Aimé KANTOUSSAN

Observatoire socio- économique et environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio

Enquête sur les dépenses du personnel de chantier

Rapport Final

Octobre 2011

Table des matières

INTRODUCTION 3

- **A- Contexte de l'étude** 4
- **B- Méthodologie** 5
- **C- Le contenu du questionnaire** 7
- **D- L'échantillonnage** 8
- **E- Organisation matérielle et difficultés** 8

ANALYSE 9

- **A- EXPLOITATION DE L'ENQUETE : LES DONNEES SOCIALES** 9
  - **A-1- Situation personnel selon le genre du personnel** 10
  - **A-2- Situation du personnel selon l'âge** 10
  - **A-3- Situation matrimoniale du personnel** 11
  - **A-4- Situation socioprofessionnel du personnel** 12
  - **A-5- L'origine géographique du personnel de chantier** 13
    - **A-5-1 Le personnel locale** 14
    - **A-5-2 Le personnel en déplacement 15**
- **B- EXPLOITATION DE L'ENQUETE : LES DONNEES ECONOMIQUES** 16
  - **B-1 Les indemnités et avantages offerts par la SENAC sa** 16
  - **B-2 Les revenus du personnel de chantier** 16
  - **B-3 Les dépenses du personnel de chantiers** 20
- **C- ANALYSE DES TRAJECTOIRES DES RETOMBEES FINANCIERES DE L'AUTOROUTE EN FONCTION DES TERRITOIRES DE DESTINATION DES FLUX MONETAIRES** 29

CONCLUSION 31

Introduction

La superficie de la région de Dakar est seulement de 550 km2, soit 0,28% de la superficie totale du Sénégal qui est de 196 712 km2, pourtant sa population actuelle est estimée a environ plus de 2,5 millions d'habitants soit une densité de plus de 4 000 habitants au km2 c'est la plus forte densité du pays.

Depuis l'ère coloniale, Dakar, ancienne capitale de l'AOF, a longtemps concentré diverses activités, économiques, administratives, politiques, ce qui faisait déjà d'elle une énorme accumulation humaine.

Au lendemain des indépendances, Dakar la capitale sénégalaise a continué d'accumuler les principales activités du pays, et ne cesse d'attirer de plus en plus de populations avec un taux d'accroissement annuel qui tourne autour de 4% aujourd'hui. En outre, le phénomène migratoire qui au début avait un caractère saisonnier dans les années 1970 est devenu presque régulier et définitif dans les années 1980 avec la crise économique qui traversa plusieurs pays africains.

Cette crise économique est aggravée par la famine et la sécheresse qui ont frappé le monde rural, cette situation a entrainé le départ de milliers de paysans fuyant la misère des campagnes pour la ville. Ainsi, Dakar présentait et présente encore les atouts d'un pôle très attrayant.

Cette fulgurante croissance de la population dans la capitale sénégalaise a favorisé le développement de nouveaux quartiers dans la banlieue dakaroise, une pression sur le foncier mais aussi sur toutes les infrastructures et voiries existantes.

Photo 1 : Route nationale n°1 dans les années 1960, aujourd'hui complètement saturée.

Afin de décongestionner la capitale sénégalaise qui souffre d'insuffisance en termes de mobilité, 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.

Contexte de l'étude

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 environnemental 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.

Dans cet 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 Haute 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 qui se réunit chaque année afin de procéder à l'évaluation des différentes études liées au projet autoroutier.

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 620 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.

➢ Les 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]».

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

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 à 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 pour 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 d'apprécier, aussi précisément que possible en valeur et dans l'espace l'importance des retombées financières liées à la présence du personnel employé sur le chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio. Simple en apparence, cette problématique pose en réalité d'importants problèmes méthodologiques.

Il faut dans un premier temps, préciser ce que recouvre, pour nous, la notion de dépenses du personnel de chantier : il s'agit de mesurer le supplément de dépenses injecté dans le milieu local du fait de la présence, dans celui-ci d'un, nombre de salariés supérieur à la période avant chantier.

D'où la nécessité pour nous à travers notre questionnaire de déterminer l'origine géographique des travailleurs présents sur le chantier, dans la mesure où le concessionnaire SENAC sa 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 faudra ainsi pouvoir séparer les deux populations à savoir locale et déplacée. En outre, nous avons examiné à travers notre questionnaire, la valeur des masses salariales, des indemnités et des avantages du personnel de chantier enquêté durant la phase d'avant chantier et la phase de chantier.

A travers les points soulignés dans les termes de références, nous avons retenus trois grands thèmes :

- 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, leurs 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.

Nous avons effectivement débuté cette étude le 6 septembre 2011, elle a duré 8 jours sur le terrain. L'enquête a porté sur 280 individus comprenant des journaliers, contractuels et le personnel encadrant, sur une population mère 630 individus. La fréquence moyenne des interviews était de 30 individus par jour.

Afin de ne pas perturber les ouvriers dans leur tâche, 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 soit 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, nous les prenions pendant qu'ils attendent leur tour chez le médecin ;
- pour le personnel encadrant, nous laissions le questionnaire sur place après avoir expliqué le but de notre présence sur le chantier.

L'entretien était de type semi-directif, avec un questionnaire ouvert et à la fois fermé. Pour tous les travailleurs qui ne savent pas lire et écrire, nous nous chargions de poser directement

les questions en wolof dans la plus part des cas. Outre ce questionnaire, nous avons effectué des entretiens de face à face, ceux –ci, nous 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 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.

Comme nous l'avons souligné précédemment, la problématique sur les dépenses du personnel de chantier parait simple à première vue, cependant la réalité pratique du terrain nous a révélé qu'elle est très complexe dans la mesure où la majorité des ouvriers engagés aujourd'hui sur le chantier, travaillaient à titre personnel, ou dans le secteur informel, ce qui ne permet pas une visibilité sur leurs revenus mensuels ou journaliers, donc de bien statuer en terme de chiffres sur leur situation financière avant chantier.

La diversité des revenus selon la catégorie des travailleurs, mais aussi au niveau des travailleurs d'une même catégorie selon les sociétés en place rend la tâche très compliquée quant à une catégorisation des masses salariales.

Enfin, le bilan économique des retombées ne peut être dressé qui si le montant des dépenses effectuées par l'ensemble des personnels notamment déplacés est connu. Or, dans ce domaine, concernant une population bien particulière, nous ne disposons d'aucune référence utilisable. De plus, compte tenu de la diversité des situations individuelles : marié avec déplacement en famille avec ou sans enfants, marié mais en déplacement individuel, célibataires… il existe sans doute une grande diversité de nature et de volume des dépenses. L'analyse doit tenir compte, autant que peut se faire, cette diversité si nous voulons accorder un certain crédit aux résultats.

La nature des problèmes posés par la problématique des dépenses du personnel de chantier et des retombées économiques, impose donc le recours à des enquêtes auprès d'un échantillon représentatif afin, de bien connaître les caractéristiques socio-économiques de cette population d'une part, et d'autre part, de définir des paramètres et des indicateurs, qui par extrapolation, permettront de dresser un bilan global.

Le contenu du questionnaire

Dans la mesure où les interviews se déroulaient sur les lieux du chantier et par moment pendant le temps de travail, le questionnaire se devait d'être à la fois court et précis en

fonction des objectifs déclinés dans les termes de références de l'étude. Son élaboration a donné lieu à plusieurs versions qui ont été discutées puis modifiées. Dans sa forme définitive, le questionnaire comporte trois grandes rubriques :

- des renseignements individuels sur le travailleur démarché : âge, sexe, situation matrimoniale, niveau d'étude, origine géographique, lieu de résidence d'origine, lieu de résidence actuel;
- des renseignements sur sa situation professionnelle avant le chantier et pendant le chantier : entreprise, nature de contrat, durée dans le chantier
- la nature des rémunérations du personnel avant le chantier et durant le chantier, l'appréciation de leurs conditions financières avant et pendant le chantier, la nature et le volume des dépenses en situation de chantier (repas, transport, logement) les parts du budget consacrées aux charges familiales et autres dépenses.

L'échantillonnage

Le rapport n° 17 du mois d'aout 2011 fait état de 631 personnes qui travaillent sur le chantier de « l'autoroute de l'avenir ». La population mère est composée du personnel encadrant, de contractuels, de journaliers. Le concessionnaire la SENAC a fait appel à des sous-traitants mais aussi des sociétés intérimaires. Pour disposer d'un échantillon aussi divers que possible, nous avons tenu à démarcher toutes les catégories socioprofessionnelles présentes sur le chantier mais aussi les travailleurs des entreprises intervenantes. Dans la mesure où tous ces travailleurs se retrouvaient par groupe sur une mince bande de plusieurs kilomètres, il était pratiquement facile de les démarcher par catégorie socioprofessionnelle et surtout de pouvoir comparer ainsi toutes les réponses liées aux dépenses sur le chantier notamment.

Organisation matérielle et difficultés

La conduite d'une telle étude pratique sur le terrain a posé quelques difficultés d'organisation qu'il faut évoquer. Dans la mesure où les interviews se déroulaient directement sur le lieu de travail, il fallait procéder rapidement afin de ne pas immobiliser trop longtemps le personnel, pour cela, il fallait disposer d'un nombre d'enquêteurs suffisant.

Dans tous les cas, les responsables ont volontiers accepté de nous aider, en nous mettant en contact avec les responsables et les superviseurs qui à leur tour, sont chargés d'informer les travailleurs. Les sujets enquêtés, se sont montrés très coopératives et ont accepté volontiers de répondre aux questions posées. Nous pensons qu'il est nécessaire de souligner la qualité de

cette collaboration et nous tenons à remercier tous les participants à cette étude pour leur accueil, leur aide précieuse.

Nous devons cependant faire état d'un certain nombre de difficultés rencontrées, soit dans le déroulement même de l'enquête soit dans la phase exploitation des données. Les impératifs du chantier font que les entretiens devaient se dérouler très rapidement, et parfois sous la pression des superviseurs ils n'ont pas pi être mené à terme.

De plus, il n'a pas été souvent facile de nous entretenir avec les travailleurs des sous-traitants qui étaient un peu réticents par rapport à cette enquête. Sur le contenu du questionnaire, nous avons noté plusieurs déficiences au cours de l'enquête et lors de la phase d'analyse. A la question de savoir : « avec votre nouvel emploi parvenez-vous à vous prendre totalement en charge y compris votre famille ? » plus de 90% des ouvriers y compris le personnel encadrant ont répondu par la négative, mais il aurait fallu la poser autrement au cours de nos entretiens face à face, pour au moins obtenir des points de vue divergents.

Hormis le personnel encadrant et quelques ouvriers, il a été pratiquement difficile pour la majorité des ouvriers du chantier de nous donner leurs précédents revenus journaliers ou mensuels. Avant d'être embauché sur le chantier de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la plupart d'entre eux travaillaient pour leur propre compte, ou dans le secteur informel et leurs revenus n'étaient ni réguliers et ni stables.

Analyse

Exploitation de l'enquête : les données sociales

Avant d'entamer l'analyse quantitative et qualitative des données sociales, nous tenons à préciser que le personnel du chantier de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio a fort apprécié positivement cette enquête, ce qui a fait qu'elle a pu se dérouler dans un contexte très favorable et apaisai.

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 »***

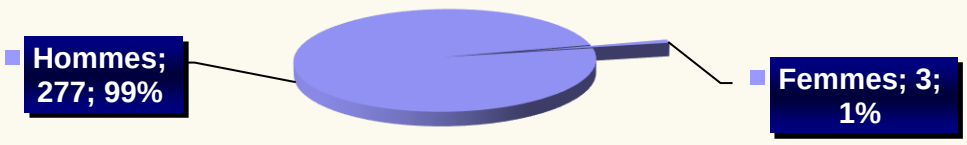
Tout en espérant que les responsables tiendront compte des résultats, ils pensent que ce genre d'initiatives est à répéter et surtout doit servir d'exemple à d'autres projets.

La première partie du questionnaire permet de connaitre les principales caractéristiques de la population, mais aussi la structure de l'emploi dans ce type de grand chantier.

Situation par genre du personnel

Sur l'ensemble du personnel de chantier, la population féminine est très faible, les femmes que nous avons rencontré au cours de notre enquête font parti du personnel encadrant. Compte tenu de la rigueur des tâches à accomplir sur le terrain, le secteur des travaux publics, emploie plus une main d'œuvre masculine. Notre échantillon reflète bien cette situation puisqu'il ne compte que trois (3) femmes soit 1%. Notons que cette population féminine est d'ailleurs très jeune.

Figure 1: représention par genre du personnel du chantier

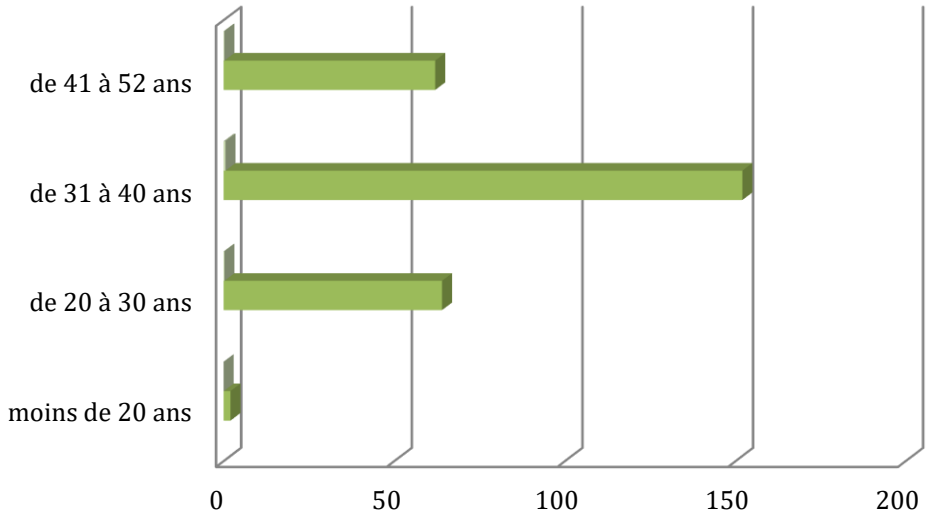


Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier . Octobre 2011

Situation du personnel de chantier selon l'âge

Dans l'ensemble, la population est relativement jeune et l'âge moyen du personnel de chantier tourne autour de 38 ans. La répartition par âge montre que les moins de 40 ans représentent environ 54% contre 22% des moins de 52 ans. Là encore, nous pensons que cette relative jeunesse de la population 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



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

Situation matrimoniale

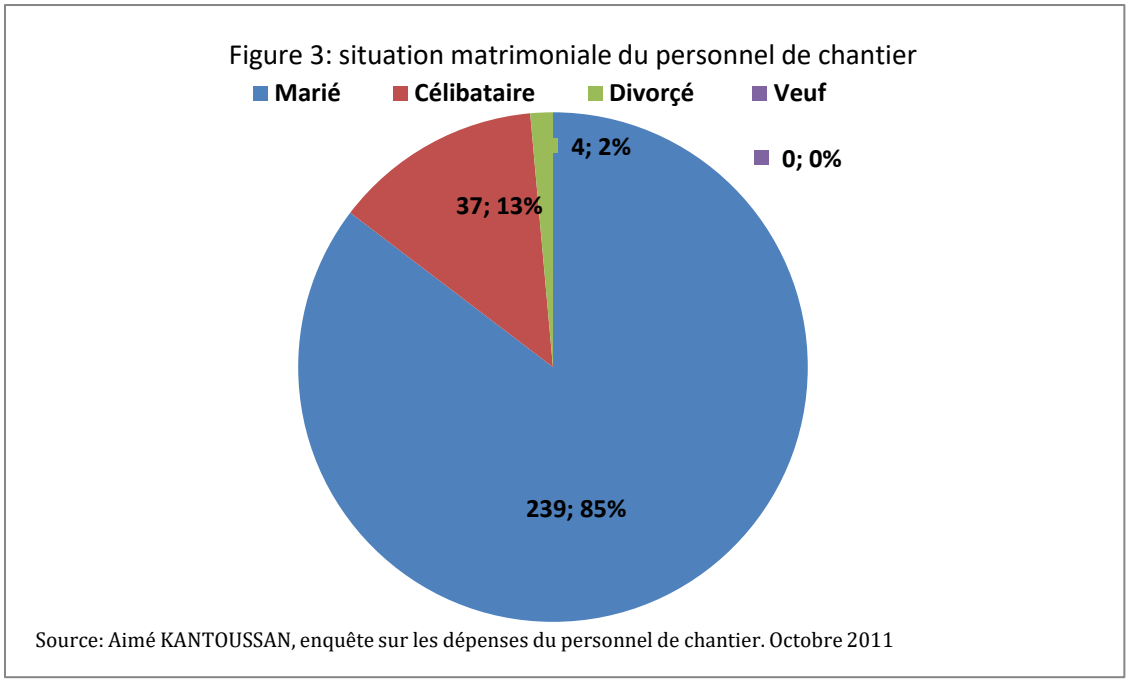
Le taux de mariés parmi le personnel de chantier enquêté est très élevé, par rapport à celui des célibataires, le taux des divorcés est par contre insignifiant dans la mesure où il n'est que de 2%. Ce fort taux de mariés au sein du personnel pourrait s'expliquer par plusieurs raisons, nous sommes non seulement en présence d'une population essentiellement mure donc en âge de se marier, mais aussi pour des raisons religieuses et cultuelles notamment, au Sénégal les gens se marient tôt. Parmi les mariés, plusieurs d'entre (59) affirment avoir pris au moins deux épouses.

Tableau 1 : Composition des ménages du personnel de chantier

Nombre d'enfants	Mariées	Célibataires	Divorcés	Veufs
0 enfant	15			
1 enfant	43	5	1	
2 enfants	45			
3 enfants	46			
4 enfants	39			
5 enfants	28			
6 enfants	7			
7 enfants	11			

8 enfants	3
9 enfants	-
10 enfants	-
11 enfants	2

Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011



La taille des cellules familiales détermine très largement le volume des dépenses effectuées. Parmi les catégories des travailleurs qui ses sont déplacés, seuls quelques (nous avons dénombré 8 au total) travailleurs se trouvant dans un ménage très restreint (avec deux ou trois enfants) se sont déplacés avec leurs familles respectives, les autres par contre se sont déplacés sans leurs familles, il reste que ces derniers ont une famille à nourrir ailleurs que dans la région du chantier en plus de leurs dépenses locales.

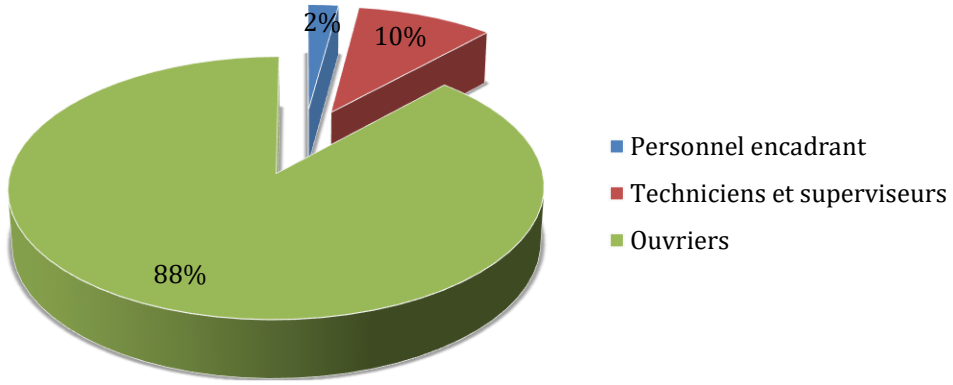
Situation socioprofessionnelle

Nous distinguons trois catégories socioprofessionnelles parmi le personnel du chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio :

- les cadres et les ingénieurs
- les techniciens et superviseurs de travaux
- les ouvriers

Nous reconnaissons qu'au cours de cette enquête notamment pour les entretiens face à face, nous nous sommes plus focalisés sur la population ouvrière que sur le personnel encadrant, cela est dû au fait que cette dernière catégorie n'était pas souvent disponible et nous étions obligé de leur laisser des questions et de repasser plus tard les récupérer. Nous avons tenu quand même à démarcher un bon nombre d'entre eux malgré les difficultés. Nous ne disposons pas non plus d'informations nous permettant de faire la part de chaque catégorie socioprofessionnelle sur le chantier.

Figure 4: représentation selon la catégorie socioprofessionnelle

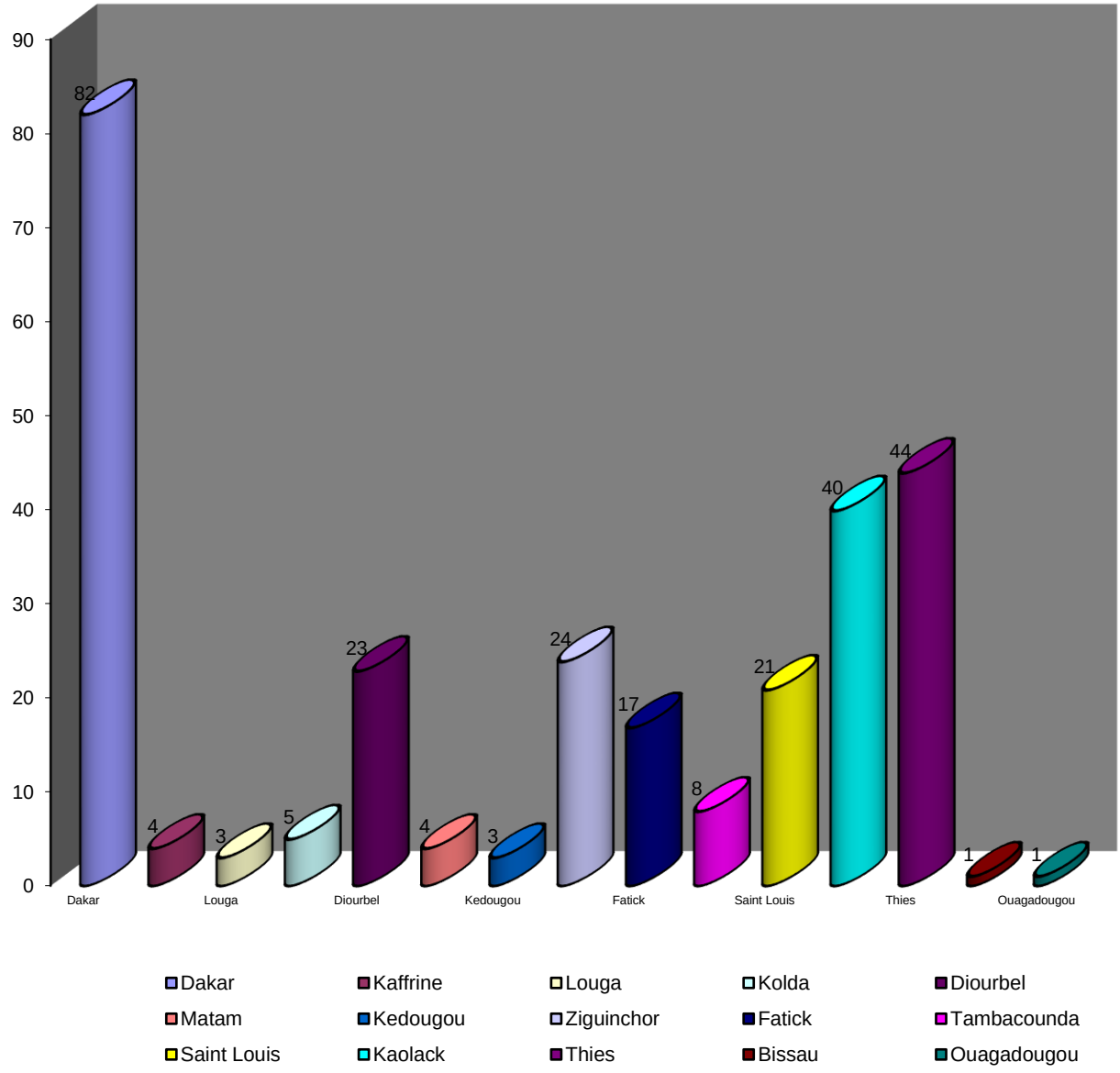


Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier . Octobre 2011

L'origine géographique du personnel de chantier

L'origine du personnel du chantier de l'autoroute est extrêmement variée, puisqu'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 Kégoudou. Même si la dispersion est très poussée, la région de Dakar à travers précisément les départements de Rufisque et de Pikine qui abritent le chantier domine très largement les autres localités du pays, elle est suivie de loin par les régions de Thiès et Kaolack qui géographiquement sont proches de Dakar. Ainsi parmi les travailleurs du chantier de l'autoroute nous distinguons principalement deux types de catégories : les travailleurs d'origine locale et les travailleurs qui viennent d'ailleurs c'est-à-dire qui se sont déplacés dans un but purement professionnel. (carte 1)

Figure 5: origine géographique du personnel de chantier



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

- **Les travailleurs d'origine locale** :

Ils proviennent pour la majorité des localités qui jouxtent le chantier : Rufisque, Bargny, Sangalcame, Keur Massar, Keur Mbaye Pikine, Grand Yoff, 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, que nous évoqueront plus loin, ont dû rejoindre le chantier. Cette population, malgré la présence de quelques individus âgés est à majorité composée de jeunes. Nous retrouvons parmi cette-ci les nouveaux contractuels et beaucoup de journaliers.

- **Les travailleurs en déplacement :**

Ils sont composés en majorité de personnes qualifiées, ayant une certaine expérience dans le domaine des travaux publics, certains d'entre eux ont travaillés dans d'autres chantiers de ce genre. La plus part d'entre eux sont des conducteurs d'engins, des superviseurs de travaux, des techniciens, c'est parmi eux que l'on retrouve le grand nombre de CDD (contrat à durée déterminée). Ils ont élu domicile dans les quartiers ou localités proches du chantier comme en témoigne le tableau ci-dessus. (carte 2)

Tableau 2 : répartition du personnel déplacé dans les localités qui jouxtent le chantier

Localités abritant les travailleurs déplacés	Nombre
Dakar	3
Rufisque	28
Keur Mbaye Fall	6
Keur Massar	10
Sindia	1
Mbour	2
Diamniadio	5
Poste Thiaroye	2
Keur Ndiaye Lô	4
Zac Mbao	4
Bargny	4
Malicka	1
Pikine	2
Sangalcame	1

Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

Au sein de cette dernière catégorie, certaines personnes au nombre de 21 qui se sont déplacées, sont originaires de Dakar ou y vivaient déjà avant le chantier mais pour être plus « ***proche du chantier et éviter les frais de transport ainsi que les retards*** », ils ont préféré

déménager dans des quartiers plus proches du chantier. Au total, seulement 8 travailleurs se sont déplacés avec leurs familles.

Exploitation de l'enquête : les données économiques

Après avoir dégagé dans la partie précédente les caractéristiques socio-démographiques du personnel de chantier, nous allons dans cette partie commencer par analyser la valeur des indemnités et les avantages offerts par le constructeur.

Indemnités et avantages offerts par SENAC sa

Pour la réalisation de cette partie, nous nous sommes basé plus sur nos entretiens de face à face que sur le questionnaire. D'emblée, précisons qu'il y a une différence de revenus entre les employés du concessionnaire SENAC sa et les travailleurs des sociétés sous-traitants ou intérimaires. Les revenus varient aussi selon l'ancienneté du travailleur et de son type de contrat.

Pour chaque catégorie socioprofessionnelle, nous avons proposé dans le questionnaire, une grille salariale à trois niveaux.

- **Les revenus des journaliers**

Les revenus mensuels des ouvriers journaliers du chantier varient entre 75 000fcfa et 100 000fcfa, cette différence sur les revenus mensuels des journaliers s'explique par le fait qu'il y a comme nous l'avons souligné à l'entame de cette partie une différence au niveau des salaires proposés par les entreprises présentes sur le chantier. Les ouvriers journaliers qui travaillent pour le concessionnaire SENAC sa peuvent toucher par jour de travail plus de 3 400fcfa, alors que les revenus des ouvriers journaliers travaillant pour le compte des autres entreprises qui interviennent sur le chantier varient entre 2 500fcfa et 3 000fcfa par jour.

- **Les revenus des techniciens et autres personnels encadrant**

Au niveau de cette catégorie aussi, il y a aussi une différence de revenus mensuels entre les employés du concessionnaire SENAC sa et les employés des autres entreprises. Les niveaux de rémunération les plus élevés correspondent aux contrats à durée indéterminée, ils reflètent une meilleure qualification de ce personnel mais aussi une plus grande ancienneté dans l'entreprise, surtout en comparaison avec les contrats à durée déterminée. La grille salariale d'un superviseur ou chef d'équipe sur le chantier se situe entre 200 000fcfa, voire, plus selon l'ancienneté, les primes et les avantages et le statut.

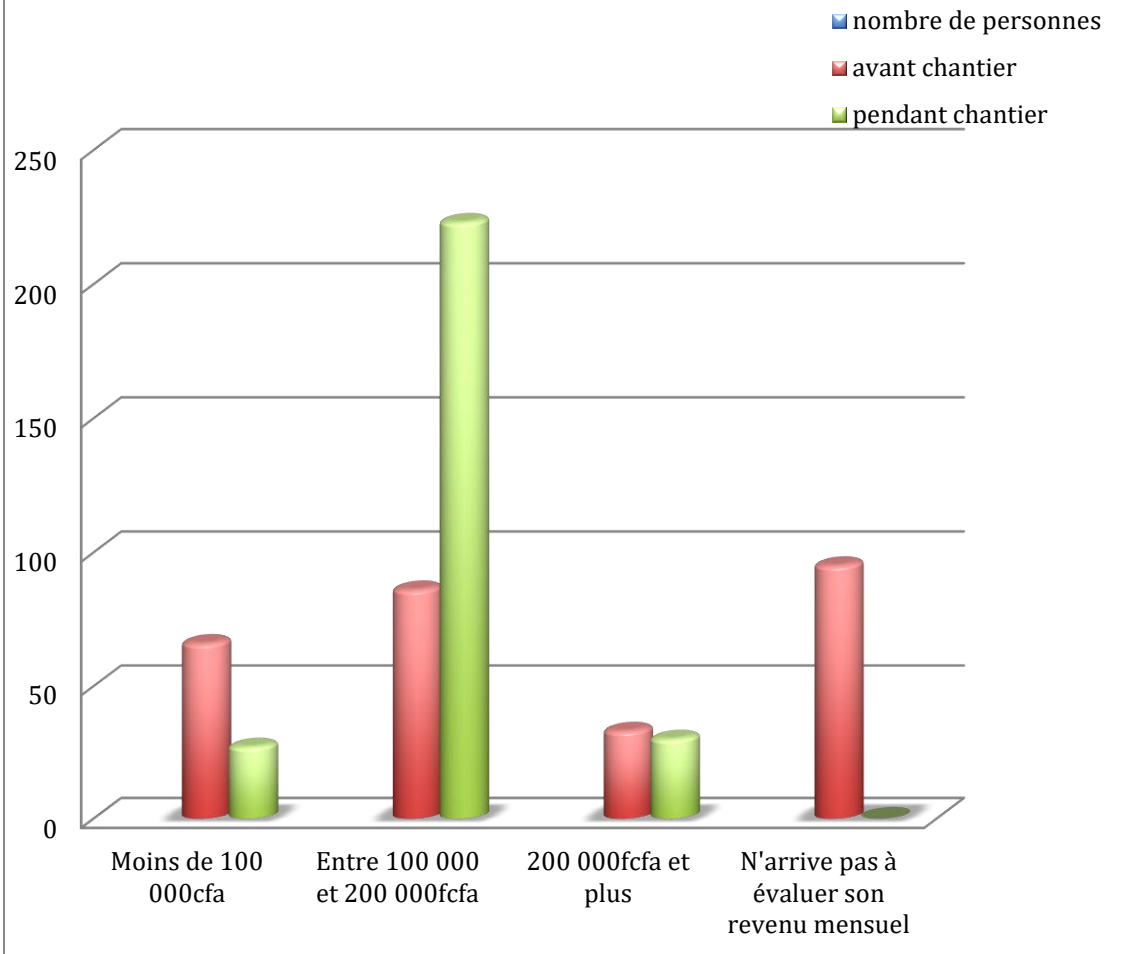
Le personnel du concessionnaire SENAC sa bénéficie de primes : prime de lait, prime de panier, prime de transport, cette dernière, par exemple s'élève à 16 500fcfa par mois. En plus des primes, le personnel bénéficie d'une bonne couverture médicale.

La situation la plus mauvaise concerne les journaliers travaillants pour le compte des entreprises sous-traitant, ces derniers ne bénéficient d'aucune prime, et certains d'entre eux peinent à recevoir leurs revenus.

Tableau 3 : Situation des revenus mensuels du chantier

Situation des revenues mensuelles avant chantier		Situation des revenus mensuels pendant chantier	
Moins de 100 000fcfa	66	Moins de 100 000fcfa	27
Entre 100 000 et 200 000fcfa	86	Entre 100 000 et 200 000cfa	223
200 000fcaf et plus	33	200 000fcaf et plus	30
N'arrive pas à évaluer son revenu	95	N'arrive pas à évaluer son revenu	0

Figure 7 :SITUATION FINANCIERE DU PERSONNEL DE CHANTIER



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

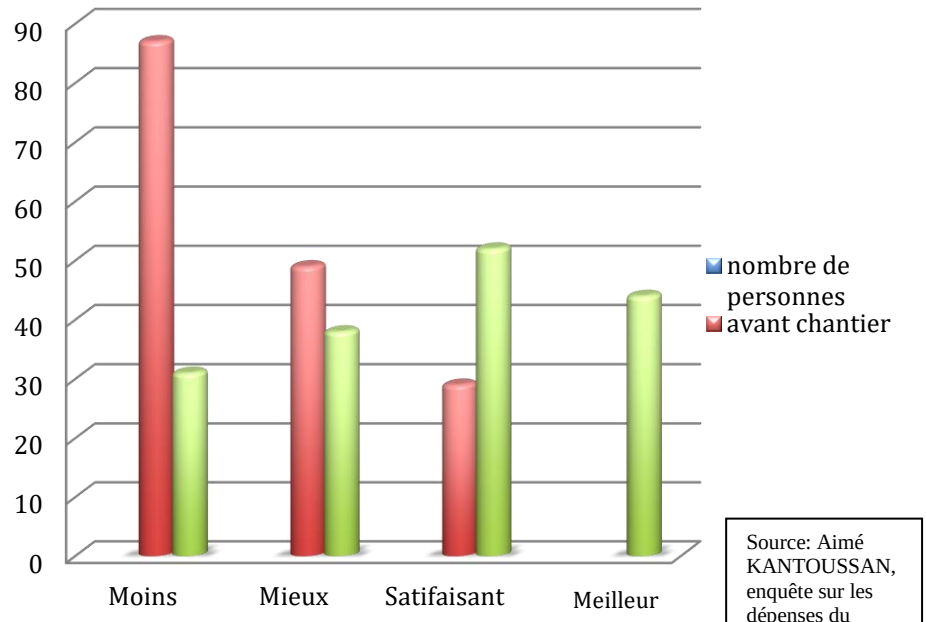
A peu près 30% du personnel que nous avons démarché ne parvenait pas à évaluer leurs revenus mensuels, dans cette catégorie, se retrouvent des gens qui travaillaient pour leur propre compte et leurs revenus dépendaient des marchés qu'ils gagnaient tout en sachant qu'ils pouvaient rester un bon bout de temps sans marchés donc sans revenus. De plus il y a ceux qui sont resté longtemps en chômage ou qui viennent juste de finir leur formation et ont été recruté dans le chantier même si ce nouvel emploi n'a rien à avoir avec leur formation d'origine ; par exemple le cas d'un étudiant en informatique recruté comme pointeur sur le chantier. La situation des revenus du personnel de chantier est à la fois complexe et simple, certains travailleurs ont dû quitter leur ancien emploi qui était d'ailleurs mieux payé, mais seulement les revenus n'étaient pas stables, donc grâce au nouvel emploi sur le chantier même si les salaires ne sont pas si élevés, ils pouvaient désormais avoir une visibilité sur leurs revenus et ainsi bien planifier leurs dépenses. En plus de la visibilité qu'ils ont désormais sur leurs revenus, ils bénéficient d'avantages tels que les véhicules de transport du personnel, des primes ainsi qu'une bonne couverture médicale qui prend qui s'étend à leurs familles.

A la question de savoir : « ***Comment jugez-vous votre situation financière avant et pendant le chantier*** ? »

Tableau 4 : Situation financière du personnel de chantier

Situation financière avant chantier		**Situation financière pendant chantier**	
Moins	87	Moins	31
Mieux	49	Pareil	38
Satisfaisant	29	Satisfaisant	52
Néant		Meilleur	44

Figure 7 :Situation financiere du personnel de chantier



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

C'est-à-dire que, même si le niveau des salaires n'est pas si élevé, la régularité et la ponctualité des salaires réconfortent les travailleurs du chantier de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Cependant, grâce aux avantages et aux revenus plus ou moins élevés dont bénéficient les employés du concessionnaire SENAC sa, comparés aux autres entreprises présentes sur le chantier, les travailleurs des autres entreprises veulent obtenir un contrat chez le concessionnaire tout comme les journaliers du concessionnaire veulent à tout prix devenir des contractuels.

Le concessionnaire SENAC a mis à la disposition de ces employés des équipements : tenues de travaille, casques, gilets, chaussures de sécurité, lunettes de protection… bref, il a mis les travailleurs dans de bonnes conditions ce qui constitue selon eux «***une source de motivation dans leurs tâches*** ».

Dans le questionnaire que nous avons administré au personnel de chantier, il a été question de savoir si les travailleurs : « ***Bénéficiez-vous d'avantages avec cet emploi par Eiffage ? »*** Nous avons obtenus **143** (d'aucuns trouvent que c'est un droit, d'aucuns ne se sentent pas concernés par la question car n'étant pas embauchés par Eiffage) réponses positives et à la question de savoir « ***si oui lesquels*** ? »

Voici entre autres avantages qui sont fréquents dans leurs réponses :

- ✓ ***Equipements complets***
- ✓ ***Primes***
- ✓ ***Bonne couverture médicale***
- ✓ ***Ils acquièrent beaucoup d'expérience grâce aux conditions de travail***

Les dépenses du personnel de chantier

Nous avons déjà souligné précédemment les ambiguïtés liées aux différentes catégories du personnel présent sur le chantier. Pour chaque type de dépenses, nous avons choisi une moyenne journalière pour chaque catégorie sur l'ensemble de l'échantillon.

- ➢ **Les dépenses des ouvriers**

Nous entendons par là les dépenses des personnes qui sont sur le terrain : les journaliers et autres contractuels qui ne font pas partie de la catégorie du personnel encadrant.

Un ouvrier sur le chantier dépense en moyen 100fcfa par jour sur le chantier répartis comme suit :

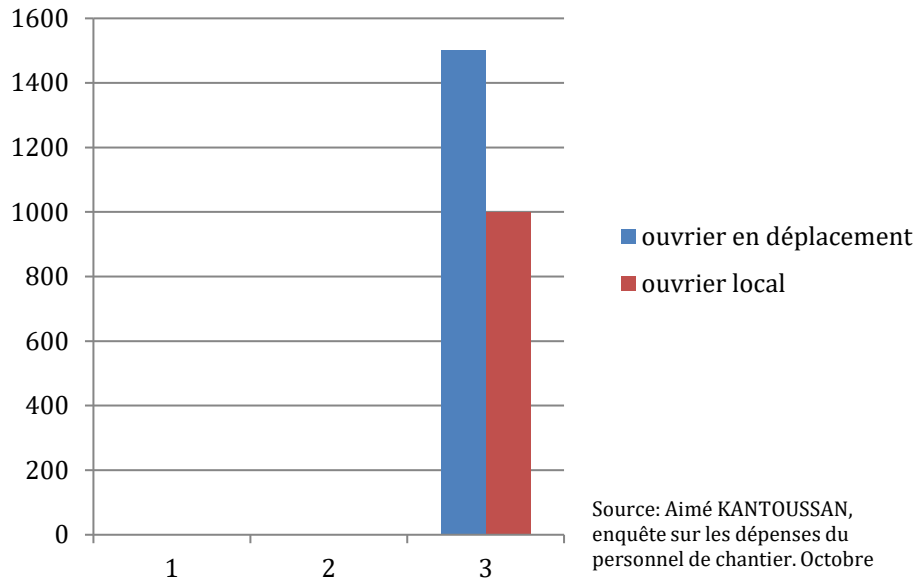
- ✓ Petit déjeuner : 350fcfa à 400fcfa
- ✓ Déjeuner : 500fcfa
- ✓ Cotisation thé ou sachet d'eau ou autres petites dépenses : 150fcfa à 200fcfa

Sur le long du chantier, des femmes ont installé des gargotes de fortunes et proposent aux travailleurs des plats aux tarifs abordables pour les ouvriers, partout dans ces gargotes, le plat du jour coûte 500fcfa, le prix du petit déjeuner par contre varie selon la commande de l'ouvrier mais ceux-ci par soucis financiers n'excèdent pas 500fcfa /jour pour le petit déjeuner. Les dépenses liées au transport sont très variables car certains ouvriers empruntent fréquemment les véhicules dédies au transport du personnel mais pas tous les jours, d'aucuns profitent des véhicules du personnel encadrant… dans ces conditions, il est difficile d'établir le coût quotidien du transport d'un ouvrier sur le chantier.

En plus des 1000fcfa sur le chantier, les ouvriers en déplacement seul paient le repas du soir à 500fcfa, ce qui fait :

- ❖ Ouvriers en déplacement dépensent en moyenne et quotidiennement 1500fcfa
- ❖ Ouvriers locaux dépensent en moyenne et quotidiennement 1000fcfa

Figure 7: Situation des dépenses quotidiennes par types d'ouvriers

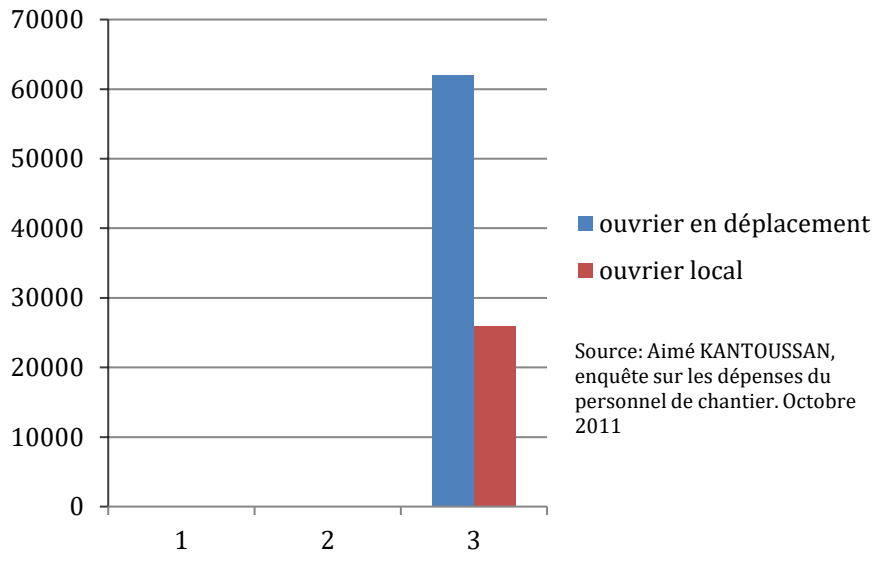


Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre

Nous ne prenons pas pour l'instant en compte les travailleurs qui se sont déplacés en famille car nous supposons que ces derniers auraient même sans le déplacement effectué cette dépense.

Sur les 73 ouvriers en déplacement, seuls 8 se sont déplacés avec leurs familles, les 65 autres ont pris un hébergement à coté du chantier. Là aussi nous avons essayé de fixer une moyenne du prix de la location toutes charges comprises à 17 000fcfa sachant que certains travailleurs payent plus (jusqu'à 25 000fcfa) et d'autres moins de cela (entre 15 000cfa (sans les charges) et 20 000cfa). Ce qui fait qu'un ouvrier en déplacement seul dépense mensuellement en moyenne 62 000fcfa alors que l'ouvrier local dépense mensuellement à peu près 26 000fcfa sur le chantier.

Figure 8: Situation des dépenses mensuelles par types d'ouvriers



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

Les dépenses mensuelles d'un ouvrier en déplacement dépassent de loin de loin celle d'un ouvrier local, cette catégorie est plutôt constituée par des ouvriers qui sont des contractuels. Sachant que dans notre échantillon composé de 280 personnes travaillant sur le chantier, les ouvriers en déplacement seul, sont au nombre 65 et dépensent mensuellement 62 000fcfa, ce qui fait la somme totale de 4 030 000fcfa par mois injectés dans l'économie locale. Les dépenses mensuelles des ouvriers locaux qui sont au nombre de 177, sachant que chaque ouvrier dépense en moyenne 1000fcfa par jour sur le chantier, s'élèvent à peu près à 4 602 000cfa.

Tableau 5 : Estimations des dépenses mensuelles des ouvriers

Situation chantier	Effectif (par rapport à notre échantillon)	Dépenses mensuelles/ouvrier	Total
Ouvriers en déplacement	65	62 000fcfa	4 030 000fcfa
Ouvriers locaux	177	26 000fcfa	4 602 000fcfa
		Total	8 632 000fcfa

- **Dépenses du personnel encadrant et technique**

Tout comme les précédentes dépenses, celles-ci varient pour différentes raisons. Mais nous avons essayé de trouver une moyenne en tenant compte de différentes situations vécues sur le terrain avec le personnel.

La dépense quotidienne d'un personnel encadrant ou technique sur le chantier tourne autour de 2500fcfa quotidiennement :

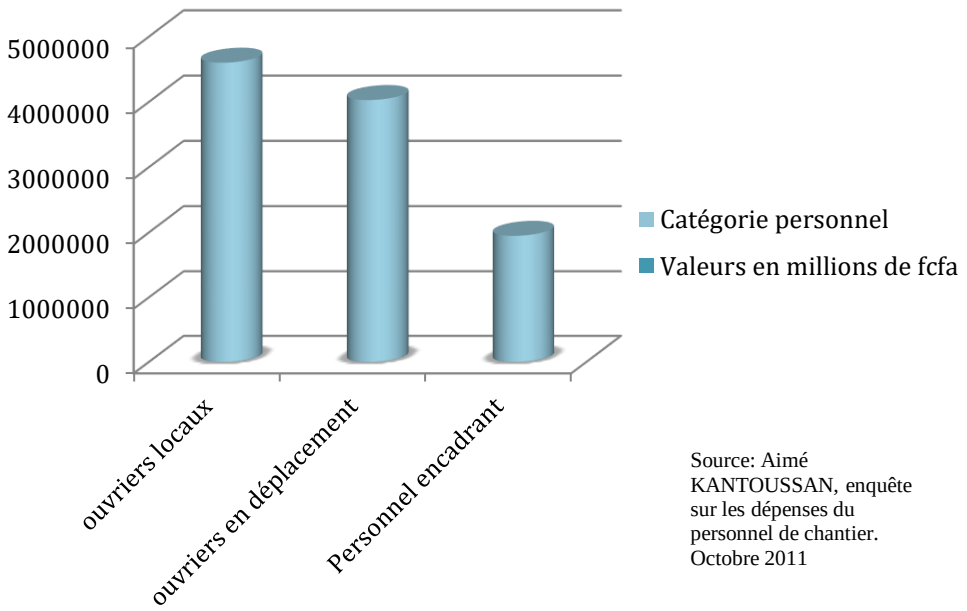
- ✓ Repas entre 1500fca, 2000fcfa et 2500fca voire même plus (sandwiches, autres plats, plus boissons)

La majorité du personnel encadrant et technique du fait qu'elle dispose soit d'un véhicule de service ou d'un autre type de transport, va se restaurer en dehors du chantier s'agissant du repas de midi, et prend leur petit déjeuner soit au bureau soit à la maison avant de venir. En ce qui concerne les travailleurs qui appartiennent à cette catégorie et qui se sont déplacés avec leurs familles, ils sont au nombre de huit (8), ils vont souvent se restaurer chez eux car n'habitant pas loin du chantier et surtout pouvant se déplacer aisément.

C'est dire qu'il est difficile même par extrapolation de faire des calculs avec des chiffres justes, nous essayons juste de nous en tenir à la moyenne générale. Sur les trente huit (38) personnes du personnel encadrant et technique, sachant que les huit se sont déplacés avec leurs familles donc préfèrent aller se restaurer chez eux pour des raisons sus citées, les dépenses mensuelles sont estimées à environ 1 950 000fcfa. Théoriquement, même si cette catégorie du personnel effectue peut de dépenses sur le chantier, elles sont beaucoup plus conséquentes comparées aux dépenses des ouvriers. Ce qui est d'ailleurs très normal dans la mesure où grâce à son revenu, la première catégorie possède un pouvoir d'achat plus élevé. Dans le cadre de cette enquête, le fait que nous n'ayons pas pu démarcher plusieurs employés parmi le personnel encadrant et technique, et le manque d'informations nécessaires et complètes nous a valu d'obtenir un nombre que nous pensons est loin de mesurer avec exactitude l'ampleur des dépenses du personnel encadrant sur le chantier.

Cependant, malgré le petit nombre d'employés du personnel encadrant et technique que nous avons démarché et malgré le caractère incomplet de certaines informations sur ce dernier, il est possible de faire des projections sur l'ampleur de leurs dépenses sur le chantier.

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



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

- **Parts du budget allouées aux dépenses par le personnel du chantier**

Sur la base de quelques chiffres concrets et complets que nous disposons dans chaque catégorie du personnel de chantier pouvoir faire des projections et calculer ainsi la part du budget réservée aux autres liées au logement, à la nourriture, et autres charges familiales. Encore une fois, du fait de la variabilité et du caractère très aléatoire des données que nous disposons sur la santé, le transport par exemple, nous sommes obligé de passer silence la part du budget allouée à la santé, au transport, au loisir.

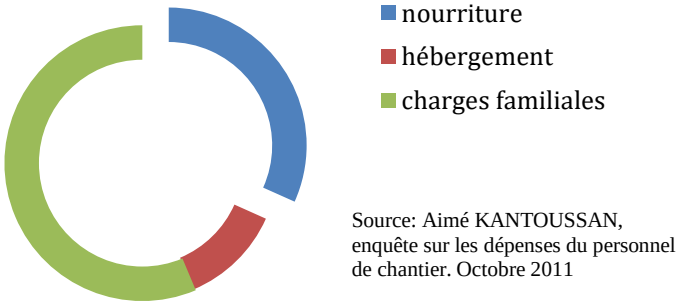
- **Personnel marié en déplacement seul**

Sur les soixante cinq (65) ouvriers en déplacement seuls quelques uns d'entre eux douze (12) au total ne vivent pas dans un ménage, les cinquante trois (53) par contre vivent en ménage, et leurs conjointes sont restées dans leur lieu de résidence d'origine. Le budget se répartit comme suit :

- Dépenses sur le chantier :
  - Nourriture : 45 000fcfa par mois
  - Hébergement et toutes charges comprises (eau et électricité) : 17 000fcfa
- Dépenses liées à la charge familiale : 80 000cfa (voire plus)

Pour celles-ci, l'ouvrier envoie en général une somme d'argent à sa famille restée dans le lieu de résidence d'origine à défaut de s'y rendre personnellement ce qui n'est pas souvent le cas surtout pour ceux qui habitent loin du chantier. En termes de dépenses, celui-ci est celui qui en fait le plus car il est obligé non seulement dépenser d'effectuer des dépenses dans son nouveau lieu de résidence, mais aussi dans son lieu de résidence d'origine où trouve sa famille. Les travailleurs qui se trouvent dans cette situation, affirment ne pas pouvoir mettre de l'argent de coté.

Figure 9: dépenses totales d'un ouvrier déplacé sur le chantier et vivant dansun ménage

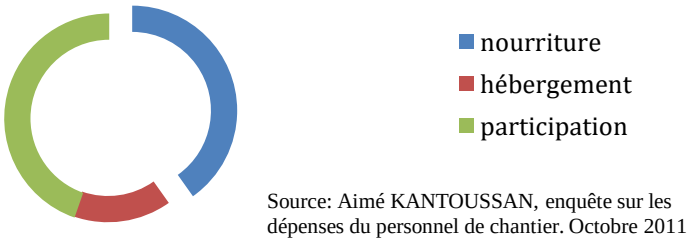


Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

❖ **Personnel célibataire en déplacement**

En dehors des dépenses effectuées sur place tout comme les premiers c'est-à-dire 62 000fcfa dont : 45 000 pour la nourriture et 17 000fcfa pour les frais d'hébergement, ces travailleurs envoient en guise de soutien une somme symbolique soit aux parents ou a des proches. Cette somme n'excède pas en général 50 000fcfa. Ce qui donne à peu près le diagramme suivant, qui présente une différence comparé au niveau de l'anneau représentant les charges familiales.

Figure 10: dépenses totales d'un ouvrier célibataire déplacé sur le chantier

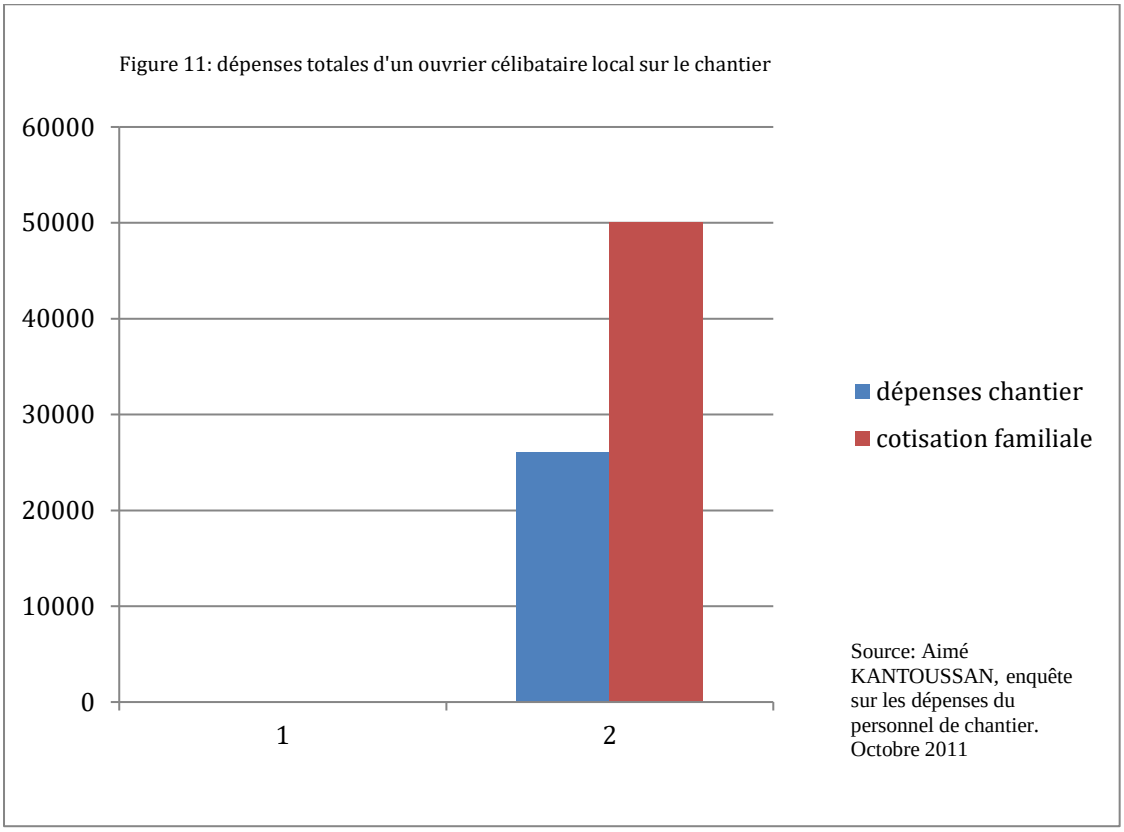


Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

❖ **Personnel local**

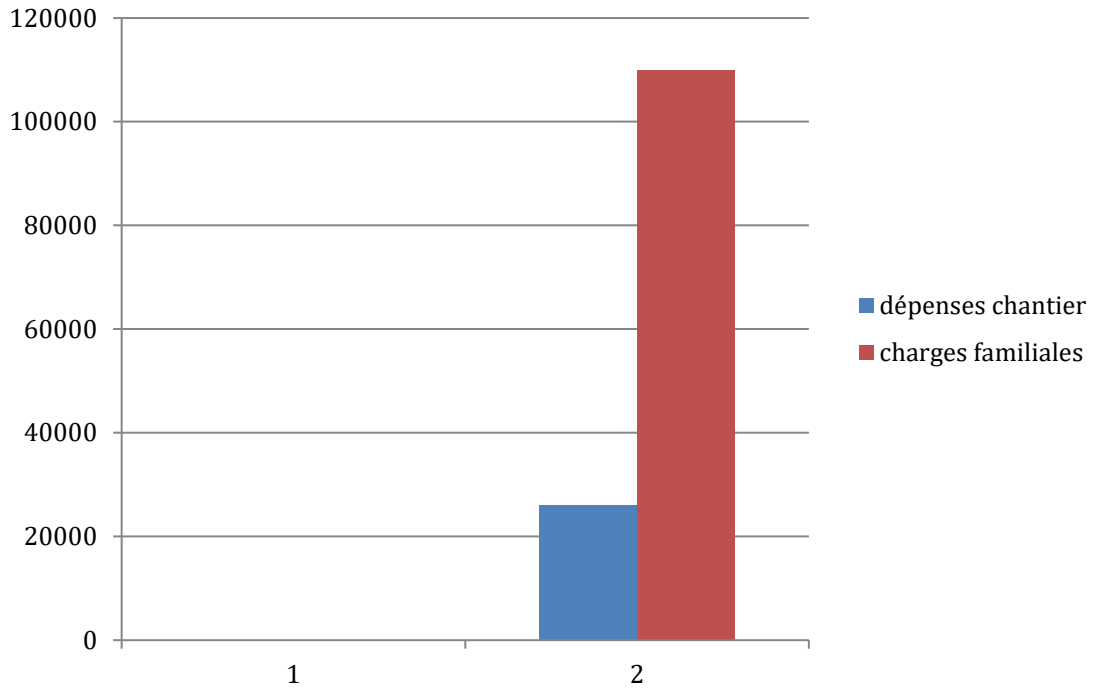
Nous distinguons deux catégories : le personnel local marié et celui qui ne l'est pas.

- Ceux qui ne sont pas dans un ménage, vivent généralement chez leurs parents dans cette catégorie, nous rencontrons plus de jeunes dont l'âge se situe entre 20 et 25 ans, en dehors de leurs dépenses sur le chantier : 26 000fcfa par mois, ils ne donnent qu'une modeste participation chez eux celle-ci n'excède pas non plus 50 000fcfa.



- Les travailleurs locaux qui sont dans un ménage doivent en plus des 26 000fcfa dépensés sur le chantier en moyenne : 110 000fcfa pour faire face aux charges familiales :

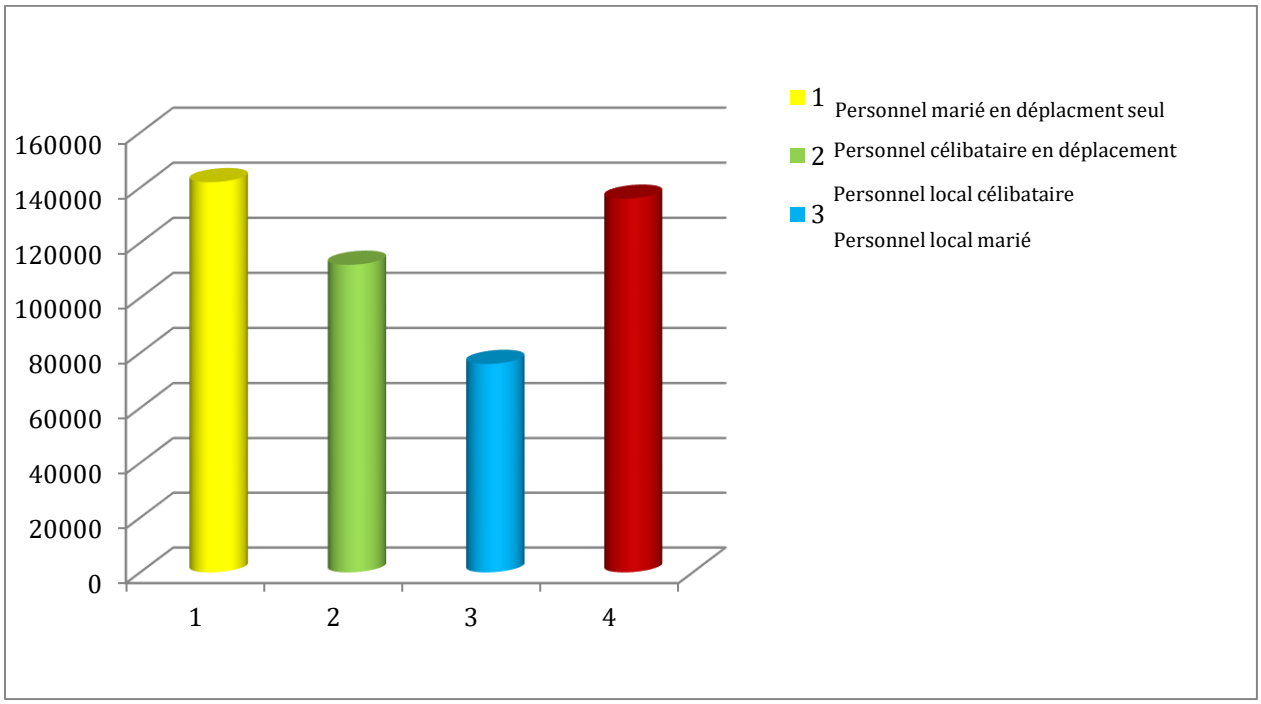
Figure 12: dépenses totales d'un ouvrier marié local sur le chantier



Source: Aimé KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier. Octobre 2011

Dans tous les deux cas, les dépenses liées aux charges familiales sont présentes seulement, elles sont plus volumineuses pour les travailleurs locaux qui vivent dans un ménage.

Le tableau ci-dessous permet d'apprécier la valeur des dépenses effectuées par quatre groupes de travailleurs appartenant à une même catégorie socioprofessionnelle :



Il n'y pas une grande différence entre les dépenses du personnel local marié et le personnel marié en déplacement seul, dans la mesure où tous les deux groupes doivent non seulement faire face aux charges sur le chantier mais aussi aux charges familiales. Lors de nos entretiens face à face le personnel issu de ces deux groupes sus cités, prétendent qu'il ne leur reste pas grand-chose une fois après avoir payé les frais de leurs dépenses sur le chantier, «***tout le reste va à la famille*** ». Comparé au personnel local célibataire, le personnel célibataire en déplacement fait face à des charges financières plus lourdes. En définitive, le personnel en déplacement est celui qui face à plus de dépenses.

Pour faire face à des dépenses supplémentaires ou à d'autres investissements plus colossaux, le personnel du chantier organise des tontines sur place.

A la question de savoir « ***participez-vous à des tontines ?*** », au total 192 sujets démarchés avouent participer a des tontines sur le chantier. Les sommes consacrées aux tontines mensuellement varient entre 40 000fcfa et 50 000fcfa réparties comme suit : 20 000fcfa ou 25 000fcfa la quinzaine et les 20 000fcfa ou 25 000fcfa à la fin du mois. Cette pratique est très répandue sur le chantier car certains sujets démarchés qui ne participent aux tontines sur le chantier, prennent part à d'autres tontines mais dans leurs quartiers ou lieux de résidence d'origine. L'organisation des tontines sur le chantier est simple, les employés qui se connaissent et se font mutuellement confiance, et sans distinction de catégories socioprofessionnelles se réunissent et désignent en général quelqu'un qui s'occupe du déroulement des tirages au sort.

Carte 3 : Tracé du projet autoroutier dans sa phase finale. Source APIX

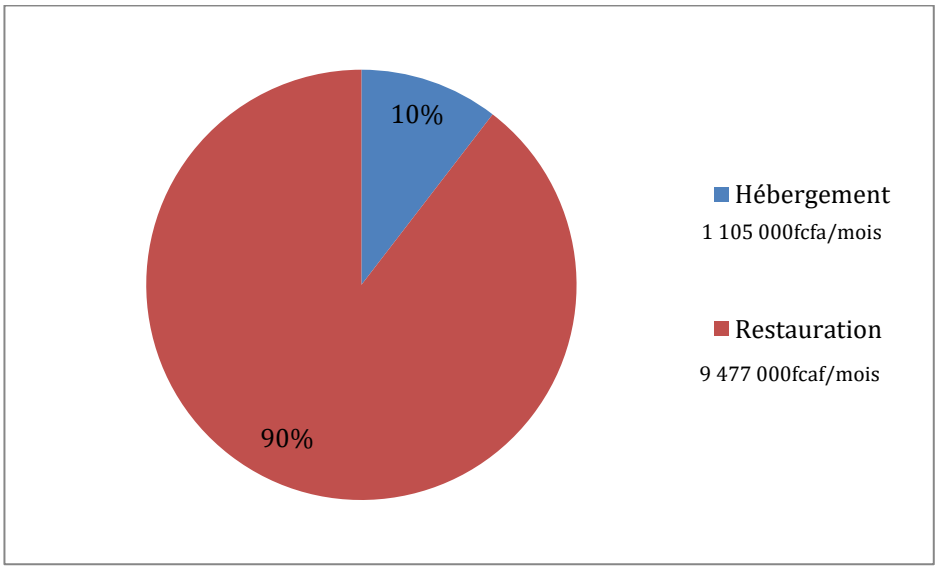
La ligne rouge sur la carte représente le tracé du projet autoroutier dans sa phase finale aujourd'hui, la phase actuelle s'arrête à Diamniadio, localité qui se trouve à l'extrémité est de la presqu'île du Cap-Vert. Au moment de notre enquête, le chantier de l'autoroute se localise entre plusieurs localités en l'occurrence Rufisque, Bargny, Keur Mbaye Fall, Keur Massar.

Cependant comme nous l'avons vu précédemment le personnel intervenant sur le chantier provient de toutes les localités du pays.

Le personnel du chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio est au nombre de 631 employés, notre enquête a porté sur 280 individus qui représentent les différents groupes de fonctions présents sur le chantier, mais aussi proviennent d'horizons différents.

Les dépenses effectuées sur le chantier par toutes les catégories confondues de notre échantillon s'élèvent à environ 10 582 000fcfa par mois, nous excluons de cette somme totale les dépenses liées aux transports, et aux autres besoins sur le chantier tels que l'achat de carte téléphonique, de cigarettes, elle concerne uniquement les frais liés à la restauration, à l'hébergement des travailleurs en déplacement. Les frais d'hébergement des travailleurs en

déplacement s'élèvent à environ 1 105 000fcfa sur l'ensemble des 65 ouvriers déplacés, logiquement, le reste de la totalité des dépenses va à la restauration.



En se basant sur les chiffres obtenus avec notre échantillon, nous pouvons par extrapolation estimer que les dépenses mensuelles de l'ensemble du personnel de chantier peuvent avoisiner 25 000 000fcfa, la plus grande part de ce budget est destinée à la restauration ensuite à l'hébergement et enfin autres besoins tels que le transport et les frais de carburant pour le personnel disposant leurs propres moyens de déplacement , l'achat d'articles sur le chantier.

Les dépenses des travailleurs ne se limitent pas que sur le chantier par exemple les travailleurs déplacés sans leurs familles continuent à effectuer des dépenses dans leur lieu de résidence d'origine. Cependant, force est de reconnaitre que les localités qui sont traversées par le chantier bénéficient plus des retombées financières et économiques.

Sur les 73 travailleurs déplacés avec ou sans leurs ménages, les 28 habitent à Rufisque (10 à Keur Massar, 6 à Keur Mbaye Fall), cette localité abrite déjà le plus de travailleurs déplacés. La majorité des femmes qui tiennent les gargotes sur le chantier viennent de cette même

localité. Parmi les travailleurs recrutés localement, Rufisque et Bargny ont enregistré plus de recrues. 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

CONCLUSION

Au terme de cette étude, nous pensons que les points suivants méritent 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 de la situation précaire dans laquelle ils étaient.
- 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 revenues : restaurations, petit commerce…
- Le concessionnaire SENAC sa 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 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.

Enquête sur les dépenses du personnel de chantier
Autoroute Dakar-Diamniadio

Questionnaire

1- Thème I : Identification

Âge :…… Sexe :…… Lieu de naissance :…….. Ethnie :……

Langues : Wolof ☐ Français ☐ Diola ☐ Mandingue ☐ Autres :……..

Situation matrimoniale : Marié ☐ Célibataire ☐ Divorcé ☐ Veuf (ve) ☐

Nombre d'enfants :……..

Lieu actuel de résidence : …….. Lieu de résidence précédent avant la situation actuelle:……..

Niveau d'étude : Primaire ☐Secondaire ☐Supérieur ☐ Autres :……..

Thème 2 : Eléments d'impact socio- professionnels du personnel de chantier

Formation/Emploi d'origine :..... …….. Durée :……

Profession actuelle :……..

Quelle est la nature de votre contrat au sein d'EIFFAGE Sénégal ?

CDD ☐depuis :…….. CDI ☐durée :…… Journalier ☐ Autres :……

3. Thème 3 : Eléments d'impact socio- économiques des dépenses du personnel de chantier

Combien perceviez-vous par mois/semaine/jour/ dans votre ancien emploi?

Moins de 45.000 FCFA ☐entre 45.000-100.000 FCFA ☐100.000 et 200.000 ☐

200.000 et + ☐

Comment jugez-vous votre situation financière d'avant chantier ?

Moins ☐Mieux ☐Satisfaisant ☐

Combien percevez-vous maintenant avec ce nouvel emploi par jour/semaine/mois :

Moins de 45.000 FCFA ☐entre 45.000-100.000 FCFA ☐100.000 et 200.000 ☐

200.000 et + ☐

Comment jugez-vous votre nouvelle situation financière ?

Moins ☐Pareil ☐Satisfaisant ☐Meilleur ☐

Bénéficiez – vous d'avantages avec cet emploi offert par Eiffage ?

Oui ☐ Non ☐Si oui lesquels :……

Combien dépensez-vous quotidiennement pendant votre activité ? :

- **La restauration : ……..**
- **Le transport :……..**
- **Hébergement :……..**

Avec votre nouvel emploi parvenez-vous à vous prendre correctement en charge y compris votre famille ?

Oui ☐ Non ☐

Quelle est la part du budget que vous consacrez :

- **au logement :……..**
- **à l'alimentation :……..**
- **à la santé :……..**
- **au transport :……..**
- **l'éducation de vos enfants :……..**
- **A vos loisirs :……..**

Autres :……..

Participez-vous à des tontines ?

Oui ☐ Non ☐ Si oui combien :……