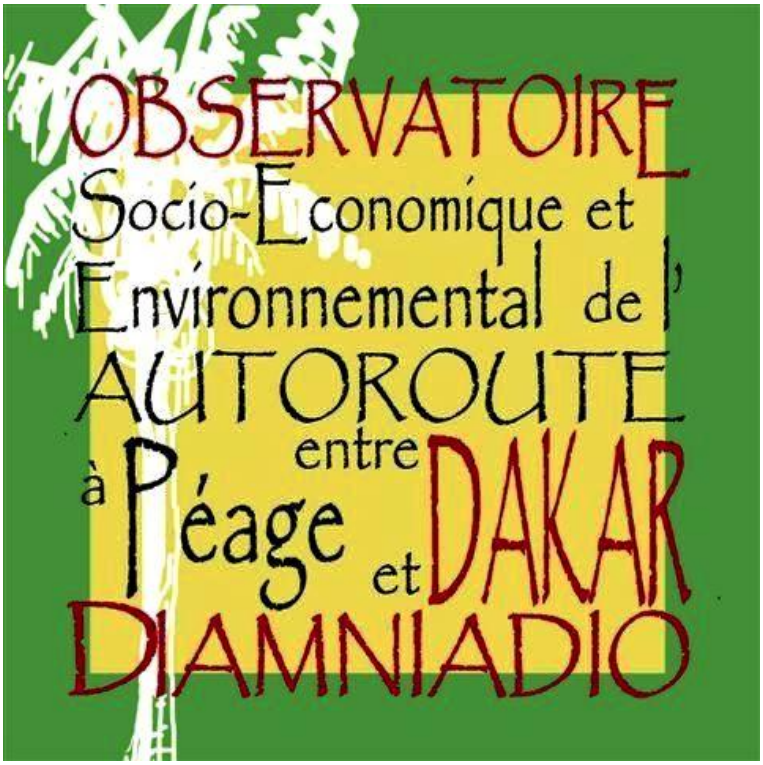


Arrivée d'une nouvelle infrastructure autoroutière dans la région de Dakar : Première esquisse socio-économique

Dakar le 05 Janvier 2012

Charte éthique de l'observatoire socio-économique et environnemental de l'autoroute de l'avenir Dakar – Diamniadio

Le projet autoroutier Dakar-Diamniadio constitue l'un des facteurs 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 les universitaires, experts ou bureaux d'étude 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 Sénégal
- APIX
- Banque Mondiale
- AFD
- ENDA ECOPOP
- CCIAD
- AIBD
- AILSS
- PAD
- UFCE

Préambule

Le présent document est un support comprenant le résumé de toutes les études menées en 2011 dans le cadre de l'observatoire Socio-économique et environnemental mis en place par la SENAC SA.

Fidèles aux objectifs fixés, les études menées ont permis soit d'identifier les mutations majeures qui se manifestent suite à la construction de l'autoroute de l'avenir, soit de photographier des faits à un instant donné en vue d'une comparaison ultérieure après la mise en service de l'ensemble du tronçon autoroutier.

Les études ont été menées par des universitaires (Sénégalais et Français), des chercheurs, des bureaux d'études et ONG.

Résumés des études

L'ACCESSIBILITE INTERNE DE LA PRESQU'ILE DU CAP-VERT

Résumé

CUREM[1] / EDYTEM[2]

Le réseau urbain au Sénégal est marqué par la macrocéphalie de Dakar, capitale à la fois politique, économique et culturelle : sur une petite portion du territoire national (0,28%), l'agglomération dakaroise concentre, à elle seule, 49 % de la population urbaine du Sénégal[3]. L'urbanisation s'y est faite de manière anarchique, par endroits, avec une prolifération de quartiers spontanés et son taux d'urbanisation est estimé à 96 %.

Or, en raison d'une extension spatiale très rapide et d'un décalage dans le temps avec les politiques d'aménagemet – ce qui crée de nombreux dysfonctionnements aux coûts socio-économiques importants – la mobilité entre Dakar et son hinterland est très problématique et est dominée par une très forte congestion du trafic, particulièrement à l'entrée de l'agglomération. L'intensité de la circulation actuelle et le gabarit sous-adapté des routes sont tels que les temps de trajets sont grandement allongés : plusieurs heures étant parfois nécessaires pour parcourir dix à vingt kilomètres, aussi bien pour les déplacements domicile-travail que pour rejoindre l'aéroport ou le port de Dakar. Les dysfonctionnements qui en résultent ont été évalués à 108 milliards de francs CFA, soit 4,7 % du PIB en 2000 (CETUD-AFD, 2001 ; CETUD, 2003)[4].

Pour faire face à cette situation, l'Etat du Sénégal a pris l'initiative de la construction d'une autoroute à péage reliant Dakar à Diamniadio (32 km), qui devrait également desservir le nouvel aéroport de Ndiass, à 42 km de Dakar. Cette infrastructure a pour objectifs d'assurer la mobilité urbaine, de décongestionner, de désenclaver la métropole dakaroise et son arrière-pays, et d'accompagner les mutations socio-économiques et spatiales qui s'y déroulent.

Aussi, la réalisation d'une telle infrastructure suscite des interrogations auxquelles l'Observatoire de l'autoroute veut tenter d'apporter des réponses. Quelle va être l'ampleur réelle de l'amélioration de l'accessibilité ainsi procurée ? Celle-ci va-t-elle concerner de manière identique tous les secteurs géographiques de la presqu'île ? La congestion va-t-elle diminuer ?

OBJECTIFS DE L'ETUDE

Les objectifs assignés à cette étude sont de différents ordres :

- A moyen terme, il s'agit de :
  - Quantifier les gains de temps entre grands pôles générateurs de trafics ;
  - Différencier ces gains selon les tronçons, les secteurs géographiques, les itinéraires parcourus et selon les modes de déplacement ;
  - Apprécier les éventuels gains en matière de coût de ces déplacements.
- Concernant l'étude 2011-2012, il s'agit de :
  - Dresser un état-référence, le plus précis possible, des caractéristiques et des modalités de l'accessibilité interne à la Presqu'île du Cap-Vert avant la mise en service de l'autoroute sur un certain nombre d'itinéraires ;
  - Repérer les éléments qui participent à comprendre, voire à expliquer, les caractéristiques de l'accessibilité : infrastructures, fonctionnement des réseaux et des modalités de mobilité des populations ;
  - Identifier, si possible, d'éventuelles futures recompositions d'itinéraires.

METHODOLOGIE

❑ La démarche générale est fondée sur une analyse comparative entre la situation antérieure et la situation postérieure à la mise en service de l'infrastructure. Une démarche identique à deux périodes différentes doit permettre de quantifier et de qualifier les variations d'accessibilité, tout

[1] *Centre Universitaire de Recherche et d'Etude de la Mobilité (ESP/Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal)*
[2] *Laboratoire Environnements, Dynamiques et Territoires de la Montagne (Université de Savoie, Chambéry, France)*
[3] *Situation économique du Sénégal, Agence Nationale de la Démographie et de la Statistique, 2009*
[4] *CETUD-AFD (2001) ; Programme prioritaire d'aménagement d'infrastructures de transports urbains, agglomération de Dakar ; rapport final ; phase 1, 133p. +annexes+ cartes. CETUD (2003) Audition des responsables du PAMU par la commission d'urbanisme, de l'habitat, de l'équipement, et des transports de l'assemblée nationale, 20 p. +annexes.*

en précisant le rôle de l'autoroute dans les évolutions constatées. Sur le plan opérationnel, elle retient comme principes de base de :

- ❖ Considérer l'accessibilité entre grands pôles générateurs de trafics au sein de la presqu'île ;
- ❖ Définir les itinéraires pertinents reliant deux pôles entre eux et correspondant à une réalité des déplacements ;
- ❖ Mesurer les modalités de l'accessibilité :
  - par tronçon (temps de parcours, coûts, tarification, facteurs de ralentissement ou d'accélération) ;
  - en procédant à des relevés de terrain à l'intérieur de véhicules, en effectuant ces mesures pour chaque mode de déplacement terrestre (sauf les deux roues), à deux moments de la journée (heures de pointe et heures creuses), ainsi qu'à deux saisons différentes (saison sèche et saison humide) ;
- ❖ Constituer des documents pionniers, en tant que bases de données sur la thématique des déplacements de personnes à Dakar : cartes d'accessibilité, diagrammes segmentés, tableaux de données par itinéraire, par tronçon et pour chacune des deux saisons.

❑ Fait original et motivant pour l'Observatoire, son caractère international est à valoriser dans la démarche mise en place, puisqu'elle a associé un laboratoire sénégalais, le CUREM, et un laboratoire français, l'UMR EDYTEM. L'équipe constituée pour la présente étude a rassemblé douze étudiants de niveau Master autour de quatre enseignants-chercheurs et chercheurs, répartis en six binômes sénégalo-français.

RESULTATS

❑ **Exemple Rufisque – Dakar**.

A partir de l'ensemble des données collectées des documents graphiques ont été élaborés, des fiches constituées en fonction des moments de mesures et des modes de déplacement. Ci-dessous, quelques éléments sur l'exemple Rufisque – Dakar.

VL/HP - De Rufisque au port de Dakar (via la le Boulevard du Centenaire de la Commune de Dakar).

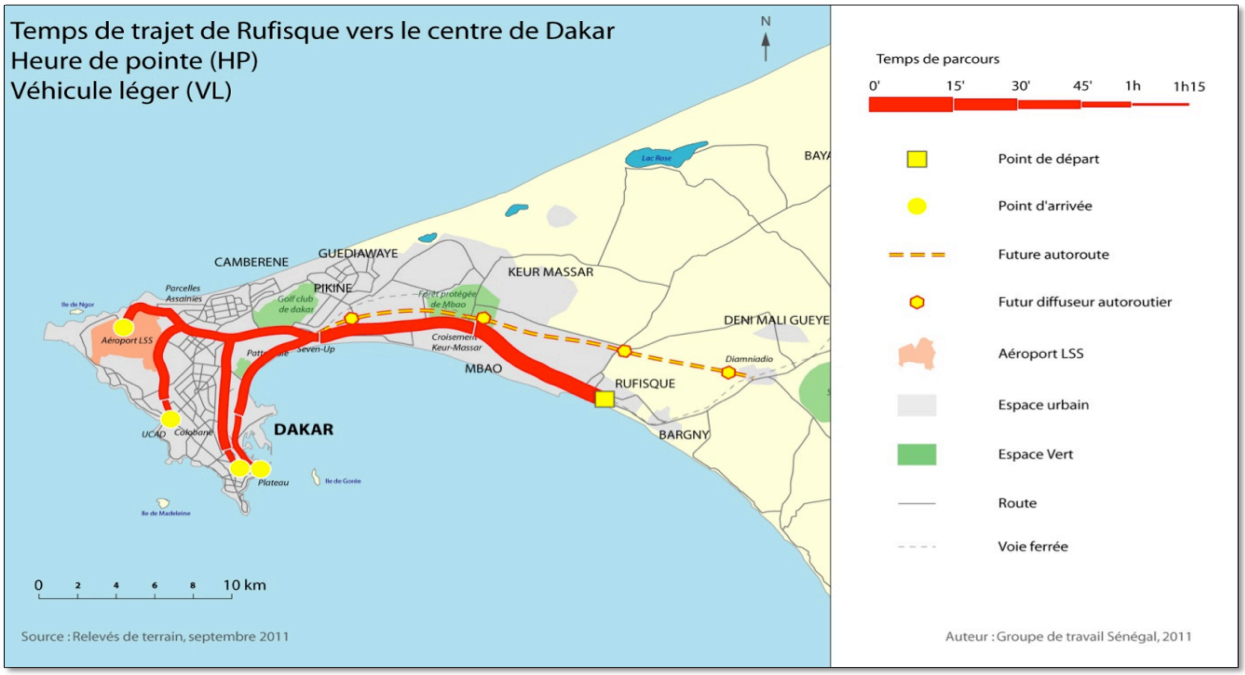
Cet itinéraire emprunte l'autoroute jusqu'au rond-point Seven Up, puis la route de la corniche Est menant au port de Dakar. Les 25 kilomètres sont parcourus en 1h03mn. Les premiers problèmes de circulation se rencontrent à partir du croisement Keur Massar, avec une circulation difficile sur la RN1 jusqu'au rond-point Seven Up. Poids lourds, Ndiaga Ndiaye et piétons sont nombreux sur ce tronçon, la chaussée est globalement en bon état. A partir de Seven Up, la route de la corniche Est se rétrécit, et la circulation, bien que moins dense, reste toutefois difficile notamment du fait de la présence de poids lourds se rendant au port de Dakar. Aussi l'état de la chaussée se dégrade-t-il sur cette route.

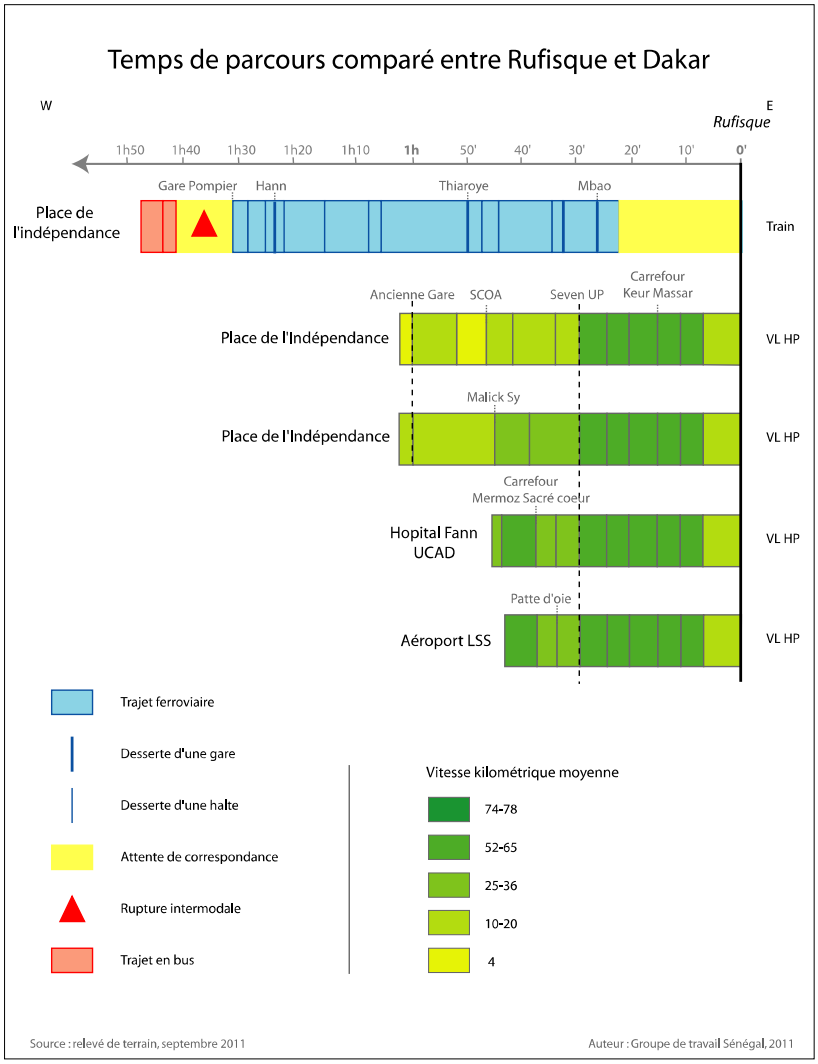
Le Parcours des Poids Lourds Maliens

De Mbao jusqu'au Terminal Bel Air du Port de Dakar, l'itinéraire emprunte la route nationale 1, via le carrefour Seven Up puis la route de Rufisque. Pour une distance de 19,1 km, trajet a été effectué en 49 minutes, soit à une vitesse moyenne de 23 km/h. La circulation est plus dense à partir de Capa où l'on met plus de 40 minutes (13,5 km/h) pour parcourir 9 km. Le rôle des ronds-points est ressenti dans les embouteillages, c'est le cas du Rond Point de Scoa.

Le petit train de Banlieue (PTB)

Les trains ne circulent pas en continu : le matin de 6h30 à 10h30 et le soir de 16h30 à 20h30. Le trajet est de 1h23min pour relier Rufisque au Plateau. L'horaire prévu est souvent respecté, toutefois les pannes de matériel sont fréquentes, ce qui dérègle l'ensemble des circulations. Il prend beaucoup de voyageurs (surcharge) de différentes catégories socioprofessionnelles. A Cyrnos, il y a une intermodalité avec les bus de Dakar Dem Dikk » avec le même ticket payé 300 FCFA au départ.


Temps de trajet de Rufisque vers le centre de Dakar
Heure de pointe (HP)
Véhicule léger (VL)
N
CAMBERENE
GUEDIAWAYE
PIKINE
KEUR MASSAR
DENI MALI GUEYE
MBAO
RUFISQUE
BARGNY
DAKAR
Aéroport LSS
Seven-Up
Diamniadio
UCAD
Plateau
0 2 4 6 8 10 km
Source : Relevés de terrain, septembre 2011
Temps de parcours
0' 15' 30' 45' 1h 1h15
Point de départ
Point d'arrivée
Future autoroute
Futur diffuseur autoroutier
Aéroport LSS
Espace urbain
Espace Vert
Route
Voie ferrée
Auteur : Groupe de travail Sénégal, 2011


Temps de parcours comparé entre Rufisque et Dakar
W
E
Rufisque
1h50 1h40 1h30 1h20 1h10 1h 50' 40' 30' 20' 10' 0'
Gare Pompier
Hann
Thiaroye
Mbao
Place de l'indépendance
Train
Ancienne Gare
SCOA
Seven UP
Carrefour Keur Massar
Place de l'Indépendance
VL HP
Malick Sy
Place de l'Indépendance
VL HP
Carrefour Mermoz Sacré coeur
Hopital Fann UCAD
VL HP
Patte d'oie
Aéroport LSS
VL HP
Trajet ferroviaire
Desserte d'une gare
Desserte d'une halte
Attente de correspondance
Rupture intermodale
Trajet en bus
Vitesse kilométrique moyenne
74-78
52-65
25-36
10-20
4
Source : relevé de terrain, septembre 2011
Auteur : Groupe de travail Sénégal, 2011

❑ **Premiers enseignements**

Des entraves à l'accessibilité

Certains axes sont symboliques des entraves à l'accessibilité. A titre d'exemple, on peut citer le transit « forcé » par Rufisque qui est une psychose pour les usagers. En effet, le temps mis entre Rufisque et Thiès, 1h41'00'' durant l'heure de pointe, est pratiquement égal à celui mis entre Patte d'Oie et Bambilor avec 1h30' (pour 29 km) ; ce qui constitue une véritable entrave à l'efficacité de la mobilité pour les flux vers ou en partance de Dakar. Ces contraintes et contre-performances de la mobilité urbaine sont aussi vécues par les résidents des quartiers comme Mbao, Sicap Mbao, Keur Mbaye Fall, Rufisque (avec ses extensions comme Kounoune), Bargny, Diamniadio, etc., localités disposées comme des villes-rues le long de la RN1.

Ressemblances entre les temps de parcours urbains et interurbains

Le temps mis entre Rufisque et Thiès aux heures de pointe du matin s'approche de celui mis entre UCAD et Pikine. Sur le premier trajet, long d'environ 37,5 km, la durée du voyage est de 1h41'00'', soit à une vitesse moyenne de 22,27 km/h !

Cette valeur élevée du temps s'explique pour les raisons suivantes :

- Le mode utilisé est un autocar de transport collectif qui s'arrête plusieurs fois, soit pour embarquer et débarquer des personnes et leurs marchandises, soit pour permettre aux passagers de s'approvisionner auprès de la foule de vendeurs qui envahissent les véhicules ;
- La congestion au niveau de Rufisque, qui peut s'étendre sur 2 à 3 km et ralentir considérablement le trafic aux heures de pointe du matin et du soir.

La concurrence intermodale ne semble pas exister

Le train n'arrive pas à faire mieux que l'automobile, malgré les difficultés de circulation routière. De la gare de Rufisque à l'ancienne gare de Dakar, située au pied du Plateau, le trajet ferroviaire dure presque le double de temps du trajet routier. Si le temps passé dans le train est un peu plus long, il faut tenir compte d'un retard au départ et d'un parcours terminal nécessitant une rupture de charge intermodale du train vers le bus pour relier la gare Pompier à l'ancienne gare.

Le poids de la traversée de l'agglomération dakaroise

A bord d'un véhicule léger (VL), sur un trajet d'une heure pour se rendre de Rufisque à Dakar-Plateau, la moitié du temps est consacrée à pénétrer dans l'agglomération, depuis le carrefour Seven Up (vitesses moyennes de 4 à 20 km/h), l'autre moitié permettant d'aller de Rufisque à Seven Up (vitesse moyenne entre 52 à 78 km/h).

Une différence inverse des situations en heures creuses et en heures de pointe

Est-ce lié à la période de vacances scolaires, à des causes économiques ou à des relevés effectués juste un peu trop tardivement ? Toujours est-il qu'aux heures creuses, le trajet dans le sens sortant de Dakar-Plateau à Thiès/Mbour est beaucoup plus long qu'aux heures de pointe dans le sens entrant. Certes, un chantier routier a immobilisé la circulation durant une bonne demi-heure est un paramètre important, mais même en le défalquant, le différentiel subsiste nettement.

PERSPECTIVES

A considérer en termes de prospective ce que l'autoroute risque de modifier, on perçoit deux aspects : d'un côté, de nets gains de temps sur le tronçon rural/périurbain entre Diamniadio et Thiaroye et d'un autre côté, une péjoration des gains de temps obtenus entre Seven Up et le Plateau par suite probable de la congestion à l'arrivée de l'autoroute au centre-ville ; phénomène qui pourrait ne pas se produire dans le sens sortant où des gains de temps substantiels seraient enregistrés.

International
L'Action Sécurité Routière

NOVEMBRE 2011

Etude Sinistralité du réseau de Transport Route Nationale N°1 - 2006/2010

SENEGAL

LASER INTERNATIONAL

Auteurs

Personnes	Fonction	Structure
Ndèye Awa SARR	*Présidente*	*LASER International*
Daouda SAGNA	*Directeur de Projets*	*LASER International*

Etude Sinistralité du réseau de Transport sur Route Nationale N°1

I. CONTEXTE DE L'ETUDE

En L'Afrique : taux de mortalité le plus élevé du monde dans les accidents de la route, ce qui coûte au continent quelque 7,3 milliards de dollars américains par an, soit 1% de son Produit intérieur brut (PIB).

Au Sénégal : hécatombe qui a enregistré entre 2005 et 2008 une moyenne de 3 300 accidents et une moyenne 300 décès par an.

En milieu urbain produisent essentiellement des dégâts matériels. Les accidents mortels se déroulent sur le réseau interurbain en rase campagne,; avec cette plusieurs facteurs en cause,

Objectif de mise en œuvre L'autoroute à péage de 32 km reliant Dakar à Diamniadio : contribuer à la mobilité urbaine et au décongestionnement de la capitale. La finalité : accroître la fluidité du trafic d'accès et de sortie de Dakar.

L'objectif final de cette autoroute étant d'améliorer le temps de déplacement et la sécurité routière, i est nécessaire d'établir un état des lieux et le suivi d'un certain nombre d'indicateurs dont celui des accidents.

C'est dans ce cadre que cette étude dont l'objet est la mise en exergue de la sinistralité de la Route nationale 1N1 a été demandée par l'Observatoire autoroutier (un programme d'études et de recherches sur les incidences socio-économiques et environnementales de la construction et de l'ouverture de cette « Autoroute de l'Avenir » sur l'aire urbaine de Dakar) à la structure LASER International.

I. RAPPEL DES OBJECTIFS ET CHAMP DE L'ETUDE

1. OBJECTIFS :

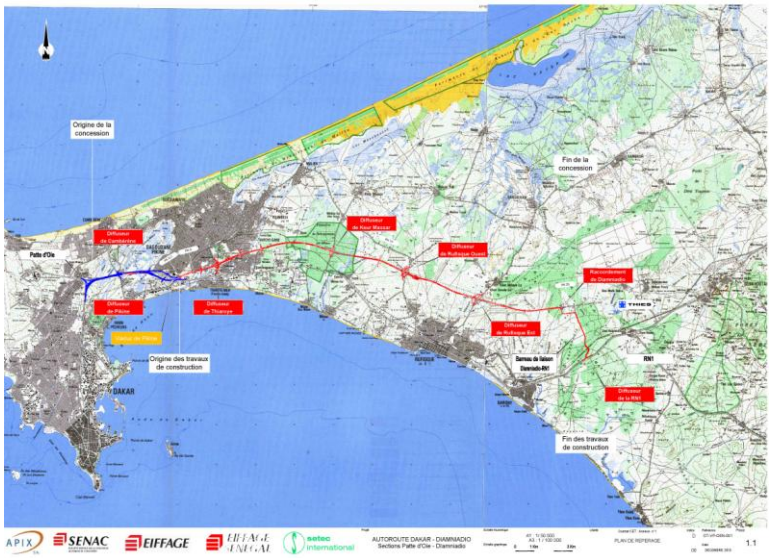
Objectif général de la mission selon les termes de référence d'identifier, la sinistralité du réseau de transport sur les axes routiers majeurs Ouest-Est dans une perspective de suivre ds les années à venir son évolution du fait de l'aménagement de l'autoroute à péage.

Objectifs spécifiques :

- Analyser les statistiques de l'accidentologie sur l'axe Ouest-Est de la route nationale;
- identifier des points les plus accidentogènes à contrôler

2. ZONE D'ETUDE

La zone d'étude porte sur l'axe allant de la Patte d'Oie à l'Aéroport International Blaise Diagne sur la Route Nationale 1, un jalon important du corridor Dakar Bamako (sur la liaison transcontinentale Dakar – Bamako – Ouagadougou – Niamey – Kano – Ndjamena).



II. ORGANISATION ET METHODOLOGIE

1. COLLECTE DES DONNEES

- collecte des procès verbaux d'accidents auprès des unités d'enquêtes commissariats de police et de gendarmerie (principal intervenant): Diamniadio, Zone franche industrielle, Hann, Thiaroye), la Commission de restitution des permis de conduire du service des mines, le dépôt du Ministère des transports terrestres, ferroviaires sise à l'avenue Bourguiba X castor).
- Transcription et saisies sur le Module DATA ENTRY II. du fichier issu du questionnaire élaboré à cet effet.
- Exploitation de la base du BAAC, par défaut d'une localisation précise du lieu d'accident (absence de point kilométrique),

Pour finaliser, enquête complémentaire auprès : des autorités en charge du secteur des transports ; des opérateurs de transport routier de voyageurs ; des chauffeurs.

2. SAISIE ET RESTITUTION DES DONNEES

- transcription et saisie sur le Module DATA ENTRY II, des données collectées au fur et à mesure,.
- contrôle d'exhaustivité et de cohérence des données du fichier
  - Exploitation du fichier obtenu avec l'outil SPSS, logiciel de statistique pour l'extraction de tous les tableaux statistiques conformes aux exigences TDR
  - Phase de fiabilisations des données par un expert statisticien confirmé, spécialiste des transports

VI- ANALYSE SYNTHETIQUE DES DONNEES

1. SITUATION DE REFERENCE

	Effectif	%	Pourcentage cumulé
2006	45	19,2	19,2
2007	86	36,8	56,0
2008	65	27,8	83,8
2009	10	4,3	88,0
2010	28	12,0	100,0
Total	234	100,0	

*Tableau . **Evolution des accidents par année***

➢ **Répartition des accidents par genre de moyen de transport et par année.**

Il ressort de l' analyse que, de tous les genres de moyens de transport utilisés, les accidents sont plus fréquents au niveau des voitures particulières, suivi des cars rapides et des camions.

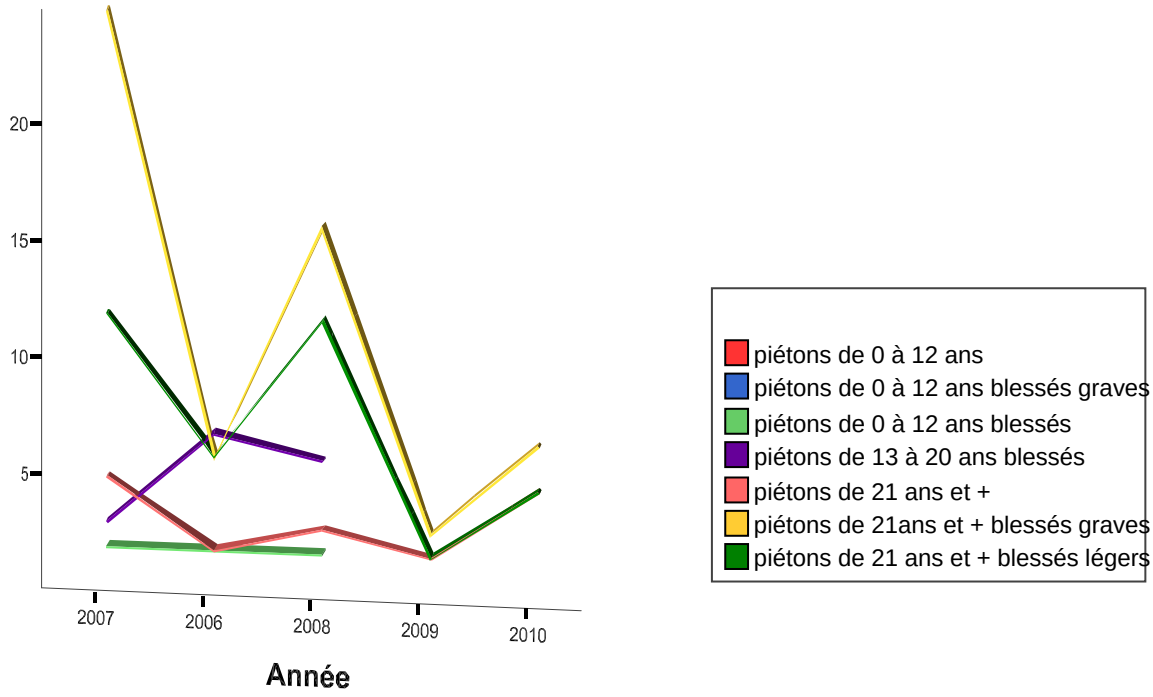
		Année de l'accident					
		2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	Total
Genre	Bicyclette	3	2	3	0	0	8
	2 roues moto	5	5	4	0	0	14
	Voiture particulière	33	37	37	2	12	121
	moins de 7 places (taxi,...)	1	9	3	0	4	17
	7à 8 places (taxi interurbain,...)	2	3	3	1	2	11
	9 à 19 places (minibus,...)	0	3	3	1	4	11
	20 à 39 places (car rapide,...)	17	39	28	2	6	92
	40 places et plus (autobus, autocar)	2	7	9	1	6	25
	Camionnette	1	8	4	2	0	15
	Camion	13	14	12	3	5	47
	Ensemble remorque ou semi remorque	5	11	2	1	1	20
	Autres	0	0	1	0	1	2
Total		**82**	**138**	**109**	**13**	**41**	**383**

	Année				
	2006	2007	2008	2010	**Total**
passagers tués			3	1	**4**
passagers blessés graves	42	49	121	23	**235**
passagers blessés légers	21	144	22	19	**206**

➢ **évolution des victimes par année, et la gravité de leurs blessures.**

- en 2006 et 07l'effectif des blessés graves et des blessés légers est le même (11)
- mais qu'il n'a pas été enregistré des passagers tués.
- 2007 le nombre de blessé grave (27 cas) et léger (24 cas) a doublé par rapport a 2006 mais pas de mort enregistré non plus.
- En 2008, les blessés graves régressent légèrement et les blessés légers chutent largement par rapport à 2007, mais on enregistre 3 morts
- Par contre en 2010 tous les effectifs ont largement diminué

- **Evolution des piétons victimes par tranche d'âge selon l'année**
  - De 2006 à 2010 les victimes piétonnes de 0 à 12 ans, tués comme blessés graves et blessés légers sont peu nombreux
  - les 21 ans et plus enregistrent une augmentation peu marquée
  - la tranche d'âge de 13 à 20 ans enregistre également une augmentation peu marquée

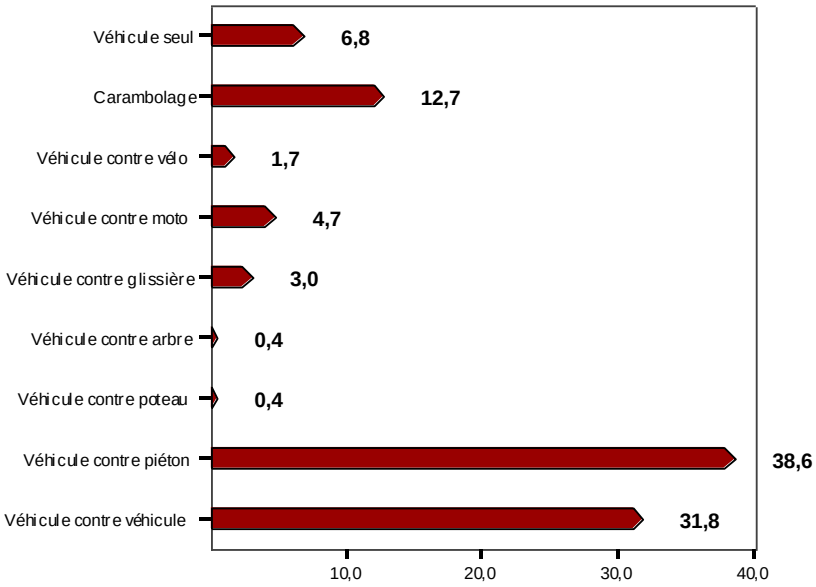


- **répartition des accidents par année selon les axes routiers**. On en constate
  - en 2006 le nombre d'accident Corporel avec obstacle fixe heurté (7 cas) n'est pas très important par contre, on a enregistré un grand nombre d'accident Corporel sans obstacle fixe heurté (35cas). Dans cette période aucun cas non corporel avec obstacle fixe heurté n'a été enregistré.
  - En 2007 le nombre d'accident Corporel avec obstacle fixe heurté est très important (31 cas), ensuite on a enregistré aussi un grand nombre d'accident Corporel sans obstacle fixe heurté (53 cas). Cependant on n'a pas eu de cas d'accident Non corporel avec obstacle fixe heurté.
  - En 2008 le nombre d'accident Corporel avec obstacle fixe heurté domine avec 23 cas et dans la même année on a enregistré un grand nombre d'accident Corporel sans obstacle fixe heurté (40 cas).
  - En 2009 nombre d'accident Corporel avec obstacle fixe heurté peu important (1 cas),; même tendance au niveau du nombre d'accident Corporel sans obstacle fixe heurté (9).
  - En 2010 on a enregistré 14 cas d'accidents pour Corporel avec obstacle fixe heurté et Corporel sans obstacle fixe heurté par contre, on n'a pas enregistré de cas d'accident pour Non corporel avec obstacle fixe heurté et autre.

2. Principaux facteurs de l'accidentologie sur la zone d'influence Dakar à Diamniadio

- **Répartition selon les facteurs**
  - le défaut d'équipement de sécurité n'est pas un facteur- principal d'accident sur la zone: 16,4 %
  - officiellement, l'alcool (0,4%) est une facteur pratiquement négligeable dans la survenue des accidents dans la zone
  - mais avec 23% de causalité, la vitesse peut être considérée comme un facteur non négligeable dans la survenue des sinistres

- **Circonstance des accidents** :
  - les accidents impliquant véhicule et piétons sont les plus nombreux,
  - suivi successivement de ceux entre deux véhicules, les carambolages, puis les accidents de véhicules seuls, et ceux impliquant les accidents véhicules et motos,
  - ensuite entre véhicules contre glissières
  - viennent ensuite les accidents entre véhicules et vélos
  - et les accidents des véhicules contre arbres et poteaux



- **Répartition des accidents par nœud et par type de route**

		Type de route			
		Revêtue	Non revêtue	Piste aménagée	Total
Nœud	En section	60	0	0	60
	Hors intersection	151	3	1	155
	Passage à niveau	2	0	0	2
Total		213	3	1	217

De 2006 à 2010, c'est en zone hors intersection que l'on retrouve près des 3/4 des accidents, une quart au niveau des croisements, et seulement deux cas à des passages à niveau

- **Répartition par année selon la tranche d'âge et l'état du conducteur**

De 2006 à 2010 on a constaté que les conducteurs ayant moins de 25 ans sont peu impactés par les accidents. Le phénomène s'aggrave au niveau des conducteurs ayant entre 26 à 35, car le cas de blessés graves et légers a sensiblement augmenté. Cette même tendance se répète au niveau des deux dernières tranches d'âge.

	2006		2007	2008	2009	2010
Conducteur de moins de 25ans	Tué		1			
	Blessé grave	1	1			
	Blessé léger	2		1		
	Indemne	7	14	6	1	1
Conducteur de 26 – 35ans	Blessé grave	3	1	4		
	Blessé léger	4	7	4		2
	Indemne	26	49	40	7	24
Conducteur de 36 – 45ans	Blessé grave	3	3	5		1
	Blessé léger		4	3		
	Indemne	10	17	22	1	7
Conducteur de plus de 46ans	Tué			1		
	Blessé grave	1	3	2		
	Blessé léger	3	3	1		2
	Indemne	13	20	8	2	6

Conclusion :

D'une matière générale, le tronçon ciblé est en bon état avec un bon équipement de sécurité dans 83,6% des cas.

Les normes de sécurité voudraient que la route soit bien visible et lisible pour les conducteurs et l'aménagement correct devrait permettre de bien gérer les flux et prohiber des aménagements qui pourraient être dangereux. La mise en service intégrale de l'autoroute pourrait permettre de réduire les accidents de la route.

Les conducteurs respectent les vitesses autorisées dans la plupart des cas néanmoins on a constaté plusieurs piétons victimes des accidents dont deux mortellement faussées. Ceci devrait entrainer une bonne prise en compte des piétons dans l'aménagement du tronçon.
Des campagnes de sensibilisation à l'endroit des chauffeurs surtout professionnel pourrait permettre de réduire les accidents.

Les véhicules de transport sont très impliqués dans les accidents ; ceci s'explique en partie par la vétusté du parc et le manque d'encoche aménagés pour les transports publics

ENQUETE SUR LES DEPENSES DU PERSONNEL DE CHANTIER DE L'AUTOROUTE DAKAR-DIAMNIADIO

CONTEXTE DE L'ETUDE

Afin de décongestionner la capitale sénégalaise qui souffre d'insuffisance en termes de mobilité, afin d'améliorer le déplacement des biens et des personnes entre la tête de la presqu'île et la banlieue, le gouvernement du Sénégal a décidé la construction d'une autoroute entre Dakar et Diamniadio (34 km).

Ainsi, dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la SENAC sa, société concessionnaire de cette infrastructure linéaire, a mis sur pied le 29 octobre 2010, un observatoire socio-économique et environnementaux afin de mesurer les impacts socio-économiques et environnementales des différentes phases de ce projet autoroutier : 'phase avant chantier'/ 'phase construction' et enfin phase 'après mise en service' dans la presqu'île du Cap-Vert et permettre des comparaisons dans le temps et l'espace des évolutions et transformations. Celles-ci devraient permettre de préciser le rôle de l'autoroute.

Une des premières retombées de l'autoroute est alors d'ordre financier ou pécunier, par le biais de l'injection dans le système économique local des sommes consacrées au chantier. Parmi celles-ci, les dépenses de personnel constituent un poste important. L'observatoire se penche alors sur le devenir de ces sommes dans ce système. Dans cette optique, la SENAC sa est accompagnée de plusieurs partenaires tels que : l'APIX, le Port Autonome de Dakar, l'APRR, l'AIBD, l'AFD, la Banque Mondiale, la CCIAD, l'UFCE, ENDA Ecopop, l'Université de Savoie à travers le laboratoire EDYTEM, les délégués locaux des différentes mairies concernées par le projet. Les représentants de ces différentes institutions gouvernementales, académiques, non gouvernementales se réunissent au sein d'un comité de pilotage, chaque année, afin de procéder à l'évaluation des différentes études liées au projet

Premier dans son genre en Afrique Sub-saharienne, le chantier de l'autoroute a mobilisé une forte main d'œuvre, celle-ci est estimée à 631 personnes. C'est dire qu'un grand chantier comme celui de l'autoroute Dakar-Diamniadio ne peut pas être réalisé sans avoir des conséquences socio-économiques sur les espaces concernés mais aussi sur le personnel engagé sur le chantier.

Le présent rapport, livre les résultats d'une enquête menée sur les dépenses du personnel de chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio.

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La présente étude se donne comme objectif général « de mesurer pour l'observatoire socio-économique et environnemental et à travers les questions renvoyant à des thèmes identifiés comme pertinents, les dépenses du personnel de chantier de l'autoroute à péage[1]».

Les objectifs spécifiques, consistent à :

- « mettre en place un indicateur global des premières retombées financières de l'autoroute Dakar-Diamniadio par le personnel de chantier » ;

- « mettre au jour les potentiels d'amélioration d'apport des ressources économiques aux territoires des chantiers de l'autoroute en examinant les budgets des agents mobilisés sur les chantiers ».

Ces études permettront, entre autres choses, d'identifier les mécanismes d'impacts de ce chantier, qu'ils soient positifs ou négatifs, et de définir ainsi les meilleurs outils destinés à les maîtriser et à les améliorer.

Elles permettront en outre d'apporter des réponses et justificatifs concernant le rôle d'une autoroute dans l'aménagement du territoire tant pour les industries que pour le commerce, les acteurs locaux et nationaux, et le tourisme.

MÉTHODOLOGIE

L'objectif de l'étude est de mesurer le supplément de dépenses injecté dans le milieu local du de la présence, dans celui-ci d'un, nombre de salariés supérieur à celui de la période antérieure au chantier.

D'où la nécessité à travers notre questionnaire de déterminer l'origine géographique des travailleurs présents sur le chantier, dans la mesure où le groupement constructeur ne dispose d'aucun renseignement concernant l'origine géographique des intervenants sur le chantier et, pour ceux qui se sont déplacés, leurs nouveaux lieux de résidence. Il faut

[1] Termes de références des enquêtes sur les dépenses locales du personnel de chantier

pouvoir séparer les deux populations locale et déplacée. En outre, ont été examiné à travers un questionnaire, les valeurs des masses salariales, des indemnités et des avantages du personnel de chantier enquêté durant la durant la phase d'avant chantier et la phase chantier.

- la situation matrimoniale, par genre du personnel intervenant sur le chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio, son origine géographique, les lieux de résidence antérieurs et actuels de celui-ci,

- la situation financière du personnel de chantier avant et pendant la période de chantier, ses dépenses quotidiennes sur le chantier, ainsi que le budget alloué aux dépenses familiales. Les primes et avantages offerts par le concessionnaire. Nous verrons que cette approche pose d'importants problèmes méthodologiques et nous proposerons ainsi un mode d'approche spécifique,

- les retombées économiques liées aux dépenses du personnel de chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio dans la zone des travaux.

L'entretien fut de type semi-directif avec un questionnaire ouvert à la fois fermé. Pour tous les travailleurs qui ne savent ni lire ni écrire, nous nous chargions de poser directement les questions en wolof pour la plus part des cas. Outre ce questionnaire, nous avons effectué un des entretiens en face à face, ceux-ci permettaient d'obtenir plus de détails sur la nature des dépenses de l'ouvrier, par exemple ses conditions de vie avant et pendant le chantier, mais aussi ses projets après le chantier.
Afin de ne pas perturber les ouvriers dans leurs tâches, nous avons procédé de la façon suivante :

- pour les ***conducteurs d'engins***, nous les démarchions tôt le matin avant le début des travaux ce qui n'était pas souvent le cas car la majorité d'entre eux arrivaient juste a l'heure du démarrage des travaux, et à l'heure de la pause avant le repas ou juste après le repas de midi ;

- pour les ***agents de sécurité***, les ***ferrailleurs***, et dans certains cas les ***menuisiers***, les ***coffreurs*** et autres nous pouvions facilement les démarcher aux heures de travail sans pour autant les déranger. Avant de commencer les interviews, nous prenions le temps après avoir rencontré au préalable le superviseur ou le responsable du groupe, le temps de faire comprendre aux

travailleurs la raison de notre présence ainsi que les objectifs de cette enquête ; pour certains ouvriers, l'enquête s'est déroulée pendant l'attente chez le médecin ;

- pour le ***personnel encadrant***, nous laissions le questionnaire sur place après avoir expliqué le but de notre présence sur le chantier.

Afin d'éviter d'éventuels regroupements des travailleurs, ce qui pourrait non seulement perturber leur travail mais aussi dégénérer, nous n'avons pas trouvé nécessaire d'organiser des focus group comme cela est indiqué dans les termes de références de l'étude.

L'ECHANTILLONNAGE

Au moment de cette enquête (l'étude a débuté le 6 septembre 2011 au lendemain des congés de la Korité), la population du chantier était de 631 individus, l'enquête a porté sur 280 individus comprenant des journaliers, des contractuels et le personnel encadrant. Le groupement constructeur a fait appel à des sous-traitants et à des sociétés intérimaires. Pour disposer d'un échantillon aussi divers que possible, nous avons tenu à démarcher toutes les catégories socioprofessionnelles, ainsi que les travailleurs des entreprises intervenantes.

PRINCIPAUX RESULTATS

Dans la mesure où nous leur avons expliqué que cette enquête s'inscrit dans le cadre d'un panel d'études initiées par l'observatoire socio-économique et environnemental de l'autoroute Dakar-Diamniadio, les travailleurs, notamment les ouvriers étaient contents de savoir que :

> ***« les chefs et les autorités se soucient de nos conditions et de notre quotidien sur le chantier »***

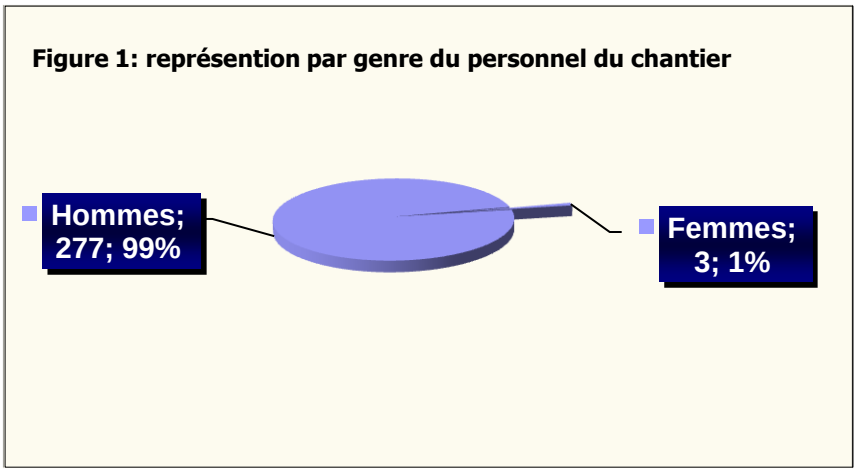
Tout en espérant que les responsables tiendront compte des résultats, ils pensent que ce genre d'initiatives est à répéter et surtout doit servir d'exemple à d'autres projets.

LES DONNEES SOCIALES

⇒ Situation par genre du personnel

La population féminine est très faible, les femmes rencontrées au cours de cette enquête font partie du personnel encadrant, elles sont par ailleurs très jeunes.

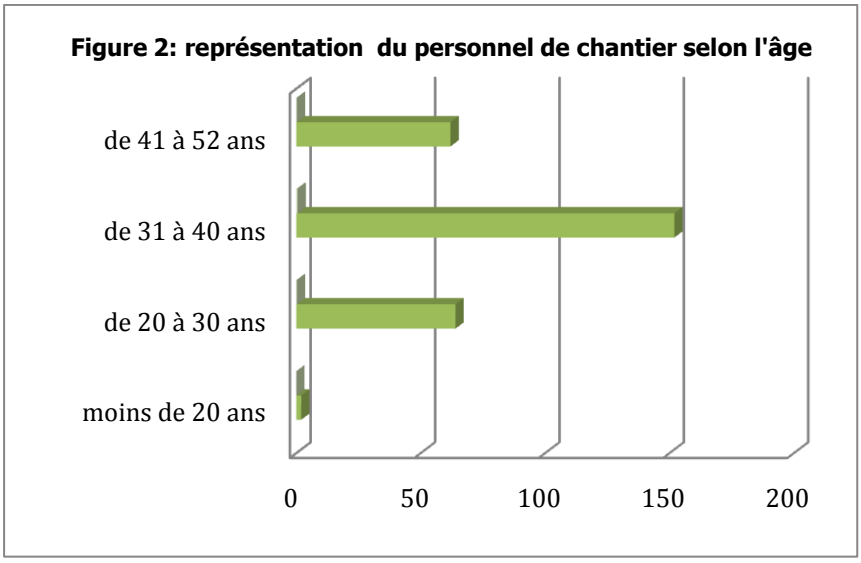
Figure 1: représention par genre du personnel du chantier



⇒ Situation du personnel selon l'âge

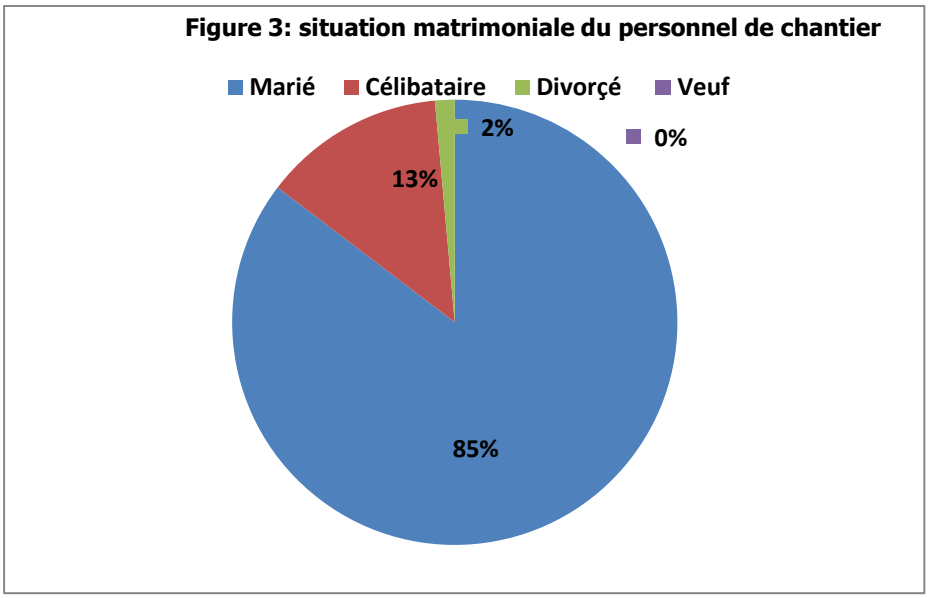
Dans l'ensemble, la population est relativement jeune et l'âge moyen du personnel de chantier tourne autour de 38 ans. Cette relative jeunesse de la population du chantier s'explique très largement par les conditions de travail sur le chantier : tâches pénibles, exposition au soleil.

Figure 2: représentation du personnel de chantier selon l'âge



⇒ Situation matrimoniale

Le taux de mariés parmi le personnel de chantier enquêté est très élevé, ce fort taux de mariés au sein du personnel de chantier pourrait s'expliquer par le fait que nous sommes en présence d'une population essentiellement mûre donc en âge de se marier mais aussi par le fait que, pour des raisons culturelles et les religieuses, les gens se marient tôt au Sénégal. Parmi les mariés, 59 affirment avoir pris au moins deux épouses, ce qui pourrait influer sur la taille des ménages, et des dépenses à effectuer.



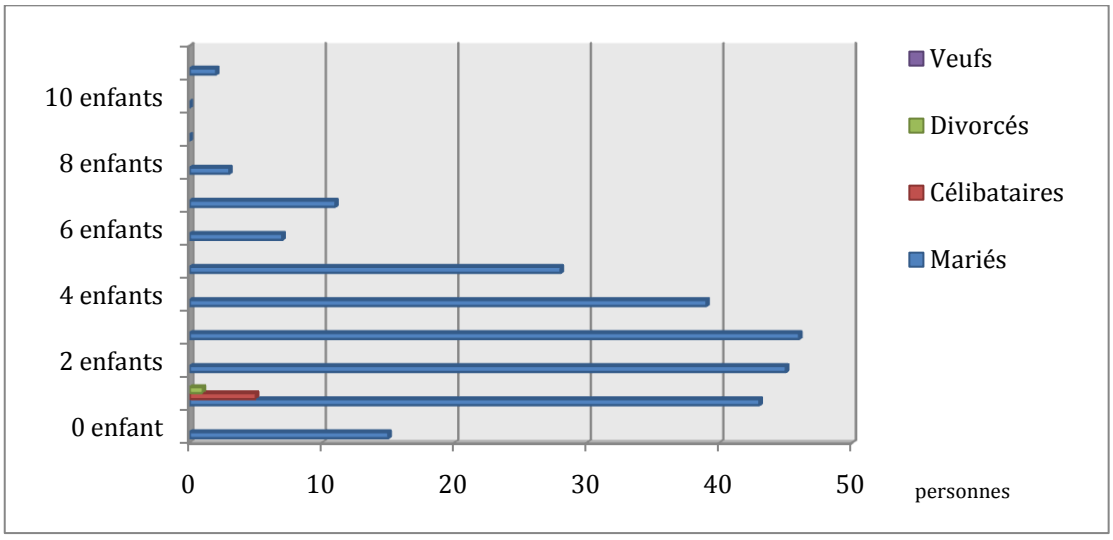
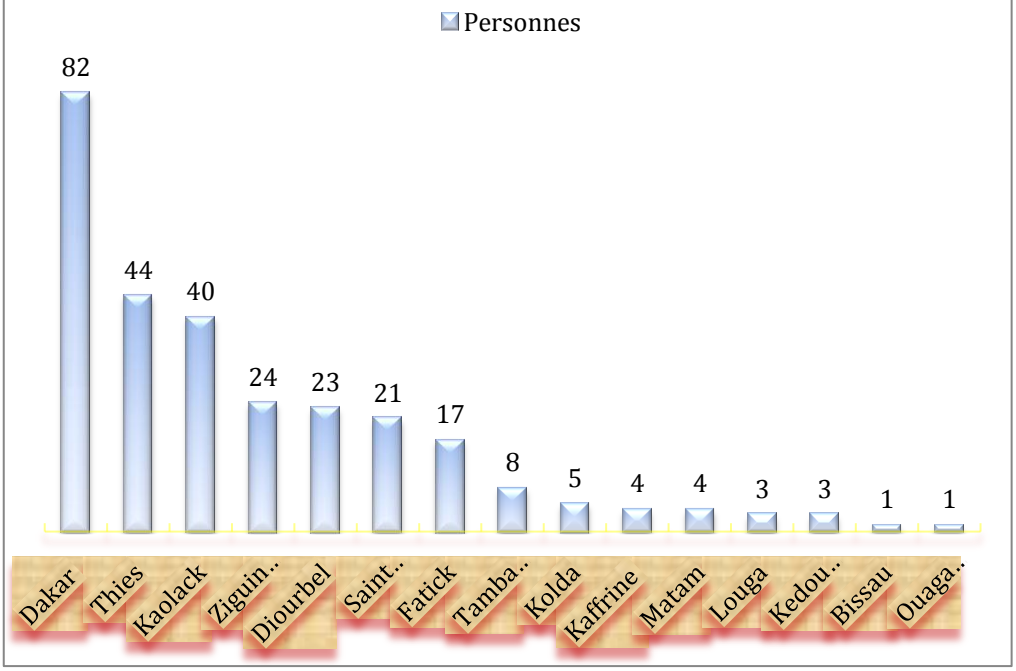


Figure 4 : Composition des ménages du personnel de chantier

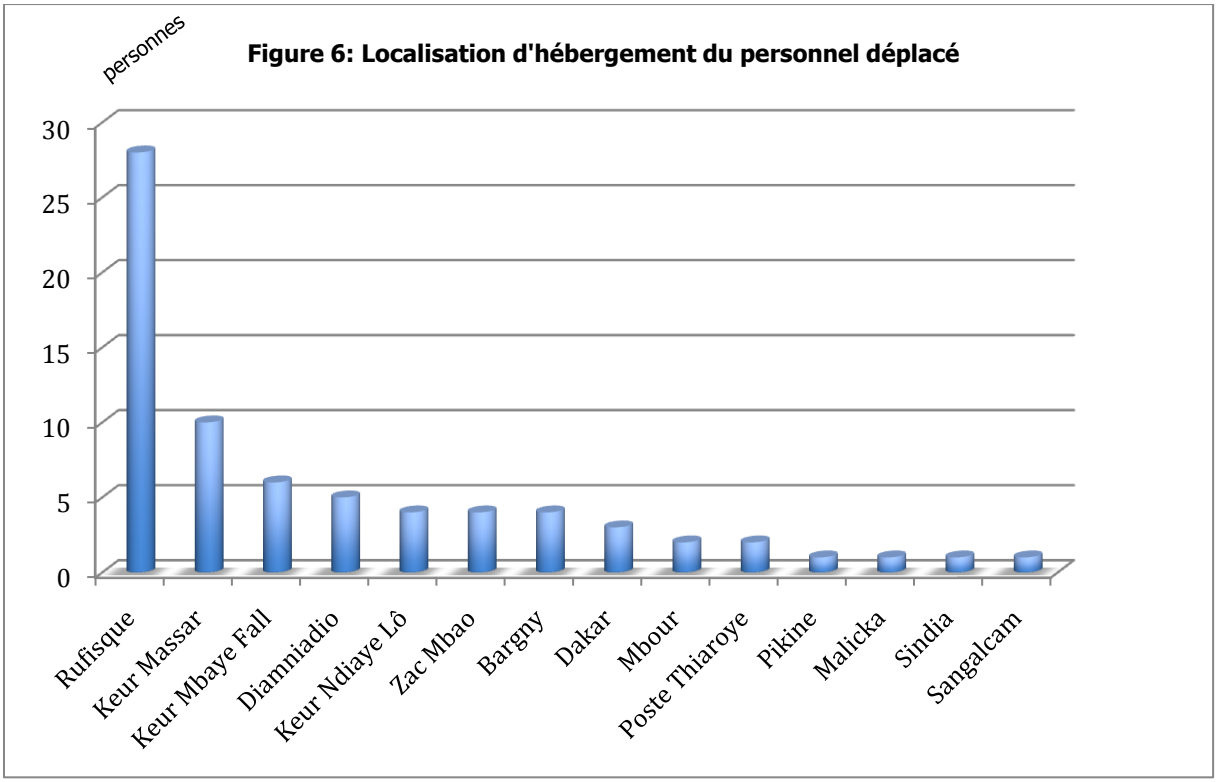
⇒ Origine géographique du personnel de chantier

L'origine du personnel de chantier de l'autoroute est extrêmement variée, elle concerne toutes les régions du Sénégal et même quelques pays frontaliers. Pour les personnes déplacées, les attaches familiales sont parfois très éloignées du chantier par exemple à Kédougou. Même si la dispersion est très poussée, la région de Dakar à travers précisément les départements de Rufisque et Pikine, domine très largement les autres localités du pays, elle est suivie de loin par les régions de Thiès et Kaolack, géographiquement proches de Dakar.

Figure 5: Origine Géographique du personnel de chantier



Les travailleurs en déplacement ont élu domicile dans les quartiers qui jouxtent le chantier comme le témoigne le graphique suivant. C'est parmi le personnel en déplacement que l'on rencontre des personnes qualifiées, ayant une certaine expérience dans le domaine des travaux publics, certains d'entre eux ont travaillé dans d'autres chantiers de ce genre.



Les travailleurs d'origine locale proviennent pour la majorité des localités qui sont qui abritent le chantier de l'autoroute : Rufisque, Bargny, Sangalcam, diamniadio, Keur Massar Keur Mbaye Fall, Pikine, Guédiawaye… beaucoup d'entre eux sont des jeunes qui travaillaient pour leur propre compte : ateliers de menuiserie, de soudeur métallique, carreleurs, maçons, ferrailleurs… ou qui travaillaient pour des sociétés de sous-traitance, du fait des avantages du nouvel emploi, ils ont dû rejoindre le chantier. Leur niveau d'étude est faible dans la majorité des cas et pour certains, ils ont été à l'école coranique.

LES DONNEES ECONOMIQUES

⇒ Dépenses mensuelles par catégories socioprofessionnelles

Les dépenses mensuelles des travailleurs en déplacement sont plus élevés que celles des travailleurs locaux, dans la mesure où en plus dépenses sur le chantier : hébergement, nourriture, ils continuent d'envoyer de l'argent dans leurs lieux de résidence d'origine.

Figure 7: Total des dépenses mensuelles par catégorie socioprofessionnelle

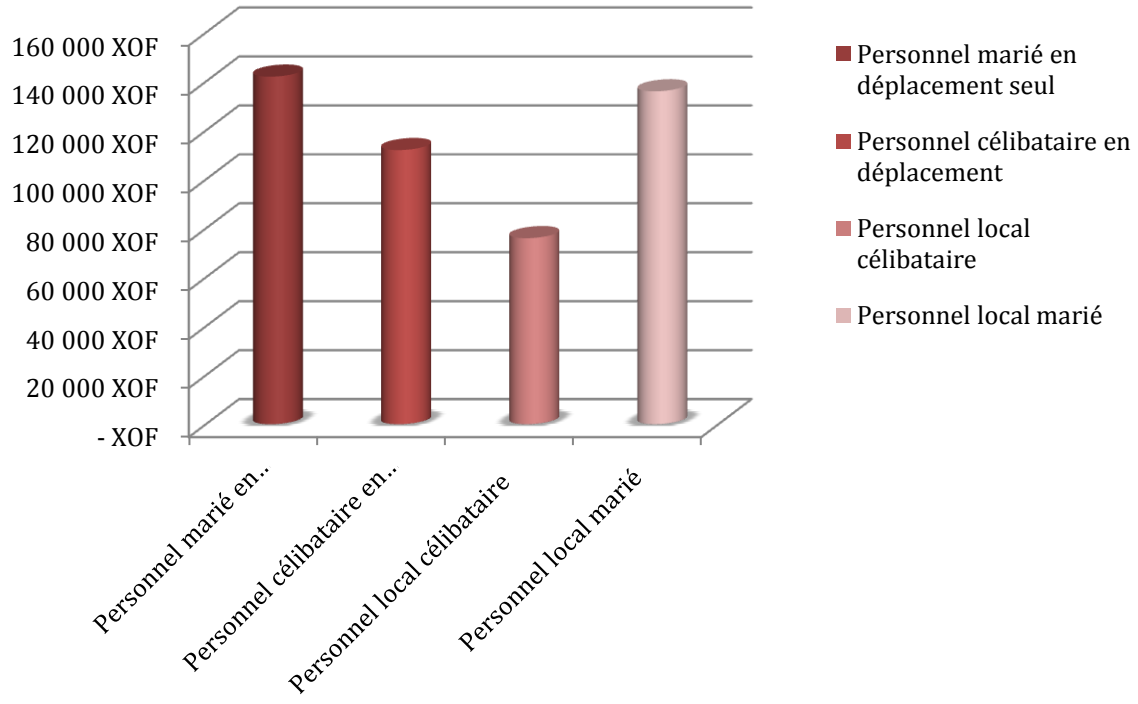
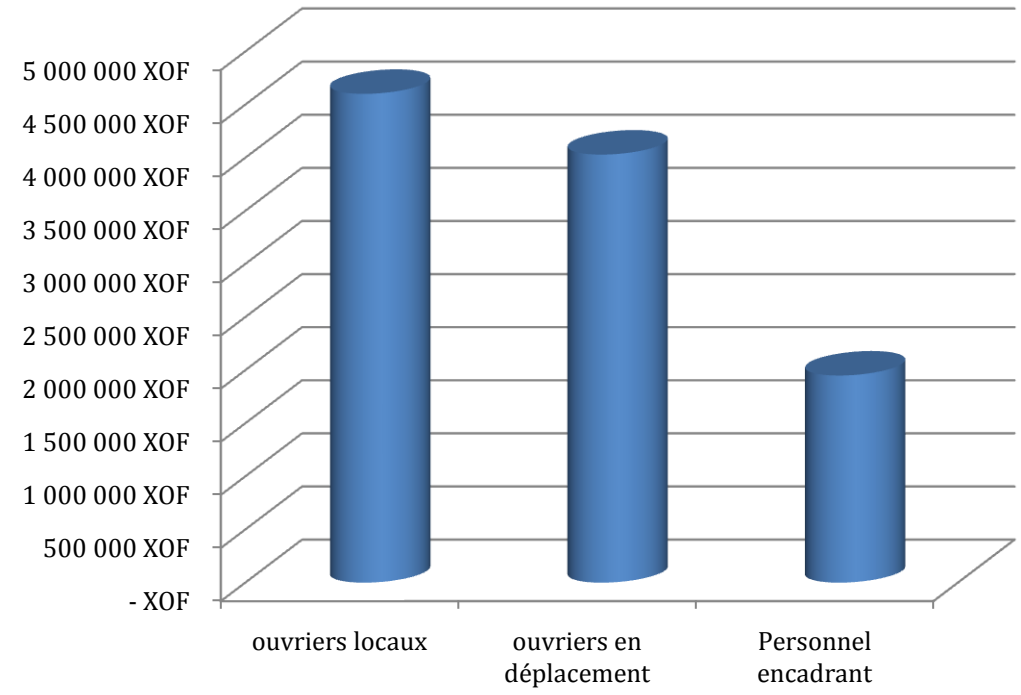
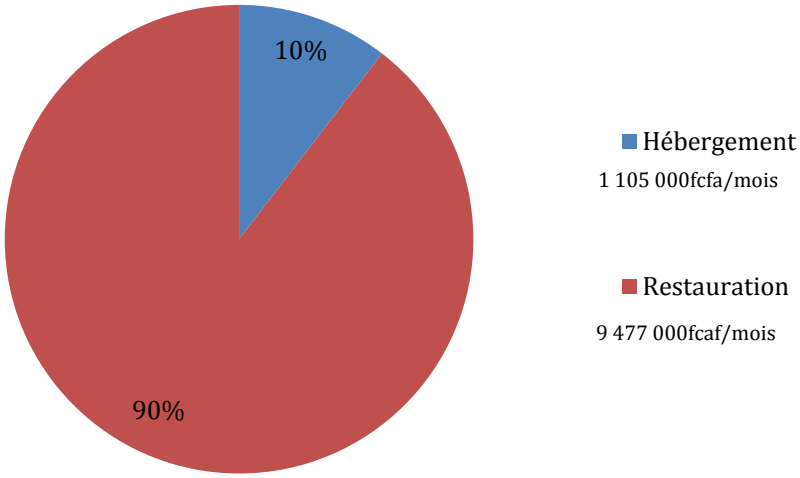


Figure 8: Valeur des dépenses mensuelles par catégorie du personnel sur le Chantier



Le personnel de chantier enquêté, toutes catégories confondues dépense mensuellement 10 582 000 Fcfa, la restauration constitue le poste de dépenses le plus important

Figure 9: Dépenses par poste du personnel de chantier.



D'après les informations collectées dans le cadre de cette enquête, les localités suivantes, sont celles qui bénéficient des retombées financières et économiques liées aux dépenses du personnel de chantier :

- ✓ Rufisque
- ✓ Keur Massar
- ✓ Bargny
- ✓ Keur Mbaye Fall
- ✓ Mbao
- ✓ Sangalcam
- ✓ Keur Ndiaye Lô

Au terme de cette étude, les points suivants méritent d'être mis en exergue :

- ➢ Le chantier de l'autoroute à péage a permis à des centaines de jeunes, qu'ils soient des travailleurs qualifiés : menuisiers, maçons ; des jeunes qui étaient au chômage de sortir d'une situation précaire.
- ➢ Grâce à la stabilité et à la ponctualité des revenus sur le chantier, ils peuvent désormais venir en aide à leurs familles respectives, avoir un contrôle sur leurs dépenses.

- Les dépenses du personnel de chantier génèrent de véritables retombées financières notamment dans les localités qui jouxtent le chantier.
- La présence du personnel a favorisé l'émergence d'activités génératrices de revenus : restaurations, petit commerce…
- Le groupement constructeur a mis à la disposition des travailleurs tous les équipements nécessaires ainsi que plusieurs autres services (un médecin passe deux fois par semaine pour la consultation des employés, assistance immédiate des employés en cas d'accident) qui favorisent l'épanouissement du personnel dans leur tâches. Ceci se traduit sur le chantier par un climat convivial au sein des employés mais aussi entre les employés et les populations riveraines.

Cette étude n'est qu'une ébauche qui permet d'appréhender les ordres de grandeur, de dresser un bilan approximatif sur les dépenses du personnel de chantier, car une étude plus exhaustive sur les dépenses du personnel de chantier devra tenir compte de toutes les dépenses effectuées par l'ensemble du personnel présent sur le chantier.

OBSERVATOIRE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIO ECONOMIQUE

AUTOROUTE A PEAGE
DAKAR-DIAMNIADIO
A chaque étape, un progrés !

Dakar, 5 janvier 2012

RETOUR D'EXPERIENCE SUR LE PROCESUS D'EXPROPRIATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE A PEAGE

Dr. Gueye Mame Safiétou Djamil

Sociologue

I- Contexte

Dans le cadre de la réalisation de l'autoroute à péage, la libération de l'emprise du tronçon Pikine Keur -Massar va entraîner un déplacement important de populations. Le tracé de l'autoroute a la particularité de traverser la zone urbaine de Pikine Irrégulier qui est densément peuplée. Les enjeux sociaux d'un tel déplacement sont importants et complexes à la fois. La population totale affectée est estimée à 20.000 personnes (environ 3000 ménages) dont 70% a moins de 30 ans. De manière directe, 5163 Personnes Affectées par le Projet (PAP) ont été recensées dont des propriétaires de concessions, des locataires, des places d'affaires, des métiers de l'automobile, des parcelles agricoles, et des IEC.

Pikine se présente comme une zone densément peuplée avec un taux d'urbanisation relativement faible, une situation socio économique particulièrement difficile, un cadre de vie précaire associé à un sous équipement en matière d'infrastructure socio économiques de base, un déficit d'assainissement, une occupation irrégulière et parfois anarchique de l'espace. Ce constat donne un aperçu sur les difficiles conditions de vie des populations qui sont continuellement confrontées aux problèmes d'inondation.

Avec le projet d'autoroute, ces populations devront être réinstallées dans des conditions de vie meilleures si non égales à leur situation de départ.

A cet effet, la zone de Tivaouane Peulh a été retenue comme lieu de réinstallation et les travaux d'aménagement sont en cours de finalisation et chaque pap ayant choisie la zone dispose d'une parcelle de 150 m2 numérotée et entièrement viabilisé avec un système d'évacuation tout à l'égout.

Parallèlement, les pap qui ont choisi de se réinstaller ailleurs, bénéficient également d'un accompagnement pour s'assurer de leur parfaite réinstallation.

A cet effet, dans le cadre du programme d''accompagnement social des populations, tel que prévu dans le plan d'actions et de réinstallation (PAR), il a été prévu de mettre en place un système de suivi de la réinstallation des populations qui accorde une attention particulière aux PAP vulnérables. Une grille d'indicateurs de sélection des PAP vulnérables a été élaborée à partir des critères définis par le PAR et a été validée. Elle a permis de renseigner la base de données des PAP chefs de ménages Propriétaires et de choisir de **manière objective et transparente** les PAP vulnérables.

Pour accompagner ce processus l'APIX en plus de l'assistance au déménagement à travers le service des ONG ENDA et MSA, à recruter une 3ème ONG chargée spécifiquement du suivi de la réinstallation (Accompagnement, appui conseil, facilitation, intermédiation et offre de services).

II- Pourquoi le suivi des 10% de PAP ?

Cette enquête menée sur un échantillon de 10% de PAP a pour objectif d'apprécier les conditions actuelles de réinstallation des PAP afin de s'assurer du respect des principes d'une bonne réinstallation et au besoin de prendre les correctifs nécessaires.

Rappel du principe :

Réinstaller les populations dans des conditions meilleures ou à défaut égales à la situation antérieure.

III- Démarche méthodologique

Un questionnaire semi-ouvert s'appuyant sur les thèmes relatifs au suivi des PAP est administré aux PAP, la durée des entretiens varie de 10 à 20mn, aucun refus n'a été constaté lors de l'administration du questionnaire. Les cibles sont les PAP chef de ménage propriétaires de concession ayant quitté l'emprise suite à leur indemnisation. Il est important de préciser que tous n'ont pas opté ou n'ont pas eu la possibilité de se réinstaller dans la zone de recasement

Le lieu de l'enquête est le lieu de réinstallation définitive ou provisoire des PAP. Cette démarche a l'avantage de pouvoir comparer la situation de référence et la situation actuelle de la PAP. Le choix des PAP est aléatoire, il s'est fait progressivement selon le rythme de départ des PAP qui pour la plupart se sont réinstallées dans les quartiers environnants de Guinaw rail, Icotaf, Tally bou bess, Thiaroye Azur, keur Mbaye Faye.

Par rapport à la taille de l'échantillon, sur **1819** PAP propriétaires de concession **197** PAP représentant un pourcentage de **10%** sont concernées par cette étude.

Les enquêtes ont été réalisées par les deux ONG chargées de la facilitation sur une période cinq mois allant de juin à octobre 2011.

IV- Exploitation et analyse des résultats

L'interprétation des données de l'enquête a permis de récapituler les informations ci-dessous et qui renseignent sur les indicateurs de la qualité de la réinstallation :

- Population jeune
  L'âge moyen des pap enquêtées varie de 30 à 8O ans
- Secteur d'activité:
  La plupart des personnes actives évoluent dans l'informel (50% commerce, 25% navigateurs, 10% dans l'artisanat, 15% à la retraite)
- Statut matrimonial:
  50% Polygamie, 30% monogame, 20% veufs
- Scolarisation:
  Taux de scolarisation faible 60 % déscolarisé et 40% scolarisé dont 15% de femmes
- Habitation
  75% des PAP déclarent une condition d'habitation meilleure (cadre de vie plus agréable, moins de promiscuité, habitation spacieuse et meilleur confort)
- Revenus
  45 % ont noté une amélioration de leur revenu (du fait de la disponibilité de place d'affaire contrairement à l'ancienne résidence) 10% connaissent une perte totale de revenus (cessation d'activité) 35% avec une perte partielle de revenus, 10% sont sans activités
- Changement d'école
  90% des PAP élèves n'ont pas changé d'écoles
- Distance avec les équipements

Les distances parcouru pour accéder au centre de santé, aux écoles et lieu de travail reste identique à la situation de référence car les pap sont restées dans la zone.

- Statut du lieu de résidence de la PAP

Sur 181 PAP 55% de PAP sont passées d'un statut de propriétaire à un statut « provisoire » de locataire. 30% n'ont pas changé de statut, 5 % hébergé et 10 % ont amené leur famille au village en attendant la livraison et construction des parcelles de la zone de recasement.

V- Perception des populations

- La non disponibilité immédiate du site de recasement à mis beaucoup de PAP dans des situations qu'elles n'auraient pas souhaité. Certaines sont passées d'un statut de propriétaire au statut de locataire.
- La dislocation du tissu familial et perturbation des habitudes et activités
- La lenteur dans la mise à disposition des indemnités
- L'inquiétude face aux délais de libération alors que l'indemnité principale et/ ou complémentaire n'est pas perçue
- L'utilisation des indemnités à des fins autre que la réinstallation
- Le souci de se retrouver avec des parcelles et sans moyen financier pour entamer la construction
- L'erreur d'indemniser sans livrer en même temps les parcelles
- Le problème de sécurité pour les PAP qui sont au milieu de nulle part en attente de paiement

- Désagréments tels que les vols lors du déménagement des PAP, les effets de nuisance des maison déjà démolies et qui affectent la pap en attente de payement , les menaces des récupérateurs de fer intimidant les pap et prétextant qu'ils sont mandatés par le GO pour démolir, implication des enfants, l'agressivité face à la quête de survie
- La peur de l'inconnu, le stress, le sentiment d'abandon et d'impuissance

VI- Leçons apprises à partir de l'enquête sur les 10%

- On peut considérer cette étude comme une pré enquête devant servir de base de travail pour mieux orienter le cadre méthodologique de la mission de suivi de la réinstallation des PAP confié à l'ONG INGESAHEL ENDA GRAF.

- Toutes les données collectées sont certes utiles, mais ne semblent pas s'inspirer d'une orientation de recherche spécifique et des hypothèses pouvant guider la conception de l'instrument.

- Si l'objectif du suivi est de comprendre ce qui se passe concernant les familles ou les groupes particulièrement vulnérables, des corrélations doivent être opérées avec la liste des familles vulnérables déjà identifiées ou/ et les questions ciblées vers les groupes potentiellement les plus vulnérables comme les femmes. Les questionnaires administrés aux PAP n'intègrent pas systématiquement cette dimension.

- Le système de suivi doit chercher à impliquer davantage les institutionnels chargés de l'accompagnement social des PAP pour assurer un plus long terme à l'assistance requise par les PAP qui en ont besoin.

VII- Perspectives

1- Affiner le questionnaire (amélioration et introduction de nouvelles variables)

- Pourcentage de PAP ayant trouvé un relogement temporaire ou définitif (ayant libéré l'emprise dans les délais de la sommation)

- Nombre de PAP ayant formulé une demande d'accompagnement social

- Nombre de dossier de réinstallation élaborés

- Pourcentage de PAP ayant utilisé les répertoires terrains et maisons

2- Intégrer la dimension genre et l'approche socio économique pour une relance des activités

3- La prise en compte des PAP vulnérables

- Pourcentage de cas de vulnérabilité renseignés

Nb/ Les ONG ENDA et MSA ont collecté les informations concernant les PAP déplacées (échantillon de 181 PAP propriétaires) et la totalité des PAP propriétaires sera confié à INGESAHEL qui a pour mission le suivi de la réinstallation des PAP.