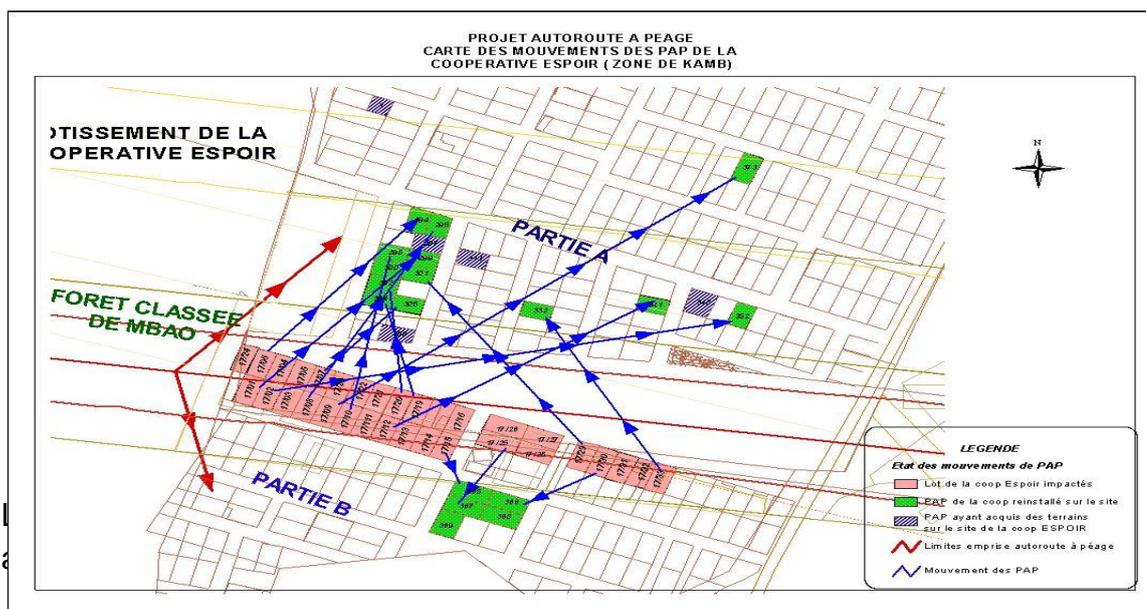
G- Utilisation de l'indemnisation

L'indemnisation reçue a été utilisée pour les réemplois suivants :

- Achat de parcelle (terrain),
- Construction (maison),
- Investissement dans la production (cas des maraîchers etc.),
- Location (maison, appartement, chambre),
- Autres activités : voyage, achat de voitures, autres..

D- Lieu de réinstallation

Carte des itinéraires de déplacement des PAP



La localisation des achats (de terrains) est répartie de la façon suivante :

Achat dans la zone	23,9%
Achat à proximité	23,9%
Achat zone éloignée	52,2%

Les lieux de construction sont les suivants :

Construction dans la zone (de départ)	28,1 %
Construction à proximité	31,3 %
Zone éloignée	40,6 %

H- Conclusion

Au regard des résultats des enquêtes, nous pouvons tirer quelques conclusions ci-après :

Le Domaine Agricole

- L'indemnisation a permis de faire des investissements sur les parcelles restées longtemps en jachère partielle.
- La libération du corridor a entraîné une délimitation des parcelles et une sécurisation foncière avec la mise en place de clôture et la démarche de titrisation est une réaffirmation de la notion de propriété (délimitation du foncier);
- Le déplacement est plutôt une source d'amélioration des conditions de production chez les propriétaires de vergers justifiant ainsi une augmentation de leurs revenus ;
- Une intensification de la mise en valeur sur les superficies restantes ;
- Une augmentation de l'offre d'emploi féminin due à l'intensification ;
- L'emprise de l'autoroute n'a affecté que 30% des surfaces maraichères, mais le montant global des indemnisations injecté a entraîné une reprise économique;
- Le projet a justifié la reconversion de certaines parcelles de cultures et de terrains nus en programme de lotissement pour l'habitation ;
- Le prix du foncier non titré à l'hectare est passé de un million à dix millions ;

L'habitat de Réinstallation

- La perception d'une indemnisation en espèce a octroyé aux PAPs une plus grande liberté sur les opportunités d'achat de terrain ;
- l'indemnisation surévaluée du bâti a permis l'achat d'un terrain nu plus cher que ce qui a été payé et la construction d'une maison sur ce terrain ;
- l'indemnisation a permis d'obtenir des terrains viabilisés avec un titre de propriété
- certaines PAP connaissent aujourd'hui une nette amélioration de leurs constructions ;
- Les nouvelles maisons respectent en grande majorité les normes de construction préconisées par les services de l'urbanisme telles que les chambres spacieuses, éclairées et bien aérées, l'existence de patios permettant justement l'aération et la luminosité des pièces, Système d'assainissement des eaux usées et eaux vannes adéquat (regard, fosses septiques, puits perdus...)
- une meilleure conception architecturale avec désormais une réelle possibilité d'extension future de la maison ;
- le déplacement a permis de résoudre les problèmes d'inondation pour certains (***quartier de Kamb signifie le trou ou la dépression***), car ils ont pu acheter des terrains et se réinstaller dans des zones non inondables ;
- Les programmes de reconstruction ont entraîné un développement d'une économie locale (emploi de maçons, augmentation de la vente de ciment, l'achat de matériaux de construction etc..)
- La stratégie de réinstallation repose sur une approche individuelle, elle s'est opérée pour la plupart d'entre elles dans des zones de proximité ;

Une étude intéressante pourrait consister à déterminer si l'évolution du prix du mètre carré du foncier, du fait du déplacement, a impliqué une amélioration du patrimoine des PAP.

C- ETUDE N°3 :

Etude sur les temps de parcours des automobilistes



REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple – Un But – Une foi

CONVENTION DE PARTENARIAT

IAM-SENAC s.a

INSTITUT AFRICAIN DE MANAGEMENT

(IAM)

Autoroute à péage Dakar - Diamniadio

Etude sur les temps de parcours des automobilistes



Par la direction des études de l'IAM

Rapport définitif

Octobre

CADRE DE L'ETUDE

Cette étude se déroule dans le cadre d'un rapport de partenariat établi entre la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC s.a) et l'Institut Africain de Management (IAM).

La SENAC s.a a décidé de mettre en place un observatoire socio-économique et environnemental de l'Autoroute à péage allant de Dakar à Diamniadio.

Pour satisfaire à ses besoins de recherche appliquée ainsi qu'à ses missions de recherche, la SENAC s.a a jeté son dévolu sur l'IAM. Un choix déterminé par les nombreux savoirs et savoir-faire avérés développés par les chercheurs et étudiants de l'IAM.

Aussi l'IAM a accepté de servir de tremplin et d'intermédiaire dans la réalisation des besoins de recherche exprimés par la SENAC s.a.

C'est dans ce cadre qu'une convention d'étude a été signée entre la SENAC s.a et l'IAM ; convention assignant à l'IAM la mission de réaliser une étude portant sur le thème : « **Autoroute à péage : Etude sur les temps de parcours des automobilistes** ».

Cette convention qui fonde cette présente étude fixe à l'IAM l'objectif de permettre, par l'étude en question, d'établir le rapport de temps de parcours du trajet, Dakar(Pompier) - banlieue, par l'autoroute à péage, pendant sa mise en libre service provisoire et après sa mise en service tarifé et vis-à-vis de la route nationale.

Ce présent rapport est le résultat de cette étude commanditée par la SENAC s.a et réalisée par l'IAM.



L'équipe de recherche de l'IAM en formation pour l'étude

I / CONSIDERATIONS GENERALES

1.1– Opportunité de l'étude

Dakar, la Capitale du Sénégal est devenu, en un temps record, un hyper centre urbain. Ce développement fulgurant lié en grande partie à la concentration à Dakar de l'essentiel des infrastructures politiques, économiques et sociales a eu comme effet majeur l'accroissement des flux migratoires entraînant, corrélativement, un déficit remarquable dans le système de transport public.

En effet, la route nationale (RN) s'est avérée insuffisante pour satisfaire les multiples demandes en transport public : des congestions nombreuses, des pertes de temps énormes, des baisses de rentabilité dans les secteurs de production et de service sont devenus le lot des populations dakaroises.

Pour décongestionner la circulation et faciliter ainsi l'accès aux diverses zones de la capitale, l'autoroute à péage (AP) a été construite. L'objectif principal de l'AP est de constituer un appoint à la RN en résorbant les préoccupants préjudices infligés aux populations en termes de difficulté d'accès, de perte de temps et de rentabilité relatives au déplacement.

Ainsi, depuis la livraison provisoire d'une partie de l'AP à la libre circulation, il semble être adopté par l'opinion que l'accès à la banlieue dakaroise, à partir du centre ville de Dakar est devenu plus rapide actuellement par l'AP qu'auparavant par la RN.

Si un certain constat empirique permet un tel avis, aucune donnée scientifique par contre ne le prouve.

C'est ainsi que la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC s.a) a décidé de renseigner, par une étude scientifique, les temps de parcours mis par les automobilistes entre Dakar et la banlieue aussi bien par la RN et l'AP que par les axes secondaires menant à des destinations dans la banlieue.

Et, dresser une carte avec les temps de parcours correspondants aux différents moyens de déplacement existants dans le circuit du transport et aux différentes localités considérées. Il s'agit de l'étude : « **Autoroute à péage : Etude sur les temps de parcours des automobilistes** ».

1.2- Les objectifs de l'étude

L'étude comporte un objectif général et des objectifs spécifiques :

L'objectif général :

- *Permettre d'établir le rapport de temps de parcours du trajet, Dakar(Pompier) - banlieue, par l'autoroute à péage, pendant sa mise en libre service provisoire et après sa mise en service tarifé et vis-à-vis de la route nationale.*

Pour réaliser cet objectif général, l'étude devra atteindre les objectifs spécifiques suivants :

- Mesurer le temps de parcours des automobilistes de Dakar (Pompier) aux zones urbaines (banlieue) par la RN;
- Mesurer le temps de parcours des automobilistes de Dakar (Pompier) aux zones urbaines (banlieue) par l'AP
- Mesurer les rapports de temps entre la RN et l'AP en termes de différences ou d'égalité de temps d'accès à la banlieue.
- Etablir la carte des temps de parcours de Dakar (Pompier) par l'AP à partir des données temporelles collectées sur le terrain.

1.3- La zone de l'étude

La zone de l'étude est la région de Dakar, elle se définit plus précisément en termes d'axes routiers avec des axes principaux et des axes secondaires.

1.3.1- Les axes principaux :

Ils sont constitués des trajets ou itinéraires qui relient les deux extrémités de la zone d'étude globale. Ces extrémités sont Dakar (Pompier) et la clôture de la forêt classée de Mbao (Keur Massar).

Il s'agit notamment des axes ci-dessous suivants :

- Dakar (Pompier) - Keur Massar par l'autoroute à péage (AP) et,
- Dakar (Pompier) – Keur Massar par la route nationale (RN)

1.3.2- Les axes secondaires :

Les axes secondaires sont constitués par les trajets intermédiaires, entre les deux axes principaux et par les trajets parallèles aux axes principaux reliant Dakar (Pompier) à des destinations diverses dans la banlieue.

Dans le cadre de cette présente étude on distinguera deux types d'axes secondaires : les axes secondaires comparables et les axes secondaires isolés de la RN.

1.3.2.1 – **Les axes secondaires comparables :**

Ils désignent des tronçons sur la RN et sur l'AP qui permettent de joindre des destinations dans la banlieue. Ces tronçons sont dits « axes comparables » en raison du fait qu'ils peuvent, dans le cadre du rapport de temps entre la RN et l'AP, faire l'objet d'une comparaison. Ces axes sont les suivants :

- Dakar (Pompier) - Thiaroye par la RN
- Dakar (Pompier) - Thiaroye par l'AP
- Dakar (Pompier) - Pikine par la RN
- Dakar (Pompier) - Pikine par l'AP

1.3.2.2 – **Les axes secondaires isolés de la RN :**

Ils désignent des tronçons sur l'AP qui permettent de joindre des destinations dans la banlieue. Ces tronçons sont plutôt sur l'AP pour cela que ces destinations sont plus ou moins isolées de la RN et sont, de ce fait, plus accessibles par l'AP que par la RN. Ces axes sont les suivants :

- Dakar (Pompier) - Guédiawaye par l'AP
- Dakar (Pompier) - Parcelles assainies par l'AP
- Dakar (Pompier) - Cambéreune par l'AP
- Dakar (Pompier) - Patte-d'oie par l'AP

Au total, la zone d'étude est composée de dix axes routiers dont deux axes principaux, quatre axes secondaires comparables et quatre axes secondaires isolés de la RN.

Pour la mise en évidence des rapports actuels de temps entre la RN et l'AP telle que mise en libre service provisoire, il ne sera considéré uniquement que les axes secondaires comparables et les axes principaux qui vont constituer **les axes comparables**.

1.3.3- **Les axes comparables**

Les axes comparables sont l'ensemble des axes qui peuvent faire l'objet d'une comparaison en termes de temps de parcours. Dans ce cadre, les axes principaux, en plus des axes secondaires comparables, font partie des axes comparables. Cela, en raison du fait qu'ils représentent deux trajets différents mais ayant en commun deux destinations (Pompier et Keur Massar) qu'ils permettent de relier l'un et l'autre séparément.

En définitive, on obtient les axes comparables suivants :

- Dakar (Pompier) - Keur Massar par la RN
- Dakar (Pompier) - Keur Massar par l'AP

- Dakar (Pompier) - Thiaroye par la RN
- Dakar (Pompier) - Thiaroye par l'AP

- Dakar (Pompier) - Pikine par la RN
- Dakar (Pompier) - Pikine par l'AP

II/ LA METHODOLOGIE

Pour pouvoir collecter les données temporelles nécessaires relatives aux divers déplacements sur les différents axes routiers identifiés, **la Méthode Accélérée de Recherche Participative d'Évaluation (MARPE)** ou tout simplement **la MARP d'Évaluation** sera utilisée.

2.1 - la MARP d'Évaluation

Le choix de *la MARP d'Évaluation* comme méthode s'explique par le fait qu'il est l'une des méthodes accélérées de recherche participative (MARP) qui permet de mesurer l'impact d'un objet étudié, de rechercher les actions entreprises, de tirer les conséquences et d'expliquer les résultats.

Avec *la MARP d'Évaluation* en effet, il s'agit d'évaluer les résultats d'un programme ou d'une action.

Ainsi, dans le cadre de cette présente étude, les actions entreprises sont *le déplacement* ou *la mobilité urbaine*, l'impact ou le résultat mesuré est *le temps* tandis que l'objet étudié demeure *l'autoroute à péage (AP)*.

Cette méthodologie que représente la MARP d'évaluation s'articule autour de deux grandes phases essentielles :

- la phase exploratoire et,
- la phase d'exécution

2.2 - La phase exploratoire :

Comme son nom l'indique, elle consiste dans l'exploration de la zone d'étude en termes de reconnaissance des lieux et de repérage des points stratégiques. C'est le premier moment de collecte des données immédiates structurant le champ de l'étude.

La phase d'exploration consacre le moment de préparation, de planification rigoureuse des actions envisagées dans la phase d'exécution. Le déroulement correct et la réussite des actions de terrain à venir en dépendent largement.

Dans le cadre de cette étude, la phase exploratoire va consister dans une descente sur le terrain de l'équipe de recherche. Il s'agira, lors de cette descente sur le terrain, pour l'équipe de recherche d'atteindre les objectifs suivants :

- identifier rigoureusement les différents itinéraires empruntés par les voyageurs ;
- identifier les différents points d'embarquement et de débarquement des voyageurs ;
- identifier les différentes catégories de véhicules empruntés par les voyageurs selon les points d'embarquement explorés ;
- lister les différentes localités desservies par les catégories de véhicules ciblés ;
- relever, s'il y en a, les différents horaires de départ fixés aux points d'embarquement

2.3 - La phase d'exécution :

Elle consiste dans la mise en œuvre des actions rigoureusement planifiées dans la phase exploratoire. Il s'agit, dans le cadre de cette étude, de procéder à la mesure des temps de parcours des différents axes routiers par les différentes catégories d'automobilistes ciblés desservant par la RN et/ou par l'AP les différentes localités identifiées à partir de Dakar (Pompier).

Un certain nombre de paramètres seront considérés dans l'application de la mesure de parcours des axes routiers.

2.3.1 - Les paramètres considérés :

- ❖ Deux jours différents de mesure de parcours dans la semaine :
 - En début de semaine (Lundi)
 - En fin de semaine (Vendredi)

Ces jours, en raison du fait qu'ils correspondent respectivement à la reprise et à la fin des activités de la semaine sont de grands moments de déplacement de la part des populations. Aussi les a-t-on retenus comme des moments privilégiés de mesure de temps de parcours.

- ❖ Deux directions de mesure :
 - A l'aller
 - Au retour

Pour obtenir la moyenne permettant de déterminer le temps de parcours de chaque axe, le croisement de plusieurs données (deux au moins) sont nécessaires sur un seul et même axe.

Ainsi une donnée temporelle en aller et une autre au retour permet non seulement de varier les moments d'évaluation mais aussi d'avoir les éléments de croisement pour établir la moyenne et le temps de parcours pour chaque axe.

- ❖ Deux sens de mesure :
 - Dakar (Pompier) – Keur Massar
 - Keur Massar – Dakar (Pompier)

Ici, les « deux sens de mesure » nommés sont seulement cités en exemple. Les sens de mesure seront appliqués à tous les axes identifiés. Cela dans le but de renforcer et de varier les éléments d'évaluation à des fins d'exhaustivité pour mieux s'approcher de la réalité des temps de parcours.

- ❖ Deux heures différentes :
 - A partir de 7 heures à l'aller
 - A partir de 17 heures au retour

Une variation sera également faite sur les heures d'évaluation de temps de parcours.

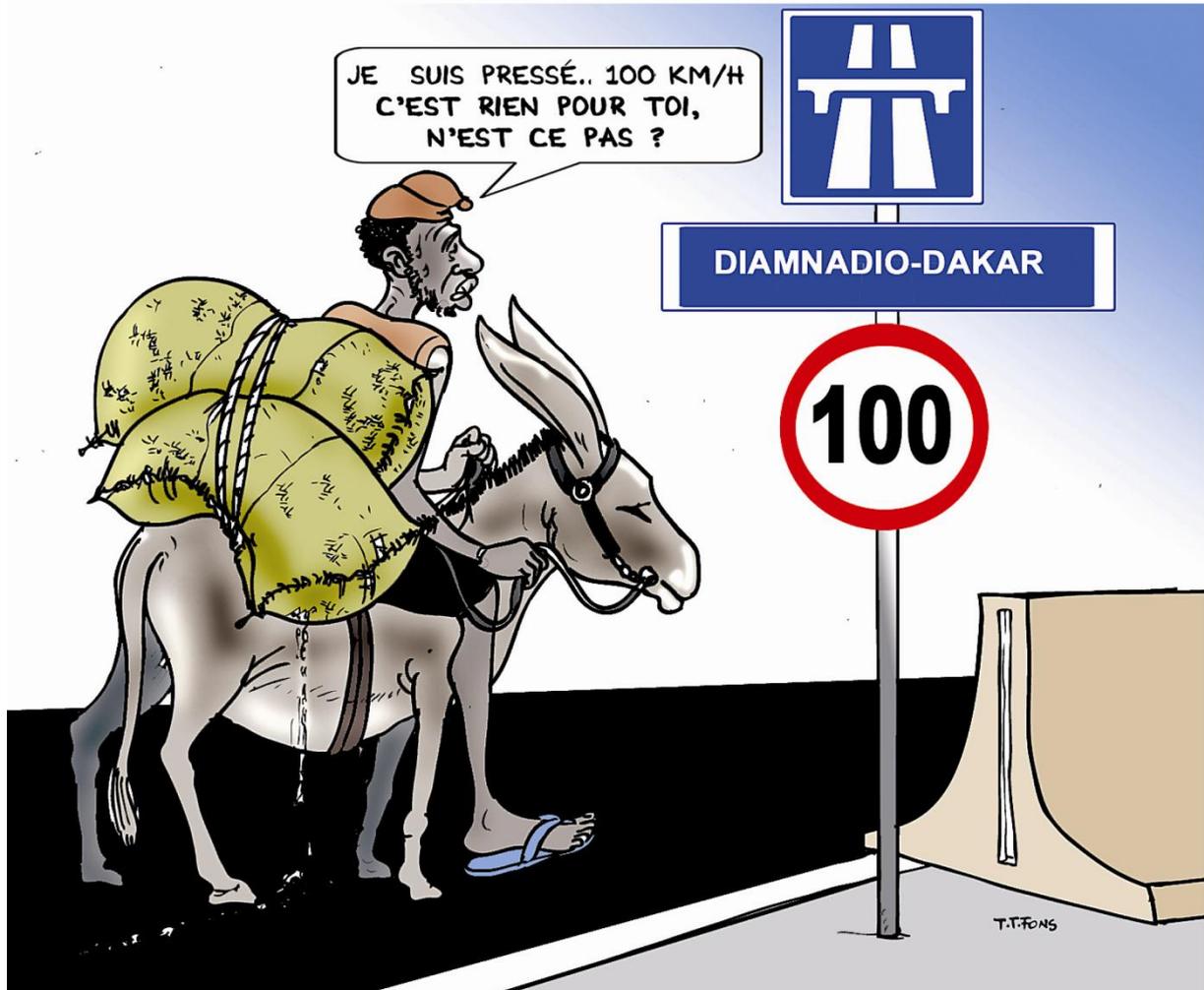
Les heures semblent avoir leur particularité dans le déplacement, la circulation des populations de la région de Dakar.

En effet, le constat est fait que la circulation est plus dense pendant les heures de pointe (matin) et en début de fin d'après midi (heures de descente).

Ainsi, une première équipe d'évaluateurs s'ébranlera à partir de sept heures (7 h) dans un sens et sur une direction. Et une seconde équipe, à partir de dix sept heures (17h) et cette fois-ci à l'inverse du sens et de la direction première pour des besoins de croisement des données.

2.3.2 – Les moyens de déplacement considérés

Autoroute à péage Dakar – Diamnadio



Vitesse

Dans le cadre de cette étude les catégories de moyens de transport suivantes seront retenues :

- Taxi ou Clando
- Bus Dakar Dem Dikk (DDD) ou TATA
- Car Ndiaga Ndiaye ou rapide

La pertinence du choix de ces trois types de moyens de transport repose sur le fait qu'ils réunissent les différents modes de déplacement existants dans le circuit du transport public : le déplacement direct ou continu, le déplacement aux arrêts réguliers et le déplacement aux arrêts irréguliers.

- **Taxi** ou Clando : déplacement direct ou continu
- **Bus** Dakar Dem Dikk (DDD) ou TATA : déplacement aux arrêts réguliers
- **Car** Ndiaga Ndiaye ou rapide : déplacement aux arrêts irréguliers

Toutefois, ces différentes catégories de moyens de transport listées ne sont pas exclusives. Elles pourront être complétées ou remplacées par d'autres trouvées sur place sur le terrain et reliant les destinations ciblées par l'étude.

2.3.3 – Mode opératoire

Le mode opératoire renvoie à la stratégie à adopter dans l'exercice de mesure des différents parcours. Les éléments de la stratégie sont les suivants :

- 1) Les éléments de l'équipe de recherche seront positionnés sur chacun des axes considérés au jour, au moment et aux heures pertinents indiqués ;
- 2) Il sera positionné autant d'éléments qu'il y en a de catégories de moyens de transport à emprunter sur le terrain ;
- 3) Les différents éléments de l'équipe de recherche en position sur la zone de départ (Dakar-Pompier) prendront départ aux mêmes heures (simultanément) au bord des différentes catégories de véhicule de transport désignées vers des destinations ciblées par l'étude et par les axes considérés.
- 4) Les différents éléments de l'équipe de recherche en position sur les différents axes dans les différentes zones de retour feront le sens inverse des différents trajets effectués au départ en quittant aussi simultanément qu'au départ et à la même heure et dans les mêmes types de véhicules empruntés au départ.
- 5) Equipés d'un support (outil) adapté, les différents éléments de l'équipe de recherche procéderont à des relevés systématiques de durée de parcours des différents trajets dans les deux sens.

- 6) Comme dans toute bonne Méthode Accélérée de Recherche Participative (MARF), la participation des acteurs est fondamentale. Les éléments de l'équipe de recherche s'entreprendront au cours du voyage sur les différents trajets avec les conducteurs et les passagers sur le temps de parcours généralement effectué et les difficultés rencontrées qui impactent sur le temps de parcours.

Ces différents avis qui relèvent des expériences vécues aideront à une meilleure connaissance des réalités du transport routier.

2.4 - Tableau synoptique des paramètres de mesure et des axes

Jour	Direction	Sens	Axe	Heure
Lundi	Aller	Dakar - Banlieue	-Dakar - KeurMassar(RN) -Dakar - Keur Massar(AP) -Dakar - Thiaroye (RN) -Dakar - Thiaroye(AP) -Dakar - Guédiaw. (AP) -Dakar - Pikine (RN) -Dakar - Pikine (AP) -Dakar - Pcelles Ass (AP) -Dakar - Cambéreune (AP) -Dakar - Patte-d'oie (AP)	A partir de 7heures
	Retour	Banlieue – Dakar	-KeurMassar - Dakar (RN) -Keur Massar - Dakar (AP) -Thiaroye - Dakar (RN) -Thiaroye - Dakar (AP) -Guédiaw. - Dakar (AP) -Pikine - Dakar (RN) -Pikine - Dakar (AP) -Pcelles Ass - Dakar (AP)	A partir de 17heures

			-Cambéreune - Dakar (AP) -Patte-d'oise - Dakar (AP)	
Vendredi	Aller	Banlieue – Dakar	-KeurMassar - Dakar (RN) -Keur Massar - Dakar (AP) -Thiaroye - Dakar (RN) -Thiaroye - Dakar (AP) -Guédiaw. - Dakar (AP) -Pikine - Dakar (RN) -Pikine - Dakar (AP) -Pcelles Ass - Dakar (AP) -Cambéreune - Dakar (AP) -Patte-d'oise - Dakar (AP)	A partir de 7heures
	Retour	Dakar - Banlieue	-Dakar - KeurMassar(RN) -Dakar - Keur Massar(AP) -Dakar - Thiaroye (RN) -Dakar - Thiaroye(AP) -Dakar - Guédiaw. (AP) -Dakar - Pikine (RN) -Dakar - Pikine (AP) -Dakar - Pcelles Ass (AP) -Dakar - Cambéreune (AP) -Dakar - Patte-d'oise (AP)	A partir de 17heures

- En ce qui concerne les axes comparables, les catégories de véhicules ciblées seront multipliées par deux (2X1). Car pour que la comparaison puisse être possible, il faudrait qu'elle soit faite sur une même base pour les axes concernés.
- Les différentes données collectées au sujet des parcours et des temps mis permettront de disposer de bases de données quantitatives pouvant conduire à l'élaboration de la carte isochrone de Dakar (Pompier).

III / L'OUTIL METHODOLOGIQUE

Pour relever l'ensemble des données temporelles nécessaires à l'établissement des divers temps de parcours, un support adapté sera élaboré et conçu à cet effet.

Il s'agit d'une fiche technique de notation ou d'évaluation de temps de parcours

3.1 - Un exemple de fiche technique d'évaluation

FICHE TECHNIQUE D'EVALUATION AXE DAKAR – KEUR MASSAR (RN) LUNDI						
Jour	Phase	Véhicule	Axe	P. départ/H	P. d'arrivée/H	Temps mis
Lundi (RN)	Aller /7h	Taxi/Clando	Dakar – Keur Massar			
		Bus (DDD/Tata)				
		Car (Nd.Ndiaye,rapide)				
	Retour /17h	Taxi/Clando	Keur Massar - Dakar			
		Bus (DDD/Tata)				
		Car (Nd.Ndiaye,Rapide)				
Observation générale, avis conducteur (sur les obstacles, le temps généralement mis etc.)			Localités intermédiaires	Heure d'arrivée à l'aller	Heure d'arrivée au retour	Temps mis

IV/ MISE EN OEUVRE DE L'ETUDE

La mise en œuvre de l'étude a démarré par une phase dite exploratoire. Cette phase a permis de renseigner sur les différents points d'embarquement et de débarquement existants pour tous les types de véhicule considérés.

4.1 - Les points d'embarquement et de débarquement

Les points d'embarquement et de débarquement ci-dessous suivants ont été privilégiés par les éléments de l'équipe de recherche déployés sur le terrain:

- ***Du côté de Dakar*** : Sandaga ; Rts ; Pompier ; Petersen et Samm
- ***Du côté de la banlieue*** : Croisement Keur Massar ; Gare routière Keur Massar ; Station Keur Massar ; Poste Thiaroye ; Carrefour Seven Up ; Ecole Dior ; Police parcelles assainies ; Croisement 22 ; Hamont 4.

Ci-dessous, terminus Petersen, l'un des principaux points d'embarquement de l'équipe pour la mesure des temps de parcours.



Terminus Petersen à Dakar

4.2 – Les moyens de déplacement utilisés

Conformément aux termes de références, les différents moyens de déplacement ci-dessous ont été utilisés pour procéder à l'évaluation des temps de parcours :



Taxi : déplacement direct continu



Bus (Dakar Dem Dik): déplacement aux arrêts réguliers



TATA : déplacement aux arrêts réguliers



Ndiaga Ndiaye : déplacement aux arrêts irréguliers



Car rapide : déplacement aux arrêts irréguliers

4.3 – Le mode opératoire : la stratégie d'évaluation des temps de parcours

Le mode opératoire renvoie à la stratégie adoptée dans l'exercice de mesure des différents axes considérés. Ci-dessous les composantes de la stratégie adoptée :

- 1) Les éléments de l'équipe de recherche ont été positionnés sur chacun des axes considérés au jour et aux heures pertinents indiqués ;
- 2) Il a été mobilisé autant d'éléments (30) que de nombre de catégories de véhicules à emprunter pour effectuer l'évaluation du temps de parcours sur les axes;
- 3) **Le vendredi 1^{er} Octobre**, l'effectif mobilisé a été positionné sur les différents axes considérés et, au bord des différentes catégories de véhicules de transport retenus les éléments ont procédé à une première évaluation de temps de parcours dans les sens suivants :
 - A partir de 7h du matin, le sens : Banlieue – Dakar et ;
 - A partir de 17h, le sens inverse : Dakar – Banlieue
- 4) Ensuite, **le Lundi 4 Octobre**, les mêmes éléments de l'équipe de recherche ont été positionnés sur les mêmes axes et ont fait, avec les mêmes moyens de transport qu'au départ, les sens suivants :
 - A partir de 7h du matin, le sens : Dakar – Banlieue et ;
 - A partir de 17h, le sens inverse : Banlieue –Dakar.
- 5) Pour les besoins de l'évaluation les éléments de l'équipe ont été dotés d'outils, des Fiches d'évaluation adaptées (ci-dessus donnée en exemple) sur lesquelles ils ont relevé systématiquement les différents temps de parcours sur les différents axes.

- 6) Au courant des évaluations, les éléments de l'équipe de recherche, comme dans toute bonne Méthode Accélérée de Recherche Participative (MARP), se sont entretenus d'aucuns avec les conducteurs d'autres avec les passagers sur le temps de parcours généralement effectué, sur les difficultés rencontrées, sur les avantages comparatifs entre la RN et l'AP entre autres.

Les avis et observations de la part des conducteurs et des passagers ont aidé à l'analyse des réalités du temps dans le parcours des segments de liaison.

V / RESULTATS DES EVALUATIONS DES TEMPS DE PARCOURS

Les résultats des différentes évaluations sont obtenus au terme de quatre évaluations au moins pour chaque axe. En raison de deux évaluations pour chaque sens (aller et retour). Ces évaluations ont permis de disposer d'éléments d'évaluation pour déterminer le temps de parcours pour chaque axe incriminé.

5.1 – Les données temporelles ou le temps de parcours par axe

Pour établir les données temporelles pour chaque axe, le mode de calcul suivant a été adopté :

- La moyenne journalière = la somme des temps de parcours journaliers divisée par deux.
- La moyenne générale (Temps de parcours) = la somme des moyennes journalières divisée par deux.

Ci-dessous les tableaux des différents résultats sur les différents axes :

5.1.1 – Tableau des données : Axe Dakar - Keur Massar par la RN

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-K .Massar (RN)						
		Taxi	44mn	53mn	/	/	48,5mn
		Bus	48mn	54mn	/	/	51mn
		Car	35mn	50mn	/	/	42,5mn
Vendredi	K .Massar-Dakar (RN)	Taxi	64mn	38mn	/	/	51mn
		Bus	72mn	53mn	/	/	62,5mn
		Car	71mn	73mn	/	/	72mn
Total général							
Axe Dakar-K.Massar (RN)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	48,5mn	51mn	49,75mn		
		Bus	51mn	62,5mn	56,75mn		
		Car	42,5mn	72mn	57,25mn		

Constat général : Sur l'axe Dakar –Keur Massar par la RN, les déplacements dans le sens Dakar –Keur Massar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 35 et 73mn) que ceux dans le sens inverse de Keur – Massar (entre 50 et 71 mn)

5.1.2 – Tableau des données : Axe Dakar - Keur Massar par l'AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-K .Massar (AP)						
		Taxi	30mn	34mn	/	/	32mn
		Bus	36mn	54mn	/	/	45mn
		Car	68mn	51mn	/		59,5mn
Vendredi	K .Massar-Dakar (AP)	Taxi	44mn	37mn	/	/	40,5mn
		Bus	56mn	86mn	/	/	71mn
		Car	73mn	50mn	/	/	61,5mn
Total général							
Axe Dakar-K.Massar (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	32mn	40,5mn	36,25mn		
		Bus	45mn	71mn	58mn		
Car	59,5mn	61,5mn	60,5mn				

Constat général : Sur l'axe Dakar –Keur Massar par l'AP, les déplacements dans le sens inverse de Keur Massar – Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont un peu plus faciles, plus rapides (entre 34 et 73) que ceux dans le sens de Dakar – Keur Massar (entre 30 et 86mn).

5.1.3- Tableau des données : Axe Dakar - Thiaroye par la RN

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-Thiaroye (RN)						
		Taxi	34 mn	44 mn	/	/	39mn
		Bus	43mn	54mn	/	/	48,5mn
		Car	48mn	53mn	/	/	50,5mn
Vendredi	Thiaroye-Dakar (RN)	Taxi	38mn	45 mn	/	/	41,5 mn
		Bus	45mn	51mn	/	/	48 mn
		Car	47mn	51mn	/	/	49 mn
Total général							
Axe Dakar-Thiaroye (RN)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	39 mn	41,5 mn	40,25mn		
		Bus	48,5mn	48 mn	48,25mn		
Car	50,5mn	49 mn	49,75mn				

Constat général : Sur l'axe Dakar –Thiaroye par la RN, les déplacements dans le sens de Dakar – Thiaroye, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 34 et 51mn) que ceux dans le sens inverse de Thiaroye -Dakar (entre 38 et 54 mn).

5.1.4 – Tableau des données : Axe Dakar - Thiaroye par l'AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-Thiaroye (AP)	Taxi	21mn	32mn	/	/	26,5mn
		Bus	42mn	58mn	/	/	50 mn
		Car	50 mn	56 mn	/	/	53 mn
Vendredi	Thiaroye-Dakar (AP)	Taxi	22mn	36mn	/	/	29 mn
		Bus	43mn	59mn	/	/	51 mn
		Car	48mn	53mn	/	/	50,5 mn
Total général Axe Dakar-Thiaroye (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	26,5mn	29 mn	27,75mn		
		Bus	50 mn	51 mn	50,5mn		
		Car	53 mn	50,5 mn	51,75 mn		

Constat général : Sur l'axe Dakar –Thiaroye par l'AP, les déplacements dans le sens inverse de Thiaroye –Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont légèrement plus faciles, plus rapides (entre 22 et 58 mn) que ceux dans le sens de Dakar – Thiaroye (entre 21 et 59 mn).

5.1.5 – Tableau des données : Axe Dakar - Pikine par la RN

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-Pikine (RN)	Taxi	28 mn	37mn	/	/	32,5 mn
		Bus	34mn	48mn	/	/	41mn
		Car	40mn	49mn	/	/	44,5mn
Vendredi	Pikine-Dakar (RN)	Taxi	29mn	43 mn	/	/	36 mn
		Bus	33mn	50 mn	/	/	41,5 mn
		Car	43mn	47 mn	/	/	45 mn
Total général Axe Dakar-Pikine (RN)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	32,5mn	36 mn	34,25 mn		
		Bus	41 mn	41,5mn	41,25mn		
Car	44,5mn	45 mn	44,75mn				

Constat général : Sur l'axe Dakar –Pikine par la RN, les déplacements dans le sens inverse de Pikine – Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 29 et 49 mn) que ceux dans le sens de Dakar – Pikine (entre 28 et 50 mn).

5.1.6 – Tableau des données : Axe Dakar - Pikine par l'AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-Pikine (AP)						
		Taxi	18 mn	24 mn	/	/	21 mn
		Bus	24 mn	29 mn	/	/	26,5 mn
		Car	32mn	34mn	/	/	33 mn
Vendredi	Pikine-Dakar (AP)	Taxi	21mn	28 mn	/	/	24,5 mn
		Bus	25 mn	33 mn	/	/	29 mn
		Car	30mn	33mn	/	/	31,5 mn
Total général							
Axe Dakar-Pikine (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	21 mn	24,5mn	22,75 mn		
		Bus	26,5mn	29 mn	27,75mn		
Car	33 mn	31,5mn	32,25mn				

Constat général : Sur l'axe Dakar –Pikine par l'AP, les déplacements dans le sens inverse de Pikine – Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 21- 34mn) que ceux dans le sens de Dakar – Pikine (entre 18 et 33 mn).

5.1.7 – Tableau des données : Axe Dakar – Patte-d’oie par l’AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-Patte d’oie (PA)	Taxi	7mn	5mn	/	/	6mn
		Bus	10,5mn	6,5mn	/	/	8,5mn
		Car	10,5mn	8,5mn	/	/	9,5mn
Vendredi	Patte d’oie-Dakar (AP)	Taxi	8mn	7mn	/	/	7,5mn
		Bus	10,75mn	9,25mn	/	/	10mn
		Car	9,5mn	11,5mn	/	/	10,5mn
Total général Axe Dakar-Patte d’oie (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	6mn	7,5mn	6,75mn		
		Bus	8,5mn	10mn	9,25mn		
Car	9,5mn	10,5mn	10mn				

Constat général : Sur l’axe Dakar – Patte d’oie, par l’AP, les déplacements dans le sens inverse de Patte d’oie –Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 5 et 10,75 mn) que ceux dans le sens de Dakar – Patte d’oie (entre 7 et 11,5 mn).

5.1.8 – Tableau des données : Axe Dakar – Croisement Cambérene par l'AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-C.Camb. (AP)						
		Taxi	7,75mn	7,25mn	/	/	7,5mn
		Bus	9,25mn	8,25mn	/	/	8,75mn
		Car	10,75mn	8,25mn	/	/	9,5mn
Vendredi	C.Camb.-Dakar (AP)	Taxi	7mn	9mn	/	/	8mn
		Bus	11mn	12,5mn	/	/	11,75mn
		Car	13,25mn	14,75mn	/	/	14mn
Total général Axe Dakar-C.Camb. (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	7,5mn	8mn	7,75mn		
		Bus	8,75mn	11,75mn	10,25mn		
		Car	9,5mn	14mn	11,75mn		

Constat général : Sur l'axe Dakar – Croisement cambereune, par l'AP, les déplacements dans le sens inverse de Croisement Cambereune –Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 7 et 13,25 mn) que ceux dans le sens de Dakar – Croisement Cambereune (entre 7,75 et 14,75 mn).

5.1.9 – Tableau des données : Axe Dakar – Parcelles assainies par l'AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-P.assainies (AP)						
		Taxi	22mn	26mn	/	/	24mn
		Bus	36mn	32mn	/	/	34mn
		Car	41mn	40mn	/	/	40,5mn
Vendredi	P.assainies-Dakar (AP)	Taxi	19mn	35mn	/	/	27mn
		Bus	31mn	43mn	/	/	37mn
		Car	37,5mn	44,5mn	/	/	41mn
Total général							
Axe Dakar-P.assainies (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	24mn	27mn	25,5mn		
		Bus	34mn	37mn	35,5mn		
Car	40,5mn	41mn	40,75mn				

Constat général : Sur l'axe Dakar –Parcelles assainies, par l'AP, les déplacements dans le sens inverse de Parcelles assainies –Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 19 et 40 mn) que ceux dans le sens de Dakar – Parcelles assainies (entre 22 et 44,5 mn).

5.1.10 – Tableau des données : Axe Dakar - Guédiawaye par l'AP

Jour	Axe	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps perdu en obstacle		Moyenne
			<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>	
Lundi	Dakar-Guédiaw. (AP)	Taxi	46mn	40mn	/	/	43mn
		Bus	58mn	51mn	/	/	54,5mn
		Car	59,5mn	58,5mn	/	/	59mn
Vendredi	Guédiaw.-Dakar (AP)	Taxi	47mn	51mn	/	/	49mn
		Bus	56mn	59mn	/	/	57,5mn
		Car	58,25mn	58,75mn	/	/	58,5mn
Total général Axe Dakar-Guédiawaye (AP)		Moyen de déplacement	Moyenne/Jour		Temps de parcours		
			<i>Lundi</i>	<i>Vendredi</i>			
		Taxi	43mn	49mn	46mn		
		Bus	54,5mn	57,5mn	56mn		
Car	59mn	58,5mn	58,75mn				

Constat général : Sur l'axe Dakar – Guédiawaye, par l'AP, les déplacements dans le sens inverse de Guédiawaye –Dakar, par les différentes catégories de véhicules ici retenues, sont plus faciles, plus rapides (entre 40 et 58,5 mn) que ceux dans le sens de Dakar – Guédiawaye (entre 46 et 59,5 mn).

5.2 - Tableau récapitulatif des constats sur les données des axes

La confrontation des données sur les temps de parcours sur les différents axes a permis de constater que certains sens de parcours font moins de temps que d'autres.

Ci-dessous les tableaux récapitulatifs des résultats des constats :

5.2.1- Par la route nationale (RN)

Voie	Axe / RN	Plus rapide	Intervalle temps	Moins rapide	Intervalle temps
RN	Dakar – Keur Massar	Dakar–Keur Massar	35 - 73 mn	Keur Massar -Dakar	50 -71mn
	Dakar - Thiaroye	Dakar - Thiaroye	34 - 51mn	Thiaroye -Dakar	38 - 54mn
	Dakar - Pikine	Pikine -Dakar	29 - 49mn	Dakar - Pikine	28 – 50mn

5.2.2 - Par l'autoroute à péage (AP)

Voie	Axe / AP	Plus rapide	Intervalle temps	Moins rapide	Intervalle temps
AP	Dakar – Keur Massar	Keur Massar -Dakar	34 -73mn	Dakar – Keur Massar	30 – 86mn
	Dakar - Thiaroye	Thiaroye - Dakar	22 -58mn	Dakar -Thiaroye	21 – 59mn
	Dakar - Pikine	Pikine - Dakar	21 -34mn	Dakar - Pikine	18 -33mn
	Dakar – Patte d'oie	Patte d'oie -Dakar	5 -10,75mn	Dakar – Patte d'oie	7 – 11,5mn
	Dakar – Croisement cambereune	Croisement cambereune - Dakar	7- 13,25mn	Dakar–Croisement, .Cambereune	7,75-14,75mn
	Dakar–Parcelles assainies	Parcelles assainies - Dakar	19- 40mn	Dakar – Parcelles assainies	22 – 44,5mn
	Dakar -Guédiawaye	Guédiawaye -Dakar	40-58,5mn	Dakar -Guédiawaye	46 – 59,5mn

5.3- LES LOCALITES INTERMEDIAIRES

Les localités intermédiaires désignent des destinations plus ou moins importantes et qui sont comprises entre les deux extrémités d'un axe principal ou secondaire.

Quatre localités intermédiaires ont été identifiées : deux sur l'axe secondaire isolé de la RN (Dakar – Patte d'oie); il s'agit des localités de Colobane et de Maristes. Et deux autres sur l'axe principal (Dakar – Keur Massar), Diamaguene et la LGI de Mbao.

La moyenne générale dans l'évaluation des temps de parcours pour les localités intermédiaires est calculée sur un (1) parcours X deux (2) dans le sens Dakar – Patte d'oie ou Dakar - Keur Massar.

Localité intermédiaire	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps mis		Moyenne
		Lundi		Vendredi		
		Axe Dakar – Patte d'oie		Axe Patte d'oie - Dakar		
		Aller	Retour	Aller	Retour	
Colobane	Taxi	2mn			2mn	2mn
	Bus	3mn			3mn	3mn
	Car	3mn			3mn	3mn

Localité intermédiaire	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps mis		Moyenne
		Lundi		Vendredi		
		Axe Dakar – Patte d'oie		Axe Patte d'oie - Dakar		
		Aller	Retour	Aller	Retour	
Maristes (Pont Yarakh)	Taxi	5mn			5mn	5mn
	Bus	7mn			7mn	7mn
	Car	7mn			7mn	7mn

Localité intermédiaire	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps mis		Moyenne
		Lundi		Vendredi		
		Axe Dakar – Keur Massar		Axe Keur Massar - Dakar		
		Aller	Retour	Aller	Retour	
Diamagueune	Taxi	30mn			30mn	30mn
	Bus	53 mn			53 mn	53 mn
	Car	54			54mn	54mn

Localité intermédiaire	Moyen de déplacement	Temps mis		Temps mis		Moyenne
		Lundi		Vendredi		
		Axe Dakar – Keur Massar		Axe Keur Massar - Dakar		
		Aller	Retour	Aller	Retour	
LGI Mbao	Taxi	33 mn			33mn	33mn
	Bus	55 mn			55 mn	55 mn
	Car	58mn			58mn	58mn

Constat général sur les localités intermédiaires : les différentes localités intermédiaires sont chacune à un temps plutôt constant et permanent par rapport à Dakar (Pompier) considéré comme point de départ.

VI / ANALYSE DES RAPPORTS DE TEMPS DE PARCOURS

6.1 – Les axes comparables

Les axes comparables sont l'ensemble des axes qui peuvent faire l'objet d'une comparaison en termes de temps de parcours. Ces axes sont composés des axes principaux et des axes secondaires comparables.

6.1.1 – Les axes principaux : Dakar – Keur Massar par la RN et par l'AP

Les axes principaux permettent de relier Dakar et Keur Massar mais de manière séparée. Il s'agit précisément des axes (i) Dakar – Keur Massar par la RN et, (ii) Dakar – Keur Massar par l'AP.



L'AP tronçon Malick Sy – Patte d'oie



La RN tronçon Capa – Carrefour Seven Up

Ces deux axes sont nettement parallèles l'un à l'autre de Dakar (Pompier) au carrefour Seven up de Pikine avant de se confondre sur la RN en direction de Keur Massar.



Carrefour Keur Massar

Ci-dessous les données temporelles issues de l'évaluation du temps de parcours sur ces deux axes considérés.

6.1.1.1 - Tableau comparatif des données des axes principaux RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours Axe		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar - Keur Massar RN / AP	Taxi	49,75mn	36,25mn	13,5mn	
		Bus	56,75mn	58mn		1,25mn
		Car	57,25mn	60,5mn		3,25mn

Commentaire :

- En taxi, un gain de temps de 13,5mn est obtenu par l'AP sur la RN. Ce gain de temps par l'AP s'explique d'une part, par l'état des voies de l'AP assez dégagées, permettant des vitesses très élevées ; contrairement à la voie de la RN qui, en plus d'être moins dégagée est actuellement assez dégradée pour empêcher de rouler aussi vite que sur l'AP.
- En bus et en car par contre, respectivement, une perte de 1,25mn et de 3,25mn est obtenue par l'AP par rapport à la RN. Selon les voyageurs et les chauffeurs en effet, cette perte de temps par les bus et les cars sur l'AP est due à un obstacle objectif devenu récurrent : l'embouteillage au niveau du carrefour Seven up, sous le pont de Pikine.
- La perte de temps en car par le carrefour Seven up est plus importante que celle en bus de 2mn.



Carrefour Seven up à Pikine

- En effet, cet obstacle que constitue le carrefour Seven up pour les bus et les cars sur l'AP est en partie partagé avec les bus et cars sur la RN. Sauf que, ces derniers non seulement ne passent pas sous le pont dans le sens Dakar-Keur Massar, donc ils évitent l'embouteillage ; mais aussi, dans le sens inverse, ils mettent moins de temps pour bifurquer au niveau du rond-point même, et prendre la RN. Tandis que les bus et les cars sur l'AP, quel que soit le sens de leur déplacement, sont obligés de rester dans l'embouteillage pour passer sous le pont avant de sortir de l'AP ou de se poser sur celle-ci.

6.1.2 – Les axes secondaires comparables :

Ils désignent des tronçons sur la RN et sur l'AP qui permettent chacun de joindre des destinations dans la banlieue. Il s'agit précisément des axes ci-dessous suivants :

- Dakar –Thiaroye par la RN
- Dakar – Thiaroye Par l'AP
- Dakar – Pikine par la RN
- Dakar – Pikine par l'AP

Ci-dessous les tableaux comparatifs des résultats des évaluations des temps de parcours sur les différents axes ci-dessus cités.

6.1.2.1 - Tableau comparatif des données des axes Dakar – Thiaroye RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours relativement aux voies		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar – Thiaroye RN / AP	Taxi	40,25mn	27,75mn	12,5mn	
		Bus	48,25mn	50,5mn		2,25mn
		Car	49,75mn	51,75mn		2 mn



Carrefour poste Thiaroye

Commentaire :

- En taxi, sur l'axe Dakar – Thiaroye par l'AP, un gain de temps de 12,5mn est obtenu sur la RN. Gain de temps qui s'explique toujours par l'état opposé des deux voies : une RN moins dégagée et assez dégradée contre une AP dégagée et en bon état permettent des vitesses assez élevées.
- En bus et en car par contre, une perte de temps respective de 2,25mn et de 2 mn est obtenue sur l'AP en faveur de la RN. Une perte qui s'explique toujours par l'obstacle que constitue l'embouteillage au niveau du carrefour Seven Up de Pikine.
- Sur cet axe, le changement de perte de temps s'opère en faveur des cars : 2mn pour les cars contre 2,25 pour les bus. Ce changement peut s'expliquer par le fait que, les cars sont souvent plus spontanés que les bus qui respectent les arrêts réguliers.

6.1.2.2. - Tableau comparatif des données des axes Dakar –Pikine RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours relativement aux voies		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar – Pikine RN / AP	Taxi	34,25mn	22,75 mn	11,5mn	
		Bus	41,25mn	27,75mn	13,5 mn	
		Car	44,75mn	32,25mn	12,5mn	



Carrefour pikine (Bount-pikine)

Commentaire :

- En taxi, un gain de temps considérable de 11,5mn est obtenu par l'AP sur la RN. Gain de temps qui s'explique par le fait que cet axe par l'AP est dégagé de tout obstacle objectif réel comme l'embouteillage au niveau du carrefour Seven Up. Il précède l'obstacle que représente le carrefour Seven up. Ainsi, les différences de conditions de circulation deviennent nettes de même que les incidences sur le temps de parcours.
- En bus comme en car, un gain de temps respectif de 13,5 mn et de 12,5mn est également obtenu par l'AP sur la RN pour les mêmes raisons ci-dessus citées.
- Le gain de temps par bus étant plus important d'une minute que celui par car.
- C'est dire qu'en temps normal de circulation, sans obstacle aucun, l'AP est plus rapide que la RN avec un gain de temps relatif de variant entre 11 et 14mn.

6.2 – Les axes isolés de la RN

Il s'agit des tronçons sur l'AP qui permettent de joindre des destinations dans la banlieue. Ces tronçons sont plutôt sur l'AP que sur la RN pour cela que les destinations qu'ils permettent de joindre sont plus ou moins isolées de la RN. Il s'agit précisément des axes ci-dessous suivants :

- Dakar (Pompier) - Guédiawaye par l'AP
- Dakar (Pompier) - Parcelles assainies par l'AP
- Dakar (Pompier) - Camberène par l'AP
- Dakar (Pompier) - Patte-d'oie par l'AP

Ci-dessous les tableaux des résultats des différentes évaluations de temps de parcours effectuées sur ces axes.

6.2.1 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Patte d'oie /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Patte d'oie (AP)	Taxi	6,75mn
		Bus	9,25mn
		Car	10mn



Arrêt commun Patte d'oie

Commentaire :

- En taxi, sur l'axe Dakar – Patte d'oie, un gain de temps de 2,5mn est obtenu sur les bus contre 3,25 sur les cars.
- En bus, sur l'axe Dakar – Patte d'oie, un gain de temps de 75s est obtenu sur les cars.
- Les cars étant moins rapides que les taxis et les bus en autant de gain de temps respectif obtenu sur : les arrêts irréguliers des cars sont souvent très rapprochés et le plus souvent démesurés en temps.

6.2.2 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Croisement Camberène /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – C. Camberène (AP)	Taxi	7,75mn
		Bus	10,25mn
		Car	11,75mn



Croisement Camberène sur l'AP

Commentaire :

- En taxi, sur l'axe Dakar – Croisement camberène, un gain de temps de 2,5mn est obtenu sur les bus contre 4mn sur les cars.
- En bus, sur l'axe Dakar – Croisement camberène, un gain de temps de 1,5mn est obtenu sur les cars
- Les cars étant moins rapides que les taxis et les bus en autant de gain de temps respectif obtenu sur : les arrêts irréguliers des cars sont souvent très rapprochés et le plus souvent démesurés en temps.

6.2.3 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Parcelles assainies /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – P. assainies (AP)	Taxi	25,5mn
		Bus	35,5mn
		Car	40,75mn



Carrefour Ecole Dior Parcelles assainies

Commentaire :

- En taxi, sur l'axe Dakar – Parcelles assainies, un gain de temps de 10 mn est obtenu sur les bus contre 15,25mn sur les cars.
- En bus, sur l'axe Dakar – Parcelles assainies, un gain de temps de 5,25mn est obtenu sur les cars.
- Les cars étant moins rapides que les taxis et les bus en autant de gain de temps respectif obtenu sur : les arrêts irréguliers des cars sont souvent très rapprochés et le plus souvent démesurés en temps.

6.2.4 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Guédiawaye /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Guédiawaye (AP)	Taxi	46mn
		Bus	56mn
		Car	58,75mn



Carrefour –Terminus Amont VI Guédiawaye

Commentaire :

- En taxi, sur l'axe Dakar – Guédiawaye, un gain de temps de 10mn est obtenu sur les bus contre 12,75mn sur les cars.
- En bus, sur l'axe Dakar – Guédiawaye, un gain de temps de 2,75mn est obtenu sur les cars.
- Les cars étant moins rapides que les taxis et les bus en autant de gain de temps respectif obtenu sur : les arrêts irréguliers des cars sont souvent très rapprochés et le plus souvent démesurés en temps.

VII / TABLEAU DES SEQUENCES TEMPORELLES

7.1- Tableau synoptique des séquences temporelles brutes

N°	Moyen de transport	Axe Dakar – Keur Massar / AP						
		Dk-Keur Massar	Dakar - Thiaroye	Dakar - Pikine	Dakar - Guédiawaye	Dakar - Parcelles Assainies	Dakar - Cambereune	Dakar – Patte d’oie
	TAXI	36,25mn	27,75mn	22,75 mn	46	25,5mn	7,75mn	6,75mn
	BUS	58mn	50,5mn	27,75mn	56	35,5mn	10,25mn	9,25mn
	CAR	60,5mn	51,75mn	32,25mn	58,75	40,75mn	11,75mn	10mn

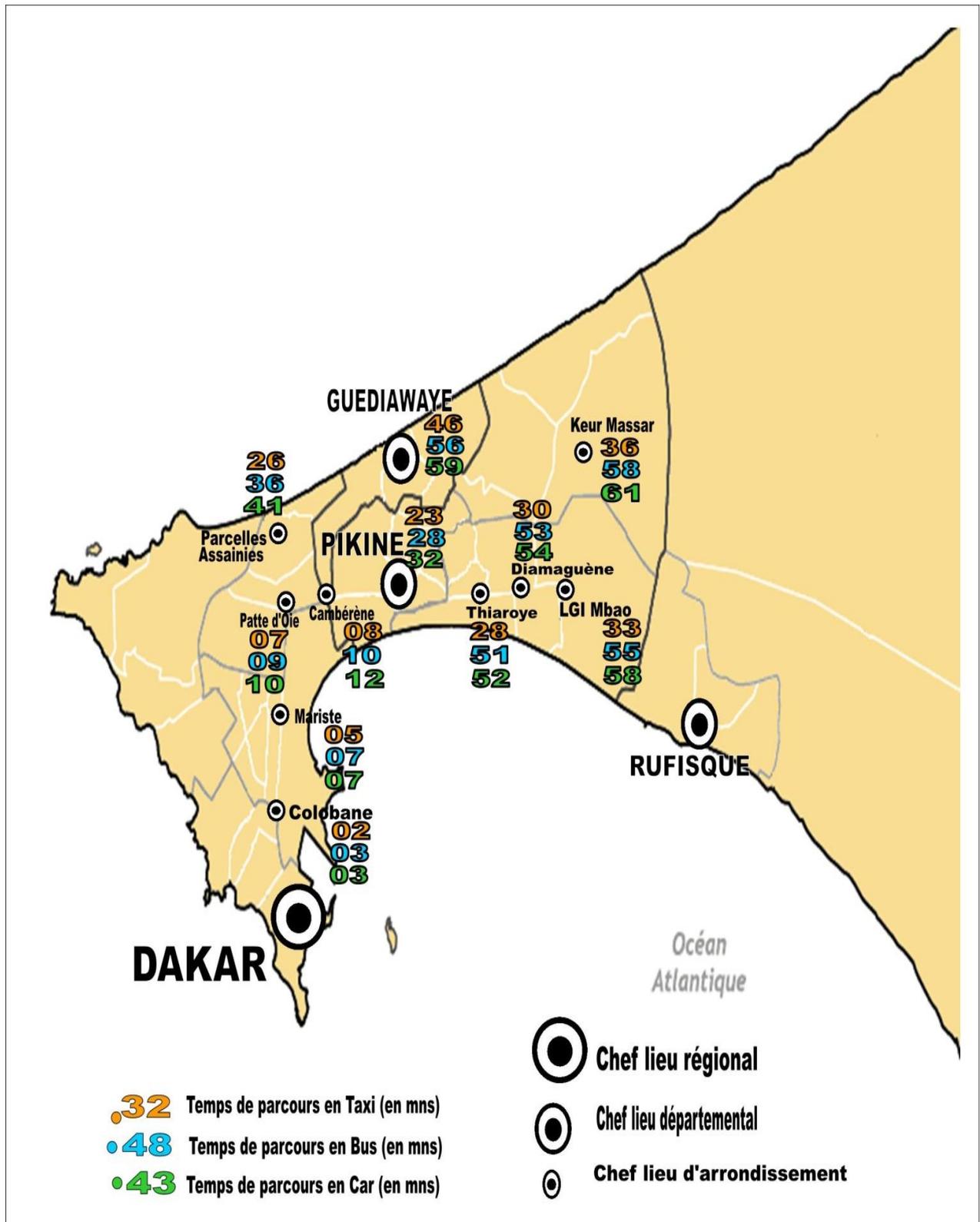
7.2 - Tableau synoptique des séquences temporelles arrondies

N°	Moyen de transport	Par la voie de l’autoroute à péage / AP						
		Les axes principaux et secondaires						
		Dk-Keur Massar	Dakar - Thiaroye	Dakar - Pikine	Dakar - Guédiawaye	Dakar - Parcelles Assainies	Dakar - Cambereune	Dakar – Patte d’oie
1	TAXI	36mn	28 mn	23 mn	46mn	26 mn	8 mn	7 mn
2	BUS	58mn	51 mn	28 mn	56mn	36 mn	10 mn	9 mn
3	CAR	61mn	52 mn	32 mn	59 mn	41 mn	12 mn	10 mn

7.3 - Tableau synoptique des séquences temporelles des localités intermédiaires

N°	Moyen de transport	Axe Dakar – Keur Massar par l’autoroute à péage /AP			
		Localités intermédiaires			
		Colobane	Maristes	Diamgueune	LGI Mbaou
1	Taxi	2mn	5mn	30mn	33mn
2	Bus	3mn	7mn	53 mn	55 mn
3	Car	3mn	7mn	54	58mn

VIII / LA CARTE DES MESURES DE TEMPS DE PARCOURS



IX / CONCLUSION

Au terme de l'étude, il est donné à constater que l'opinion selon laquelle la voie de l'autoroute à péage (AP) serait plus rapide que la route nationale (RN) pour rejoindre la banlieue à, partir de Dakar et inversement est une opinion à bien des égards fondée.

Sur la base des temps de parcours évalués sur six axes comparatifs, l'AP favorise des gains de temps.

En effet, sur l'axe Dakar-Pikine, un gain de temps successif de 11,5 ; 13,5 et 11,5mn est obtenu respectivement en taxi, en bus et en car par l'AP sur la RN. Et, ce gain de temps se maintient de manière progressif en taxi de 11,5 ; 12,5 et 13,5mn sur l'axe Dakar-Keur Massar contre seulement une perte de temps régressive de 2,25 et de 1,25mn par les bus en faveur de la RN et, une perte de temps progressive de 2 et de 3,25 sur l'AP par les cars en faveur de la RN. Un retard du à l'embouteillage au niveau du carrefour Seven Up et à la taille grande des bus et des cars qui sont obligés de rouler moins vite pour passer sous le pont avant de se poser sur la RN ou sur l'AP.

C'est dire que ces écarts de temps en faveur de l'AP se seraient maintenus et évolueraient progressivement sans cet obstacle que constitue le carrefour Seven Up et à la livraison du second tronçon de l'AP.

Aussi l'étude a permis de constater que la circulation au sens banlieue –Dakar est plus rapide que le sens Dakar - banlieue. Cela par tous les sept axes qui passent par l'AP plus un qui passe par la RN contre seulement deux qui passent par la RN.

Cette étude, par les données qu'elle a permises d'avoir, constitue une base de comparaison future pour les nouvelles mesures de temps qui seront effectuées sur l'AP à sa livraison et à sa mise en service totale.

Autoroute a péage Dakar - Diamniadio



Gain de temps

Résumé exécutif de l'étude

I / CONSIDERATIONS GENERALES

1.1 – Opportunité de l'étude

Depuis la livraison provisoire d'une partie de l'autoroute à péage (AP) à la libre circulation, il semble être adopté par l'opinion que l'accès à la banlieue dakaroise, à partir du centre ville de Dakar est devenu plus rapide actuellement par l'AP qu'auparavant par la route nationale (RN).

La Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée (SENAC s.a) a décidé de renseigner, par une étude scientifique, les temps de parcours mis par les automobilistes entre Dakar et la banlieue aussi bien par la RN et l'AP que par les axes secondaires menant à des destinations dans la banlieue.

II / LES MOYENS DE DEPLACEMENT UTILISES

Les différents moyens de déplacement ci-dessous ont été utilisés pour procéder à l'évaluation des temps de parcours :



Taxi : déplacement direct continu



Bus (Dakar Dem Dik):déplacement aux arrêts réguliers



TATA : déplacement aux arrêts réguliers



Ndiaga Ndiaye : déplacement aux arrêts irréguliers



Car rapide : déplacement aux arrêts irréguliers

III / RESULTATS DES EVALUATIONS DES TEMPS DE PARCOURS

Les résultats des différentes évaluations sont obtenus au terme de quatre évaluations au moins pour chaque axe. En raison de deux évaluations pour chaque sens (aller et retour). Ces évaluations ont permis de disposer d'éléments pour déterminer le temps de parcours pour chaque axe incriminé.

3.1 - Tableau comparatif des données des axes principaux RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours Axe		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar - Keur Massar RN / AP	Taxi	49,75mn	36,25mn	13,5mn	
		Bus	56,75mn	58mn		1,25mn
		Car	57,25mn	60,5mn		3,25mn

3.2 - Tableau comparatif des données des axes Dakar – Thiaroye RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours relativement aux voies		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar – Thiaroye RN / AP	Taxi	40,25mn	27,75mn	12,5mn	
		Bus	48,25mn	50,5mn		2,25mn
		Car	49,75mn	51,75mn		2 mn

3.3 - Tableau comparatif des données des axes Dakar –Pikine RN/AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours relativement aux voies		Rapport Temps relativement à l'AP	
			RN	AP	Gain	Perte
	Dakar – Pikine RN / AP	Taxi	34,25mn	22,75 mn	11,5mn	
		Bus	41,25mn	27,75mn	13,5 mn	
		Car	44,75mn	32,25mn	12,5mn	

3.4 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Patte d'oie /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Patte d'oie (AP)	Taxi	6,75mn
		Bus	9,25mn
		Car	10mn

3.5- Tableau des données de l'axe : Dakar – Croisement Cambereune /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – C.cambereune (AP)	Taxi	7,75mn
		Bus	10,25mn
		Car	11,75mn

3.6 – Tableau des données de l'axe : Dakar – Parcelles assainies /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – P. assainies (AP)	Taxi	25,5mn
		Bus	35,5mn
		Car	40,75mn

3.7 - Tableau des données de l'axe : Dakar – Guédiawaye /AP

N°	Axe	Moyen de déplacement	Temps de parcours
	Dakar – Guédiawaye (AP)	Taxi	46mn
		Bus	56mn
		Car	58,75mn

IV / TABLEAU DES SEQUENCES TEMPORELLES

4.1- Tableau synoptique des séquences temporelles brutes

N°	Moyen de transport	Axe Dakar – Keur Massar / AP						
		Dk-Keur Massar	Dakar - Thiaroye	Dakar - Pikine	Dakar - Guédiawaye	Dakar - Parcelles Assainies	Dakar - Cambereune	Dakar – Patte d’oie
	TAXI	36,25mn	27,75mn	22,75 mn	46	25,5mn	7,75mn	6,75mn
	BUS	58mn	50,5mn	27,75mn	56	35,5mn	10,25mn	9,25mn
	CAR	60,5mn	51,75mn	32,25mn	58,75	40,75mn	11,75mn	10mn

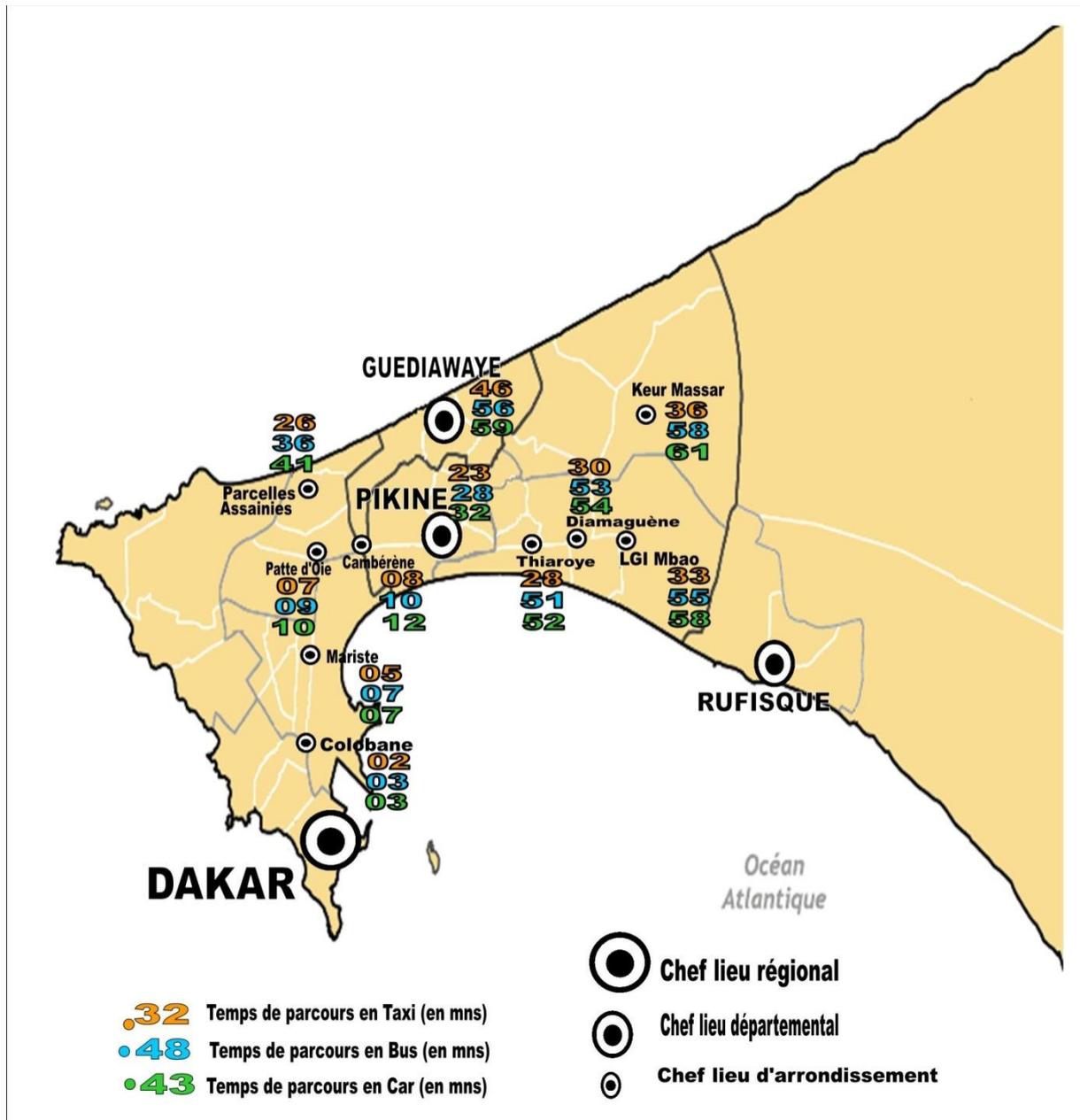
4.2 - Tableau synoptique des séquences temporelles arrondies

N°	Moyen de transport	Par la voie de l'autoroute à péage / AP						
		Les axes principaux et secondaires						
		Dk-Keur Massar	Dakar - Thiaroye	Dakar - Pikine	Dakar - Guédiawaye	Dakar - Parcelles Assainies	Dakar - Cambereune	Dakar – Patte d'oie
1	TAXI	36mn	28 mn	23 mn	46mn	26 mn	8 mn	7 mn
2	BUS	58mn	51 mn	28 mn	56mn	36 mn	10 mn	9 mn
3	CAR	61mn	52 mn	32 mn	59 mn	41 mn	12 mn	10 mn

4.3 - Tableau synoptique des séquences temporelles des localités intermédiaires

N°	Moyen de transport	Axe / Dakar – Keur Massar / AP			
		Colobane	Maristes	Diamguene	LGI Mbao
1	Taxi	2mn	5mn	30mn	33mn
2	Bus	3mn	7mn	53 mn	55 mn
3	Car	3mn	7mn	54mn	58mn

V / LA CARTE DES MESURES DE TEMPS DE PARCOURS



V / CONCLUSION

On peut constater au terme de cette étude que l'usage de l'autoroute de l'avenir, comparé à la Route Nationale (RN), permet un gain en termes de capital temps.

En effet, sur l'axe Dakar-Pikine, un gain de temps successif de 11,5 ; 13,5 et 11,5mn est obtenu respectivement en taxi en bus et en car par l'AP sur la RN. Et, ce gain de temps se maintient de manière progressive en taxi de 11,5 ; 12,5 et 13,5mn sur l'axe Dakar-Keur Massar contre seulement une perte de temps régressive de 2,25 et de 1,25mn par les bus en faveur de la RN et, une perte de temps progressive de 2 et de 3,25 sur l'AP par les cars en faveur de la RN. Un retard du à l'embouteillage au niveau du carrefour Seven Up et à la taille grande des bus et car qui sont obligés de rouler moins vite pour passer sous le pont avant de se poser sur la RN où sur l'AP.

C'est dire que ces écart de temps en faveur de l'AP se seraient maintenus et évolueraient progressivement sans cet obstacle que constitue le carrefour Seven Up et à la livraison du second tronçon de l'AP.

Aussi l'étude a permis de constater que la circulation au sens banlieue –Dakar est plus rapide que le sens Dakar - banlieue. Cela par tous les sept axes qui passent par l'AP plus un qui passe par la RN contre seulement deux qui passent par la RN.

Cette étude, par les données qu'elle a permises d'avoir, constitue une base de comparaison future pour les nouvelles mesures de temps qui seront effectuées sur l'AP à sa livraison et à sa mise en service totale.

Conclusion

Au terme de la réunion d'installation et de lancement de l'Observatoire de l'autoroute de l'Avenir (Dakar-Diamniadio), les membres du Comité de Pilotage ont défini d'un commun accord les orientations du programme général de travail à mener dans les années à venir.

Cinq domaines d'études et de recherches sur les incidences de l'autoroute dans son environnement seront ainsi suivis, chacun abordant peu à peu des thèmes variés :

La circulation : en particulier l'amélioration de l'accessibilité (désenclavement par rapport à la congestion actuelle-temps de parcours), les modifications du parc automobile local, l'intégration de l'autoroute dans le système de transport incluant les aéroports, le port, le chemin de fer et les transports urbains, ainsi que la sécurité et l'évolution des comportements de mobilité.

Autoroute et environnement humain et social : notamment les personnes déplacées et recasées et plus largement les exclus des grands projets ; les effets de coupure de l'autoroute (déstructuration du lien social) ; l'évolution du rôle des femmes dans l'économie locale ; sans oublier les emplois liés au chantier et l'évolution des densités de population et du bâti.

Autoroute et environnement écologique : en sus des obligations faites à l'opérateur de réseau, l'accès aux et la pression exercée sur les ressources naturelles, les inondations, ainsi que les évolutions paysagères.

Autoroute et développement économique : les mobilités professionnelles, le secteur informel notamment dans le commerce, le maraîchage, les zones d'activités, les évolutions sur la RN1, le péage.

Autoroute et territoire : à l'échelle locale, analyse du foncier, des parcelles inondées et des effets de coupure ; à l'échelle régionale, les secteurs des diffuseurs, le devenir des quartiers-dortoirs, les dynamiques de localisation et les opérations d'aménagement urbain ; la métropolisation dakaroise et les évolutions de la hiérarchie urbaine.

Afin d'obtenir des résultats, le Comité de Pilotage s'accorde sur l'utilisation d'une méthode comparant des indicateurs avant la concession, pendant le chantier et après la mise en service, ainsi qu'en continu, au sein d'une bande d'études située à l'intérieur de la Presqu'île du Cap Vert et au-delà vers l'Est ; il cherche aussi à évaluer les objectifs fixés.

Programme d'études pouvant être initié en 2011

Suite à cette réunion, il est à présent possible d'arrêter une liste provisoire d'études pouvant être initiées en 2011. Chacune de ces propositions d'études donnera lieu à un échange entre SENAC SA et les laboratoires universitaires ou bureaux d'études sollicités pour préciser les méthodes et les résultats attendus, puisque les données obtenues en 2011 devront pouvoir être comparées dans le cadre de démarches ultérieures portant sur le même objet (comparaison avant – après).

- 1) Etude des relocalisations des expropriés et de leur vulnérabilité socio-économique : Un suivi spécifique des déplacés non volontaires de l'emprise autoroutière pourrait être réalisé au vu d'un échantillon établi à partir des dossiers administratifs établis (en particulier pour la zone de Keur Massar). Plusieurs variables seraient examinées : l'identification de ces personnes (selon âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle), leur provenance géographique antérieure, leur localisation présente ou récente, leur localisation prochaine, l'état de leurs revenus avant et après le déplacement, taille de la famille, nouvelle distance-temps séparant ces habitants et leurs lieux d'accès à leurs ressources. La finalité de cette démarche vise à évaluer, une fois l'autoroute mise en service, les possibilités d'atténuer les situations difficiles des déplacés non volontaires qu'il faut préserver de l'exclusion (cf : mise en service de nouvelles lignes de transports collectifs).
- 2) Dresser un bilan de la sécurité routière constatée à présent sur les axes routiers majeurs ouest-est de l'aire urbaine de Dakar
- 3) Etablir les diverses pratiques sociales et possibilités techniques de la multi modalité existantes à présent à Dakar et les chaînes ou liaisons modales associant dès maintenant : voiture particulière-taxis, bus... transports collectifs urbains. Identifier les TC et leurs réseaux (lignes, arrêts, fréquences) œuvrant sur le même axe que l'autoroute.
- 4) Conciliation de la circulation routière / autoroutière, et de la circulation douce (piétons...) par des équipements spécifiques : cf cas de la Patte d'Oie, et d'autres lieux (passerelles). Etablissement de schémas des circulations.
- 5) Suivi des lieux de congestion routière / autoroutière, et des lieux de déplacements des activités informelles : examen des espaces dédiés aux diffuseurs ultérieurement. Aires présentes de ce petit commerce de voirie urbaines. Evaluation de qu'il représente en nombre d'emplois et en revenus.
- 6) Etablir le mode actuel d'occupation des sols par usage des photos aériennes, dans la perspective d'identifier la progression de l'urbanisation de Dakar à 5 – 10 ans vers le Nord, l'Est et le Sud-est, soit vers 2 côtes littorales et 1 axe d'arrière-pays (vers Thiès), et examen actuel des espaces voués au maraîchage : dimension totale et celle des parcelles, spéculations effectuées, mode et lieux de commercialisation.
Suivi des dynamiques de restructuration urbaine à proximité de la future autoroute.
Evaluer les densités et leurs évolutions
- 7) Recenser quantitativement et qualitativement les centres actuels de services de la métropole de Dakar et leurs localisations afin d'évaluer dans 5 – 10 ans des déplacements possibles ou des créations majeures : conversion de l'actuel site de l'aéroport, essor du pôle du nouvel aéroport à terme. Des indicateurs de polarisation urbaine mériteraient d'être construits (volume d'emplois métropolitains directionnels par quartier).
- 8) Dans une perspective de coopération interinstitutionnelle et de concertation intersectorielle, identifier les différentes études disponibles qui pourraient contribuer aux travaux de l'Observatoire autoroutier : cf impact environnemental du nouvel aéroport, et gestion

éventuellement partagée entre l'Observatoire autoroutier et la base de données propre au nouvel aéroport... (piste évoquée par l'AIBD).

- 9) L'activité économique des femmes relève d'une approche spécifique pour permettre de traiter deux questions en particulier : l'autoroute favorise-t-elle ou pas une mutation de statut dans les activités gérées par les femmes passant du secteur informel au secteur formel ? L'autoroute entrainera-t-elle ou pas un desserrement urbain de leurs activités en raison de leur modernisation ? L'accès au foncier extérieur au centre devra être examiné (taille des lots, prix, dessertes, entrepôts...).
- 10) L'environnement forestier de Mbao et le projet autoroutier : campagne photographique de l'état présent du paysage et démarche pour définir les risques provoqués par le non fonctionnement de l'écosystème local en raison de l'accumulation de déchets.

Un tel programme mérite d'être mis en œuvre progressivement, en plusieurs phases. Il devra mobiliser des compétences diverses : géographes, sociologues, naturalistes en particulier. Aussi plusieurs organismes seront consultés dont l'université de Dakar. Deux départements devront y être approchés : celui de géographie, et l'Institut de l'environnement, par exemple. Au sein du programme, il y a des études ponctuelles à réaliser, mais il est à noter aussi des recherches plus lourdes à mener, exigeant un travail préalable de réflexion méthodologique. Les budgets ne seront donc pas identiques selon les études.



I- ANNEXES



De gauche à droite : J.F. LANGUMIER, G. SENAC, D. PAYERNE



De gauche à droite : G. SENAC, D. PAYERNE, M. FLONNEAU, D. CASTAING



J. VARLET



De gauche à droite : A. KANTOUSSAN, H. BOCOUM, A. BADIANE, O.J.B. DIOP, A. MENDY, X. RICOU



De gauche à droite : A. BDIANE, O.J.B. DIOP, A. MENDY, X. RICOU, D. NDONG, M. NDIAYE, J.F. LANGUMIER



De gauche à droite : A. MENDY, D. NDONG, M. NDIAYE, J.F. LANGUMIER, J. VARLET, D. PAYERNE, M. FLONNEAU,
M. VASSEUR, D. BALDE, N. GAKOU, G. NDIOR, A. THIOUBOU, M.M. DIAGNE



De gauche à droite : D. CASTAING, M. VASSEUR, D. BALDE, N. GAKOU, G. NDIOR, A. THIOUBOU, B. DIOP



D. PAYERNE



De gauche à droite : J.F. LANGUMIER, J. VARLET



A.SONKO



De gauche à droite : N. GAKOU, A. THIOUBOU, M. M. DIAGNE