

République du Sénégal

Un Peuple – Un But – Une Foi



Ministère de l'Environnement et de la
Transition Ecologique

Direction de la Réglementation
Environnementale et du Contrôle

Ministre des Transports terrestres et
aériens



Etude d'Impact Environnementale et Social du Sous-Projet d'Aménagement
Des voies de dessertes P507844

***Etude d'Impact Environnemental et Social Simplifiée du
projet d'aménagement et de réalisation des voies de
dessertes des Bus Rapid Transit***

Rapport préliminaire



PYRAMIDE ENVIRONNEMENTAL CONSULTANTS

Cité Keur DAMEL 3^e étage – Appt 3, Dakar- SÉNÉGAL /

Tél. : 77 645 38 73 /

E-mail : pyramideconsultants@gmail.com

Avril 2026

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX.....	3
LISTE DES FIGURES.....	4
LISTE DES PHOTOS.....	4
LISTE DES CARTES.....	4
ACRONYMES.....	6
I. INFORMATIONS GÉNÉRALES.....	7
II. RAISON DE LA DEMANDE.....	7
III. UTILISATION ANTÉRIEURE DES SITES.....	7
IV. DESCRIPTION DU PROJET.....	74
V. CLASSEMENT ADMINISTRATIF DES INSTALLATIONS CLASSÉES DU PROJET.....	80
VI. DESCRIPTION DU MILIEU SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTÉ PAR LE PROJET.....	83
VII. SYNTHÈSE DU MILIEU BIOPHYSIQUE ET HUMAIN.....	84
VIII. LISTE DES MATIÈRES ET AUTRES UTILISÉES/STOCKÉES.....	104
8.1 Matières premières et matériaux.....	104
8.2 Substances dangereuses.....	106
8.3 Besoins en eau.....	106
IX. TYPE DE REJETS.....	107
9.1 Eaux sortantes.....	107
9.2 Air 107	
9.3 Bruit 108	
9.4 Déchets.....	110
X. LES EXIGENCES LÉGALES APPLICABLES AU PROJET.....	112
XI. CONSULTATION DU PUBLIC.....	156
XII. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE.....	171
12.1 Surveillance environnementale.....	190
12.2 Suivi environnemental.....	195
12.3 Mesures de renforcement des capacités.....	197
Acteurs bénéficiaires.....	198
Actions 198	
Responsable de la mise en œuvre.....	198
Coût de la mise en œuvre.....	198
12.4 Budget des mesures environnementales et sociales du PGES.....	198
XIII. ANNEXES.....	201
ANNEXE A : DESCRIPTION DU PROJET.....	202
ANNEXE B : CLAUSES ENVIRONNEMENTALES DES TRAVAUX.....	216

ANNEXE C : VERBATIM DE LA CONSULTATION DU PUBLIC	229
ANNEXE D : ANALYSE DES RISQUES D'ACCIDENT & DES RISQUES PROFESSIONNELS.....	256
ANNEXE E : MODÈLE DE REGISTRE D'ENREGISTREMENT DES NON-CONFORMITÉS.....	284
ANNEXE F : FICHE DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL	285
ANNEXE G : FICHE D'ENREGISTREMENT ET DE TRAITEMENT DES PLAINTES DES RIVERAINS 288	
ANNEXE H : LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES.....	290
ANNEXE I : RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	295
ANNEXE J : RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	308

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Champ linéaire de la Section 1.....	9
Tableau 2 : Champ linéaire de la Section 2.....	18
Tableau 3 : Champ linéaire de la Section 3	29
Tableau 4 : Champ linéaire de la Section 4	36
Tableau 5 : Champ linéaire de la Section 5.....	44
Tableau 6 : Champ linéaire de la Section 6	52
Tableau 7 : Champ linéaire de la Section 7.....	56
Tableau 8 : Champ linéaire de la Section 8	64
Tableau 9 : Synthèse générale de l'état initial du milieu physique.....	84
Tableau 10 : Analyse du cadre juridique national applicable.....	112
Tableau 11 : Textes internationaux applicables au projet.....	134
Tableau 12 : Normes environnementales et Sociales de la Banque mondiale pertinentes au projet	139
Tableau 14 : Analyse comparée des exigences des Normes Environnementales et Sociales et des dispositions nationales pour compléter le déficit du Système national	143
Tableau 15 : Chronogramme des rencontres avec les parties prenantes consultées	158
Tableau 16 : Plan de gestion environnementale et sociale et des risques	171
Tableau 17 : Plan de surveillance environnementale et sociale avant démarrage des travaux ..	191
Tableau 18 : Plan de surveillance environnementale et social lors des travaux	192
Tableau 19 : Plan de surveillance environnementale et social lors de la mise en service	194
Tableau 20 : Plan de suivi environnemental et social en phase travaux	195
Tableau 21 : Plan de suivi environnemental et social en phase exploitation.....	196
Tableau 22 : Action de renforcement des capacités, d'information et de sensibilisation	197
Tableau 23 : Coûts de mise en œuvre des mesures environnementales du projet.....	199
Tableau 24 : Collectivités territoriales sur le corridor du BRT	203
Tableau 25 : Liste des tronçons à réhabiliter.....	208
Tableau 26 : Synthèse des travaux à réaliser par section.....	214
Tableau 27 : Niveaux de probabilité et de gravité de la grille d'évaluation des risques	257
Tableau 28 : Grille d'évaluation des risques	257
Tableau 29 : Signification des couleurs	257
Tableau 30 : Propriétés physico-chimiques du gasoil.....	264

Tableau 31 : Propriétés physiques des lubrifiants	265
Tableau 32 : Matériels et équipements à risque utilisés	268
Tableau 33 : Récapitulatif des risques phase de travaux de génie civil	269
Tableau 34 : Evaluation des risques_1.....	271
Tableau 35 : Evaluation des risques_2	273
Tableau 36 : Evaluation des risques_3.....	275
Tableau 37 : Evaluation des risques_4.....	277
Tableau 38 : Evaluation des risques_5.....	278
Tableau 39 : Evaluation des risques_Phase Exploitation.....	279
Tableau 40 : Récapitulatif des mesures spécifiques de sécurité	282

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Extrait du plan de nivellement avec piste cyclable – Section 01.....	205
---	-----

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 : Illustration de la rencontre avec la Collectivité locale de Sam Notaire.....	237
Photo 2 : Illustration de la réunion avec la DREEC de Dakar.....	242
Photo 3 : Illustration de la rencontre avec la Ville de Guédiawaye.....	247
Photo 4 : Illustration de la rencontre le Conseil département de la jeunesse de Guédiawaye .	248
Photo 5 : Illustration de la rencontre avec ANSR.....	254

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 A.....	13
Carte 2 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 B	14
Carte 3 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 C	15
Carte 4 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 D.....	16
Carte 5 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 A	23
Carte 6 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 B	25
Carte 7 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 C.....	25
Carte 8 : Topographie de la section 2C.....	27
Carte 9 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 D.....	28
Carte 10 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 3 A	34
Carte 11 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 3 B	35
Carte 12 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 4 A.....	41
Carte 13 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 4 B.....	42
Carte 14 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 4 C.....	43

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 5 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Carte 15 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 5 A.....	50
Carte 16 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 6.....	55
Carte 17 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 7	63
Carte 18 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 8.....	72
Carte 19 : Situation des différentes sections	82
Carte 20 : MNT des différentes sections.....	101
Carte 21 : Types de sols rencontrés dans les différentes sections.....	102
Carte 22 : Formations géologiques dans les différentes sections.....	103
Carte 23 : Carte des tracés validés par le CETUD	202

ACRONYMES

ADIE	Agence de l'Informatique de l'Etat
AEI	Analyse environnementale initiale
AGEROUTE	Agence de gestion des routes
ANSD	Agence nationale de la statistique et de la démographie
BRT	Bus Rapid Transit
BT	Basse tension
CCMB	Centre de contrôle et de maintenance du BRT
CDREI	Commission départementale de recensement et d'évaluation des impenses
CETUD	Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
CIS	Comité d'information et de sensibilisation
DAO	Dossier d'appels d'offres
DIREC	Direction de réglementation environnementale et du contrôle
DDD	Dakar Dem Dikk
DICT	Déclaration d'intention de commencement de travaux
DPC	Direction de la protection civile
DREEC	Division régionale de l'environnement et des établissements classés
DGSCOS	Direction Générale de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol
EAS	Exploitation et abus sexuel
EPC	Equipement de protection collective
EPI	Equipement de protection individuelle
HIMO	Haute intensité de main d'œuvre
HS	Harcèlement sexuel
HSE	Hygiène sécurité et environnement
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IRTSS	Inspection régionale du travail et de la sécurité sociale
IST	Infection sexuellement transmissible
MDC	Mission de contrôle
MGP	Mécanisme de gestion des plaintes
MNT	Modèle Numérique de Terrain
ND	Non défini
OIT	Organisation internationale pour le travail
ONAS	Office national de l'assainissement du Sénégal
ONG	Organisation non gouvernementale
PAR	Plan d'actions et de réinstallation
PGES-E	Plan de gestion environnementale et sociale-exécution
PHS	Plan hygiène et sécurité
PM	Pour mémoire
PNADT	Plan nationale d'aménagement et de développement territorial
PV	Procès-verbal
PVC	Polyvinyl chloride
RAS	Rien à signaler
SENELEC	Société nationale d'électricité du Sénégal
SENUM	Sénégal Numérique SA
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
SONAGED	Société nationale de gestion intégrée des déchets
SONATEL	Société Nationale de Télécommunication du Sénégal
SONES	Société Nationale des eaux du Sénégal
SST	Santé et sécurité au travail
VBG	Violence basée sur le genre
VDN	Voie de dégagement Nord
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

I. INFORMATIONS GÉNÉRALES

a. Dénomination ou raison sociale du promoteur	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)
Tél. : +221 33 859 47 20 Email: cetud@cetud.sn Site web : www.cetud.sn	
b. Adresse du siège social	Route du Front de Terre, ex Imm. TP Som, Hann, Dakar 17265
c. Téléphone/Fax	Tél. : +221 33 859 47 20
d. E-mail/Site Web	Email: cetud@cetud.sn Site web : www.cetud.sn
e. Dénomination du bureau d'études ou de la personne physique agréé (e) mandaté (e) par le promoteur	PYRAMIDE ENVIRONNEMENTAL CONSULTANTS Cité Keur Damel 3 ^{ème} Etage- Appt 3Dakar, Sénégal Tél. + 221 77 645 38 73 E-mail : pyramideconsultants@gmail.com

II. RAISON DE LA DEMANDE

a. Nouvelle implantation	X
b. Extension	
c. Modification & Réhabilitation	X
d. Transfert	
e. Renouvellement de l'autorisation arrivée à expiration	
f. Régularisation d'une installation existante mais non déclarée	
g. Réimplantation	
h. Démolition	X

III. UTILISATION ANTÉRIEURE DES SITES

Les différents quartiers et zones traversés par le projet sont essentiellement urbains et péri-urbains. Les formes d'occupations et d'usage des emprises sont essentiellement regroupées en cinq (5) grands groupes :

- les occupations par des bâtiments à usage d'habitation et commercial ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 8 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- les occupations et usages des trottoirs avec des infrastructures démontables de places d'affaires et des étals de commerce ;
- les occupations et usages sur ou en dehors des trottoirs par des réseaux ou infrastructures de concessionnaires (SENELEC, SONES, ONAS, SONATEL, etc.) ;
- les occupations en dehors des trottoirs par la présence d'arbres ;
- les occupations et usages sur ou en dehors des trottoirs par des places d'artisans.

Ces différentes formes d'occupation ont été caractérisées suivant les sections du linéaire listées :

- Section 1 : Centre de Contrôle et de Maintenan des Bus (CCMB) de Gadaye – Station d'essence SHELL de Golf ;
- Section 2 : Terminus ligne 28 – Pharmacie PAI ;
- Section 3 :
 - Tronçon 1 : Rue PO 109 – Rue PO 107
 - Tronçon 2 : Mairie de Patte d'Oie – Centre de santé Nabil Choucair
- Section 4 : Marché Grand-Yoff - Deux voies liberté 6
- Section 5 :
 - Tronçon n°1 : Rond-point JVC – Boulangerie jaune
 - Tronçon n°2 : Rond-point JVC – Ecole élémentaire El Hadji Souleymane Wade
- Section 6 : Ecole EL Hadji Souleymane WADE de liberté 5-Terrain de football de Sacré Cœur ;
- Section 7 : Restaurant le Bazoff – Central Park ;
- Section 8 :
 - Tronçon n°1 : Pharmacie LEAD PHARMA - Rue FA35
 - Tronçon n°2 : Place l'obélisque - Caisse de sécurité sociale de Colobane.

Tableau 1 : Champ linéaire de la Section 1

		<p>Le tracé de la section 1 est matérialisé par la carte de la section 1 A. Il commence au niveau du Centre de Contrôle et de Maintenance du BRT (CCMB) vers la sortie de la VDN 3. Sur cette partie du tracé, nous avons comme occupation du sol, en évoluant à partir de l'Ouest du dépôt, le cimetière musulman et catholique qui sont contigus. En avançant plus à l'Est, nous relevons la présence de garages de mécaniciens et d'épaves de voitures. De la sortie VDN₃ vers Wakhinane Nimzatt, le trafic est plus ou moins dense, avec une route large de 7 mètres environ.</p>
<p>Route vers le centre de maintenance des bus X : 244256.53 ; Y : 1636420.50</p>	<p>Sortie VDN 3 _ X : 244092.30 ; Y : 1636358.47</p>	



Rond-point EDK Wakhinane Nimzatt

X : 244171.86 ; Y : 1636183.52



Présence d'espèce protégée "Adansonia digitata"

X : 243383.90 ; Y : 1635729.57



Occupation des trottoirs

X : 244139.95 ; Y : 1636166.76



Marché Mame Diarra

X : 242797.48 ; Y : 1635415.68

A l'Ouest du cimetière catholique, on note l'existence d'un champ, des artisans et des places d'affaires (vulcanisateurs, vente de pièces détachées, garages mécaniques et quelques étales). La route est bitumée et les trottoirs sont en sable. Au niveau du rond-point, nous avons la présence du supermarché EDK et de la police de Wakhinane Nimzatt (carte 1 A) qui sont mitoyens.

De la route menant du rond-point jusqu'à la station SHELL de Golf, le tracé est long de 2205,2 mètres (Section 1B et 1C). Il est large de 11,5 mètres environs ; avec des trottoirs en bétons armés par endroit. Les trottoirs sont plus larges par endroit, pouvant aller jusqu'à 12 mètres et très étroits sur d'autres parties. Ces trottoirs sont occupés par des places d'affaires de part et d'autre de la route, avec des excroissances. Les places d'affaires sont composées d'ateliers métalliques, de pharmacies, vulcanisateurs, des vendeurs de voitures, de stations de vente d'hydrocarbures : CLEAN OIL (carte 1B) et SHELL (carte 1C), de vendeurs de café, de pastèques et de nourritures diverses, ainsi que de garage de clandos, de dibiteries, d'ateliers mécaniques, d'étals, de marché (Marché Mame Diarra : Carte 1B), etc.

Nous avons aussi la présence d'Etablissements Recevant du Public (ERP) tout le long du tracé.



Existence de réseaux concessionnaires

X : 244003.69 ; Y : 1636095.32



Rond-point terminus ligne 28

X : 241280.68 ; Y : 1634804.18



Enclos d'animaux sur l'emprise

X : 242779.48 ; Y : 1635381.38



Etablissement Recevant du public

X : 241244.15 ; Y : 1634572.09

Ils sont entre autres composés de centre de formation professionnelle (CFPMI), de marché, supermarché, de garage clando, de structures de micro finance (Crédit mutuel), de terrain de football, de boulangerie pâtisserie (Section 1B), etc.

Des épaves de voiture sont notées par endroit occupant les trottoirs.

De part et d'autre de la route, nous avons l'existence des réseaux BT, SONATEL, de câbles SONATEL, de réseaux d'assainissement de l'ONAS et de lampadaires. Des enclos de bétails sont aussi présents sur l'emprise du projet (Section 1B).

La dernière partie de la section 1 (carte section 1D) débute au niveau du rond-point du terminus 28 jusqu'à la station d'essence Oryx près de la pharmacie PAI. Le tracé s'étend sur une distance 103,29 mètres et est goudronnée. Le constat général est que les formes d'occupations du sol situées à gauche du trottoir sont très mitoyennes de la route. Des activités économiques comme des boutiques, vendeurs de dibiteries, de tissus, de peinture, des gargotes, des laveurs de voitures, un garage de bus de transport public dans les régions nommé « horaire » (arrêt Baye Karim), etc. jonchent le trottoir.



Station d'essence Oryx
X : 241196.59 ; Y : 1634514.



Arrêt Baye Karim et brioche d'orée
X : 241221.17 ; Y : 1634517.85

En plus de ces activités, nous avons un lieu de culte de l'Eglise protestante à gauche aussi, mais aussi un ERP tels que KFC et la Brioche d'orée.

A droite du tracé, nous avons presque les mêmes types d'occupation du sol, mais l'emprise du trottoir est beaucoup plus grande. Juste au début du tracé, au niveau du rond-point à droite nous avons noté un parking de voiture pas en bon état pour la plupart.

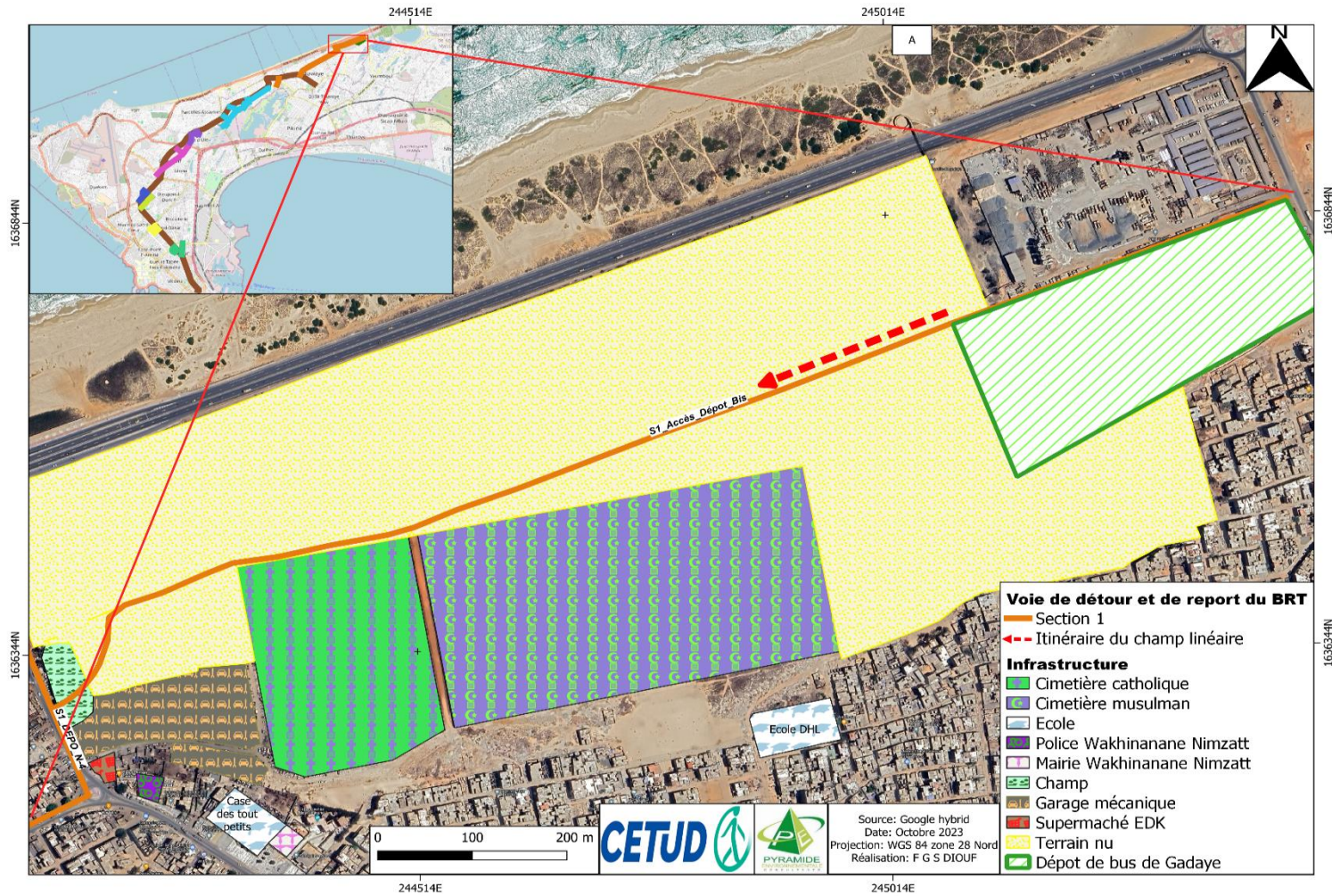
Enjeux : Les enjeux rencontrés sont d'abord économiques avec risque de déguerpissement et perte de moyens de subsistance et enfin culturel avec la présence de lieu de culte tel que l'Eglise protestante à prendre en compte.

- **Coordonnées** début : X = 241279^E ; Y= 1634842N
- **Eglise protestante** : X = 241253E ; Y= 1634611N
- **Station d'essence** : X= 241195^E ; Y=1634514N
- **KFC** : X = 241243.61^E ; Y= 1634572.93N
- **Brioche d'orée** : X= 241247.82^E ; Y= 1634527.52N

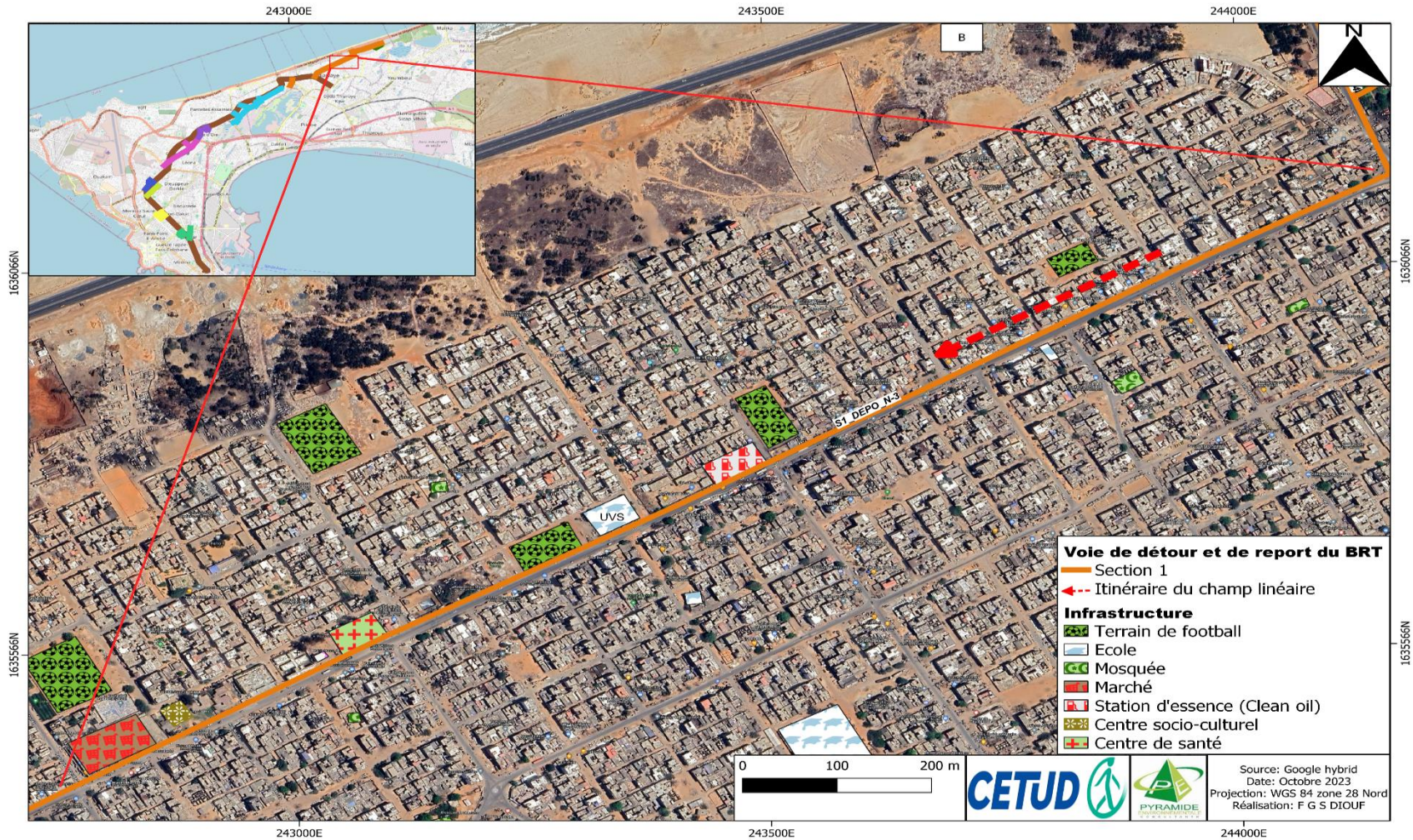
Nous notons également la présence d'essences ligneuses tout au long de la route composées essentiellement de *Ficus sp*, *Adansonia digitata*, *Cocos nucifera*, *Hura crepitans*, *Prosopis cineraria*, *Azadirachta indica* (section 1B et 1C), etc..

		<p><i>Enjeux sociaux avec le risque de déguerpissement des activités économiques induisant des pertes de revenus, des restrictions d'accès pour les ERP et des démolitions des excroissances.</i></p> <p><i>Risques de perturbations des réseaux d'assainissement, de télécommunications, et approvisionnement en énergie électriques.</i></p> <p>Coordonnées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - EDK : X= 244181.92E ; Y= 1636202.18N - Marché Mame Diarra : X= 242777.03E ; Y= 1635406.33N - Adansonia digitata : X= 243383.74E ; Y= 1635729.77N
--	--	--

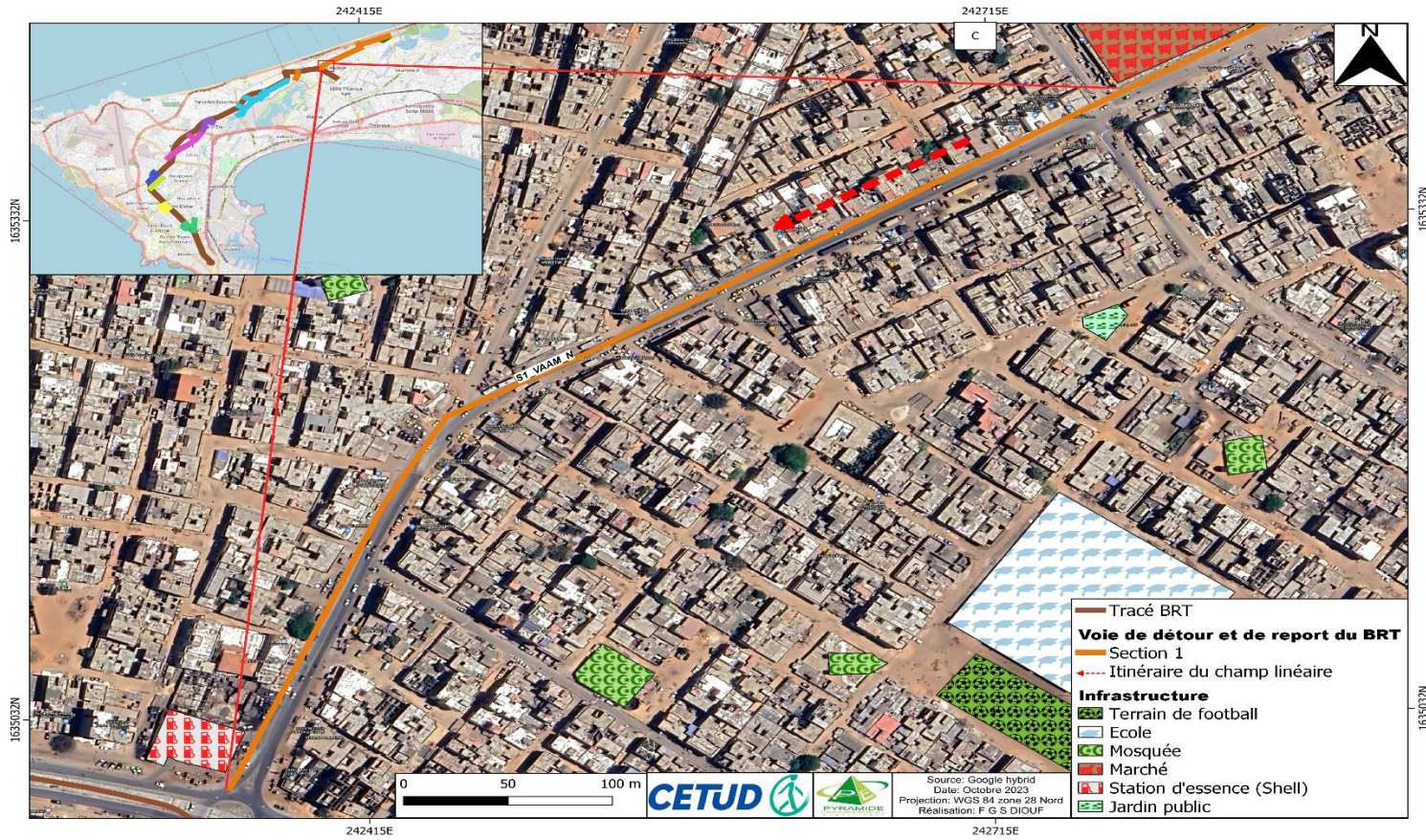
Carte 1 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 A



Carte 2 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 B



Carte 3 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 C



Carte 4 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 1 D

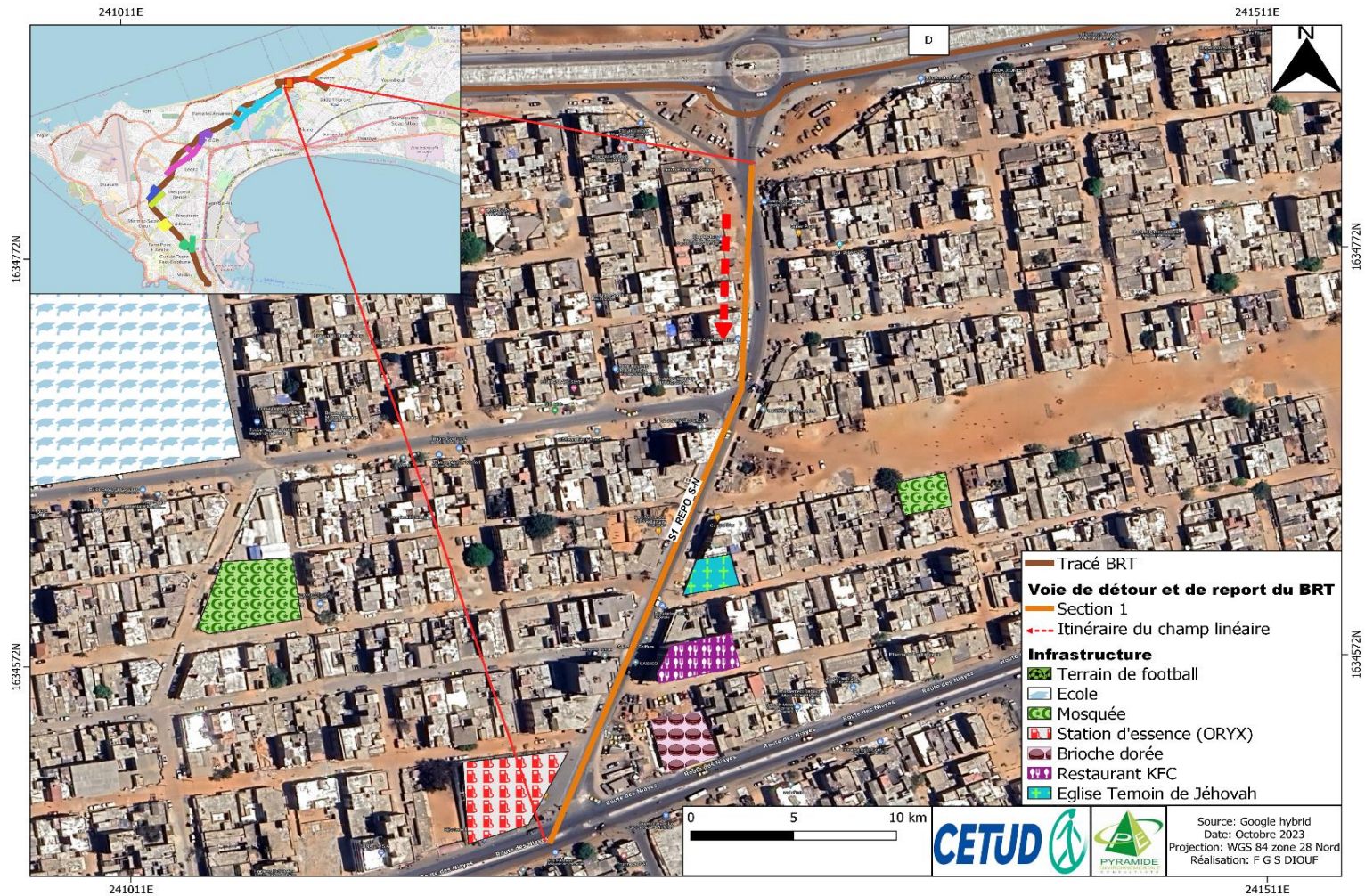


Tableau 2 : Champ linéaire de la Section 2

Tronçon 1 : Rond-point Cheikh Béthio – à la rue GS 01

		<p>Le tracé de la section 2 est long de 4130,83 mètres environ et est goudronné. Il est subdivisé en deux (02) parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La première partie s'étend du rond-point Cheikh Bethio jusqu'au garage de taxis <i>clandos</i> qui fait le trajet du rond-point « Case-bi » - Pikine (section 2 A, 2B et 2C). • La deuxième partie va du contournement partant du terrain de football vers le marché « soblé » (Section 2D). <p>Au départ du tracé, de part et d'autre de la route nous avons l'existence des réseaux BT SENELEC ligne aériennes, de câble souterrain SONATEL, de réseau d'assainissement de l'ONAS.</p> <p>Il est très sinueux avec une largeur de 7 mètres environ. La route est dégradée par endroit. En effet, sur certaine partie du tracé la route est impraticable à cause des stagnations d'eau par endroit. Les routes se sont ensablées aussi par endroit.</p> <p>Sur la section 2, les trottoirs sont presque inexistantes par endroit. Les rampes d'accès occupent une bonne partie des trottoirs. Ces</p>
<p>Départ rond-point Cheikh Béthio X : 240773.09 ; Y : 1634294.19</p>	<p>Rampe d'accès des maisons X : 240403.24 ; Y : 1634062.70</p>	
		
<p>Route dégradée X : 240222.86 ; Y : 1633949.25</p>	<p>Existence d'école et d'arbres X : 240571.78 ; Y : 1634179.56</p>	



Route vers le lycée des Parcelles Assainies
X : 239276.12 ; Y : 1633246.89



Terrain de football
X : 238848.11 ; Y : 1632773.64



Existence de réseaux concessionnaires
X : 240334.45 ; Y : 1634017.53



Rue GS 01
X : 238799.53 ; Y : 1632731.49

rampes sont construites pour se protéger des inondations.

En plus de ces excroissances, nous avons des places d'affaires tout le long du tracé. Comme activités économiques, nous avons des superettes, boutiques de cosmétiques, vulcanisateurs, tapisseries, ateliers de couture, ateliers métalliques, boutiques d'alimentation, Fast Food, garage mécanique, vendeurs de charbon, et de pièces détachées, d'ateliers métallique, d'aluminium et de menuiserie, étals, dibiteries, etc.

Nous avons noté aussi des ERP qui longent le tracé de la voie de desserte. Il s'agit d'école élémentaire, moyenne et secondaire (Groupes Scolaires Juge Kéba Mbaye, Excellence Al Islam, Yaakaar Plus et le Lycée des Parcelles Assainies), de Banque (BOA), de terrains de basketball et de football, d'usine de glace, centre de santé etc.

Nous avons aussi la présence de lieu de culte religieux tels que le puits de « Ndingala » et une mosquée.

Au niveau de la corniche de Fadia, le réseau d'assainissement se localise au milieu de la route. Sur certaines parties de la route, nous avons des lampadaires alignés à droite sur d'autre partie, ils sont à gauche.



		<p>Sur l'emprise du projet nous avons noté aussi quelques ligneuses composées de <i>Ficus elastica</i>, <i>Hura crepitans</i>, <i>Terminalia mantalys</i>, etc.</p> <p>La première partie du tracé de Guédiawaye se termine au niveau du rondpoint « Case-ba » où nous avons une concentration d'activités commerciales.</p> <p><i>Enjeux sociaux avec le risque de déguerpissement des activités économiques, pertes des moyens subsistance et restriction d'accès pour les sites religieux et des ERP.</i></p> <p>Coordonnées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Mosquée : X= 238940 ; Y=1632868- Garage taxi clando : X= 238607 ; Y=1632892- Lycée PA : X= 239067 ; Y= 1633338
--	--	--

Tronçon 2 : Tally Soblé



*Route avec une pente vers le marché « Soblé »
X : 238834.00 ; Y : 1632701.84*



*Stationnement des transporteurs d'oignons
X : 238754.58 ; Y : 1632615.93*



*Lieu de stockage d'oignons
X : 238748.10 ; Y : 1632575.22*



*Route non goudronnée et inondable
X : 238705.17 ; Y : 1632484.94*

La deuxième partie de la section 2 est le contournement allant du terrain de football vers le marché « Soblé ». Elle débute sur une route en pente bien remarquable. Environ ¼ de la route est goudronnée mais très ensablée. Le trafic est très dense au niveau du marché. Cette route est presque impraticable durant l'hivernage à cause des eaux stagnantes. Le projet permettra de résoudre ce problème avec le raccordement au réseau d'eau pluvial mis en place par le BRT ou le raccordement à l'émissaire mis en place par l'ONAS. Au départ, à l'ouest du tracé, les travaux impacteront un lot de 03 bâtiments. Au sud tracé, 03 autres bâtiments et une place d'affaire seront aussi impactés, de même que des cantines.

Sur ce tracé, nous avons comme occupation du sol des parkings de camions gros porteurs ; des taxis-bagage ; des entrepôts d'oignons et d'huile ; des mécaniciens, menuisiers d'aluminium, des places de vente de pièces détachées de véhicules et de motos. Il y a aussi l'existence de réseau BT de Senelec et du réseau SONATEL sur l'emprise du tracé.

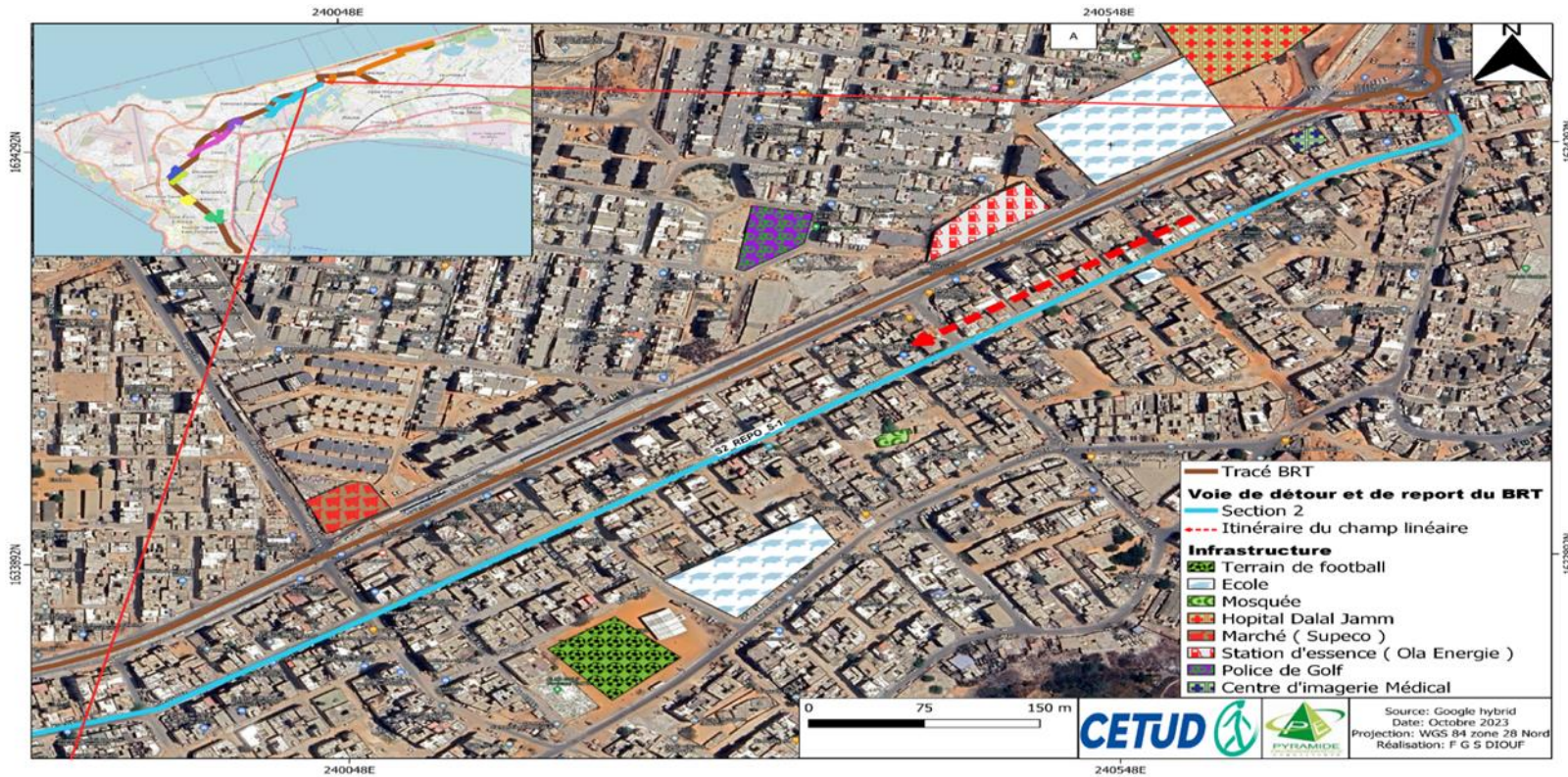
Enjeux sociaux avec :

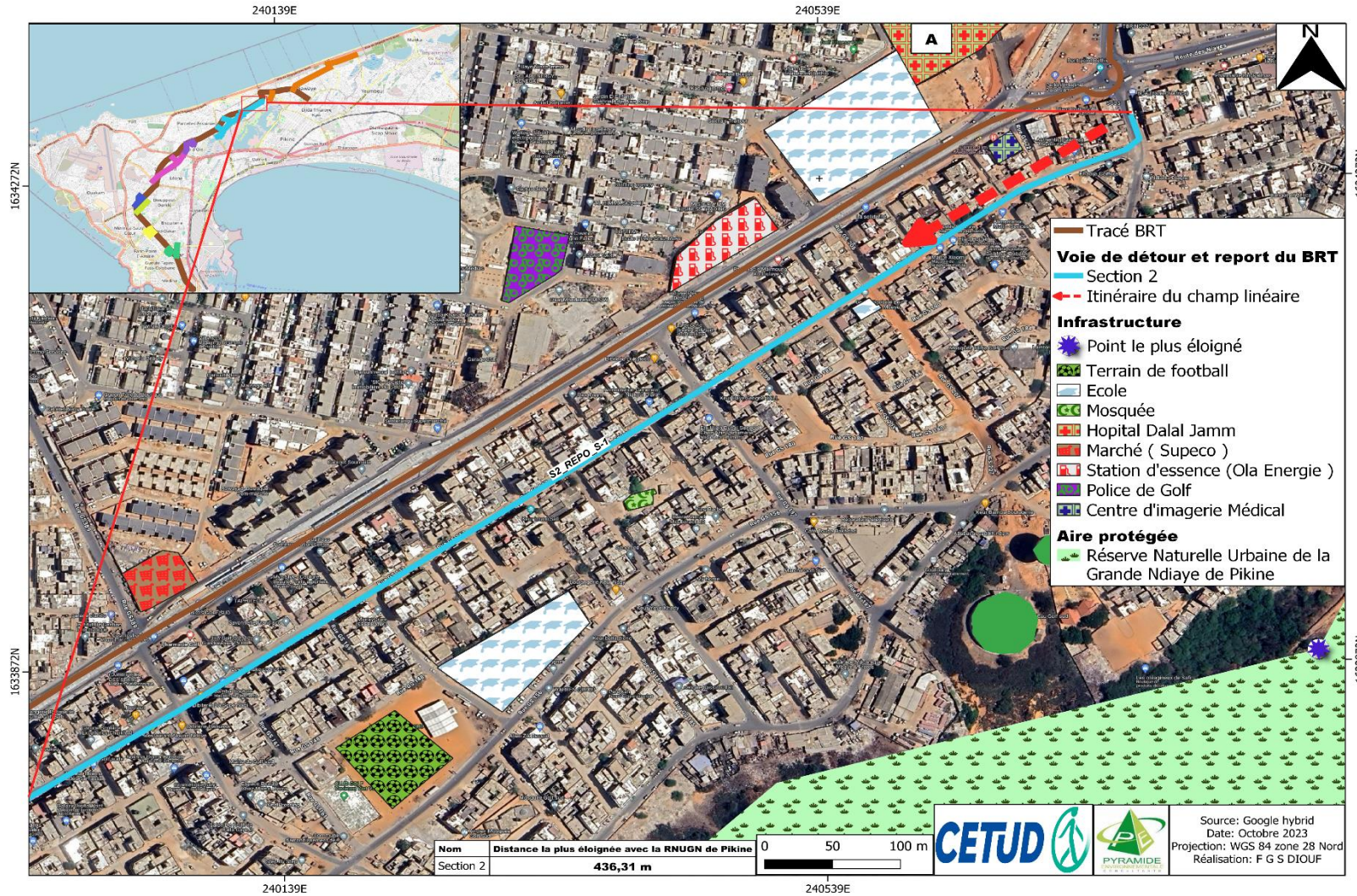
- **le risque de pertes ou de perturbations des activités économiques, pertes des moyens de subsistance ;**
- **Perte de maisons (Voir carte du tracé 2D) ;**



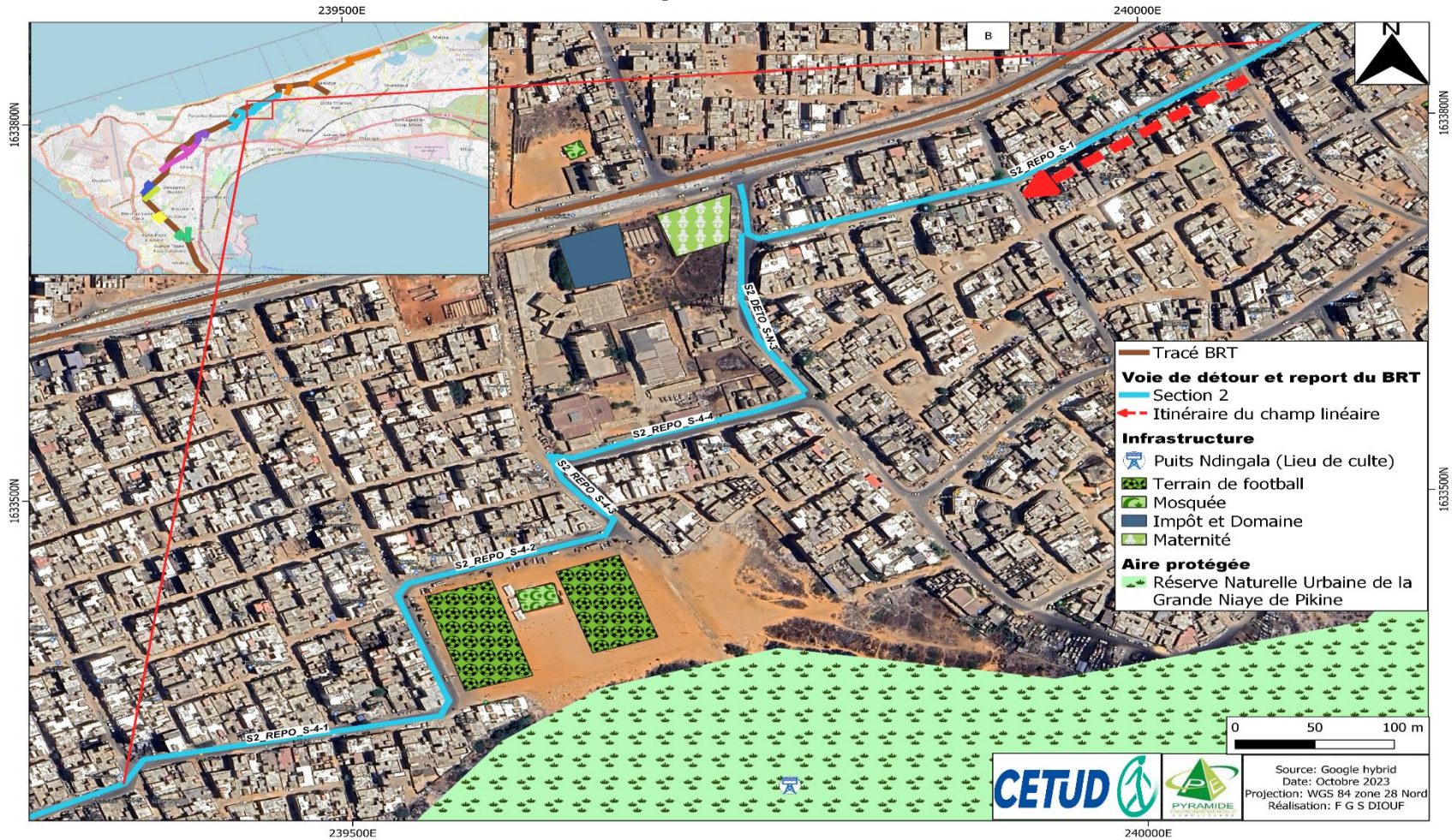
		<ul style="list-style-type: none">▪ <i>Restriction d'accès à certains ERP et espace de divertissement (terrain de football).</i>▪ <i>Restriction d'accès à un lieu de culte (Mosquée et puits de Ndiguala),</i> <p>Coordonnées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Zone inondable : X= 238708.89 ; Y= 1632500.01- Impact bâtiment : X= 238678.82 ; Y= 1632443.81 <p>Risques environnementaux :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Modification paysagère ;</i>▪ <i>Risque d'introduction d'espèces envahissantes lié aux nouveaux aménagements paysagers ;</i>▪ <i>Enjeux de protection liés à la proximité de la réserve naturelle urbaine des Niayes qui a une forte biodiversité et constitue une aire protégée (Cf. Carte de la section 2 ci-dessous) ;</i>▪ <i>Enjeux liés à la dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit).</i> <p>Risques sécuritaires</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Perturbation de la mobilité et risques d'accidents en rapport avec la situation des travaux à l'intérieur du marché ;</i>▪ <i>Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certains services lors des phases travaux (DGSCOS, etc.).</i>
--	--	---

Carte 5 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 A

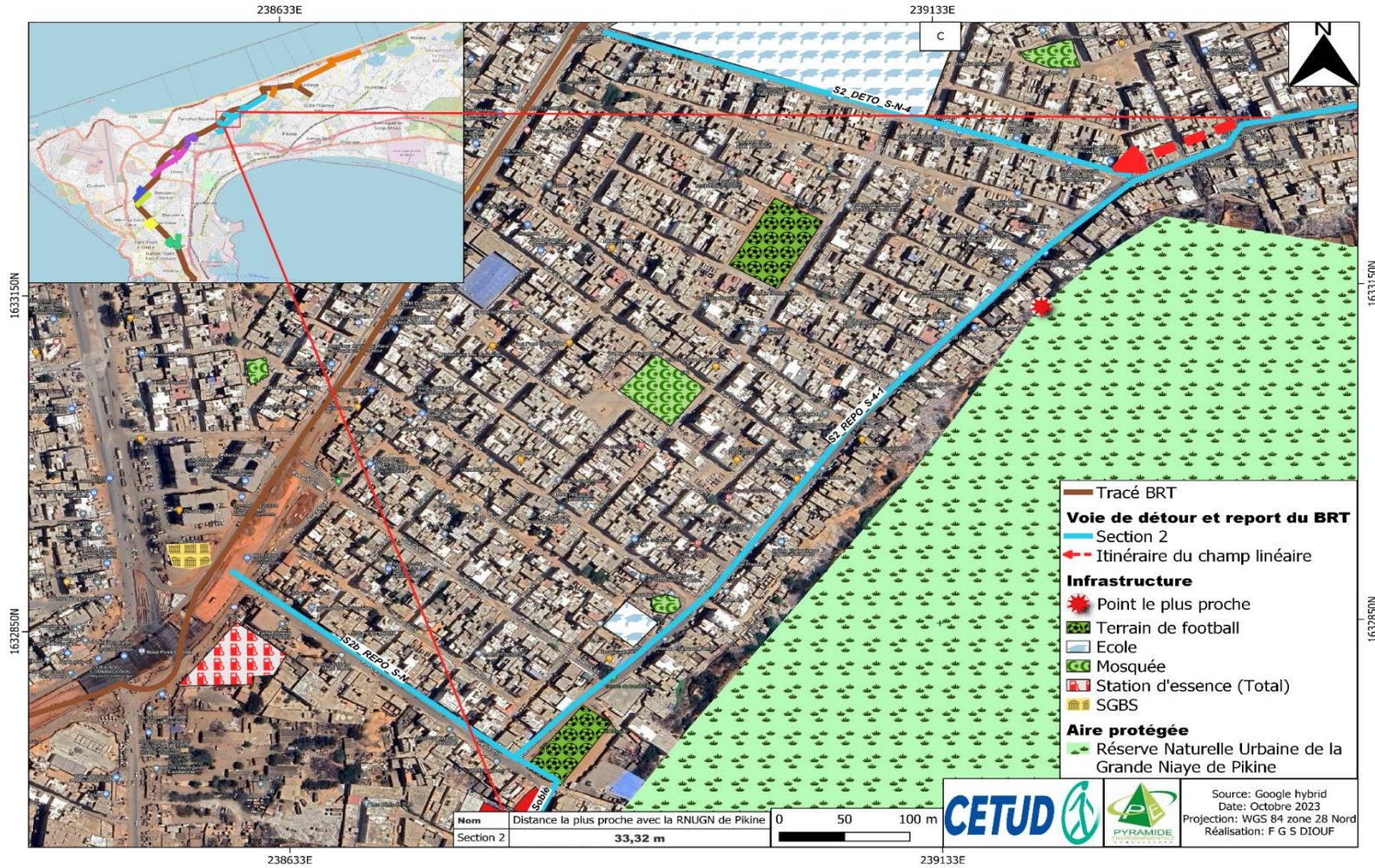




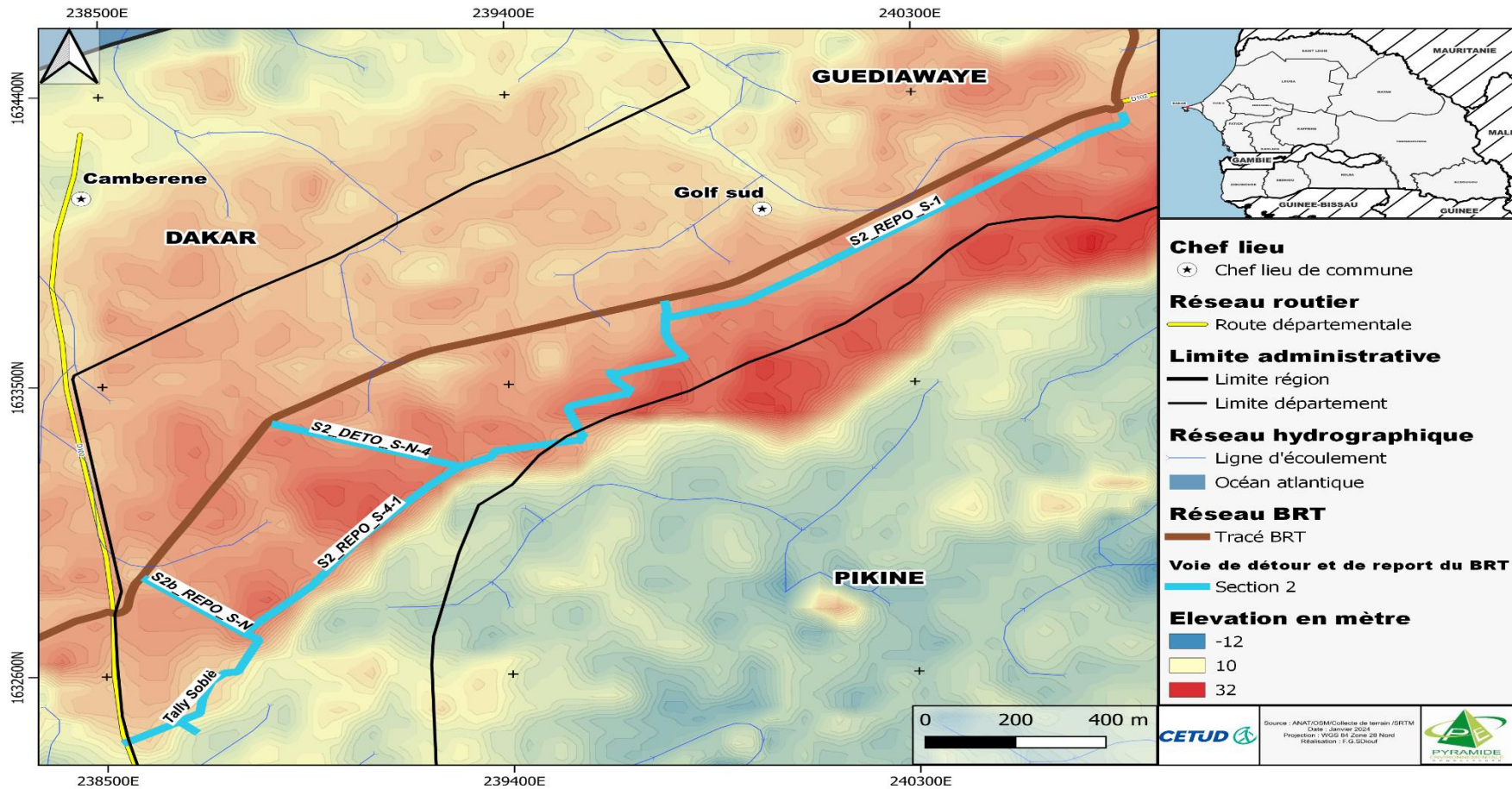
Carte 6 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 B



Carte 7 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 C



Carte 8 : Topographie de la section 2C



Carte 9 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 2 D

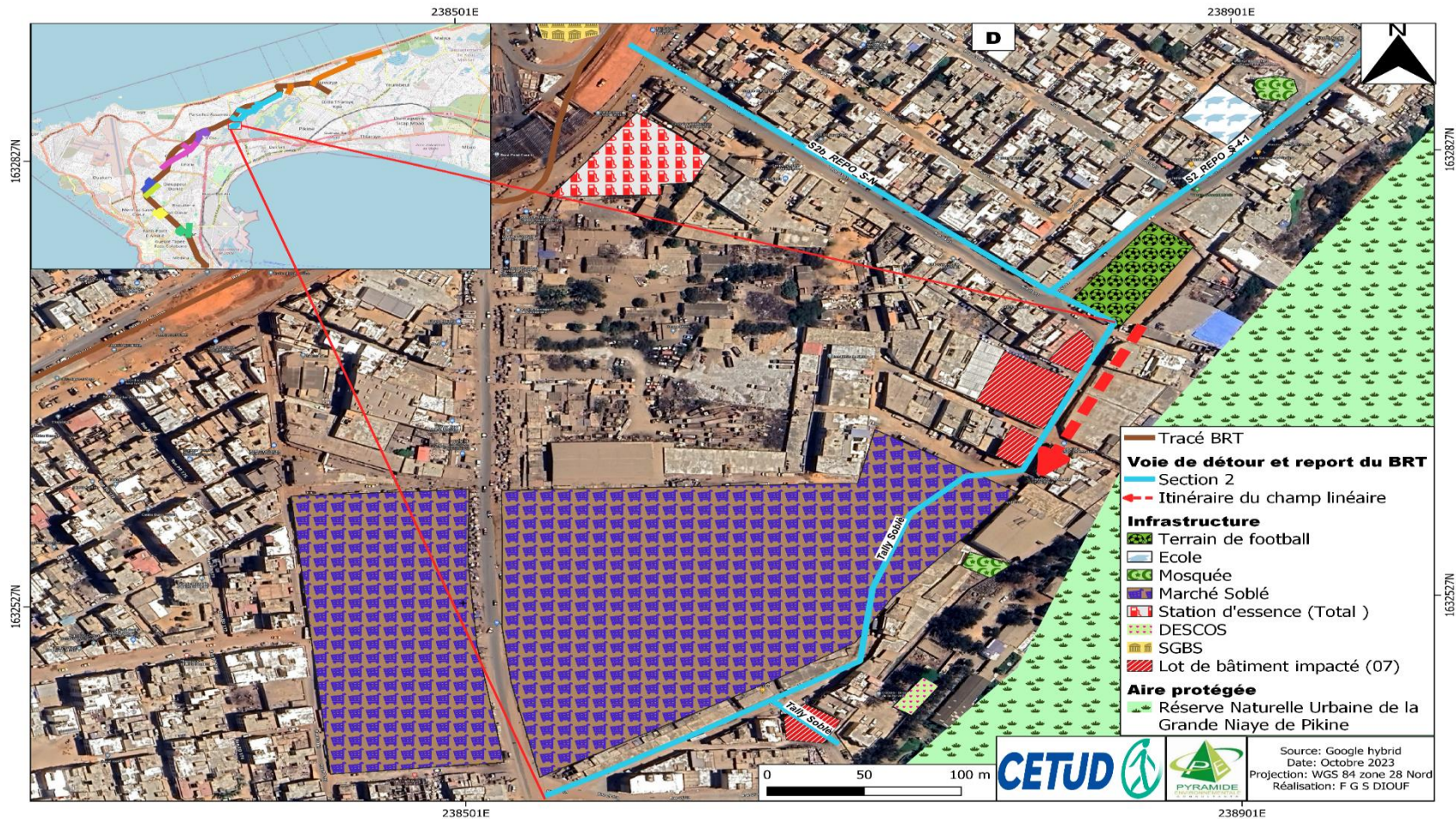


Tableau 3 : Champ linéaire de la Section 3



Départ rue PO 109
X : 237274.72 ; Y : 1632127.77



Aménagement privé
X : 237300.01 ; Y : 1632002.02

La section 03 s'étend sur une distance de 356,74 mètres et les $\frac{3}{4}$ sont goudronnées. La route est large d'environ 7 mètres. La première partie du tracé débute sur la rue PO 109 et se termine sur la rue PO 107 située en face de la police des Parcelles Assainies (Carte de la section 3A).

L'itinéraire du champ linéaire a relevé les occupations du sol du Nord vers le sud des deux axes.

Les trottoirs sont occupés par des places d'affaires et des excroissances (quincailleries, vendeur de carreaux, merceries, fruits, boutiques, laveurs de véhicules etc.),



Places d'affaires

X : 237276.26 ; Y : 1632008.74



Rue PO 107

X : 237246.00 ; Y : 1632028.59

des aménagements privés et des arbres (*Cocos nucifera* et des plantes ornementales).

Le long des axes matérialisés sur la carte de la section 3A, nous avons de part et d'autre de la route, le réseau BT de Senelec et le réseau SONATEL.

Au niveau des deux amorces les trottoirs sont moins encombrés néanmoins il y'a la présence de quelques places d'affaires aussi.

A la fin du premier tracé de la section 03, les trottoirs sont très étroits de moins d'un mètre par endroit et nous constatons la présence d'une place de groupe de joueur de carte appelé 'grand-place en langue wolof occupant le trottoir. Le réseau BT est à gauche, celui de la SONATEL est à droite. Le réseau d'assainissement de l'ONAS se situe de part et d'autre de la route.

Enjeux sociaux avec le risque de déguerpissement des activités économiques, pertes des moyens subsistance.

Perturbation de l'assainissement des quartiers ; rupture temporaire de l'accès à l'électricité et à la communication téléphonique.

Aménagement privé : X= 237288.96 ; Y= 1632011.20

Tronçon 1 : Rue PO 109 – Rue PO 107

**Tronçon 2 : Mairie de Patte d'Oie –
Centre de santé Nabil Choucair**



Départ mairie de Patte d'Oie
X : 236986.52 ; Y : 1631988.28



Excroissance sur les trottoirs
X : 236987.29 ; Y : 1631840.43

La deuxième partie de la section 03 commence à côté de la mairie de Patte d'Oie (Carte section 3B). C'est une route goudronnée très fréquentée et est large d'environ 07 mètres.

Les trottoirs sont occupés par les excroissances des places d'affaires (Brioche dorée, boutiques, salon de coiffure, restaurant, fastfood, bijouterie, pharmacie, étal etc.). Les trottoirs sont construits en pavé, en béton armé, en carreau et carreau cassé par endroit. Nous notons aussi la présence de deux parkings sur l'axe de la route.

Enjeux environnementaux :

- **Modification paysagère ;**
- **Risque d'introduction d'espèces envahissantes lié aux nouveaux aménagements paysagers**
- **Enjeux liés à la dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit).**

Enjeux sécuritaires :

- **Production de déchets et dégradation du cadre de vie ;**
- **Enjeux liés à la dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit) ;**
- **Production de déchets liés aux activités de travaux ;**
- **Réduction de la mobilité et risques d'accident.**



Place aménagée

X : 236988.16 ; Y : 1631712.58



Fin tracé Centre de santé Nabil Choucair

X : 236825.86 ; Y : 1631419.93

Des ERP sont aussi présentes sur le tracé (la Mairie de Patte d'Oie, l'Eglise Evangélique, école THALES, Boulangerie *Brioche dorée*, centre de santé *Nabil Choucair* etc.)

Nous notons la présence de ligne souterraine BT de Senelec, de lignes aériennes de la SONATEL et de réseaux de l'ONAS de part et d'autre et des lampadaires à gauche. Nous avons la présence de place aménagée avec des espèces telles que *Cocos nucifera* et des plantes ornementales.

Enjeux Environnementaux et sociaux avec :

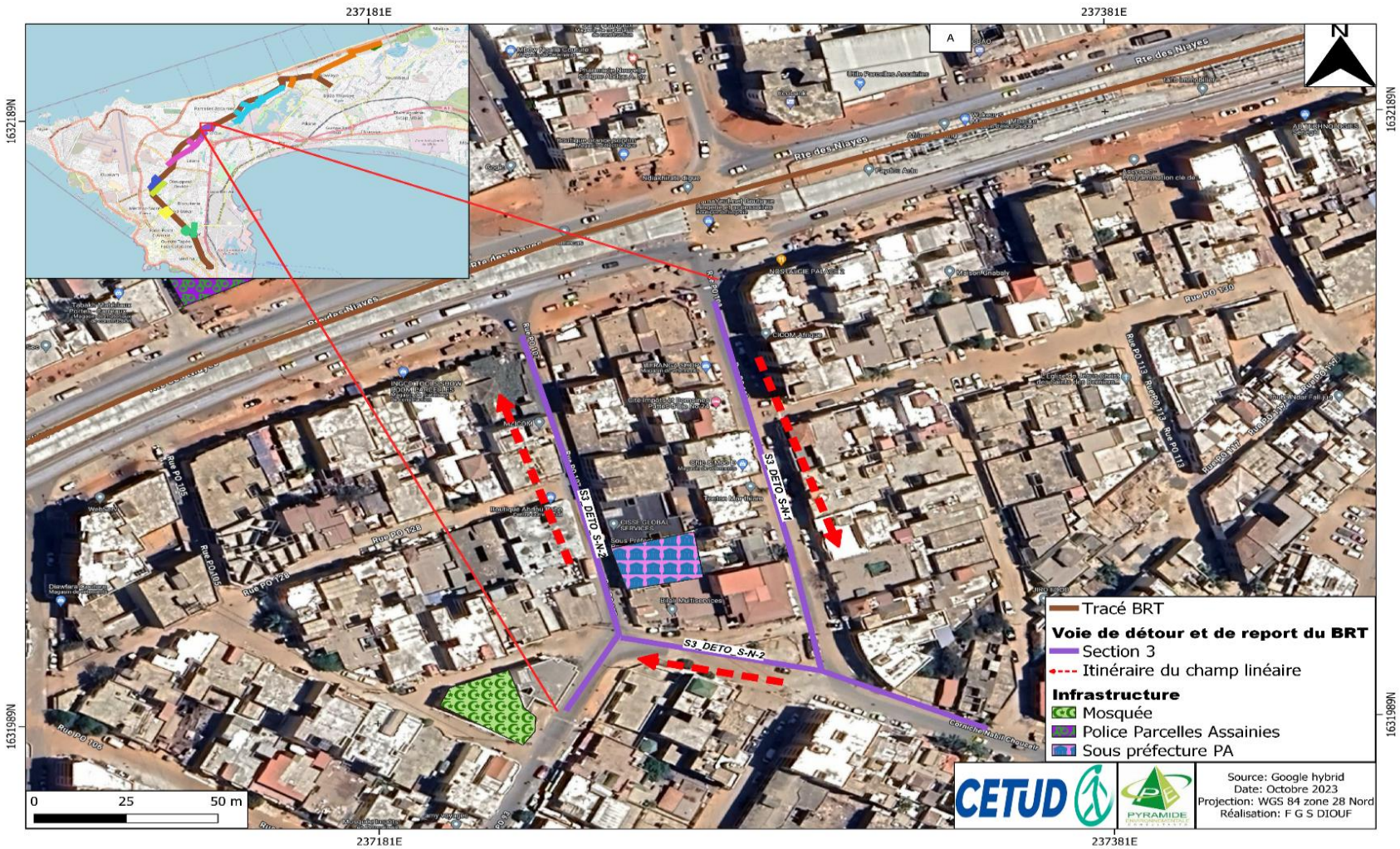
- **Risque de pertes et de perturbations des activités économiques, pertes des moyens subsistance.**
- **Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité**
- **Pollutions du sols et olfactives liés à la perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales**
- **Réduction de l'utilisation des moyens de télécommunication ;**
- **Modification paysagère ;**
- **Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit) ;**

Enjeux sécuritaires :

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 33 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

		<p><i>Perturbation de la mobilité et risques d'accident.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Départ : X= 236985.98 ; Y= 1631998.80 - Fin tracé : X= 236821.98 ; Y= 1631400.77
--	--	---

Carte 10 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 3 A



Carte 11 : Formes d'occupations sur le tracé de la Section 3 B

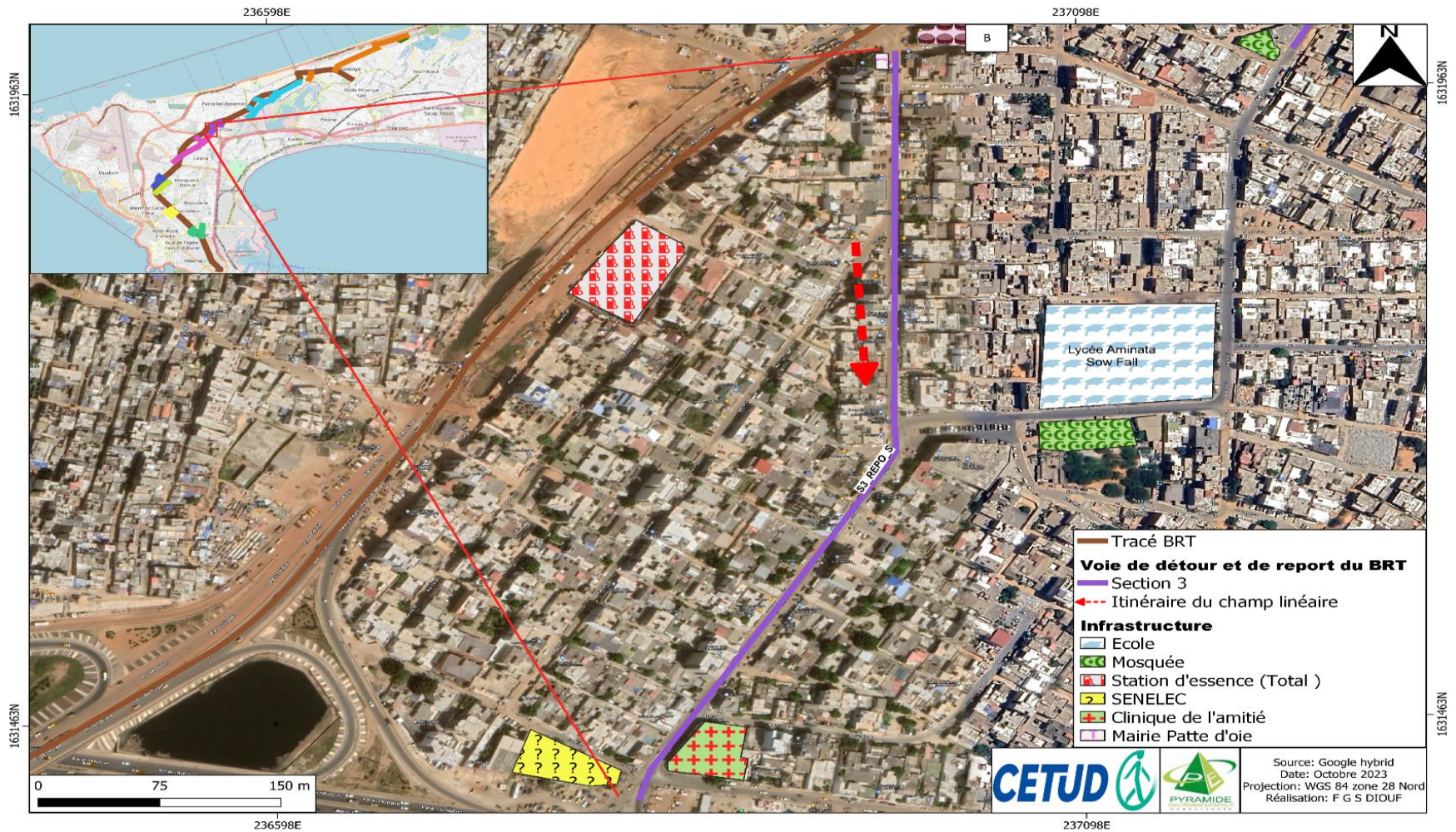


Tableau 4 : Champ linéaire de la Section 4 **Tronçon**: *Marché Grand-Yoff - Deux voies liberté*



Départ marché Grand-Yoff
X : 236774.48 ; Y : 1631317.69



Garage Taxis et de cars rapides
X : 236747.28 ; Y : 1631272.92

Le tracé du marché de Grand-Yoff débute au Sud de l'autoroute Seydina Limamoulaye en allant vers Grand-Yoff jusqu'au niveau des deux voies de liberté 6 (carte section 4A à 4C).

Le tracé est long de 2286,67 mètres, la route est goudronnée et est d'environ 8 mètres de large Elle est fortement fréquentée par les automobilistes.

À l'encablure de la station Shell (carte section 4A), nous avons des garages 'taxi clando', de transport inter-régions (*les horaires, les warr-gainde*), des cars de transport urbains (*car rapides, « ndiaga*



Etals marché Grand-Yoff

X : 236737.69 ; Y : 1631254.15



Eglise Saint Paul de Grand-Yoff

X : 236531.08 ; Y : 1630949.14

ndiaye») et des transporteurs par motocyclette.

Les étals des marchands, les kiosques, les marchands ambulants, les boutiques, vendeurs de café, d'habits et de fruits, gargotes, des commerçants, des réparateurs de téléphones etc, occupent presque toute l'emprise de la route.

La route menant vers le pont de l'émergence est aussi encombrée par les places et les excroissances qui occupent la quasi-totalité des trottoirs.

Il est noté aussi la présence de l'Eglise catholique saint Paul, de la police de Grand-Yoff, Etat Civil de la Mairie, des Banques SGBS Crédit du Sénégal, de Microfinance qui se situent à 2 mètres environ de la route à partir du trottoir (carte section 4B).

Nous notons la présence de ligne BT de Senelec, de lignes aériennes de la SONATEL et de réseau de l'ONAS de part et d'autre et des lampadaires.



Route vers le pont de l'émergence

X : 235753.21 ; Y : 1630388.41



Occupation des trottoirs Marché Arafat

X : 235825.20 ; Y : 1630433.54

Les mêmes observations sont faites au niveau du rond-point monument avec des étals, des marchands ambulants, des boutiques etc. en plus d'une route dégradée.

En avançant vers le quartier Khar Yalla à droite de la route, des maisons et la banque SGBS.

Au départ de la deuxième partie du tracé, nous avons le mur de clôture du camp Sékou Mballo au Nord du tracé. Tout le long de ce mur, quelques places d'affaires sont identifiées. En allant vers les deux voies de liberté 6, nous avons des places d'affaires de part et d'autre de la route. Mais il y a sur le trottoir à gauche une espèce ligneuse protégée en l'occurrence le Baobab



Présence d'espèce protégée *A. digitata*

X : 235478.09 ; Y : 1630155.50



Atelier mécanique

X : 235347.24 ; Y : 1630013.67

(*Adansonia digitata*), ainsi que des palmiers à huile et des manguiers.

Des ateliers de mécaniciens et la présence de deux écoles de formation professionnelle sont notés au Sud Est du tracé.

Enjeux sociaux :

- **Risque de déguerpissement des activités économiques, pertes de moyen de subsistance, restriction d'accès à des concessions et à l'Eglise Saint Paul et à des ERP.**
- **Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité**
- **Dégagements liés à la perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales**
- **Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication.**

- Eglise saint Paul : X=236538 ; Y=1630956
- Commissariat Police de Grand-Yoff : X=236471 ; Y=1630892

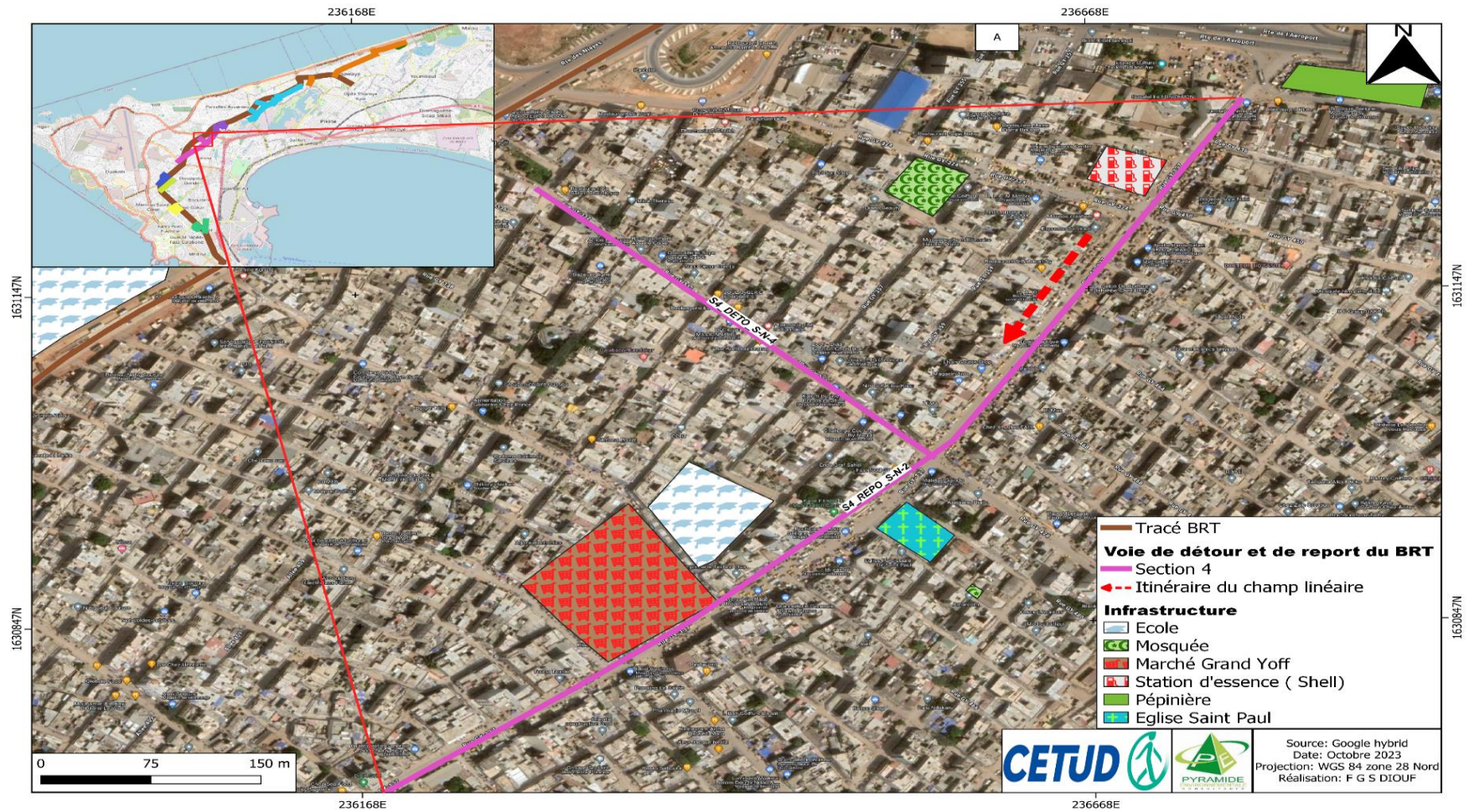
Enjeux environnementaux

- **Perte de potentiel de séquestration de carbone : *Adansonia digitata* : X= 235478.13 ; Y= 1630154.91**
- **-Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)**

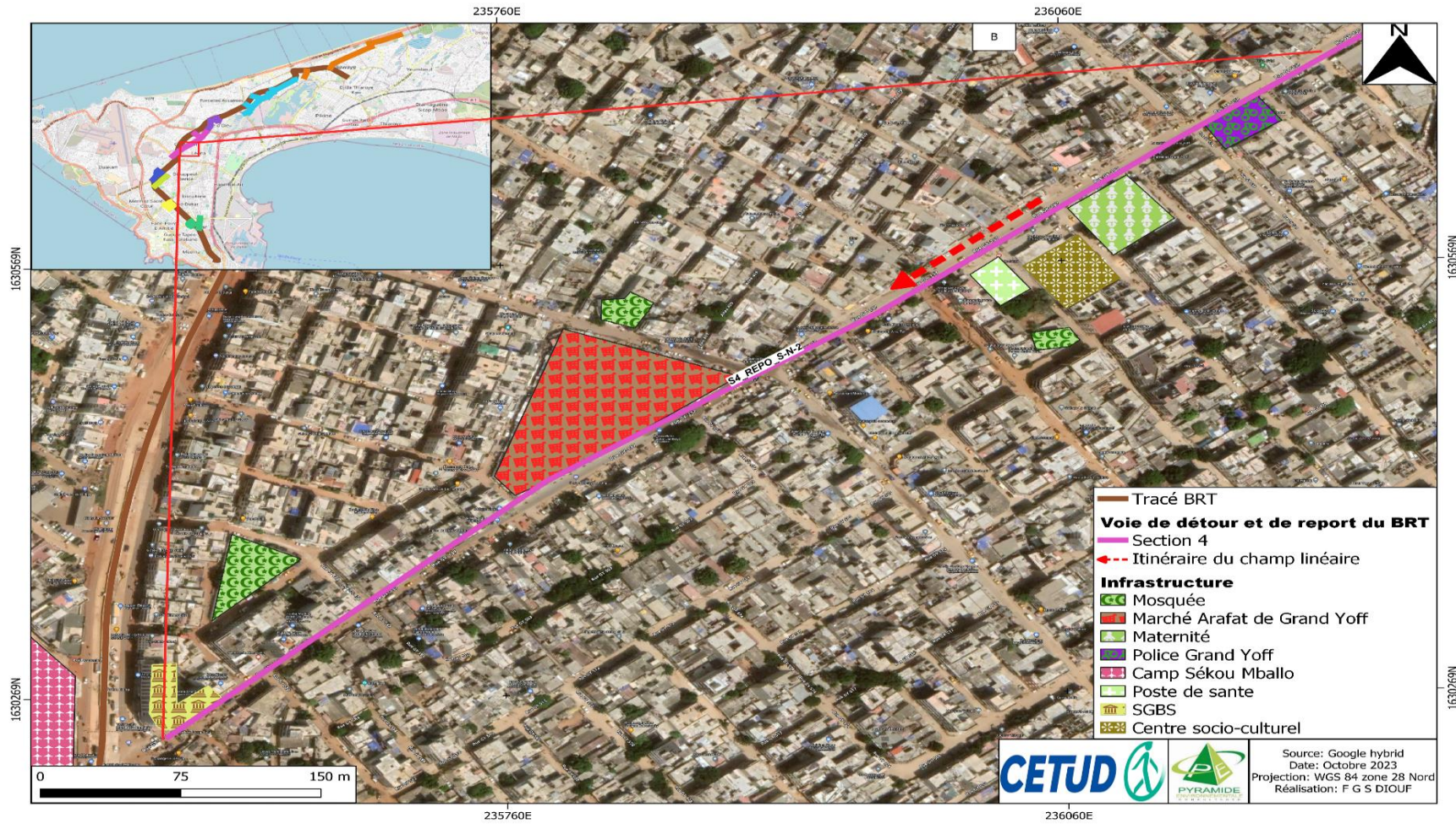


		<ul style="list-style-type: none">▪ <i>Production de déchets liés aux activités de travaux.</i> <p><i>Enjeux sécuritaires :</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ;</i>▪ <i>Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures.</i>
--	--	---

Carte 12 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 4 A



Carte 13 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 4 B



Carte 14 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 4 C

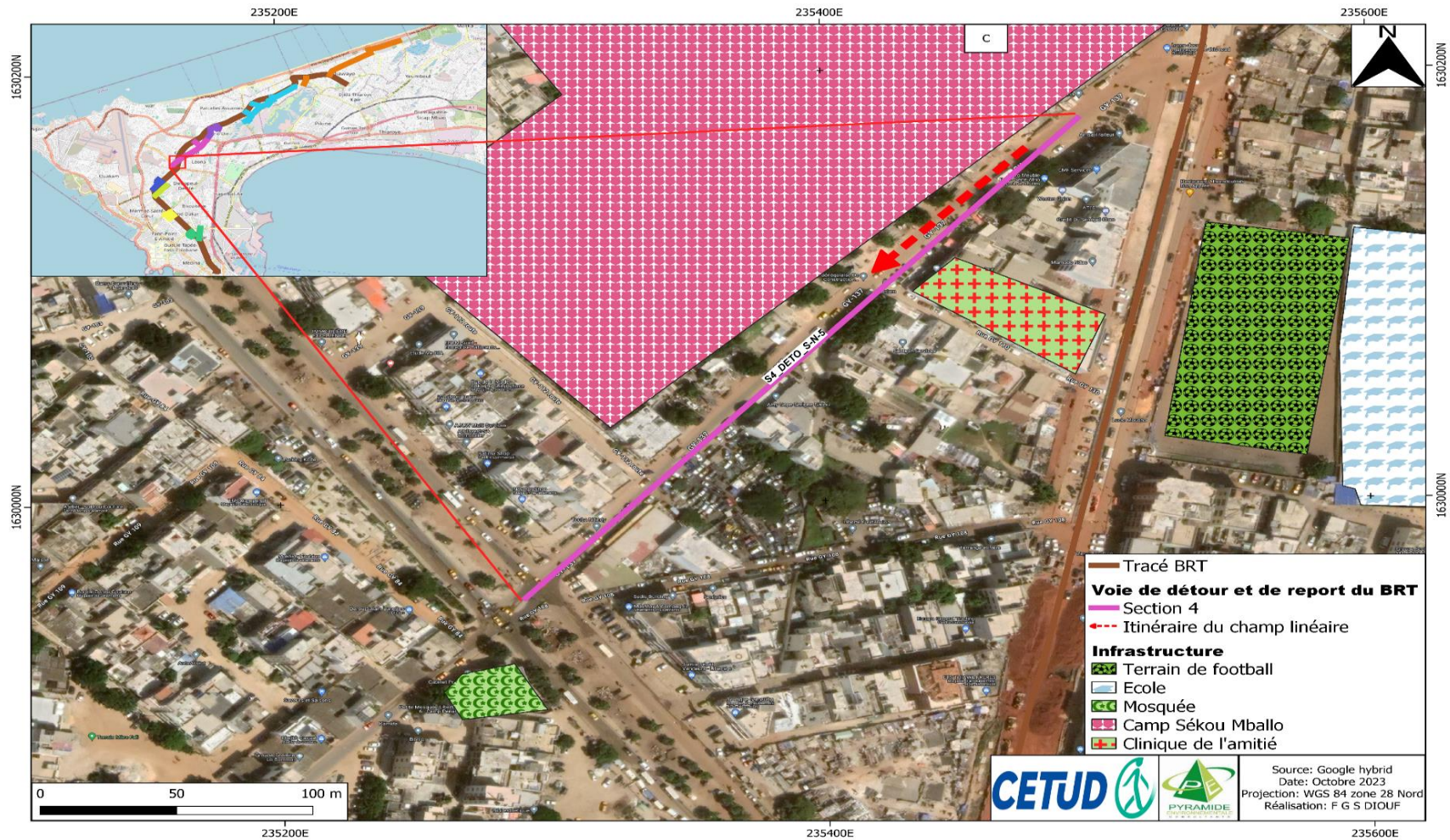


Tableau 5 : Champ linéaire de la Section 5

Tronçon n°1 : Rond-point JVC – Boulangerie jaune



Départ rond-point JVC
X : 234729.88 ; Y : 1629022.56



Plantes ornementales
X : 234714.49 ; Y : 1629000.95



Existence de réseau ONAS
X : 234719.42 ; Y : 1629010.86



Places d'affaires et ERP
X : 234518.38 ; Y : 1628790.00

La section 5 est composée de deux tracés situés dans la commune de Sicap liberté et s'étend sur une longueur de 1217,88 mètres. La première partie part du rond-point JVC jusqu'à la boulangerie jaune. La route est bitumée et est large de 07 mètres environs. Le trottoir situé à droite de la route est en bétons armés et en carreaux cassés pour la plupart et au niveau du trottoir, nous remarquons des débris de pierres issues des travaux du BRT, qui devront être nettoyés avant le repli du chantier et la réception provisoire. Ces débris ont été laissés sur place pour éviter l'occupation de l'espace par les marchands ambulants, cette partie du trottoir est en construction. Nous avons la présence de lampadaires et de lignes SONATEL à droite, ainsi que le réseau d'assainissement de l'ONAS.

Le trottoir sert de stationnement de véhicules pour les places d'affaires situées à côté. Nous avons l'existence d'excroissances et des arbres (*Cocos nucifera*) et des plantes ornementales.



Rue SC 52
X : 234608.11 ; Y : 1628887.71



Plantation de Papayer et des feuilles de menthe
X : 234563.90 ; Y : 1628934.14



Ecole élémentaire MAARIF
X : 234577.32 ; Y : 1629054.25



Rue SC 01 vers rond-point JVC
X : 234636.31 ; Y : 1629110.91

Nous notons aussi des places d'affaires (fastfood, boutiques, multiservices, salon de coiffure, cabinet médical, agence immobilière, etc.), des ERP (LISCA, Auchan, Kabirex, Optique Abidi, Boulangerie jaune etc.) sont relevés, ainsi que la présence de vulcanisateur gargote, menuisier bois et des étals.

Le tracé forme une boucle au niveau de la première intersection pour revenir au niveau du bâtiment dit JVC (Carte section 5A). La route est goudronnée et large de 7 mètres environs, les trottoirs sont en carreaux cassés et en béton armé de part et d'autre de la route, ils sont très étroits et très encombrés par des excroissances et des places d'affaires. Le réseau d'assainissement et le réseau SONATEL se situent de part et d'autre de la route. Nous notons aussi sur cet axe, des lampadaires à droite.

Nous remarquons devant les habitations et places d'affaires, des cocotiers des palmiers, papayers, feuilles de menthe et quelques plantes ornementales de part et d'autre de la route.

Vers la fin de la boucle, la route est large 10 mètres environs avec des excroissances servant de parking automobile. Nous avons la



		<p>présence de l'école primaire MAARIF à gauche et de quelques places d'affaires à droite.</p> <p>A la fin de la boucle de la route, les trottoirs sont larges de 7 mètres mais sont très encombrés par des places d'affaires et leurs excroissances (restaurants, boutiques, vendeurs de café, etc.).</p> <p>Le trottoir est très étroit avec une présence de quelques places d'affaires et des plantes (<i>Cocos nucifera</i>, <i>Azadirachta indica</i> et <i>Ficus sp</i>).</p> <p>Nous notons l'existence de lampadaires, de réseau BT Senelec, de réseaux de la SONATEL et de l'ONAS de part et d'autre de la route.</p> <p>Enjeux sociaux :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Risque de déguerpissement des activités économiques, pertes de moyens de subsistance ;▪ Restriction d'accès les ERP ;▪ Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité▪ Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales▪ Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication. <p>Enjeux environnementaux</p>
--	--	--

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 47 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte d'arbres ▪ -Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit) ▪ Production de déchets liés aux activités de travaux. <p>Enjeux sécuritaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ; ▪ Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures. <p>Coordonnées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - LISCA : X= 234684.97 ; Y= 1628983.09 - AUCHAN : X= 234462.85 ; Y= 1628741.50
--	--	--

Tronçon n°2 : Rond-point JVC – Ecole élémentaire El Hadji Souleymane Wade



Départ à gauche du rond JVC
X : 234799.46 ; Y : 1628959.26



Place d'affaires
X : 234891.30 ; Y : 1628876.83

Dans la deuxième partie du tracé de la section 5 (carte section 5 B) la route est un peu étroite de 6 mètres environs. Elle est goudronnée. Nous avons des places d'affaires de part et d'autre de la route, mais les trottoirs à droite sont plus larges que ceux à gauche et sont de pavés, de bétons armés et de carreaux cassés.

Nous avons des travaux dans la partie Nord Est du tracé. De la route de part et d'autre de la route nous avons des réseaux d'assainissement ONAS, BT de Senelec et le réseau de la SONATEL. Au Sud du tracé, nous avons des câbles sous-terrain SONATEL et la présence d'essences



Présence de réseaux concessionnaires
X : 234875.84 ; Y : 1628891.76



Fin tracé vendeur de chaussures
X : 234966.63 ; Y 1628806.52

ligneuses constitués d'*Azadirachta indica*, de *Cocos nucifera* et de quelques plantes ornementales. Les places d'affaires sur le tracé sont composées de garage clandos, pharmacie, gargote, boutiques, d'étals, de dibiterie, menuiserie bois, etc.

Le tracé se termine au niveau de l'école primaire EL HADJI SOULEYMANE WADE.

Enjeux sociaux :

- **Risque de déguerpissement des activités économiques, pertes de moyens de subsistance ; restriction d'accès les ERP. ;**
- **Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité**
- **Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales**
- **Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication.**

Enjeux environnementaux

- **Perte de potentiel de séquestration de carbone**
- **-Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)**
- **Production de déchets liés aux activités de travaux.**

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 50 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

		<p>Enjeux sécuritaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ;</i> ▪ <i>Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures.</i> <p>Coordonnées</p> <ul style="list-style-type: none"> - Départ : X= 234783.67 ; Y= 1628979.06 - Fin tracée : X= 234983.26 ; Y= 1628796.51
--	--	---

Carte 15 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 5 A

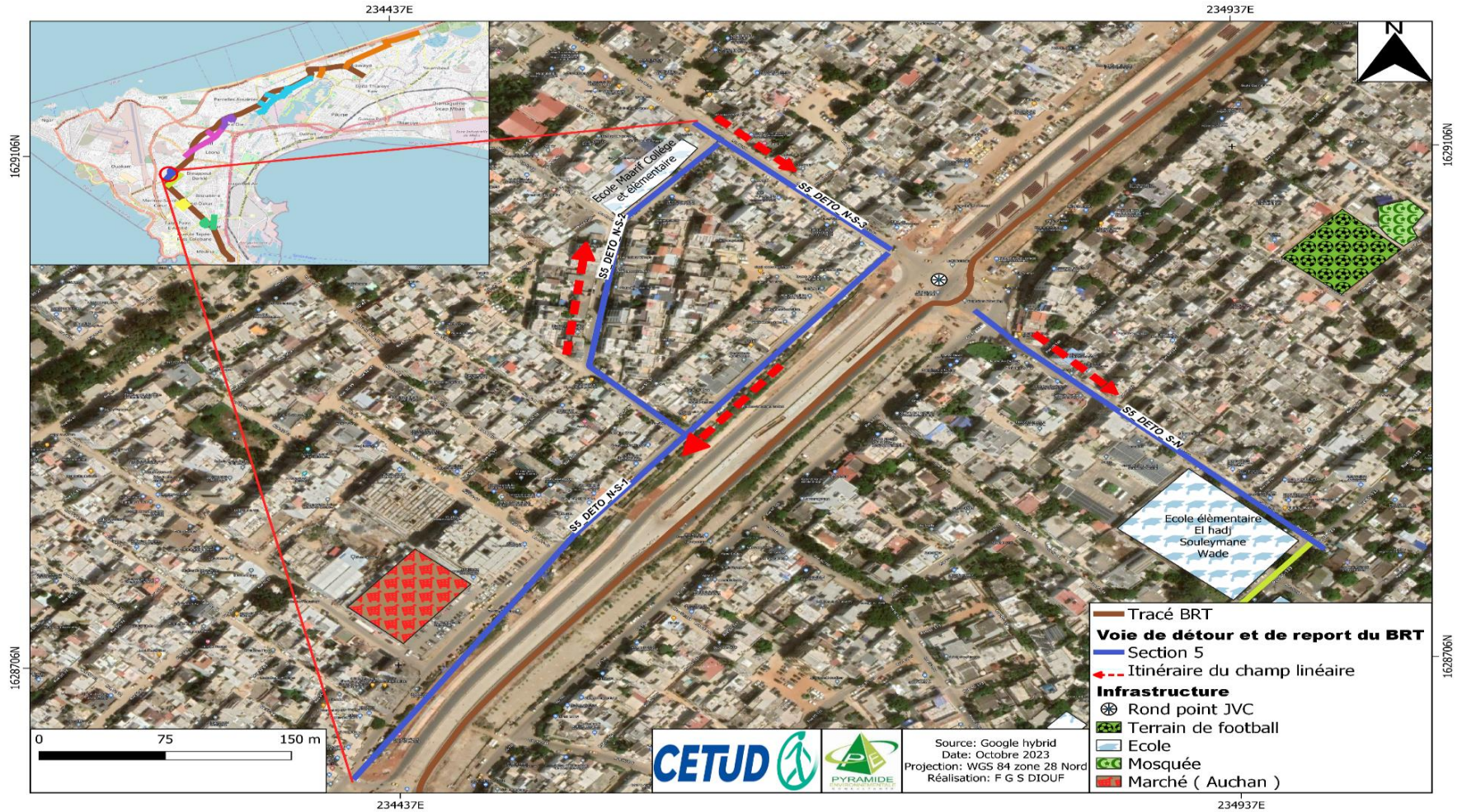




Tableau 6 : Champ linéaire de la Section 6

		<p>La section 6 débute au niveau de l'école EL HADJI SOULEYMANE WADE de liberté 5 jusqu'au terrain de football de sacré 2. Elle est longue de 737,65 mètres. La route est large d'environ 9 mètres et est goudronnée, et elle est assez fréquentée par les automobilistes. Nous notons une pente très accentuée de la route allant du sud vers le nord du tracé. Les trottoirs sont aménagés avec des excroissances par endroit et se caractérisent pour la plupart par des pavés et des carreaux cassés. Les réseaux d'assainissement ONAS, SENELEC BT et SONATEL sont présents de part et d'autre de la route. Les trottoirs sont moins encombrés par des places d'affaires mais nous en avons dénombrés quelques-unes constituées essentiellement de boutiques, de multiservices, de vendeurs de café, coiffeurs, terrain de football, laveur auto et des établissements recevant du public (Institut Supérieur d'Education : IPG, école primaire, cabinet dentaire, SONATEL body training, ISEG, etc.).</p> <p>Les lampadaires sont alignés sur la partie Sud de la route. Tout au long de ce tracé nous remarquons de part et d'autre des plantes</p>
<p>Départ près d'une école élémentaire X : 234980.53 ; Y : 1628795.22</p>	<p>Aménagement des trottoirs X : 234949.69 ; Y : 1628751.20</p>	
		
<p>Existence de plante sur l'emprise X : 234690.58 ; Y : 1628463.65</p>	<p>Fin du tracé près du terrain sacré cœur 2 X : 234487.40 ; Y : 1628255.70</p>	



		<p>ornementales et des essences ligneuses (<i>Azadirachta indica</i>, <i>Ficus sp</i>, <i>Cocos nucifera</i>). Nous notons également la présence d'une ONG (Amnesty International).</p> <p>Enjeux sociaux :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Risque de pertes des activités économiques, pertes de moyens de subsistance ; restriction d'accès les ERP. ;▪ Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité▪ Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales▪ Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication. <p>Enjeux environnementaux</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Perte de potentiel de séquestration de carbone▪ -Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)▪ Production de déchets liés aux activités de travaux. <p>Enjeux sécuritaires :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ;
--	--	--



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES
VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT

**ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL
ET SOCIAL SIMPLIFIEE**

Page 54 sur 292
Date : Avril 2026
Version : Préliminaire

		<ul style="list-style-type: none">▪ Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures. <p>Coordonnées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Ecole élémentaire : X = 234956.87 ; Y= 1628779.98- Terrain de football : X= 234530.30 ; Y= 1628277.29
--	--	--

Carte 16 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 6



Tableau 7 : Champ linéaire de la Section 7

		<p>Le tracé de la section 7 est séparé en deux tronçons avec une distance totale de 862,9 mètres.</p> <p>Sur la première partie (Axe routier 7_deto_sn-2, carte section 7, la route est goudronnée et large de 6 mètres environ avec des trottoirs très étroits d'un mètre par endroit et sont constitués de pavés et de carreaux cassés par endroit. Les trottoirs sont occupés par des stationnements de voiture à gauche et par quelques places d'affaire. De part et d'autre de la route, nous avons, le réseau d'assainissement de l'ONAS, Senelec et SONATEL. La partie la plus encombrée se situe au Sud du tracé occupée par un restaurant « Le Bazoff ».</p>
<p>Départ tracé rue AAB o8 X : 235123.49 ; Y : 1627306.82</p>	<p>Existence d'arbres dans l'emprise X : 234985.82 ; Y : 1627141.10</p>	



Place d'affaires

X : 234978.52 ; Y : 1627119.36



Central Park

X : 234966.15 ; Y : 1627134.42

A la fin de la première partie du tracé nous avons la présence d'un manège (central Parc : carte section 7) où nous avons rencontré un « *Grand-Place* » de joueurs de cartes.

Tout au long du tracé nous remarquons de part et d'autre une bonne présence d'essences ligneuses, de plante ornementale et des arbres (*Azadirachta indica*, *Ficus sp*, *Cocos nucifera*).

Enjeux sociaux :

- **Risque de déguerpissement des activités économiques, pertes de moyens de subsistance ; restriction d'accès les ERP. ;**
- **Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité**
- **Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales**
- **Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication.**

Enjeux environnementaux

- **Perte de potentiel de séquestration de carbone**
- **-Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)**
- **Production de déchets liés aux activités de travaux.**

Enjeux sécuritaires :

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 58 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Perturbation de la mobilité et risques d'accidents;</i> ▪ <i>Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures.</i> <p>Coordonnées</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restaurant le Bazoff: X = 235095.75 ; Y= 1627255.57 - Central Park : X= 234952.88 ; Y= 1627120.71
--	--	--

Tronçon n°1 : Restaurant le Bazoff – Central Park



Rue Thierno Ahmadou Bocar Alpha Ba

X : 235205.59 ; Y : 1627183.89



Places d'affaires et Phoenix dactylifera

X : 235112.05 ; Y : 1627091.11



Réseau SONATEL dans l'emprise

X : 235073.83 ; Y : 1627024.14



Rue AAB 17

X : 235061.24 ; Y : 1627040.10

La deuxième partie a une forme de U (S7_deto_s-n3. Elle débute sur la rue Thierno Ahmadou Bocar Alpha BA et se termine sur la rue 10. Elle est large de 7 mètres et est goudronnée. Les trottoirs sont en bétons armés et en pavés par endroit ; nous notons également l'existence des excroissances. Nous avons noté quelques places d'affaires constituées de boutiques, étales, prêt à porter, cantine, tailleurs. Le réseau d'assainissement ONAS et le réseau SONATEL sont présents de part et d'autre de la route. Le câble SONATEL est à droite et le réseau BT à gauche de la route. Ce tracé est un peu boisé en effet nous avons *Azadirachta indica*, *Ziziphus mauritiana*, *Cocos nucifera*, *Phoenix dactylifera* qui longent la route. Nous avons la présence d'une mosquée et une partie de la route subit des travaux d'assainissement.

A 215 mètres le tracé se situe à gauche sur la rue AAB17, au niveau de cette intersection, nous avons une pharmacie à droite ; et à gauche une boucherie et un arbre dit « Guerté-Toubab » ou *Terminalia catappa*.

Les trottoirs sont un peu dégagés et sont constitués de pavés et de carreaux cassés. Nous avons la présence de quelques places



Sicap rue 10

X : 235130.42 ; Y : 1626954.09



Occupation des trottoirs

X : 235234.64 ; Y : 1627038.97

d'affaires (prêt à porter, tailleurs...) et des excroissances. Nous remarquons également la présence de *Cocos nucifera* et de *Ficus sp.* Les réseaux BT et SONATEL à droite et le réseau ONAS de part et d'autre. Nous notons également la présence de lampadaires et de câble SONATEL au Nord.

Sur la dernière partie (S7 _deto_s-n4.) de la section 7 qui correspond à l'école élémentaire Cheikh Ahmadou Bamba Gaïndé Fatma (Sicap rue 10), la route est goudronnée et large de 07 mètres environs avec une amorce de la route occupée par des places d'affaires de même que la route principale (étals, boucherie, boutique, pâtisserie, multiservices, tailleurs).

Les trottoirs sont aménagés en carreaux cassés avec des plantes ornementales et des essences ligneuses telles que *Cocos nucifera*, *Azadirachta indica*, mais aussi des rampes d'accès qui occupent les trottoirs.

Le réseau d'assainissement ONAS est présent de part et d'autre de la route avec le réseau SONATEL et le réseau BT avec l'existence des lampadaires au Nord. Nous avons un poste préfabriqué au Nord et le câbles SONATEL au Sud. Nous remarquons également le stationnement de voitures et des excroissances.



		<p>Enjeux sociaux :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Risque de pertes des activités économiques, pertes de moyens de subsistance ; restriction d'accès les ERP. ;</i>▪ <i>Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité</i>▪ <i>Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales</i>▪ <i>Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication.</i> <p>Enjeux environnementaux</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Perte de potentiel de séquestration de carbone</i>▪ <i>-Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)</i>▪ <i>Production de déchets liés aux activités de travaux.</i> <p>Enjeux sécuritaires :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ;</i>▪ <i>Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures.</i>
--	--	--

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 62 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

		Coordonnées - Mosquée : X = 235114.34 ; Y= 1627073.67 - Ecole élémentaire : X= 235136.88; Y= 1626911.73
--	--	--

Carte 17 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 7

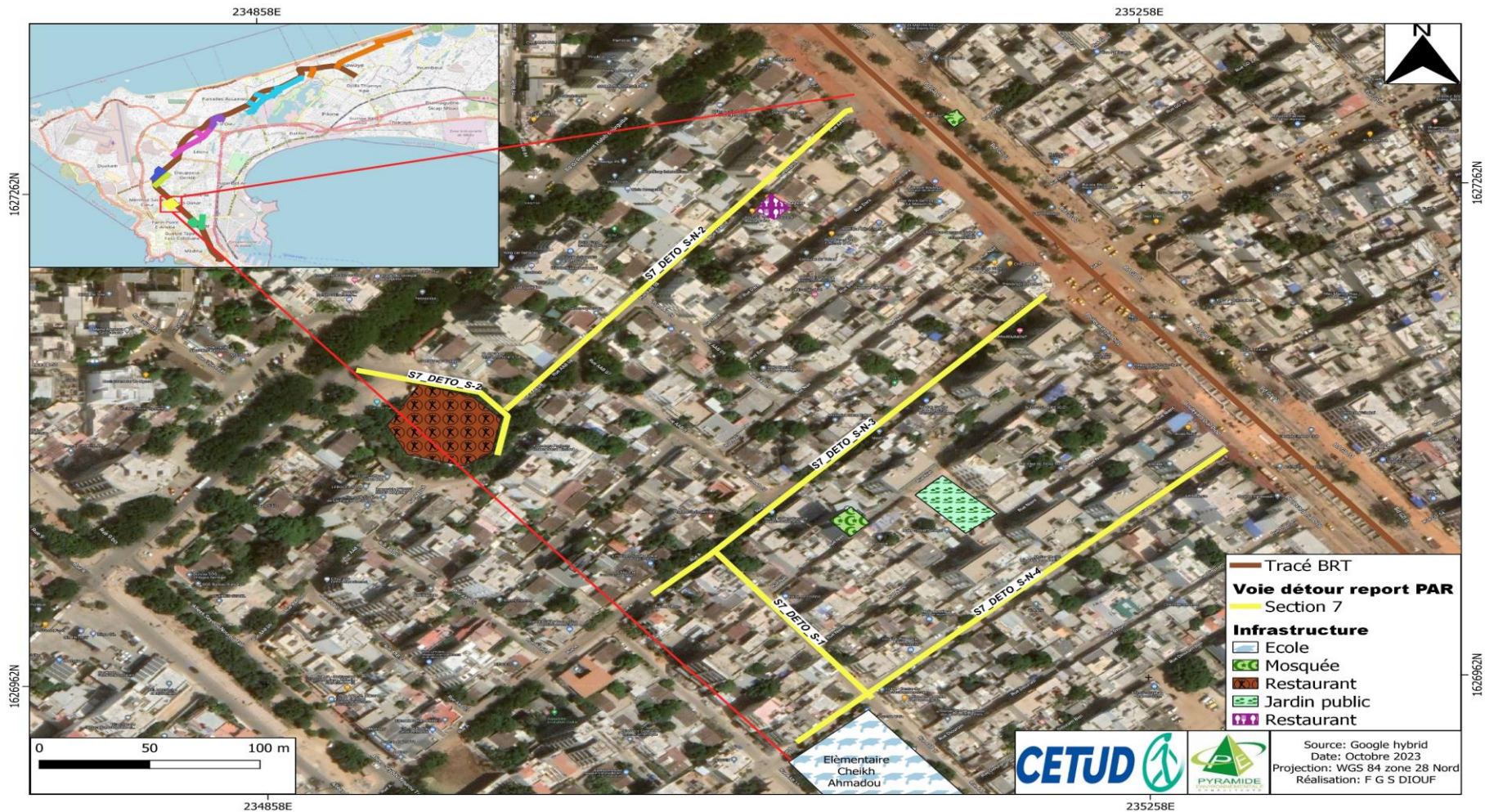


Tableau 8 : Champ linéaire de la Section 8

Tronçon n°1 : Pharmacie LEAD PHARMA - Rue FA35£



Départ Lead Pharma
X : 236037.24 ; Y : 1626157.99



Rue FA 29 vers marché Fass
X : 235957.18 ; Y : 1626075.84



Excroissance sur le trottoir
X : 235958.03 ; Y : 1626049.63



Rue FA 44 trottoirs très encombrée
X : 235938.31 ; Y : 1625937.31

La section 8 s'étend sur 1154,85 mètres et est répartie en deux tronçon. Le premier débute au niveau de la pharmacie LEAD PHARMA et se termine à la rue FA35 (Voir carte Section 8 : Axe S8_deto_O-E-1). La route est large de 7 mètres environs et occupée au début par des places d'affaires au niveau des trottoirs (boutiques, étales, vendeuses de petit déjeuner, de jus et de légumes, vendeurs de charbon de bois tapissiers, d'ateliers de couture, de dibiterie etc.). Les trottoirs sont en pavés et bien aménagés par endroit par des plantes ornementales et des essences ligneuses (*Azadirachta indica*, *Ficus sp* et *Cocos nucifera*).

De part et d'autre de la route, nous avons, les réseaux assainissement ONAS et SONATEL. Le réseau BT est au Nord du tracé et les lampadaires de part et d'autre de la route. Nous notons également la présence d'excroissances et de parking auto au niveau du trottoir.

A142 mètres, le tracé de la route tourne à gauche sur une route menant vers le marché de Fass.

Les trottoirs sont en béton armé et en pavés par endroit. Nous avons la présence de quelques excroissances au niveau des trottoirs constitués de places d'affaires et d'étales (Fast Food, boutiques,



Existence de réseaux concessionnaires
X : 236040.47 ; Y : 1625919.55



Amorce bien aménagée
X : 236049.35 ; Y : 1625906.71

tailleurs, multiservices, vendeurs de café, prêt à porter, matériel électronique, et salon de coiffure).

Le réseau d'assainissement ONAS et SONATEL sont présents de part et d'autre de la route. Le réseau BT et les lampadaires se situent à droite de la route.

Les trottoirs à l'Est sont plus larges que ceux à l'Ouest.

Au niveau de l'intersection de la route FA-44 (Voir carte Section 8 : Axe S8_deto_O-E-1) nous avons des lingères sur la partie Sud de la rue. La route est étroite et très encombrée par le stationnement d'automobilistes.



Occupation des trottoirs

X : 236078.79 ; Y : 1625917.69



Ficus elastica

X : 236083.96 ; Y : 1625907.09

Les trottoirs sont presque entièrement occupés par des places d'affaires et avec des excroissances et des rampes d'accès.

Le réseau d'assainissement de l'ONAS est au milieu de la route. Nous notons la présence d'un réseau BT, de la SONATEL et des lampadaires de part et d'autre.

Les places d'affaires sont constituées de tailleurs, boutiques, salon de coiffure, étales, etc. Nous avons également la présence d'une amorce bien aménagée par des excroissances des plantes ornementales et de *Cocos nucifera*.

Vers la fin du tracé (Voir carte Section 8 : Axe S8_deto_O-E-2), la route est un peu dégradée par endroit. Les trottoirs sont plus larges dans la partie Sud-Est que dans la partie Nord du tracé. Ce dernier est essentiellement occupé par des places d'affaires (tailleurs, restaurant, lavage automobile, salle de sport, vendeurs de véhicules). Nous avons également la présence de boutiques, salons de coiffure, agences de location de voitures et un poste électrique préfabriqué au Nord du tracé et le réseau BT dans la partie Sud Est du tracé. Nous notons aussi l'existence de réseau SONATEL et ONAS de part et d'autre de la route ; nous avons aussi la présence de quelques essences ligneuses (*Adansonia digitata*, *Ficus sp...*).

Enjeux sociaux :

- **Risque de pertes ou de perturbations des activités économiques, pertes de moyens**



		<p><i>de subsistance ; restriction d'accès les ERP. ;</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité</i>▪ <i>Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales</i>▪ <i>Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication.</i> <p><i>Enjeux environnementaux</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Perte d'arbres</i>▪ <i>-Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)</i>▪ <i>Production de déchets liés aux activités de travaux.</i> <p><i>Enjeux sécuritaires :</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ;</i>▪ <i>Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures.</i> <p>Coordonnées</p> <ul style="list-style-type: none">- Début tracé : X= 236060.43 ; Y= 1626177.12- Fin tracée : X= 236187.16 ; Y= 1626005.75
--	--	--

Tracé n°2 : Place l'obélisque - Caisse de sécurité sociale de Colobane



Av. Cheikh Ahmadou Bamba
X : 236415.21 ; Y : 1625843.14



Réparateur de moto et vente de pièces
X : 236431.64 ; Y : 1625900.76



Deux (2) Voies du Lycée John F Kennedy
X : 236440.43 ; Y : 1626112.13

Ce tronçon (carte section 8 : Axe S8_deto_s-n) se situe sur l'avenue Cheikh Ahmadou Bamba au niveau de la place de l'obélisque et se termine au niveau du rond-point de la caisse de sécurité sociale de Colobane. La route est large de 10 mètres environs et est goudronnée. Les trottoirs sont en pavés et en carreaux par endroit avec la présence d'excroissances surtout à la partie droite.

Nous avons des places d'affaires dans la partie Sud du tracé au départ de la route (vendeurs de café, restaurant, réparateurs de moto, vendeur de pièces détachées, salon de coiffure, menuiserie bois, quincaillerie, cantine LONASE.

De part et d'autre de la route, nous avons le réseau d'assainissement ONAS et des lampadaires, le réseau SONATEL est à l'Est de la route.

Les trottoirs sont plus encombrés à l'Est et sont constitués de pavés et de carreaux cassés par endroit, ainsi que des rampes d'accès et excroissances.



Pharmacie près de l'emprise
X : 236455.42 ; Y : 1626147.38



Tisserands dans l'emprise
X : 236436.86 ; Y : 1626163.58

Au niveau de l'Ouest du tracé, à la hauteur du lycée John F. KENNEDY nous avons des places d'affaires de part et d'autre de la route constituées d'étales, vendeurs de chaussures, de café, de fruits, de Fast Food, gargote.

Nous avons également des tisserands qui longent le mur du lycée jusqu'à la limite de la caisse de sécurité sociale (carte section 8 : Axe S8_deto_s-n). A l'Est du tracé, nous avons quelques places d'affaires et des excroissances. Nous avons aussi des essences ligneuses de part et d'autre de la route constituées pour la plupart d'arbres tels que *Azadirachta indica* et des *Ficus sp* et se termine au niveau du rond-point de la caisse de sécurité sociale de Colobane. La route est large de 10 mètres environs et est goudronnée. Les trottoirs sont en pavés et en carreaux par endroit avec la présence d'excroissances.

A partir des étales de tisserands vers le rondpoint du siège du parti socialiste, nous avons des places d'affaires constituées de vendeurs de café, restaurant, réparateurs de moto, vendeur de pièces détachées, salon de coiffure, menuiserie bois, quincaillerie, cantine LONASE.

De part et d'autre de la route, nous avons le réseau d'assainissement ONAS et des lampadaires ; le réseau SONATEL.

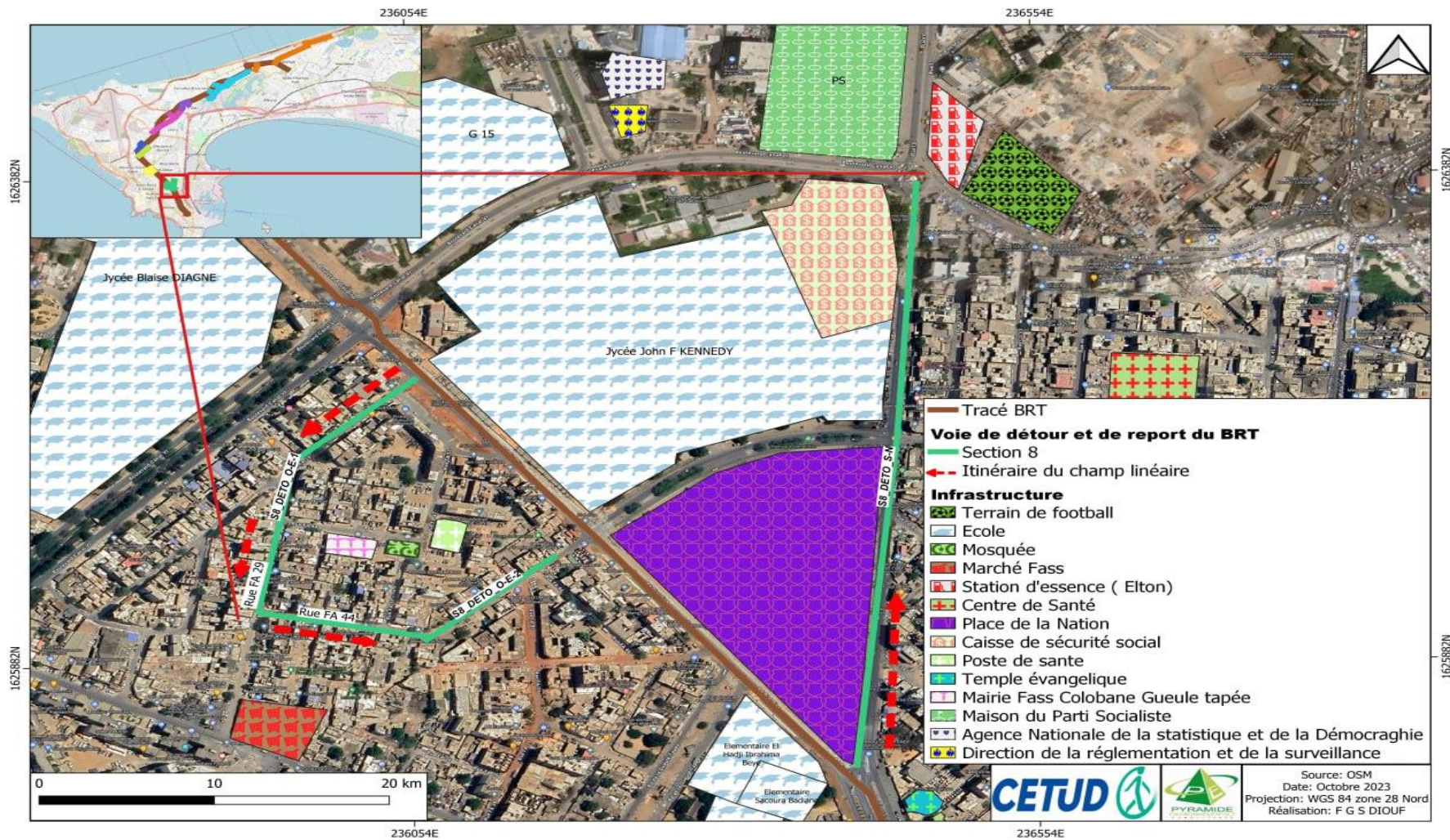




		<p>Nous avons aussi des essences ligneuses de part et d'autre de la route constituées pour la plupart d'arbres tels que <i>Azadirachta indica</i> et de <i>Ficus sp.</i></p> <p>Enjeux sociaux :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Risque de pertes ou de perturbations des activités économiques, pertes de moyens de subsistance ; restriction d'accès les ERP. ;▪ Risque de rupture temporaire de fourniture d'électricité▪ Perturbation des réseaux d'assainissement d'eaux usées et pluviales▪ Risques de perturbation temporaire des systèmes de télécommunication. <p>Enjeux environnementaux</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Perte d'arbre▪ -Dégradation de la qualité de l'air (poussière et bruit)▪ Production de déchets liés aux activités de travaux. <p>Enjeux sécuritaires :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Perturbation de la mobilité et risques d'accidents ;▪ Réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certaines infrastructures.
--	--	--

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 71 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

		Coordonnées - Place l'obélisque : X = 236372.52 ; Y= 1625937.37 - Caisse de Sécurité et Sociale : X= 236427.69 ; Y= 1626322.99
--	--	---


Carte 18 : Formes d'occupation sur le tracé de la Section 8



		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 73 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

En résumé, la synthèse de la caractérisation des différentes sections se présente comme suit :

- ✓ des bâtiments à usage d'habitation et commercial ;
- ✓ des ruelles en sable ;
- ✓ des routes bitumées/dallées/pavées et des trottoirs dallés/pavés ;
- ✓ des réseaux ou infrastructures de concessionnaires (SENELEC, SONES, ONAS, SONATEL, **Sénégal Numérique SA**, etc.) ;
- ✓ des places d'affaires et leurs excroissances ;
- ✓ des excroissances d'habitations (emmarchements, rampes d'accès, murets et clôtures, etc.) ;
- ✓ des places d'artisans (mécaniciens, menuisiers, vulcanisateurs, soudeurs métalliques, tisserands, coiffeurs, etc.) ;
- ✓ des stationnements de véhicules ;
- ✓ des aires de lavage de véhicules ;
- ✓ des panneaux publicitaires ;
- ✓ des Etablissements Recevant du Public ;
- ✓ des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).
- ✓ Des formations végétales ;
- ✓ Des parkings ;
- ✓ etc.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 74 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

IV. DESCRIPTION DU PROJET

a. Titre du projet

Réalisation des voies de desserte de contour et de détour du BRT

b. Type de projet

Construction et réhabilitations de voiries pour la restructuration du transport urbain

c. Objectifs et justification du projet

L'objectif global du projet est d'améliorer les conditions de mobilité urbaine dans les départements de Dakar et de Guédiawaye par la mise en place de lignes de contour et de détours de la voie principale du BRT. Par conséquent, ces dernières doivent permettre une circulation plus fluide tout au long des axes et carrefours du BRT.

L'Analyse Environnementale Initiale (AEI) a pour objectifs d'identifier les potentiels impacts environnementaux et sociaux négatifs de ces activités, de proposer les mesures d'atténuation appropriées pour réduire ces impacts négatifs.

d. Localisation du projet



Les différentes sections des lignes de desserte se trouvent dans les départements de Dakar et Guédiawaye, de la zone de Colobane (département de Dakar) jusqu'au dépôt des bus qui se trouve à Gaddaye dans le département de Guédiawaye. Globalement, les entités administratives concernées sont les villes de Dakar et de Guédiawaye. Les collectivités territoriales sont les communes consignées sur le tableau ci-dessous :

- Patte d'Oie ;
- Grand Yoff ;
- Sicap Liberté ;
- Sacré Cœur Mermoz ;
- Fann Point E Amitié ;
- Gueule Tapée Fass Colobane ;
- Wakhinane Nimzatt ;
- Ndiarème Limamoulaye ;
- Sam Notaire et Golf Sud.

e. Description des activités (équipements et machinerie, effectifs nécessaires, intrants et extrants, investissement hors site, etc.)

Les activités de réhabilitation et d'aménagement sont les suivantes :

- 12,56 km de voies de report ;
- 14,57 km de voies détour ;
- 3,91 km de voies vers le dépôt ;
- 1,97 km de voies supplémentaires à aménager

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 75 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Globalement, les voies existantes étudiées sont des 1x2 voies avec les caractéristiques planimétriques suivantes :


- Largeur moyenne des voies = 7 m, 3,5 m par voie environ ;
- Des trottoirs étroits, avec des largeurs < à 1,5 m ;
- Des cheminements piétons discontinus et parfois encombrés (commerce informel, bâtis éphémères...) ;
- Certaines voies, ou tronçons de voies ne sont pas revêtues (sections 1, 2 et 4) ;
- Un stationnement dense et souvent désorganisé et non réglementé (stationnement sur les trottoirs, les places, giratoires, ...) ;
- Existence d'arrêts de bus mais qui mériteraient d'être réorganisés et réaménagés.

Le projet à réaliser consiste en la conception de voiries en 1x2 voies ou plus rarement en 2x2 voies, avec des zones de stationnement, des trottoirs continus élargis et des accès riverains mis à la norme quand la topographie existante ou quand les seuils des bâtis le permettent. Le choix de la typologie des voiries à aménager dépend essentiellement des largeurs d'emprise disponibles et des modes de transport prévus. Au regard des fonctionnalités créées et des modes de transport potentiels sur l'itinéraire, il n'est toutefois pas à écarter la possibilité de l'aménagement de pistes cyclables pour prendre en compte les vélos. Cependant, cette option n'est pas privilégiée dans les sections où les aménagements du BRT ne prévoient pas l'intégration de pistes cyclables, afin de limiter les discontinuités du réseau cyclable. En dehors des emprises chaussées circulées, les largeurs des emprises sont variables d'une section à une autre. A ce stade des études, et pour rester cohérents avec la démarche de privilégier un parti pris d'insertion du paysage compatible avec des espaces publics aménagés pour demain, apaisants, accessibles à tous (application des normes PMR), esthétiques et où le piéton retrouvera sa place, la démarche suivante a été adoptée :

- L'espace est aménagé de façade à façade ;
- L'emprise entre la bordure et la façade est préfigurée sur les pièces graphiques en bande de largeur variable pouvant accueillir les trottoirs, espaces plantés (arbres d'alignement ou autre), bande technique ;
- Le stationnement et les pistes cyclables sont reportés sur les pièces graphiques mais leur implantation pourra évoluer avec l'avancement des orientations techniques du SDP.

Les voies situées dans la zone d'influence du BRT : les carrefours ne se trouvant pas sur les voies de détour ou de report spécifiquement désignées font également l'objet de propositions d'évolutions, lorsque cela s'avère pertinent. Il s'agit pour ces carrefours de favoriser l'écoulement du trafic attendu après la mise en service du BRT (reports de trafic dans la zone d'influence) et, le cas échéant, de sécuriser les déplacements des usagers qui les empruntent. Les propositions d'aménagement tiennent compte :

- des contraintes de trafic observées sur site ;
- des données de trafic issues des campagnes de comptages ;
- des prévisions de trafic par modèle;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 76 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- et des emprises disponibles mises en évidence par les levés topographiques.

La sélection de carrefours étudiés comprend 65 carrefours sans feux (giratoires, gestions de priorité par stop ou cédez-le-passage) et 33 carrefours à feux. 46 carrefours se trouvent sur les voies de report/détour/accès au dépôt du BRT et 64 carrefours se trouvent dans le reste du périmètre.

Les grands principes d'aménagements et de fonctionnements appliqués sont :

- Réduction de la taille des carrefours pour limiter les zones de conflits ;
- Orthogonalisation des carrefours lorsque cela est possible ;
- Ajout de SLT lorsque cela est réellement nécessaires d'un point de vue écoulement du trafic ou sécurité de tous les usagers ;
- Limitation du nombre de phases trafic sur les carrefours à feux ;
- Réduction des temps de cycle sur les carrefours à feux ;
- Aménagement de cheminements piétons sécuritaires (îlots refuges, traversées inférieures à 12 mètres, ajout de feux si le trafic ne permet pas des traversées sécurisées, etc.) ;
- Optimisation du nombre de voies dans les carrefours pour limiter les vitesses excessives
- Insertion de couloirs d'approche bus lorsque cela est pertinent ;
- Application des mêmes cotes (largeurs de voies, largeurs de trottoirs, largeurs d'îlots, etc.) que sur les autres sections de voirie étudiées.

Les propositions suite au diagnostic sur les 65 carrefours sans feux sont d'abord de transformer 17 carrefours sans feux en carrefours à feux (modification de géométrie + ajout de SLT). 13 carrefours feront l'objet de reprise des aménagements. 35 carrefours sans feux feront l'objet d'une mise aux normes : ajout signalisations verticales et/ou horizontales, amélioration de la sécurité, etc.

Sur les 33 carrefours déjà équipés de feux la fonction SLT sera préservée. 14 de ces carrefours feront l'objet de modifications de géométrie. 19 carrefours à feux feront l'objet d'une mise aux normes : ajout/remise à neuf de signalisations verticales et/ou horizontales, amélioration de la sécurité, etc.

EQUIPEMENTS ET MACHINERIE DE CHANTIER :

- Pelleteuse (Pelle hydraulique) ;
- Chargeuse ;
- Tractopelle ;
- Bulldozer ;
- Dumper ;
- Epandeuse de liant ;
- Epandeuse d'asphalte ;
- Finisseur ;
- Pic à creuser ;
- Marteau-piqueur ou brise béton (démolition des sections de routes bitumées, des trottoirs bétonnés ou pavés) ;


- Rouleau compresseur (Compacteur) ;
- Groupe électrogène (fonctionnement du marteau-piqueur) ;
- Bétonnière ;
- Compacteur manuel ;
- Niveleuse ;
- Camion benne ;
- Camion grue ;
- Camion-citerne ;
- Camionnette Pick-up ;
- Etc.

INTRANTS EN PHASE CHANTIER

- Sable ;
- Latérite ;
- Granulats (Tout-venant ou Concassé de basalte) ;
- Béton bitumineux (enrobés) ;
- Bitume ;
- Pavés autobloquants en béton ;
- Graviers pour la fabrication du béton ;
- Ciment ;
- Câbles électriques ;
- Fourreaux en PVC ;
- Potelets ;
- Eléments métalliques (barrières) ;
- Corbeilles ;
- Bancs ;
- Plantes ornementales et arbres (pour la réalisation des espaces verts) ;
- Eau (besoins des travaux et personnel de chantier) ;
- Gasoil (fonctionnement des engins de chantier) ;
- Huiles neuves & graisses (fonctionnement, entretien des engins de chantier) ;
- Etc.

EXTERNALITES EN PHASE CHANTIER :

- Déchets végétaux issus de l'abattage des arbres ;
- Déchets solides issus de la dépose ou de l'enlèvement de mobiliers urbains ;
- Déchets solides (emballages de ciment, chutes de planches de coffrage, chutes d'aciers, déchets ménagers de la base chantier, etc.) ;
- Déchets solides (Chutes de béton) ;
- Chutes de grillage avertisseurs (plastique) ;
- Chutes de béton bitumineux ;
- Produits bitumineux (démolition de la chaussée) ;
- Débris inertes (produits de démolition des trottoirs dallés et/ou pavés) ;
- Produits d'excavation/creusement (déblais) ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 78 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- Chutes de câbles électriques ;
- Eaux usées des toilettes (personnel de chantier, entretien et lavage des engins de chantier) ;
- Déchets spéciaux ou dangereux liquides (huiles de vidange) de l'entretien du groupe électrogène, des engins et machinerie de chantier ;
- Déchets spéciaux solides (chiffons souillés par les hydrocarbures et graisse, filtres à huiles, filtres à air, pneus usés, batteries usagées, etc.) ;
- Emissions atmosphériques : poussières (mouvement des engins de chantier) ;
- Nuisances sonores : bruit & vibrations (opération des machines et équipements lourds) ;
- Déchets solides des déposes de réseaux.
- Etc.

INTRANTS EN PHASE EXPLOITATION

Sans objet

EXTERNALITES EN PHASE EXPLOITATION

- Nuisances sonores liées au passage soutenu des véhicules ;
- Pollution atmosphérique, rejet de GES ;
- Insécurité routière accrue ;
- Dégradation de la qualité de l'air ;
- Amélioration du cadre paysager ;
- Amélioration de la mobilité urbaine.

INVESTISSEMENTS HORS SITE : RAS


- ✓ **Activités du projet (infrastructures à mettre en place, coût du projet, échéancier, horaires de travail)**

Le phasage du projet est le suivant :

- ✓ Etudes techniques préliminaires ;
- ✓ Etudes d'exécution
- ✓ Travaux ou Construction ;
- ✓ Repli de chantier ;
- ✓ Exploitation ou mise en service des infrastructures.

L'exécution physique du projet consistera à la réalisation des travaux suivants :

- ✓ L'amenée des matériaux et équipements sur sites (mise en place des installations de chantier conformément au marché) ;
- ✓ La fourniture et pose de signalisation provisoire de chantier ;
- ✓ Le balisage des emprises travaux objet du présent marché ;
- ✓ L'élagage, l'abattage, le dessouchage d'arbres ;
- ✓ La dépose et repose et/ou enlèvement de mobiliers urbains ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 79 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ✓ La réalisation des chaussées provisoires, le cas échéant ;
- ✓ La dépose et repose et/ou de clôtures – portails – portillons ;
- ✓ La démolition d'ouvrages maçonnés, béton armé ou non et petit génie civil ;
- ✓ La réalisation d'ouvrages de génie civil ;
- ✓ La réalisation de terrassements de façades à façades pour voiries et plateformes ;
- ✓ La réalisation de tranchées et pose de chambres et regards pour réseaux secs et humides (assainissement des voiries, attentes pour assainissement de la plateforme, assainissement des chambres y compris raccordement au réseau, pose de grilles-avaloirs...) ;
- ✓ Les socles des armoires SLT, ...,
- ✓ La réalisation de massifs pour du mobilier urbain et SLT ;
- ✓ Le terrassement des fosses d'arbres et leurs protections ;
- ✓ La réalisation de massifs y compris mise à la terre pour l'éclairage public ;
- ✓ La fourniture et pose de la signalisation verticale définitive de police, directionnelles, informations et divers ;
- ✓ La réalisation de signalisation horizontale provisoire et définitive ;
- ✓ La réalisation des structures de chaussées définitives ;
- ✓ La pose de bordures, caniveaux ;
- ✓ La fourniture et pose de mobilier urbain (potelets, barrières, corbeilles, bancs, stands pour le commerce informel...) ;
- ✓ La réalisation de reconnaissance géotechniques, réseaux et ouvrages complémentaires ;
- ✓ La mise à disposition de personnel et matériel dans le cadre des astreintes ;
- ✓ La fourniture et pose des équipements SLT des carrefours et le câblage et raccordements ;
- ✓ La fourniture et pose du mobilier Eclairage Public et des armoires ECL, le câblage et les raccordements ;
- ✓ La réalisation des espaces verts.

CALENDRIER D'EXECUTION :

La durée prévisionnelle des travaux est de huit (8) mois.

HORAIRE DE TRAVAIL :

- ✓ **Phase travaux**

Le Rythme de travail conformément à la réglementation nationale selon le schéma suivant :

- ✚ Huit (08) heures par jour ;
- ✚ Six (06) jours sur sept (07).

- ✓ **Phase exploitation**

Sans Objet

V. CLASSEMENT ADMINISTRATIF DES INSTALLATIONS CLASSÉES DU PROJET

Une analyse croisée des annexes au Code de l'environnement et de la Nomenclature ICPE a permis de faire un classement environnemental des différentes activités du projet et de ses équipements et installations.

N° rubrique	Intitulé des activités	Caractéristiques du projet	Régime A : autorisation D : déclaration NC : non classé	Type d'étude requise (EIA ou AEI)
A1400	PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ELECTRICITE, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, COMBUSTION, COMPRESSION ET REFRIGERATION			
	Production et distribution d'électricité (Procédé par combustion) (centrales thermiques, groupe électrogène, etc.)			
A1402	<p><i>Si puissance thermique maximale est : supérieure à 500 kW inférieure à 2 MW (A)</i></p> <p><i>Si la puissance est supérieure à 50 kW et inférieure à 500 kW (D)</i></p>	Exploitation de groupes électrogènes d'une puissance totale de 90 kVA (90 kW)	D	Pas d'étude requise
S700	LIQUIDES INFLAMMABLES			
	Stockage de liquides inflammables et combustibles			
S702	<p>Dont le point éclair est \geq à 23°C et \leq à 60°C (Catégorie C - liquides inflammables) et dont la capacité de stockage est :</p> <p><i>Supérieure à 4000 m³ (A)</i></p> <p><i>Supérieure à 100 m³ mais inférieure à 4000 m³ (A)</i></p> <p><i>Supérieure à 10 m³ mais inférieure à 100 m³ (D)</i></p>	Capacité de non stockage en principe inférieure à ou égale à 10 m ³	D	Pas d'étude requise
S900	PRODUITS COMBUSTIBLES			
S902	Houille, Coke, Lignite, Tourbe, Charbon de bois, Goudron, Asphalte, Brais, Bitume (Traitement ou Emploi)			


N° rubrique	Intitulé des activités	Caractéristiques du projet	Régime A : autorisation D : déclaration NC : non classé	Type d'étude requise (EIA ou AEI)
	<p>La quantité maximale susceptible d'être stockée dans l'installation étant :</p> <p>Supérieure ou égale à 30 t (A) Supérieure à 3 t et inférieure à 30 t (D)</p>	<p>Pas d'installation de centrale d'enrobage. Approvisionnement en enrobés auprès de centrales existantes dans la région de Dakar</p>	-	Sans objet

Conclusion :

Conformément à la nomenclature des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement), le projet est soumis à autorisation avec la réalisation d'une Etude d'Impact environnemental et social simplifiée, comportant une étude de dangers.

Carte 19 : Situation des différentes sections



		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 83 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

VI. DESCRIPTION DU MILIEU SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTÉ PAR LE PROJET

a. Composantes environnementales du milieu qui risquent d'être affectées par le projet (air, eau, sol, faune, flore, éléments du milieu humain)

Plusieurs composantes du milieu récepteur peuvent être affectées par les différentes phases du projet. Il s'agit des composantes physiques telles que les milieux récepteurs Eau, Air et le Sol. Les composantes biologiques telles que la faune, la flore et les composantes humaines peuvent également être affectées. Ces composantes seront davantage détaillées dans la section suivante.

- Composantes physiques :

Compte tenu de la topographie spécifique (dépression et dune) et de l'appartenance des sites d'accueil du projet à la zone éco géographique des Niayes, ils existent beaucoup de zones dépressionnaires pouvant accueillir de l'eau de surface issues des ruissèlements, mais aussi des lacs et mares naturels. Bien que plusieurs zones d'accueil du projet soient aménagées et étanchéisées par l'urbanisation, les pluies occasionnent souvent des retenues temporaires d'eau sur les sites accueillant les voies. Le temps de rétention de l'eau de ruissellement dans les rues des quartiers recevant les voies de détours et de contournement dépend surtout de la performance et ou des réseaux d'assainissement. Ainsi, la ressource en eaux est potentiellement en interaction avec les activités, produits et services liés au projet. Mais les aménagements effectués par le projet BRT calés sur les bassins versants, permettront de résoudre ce problème. Les eaux usées pourront être gérées par l'émissaire de Cambérène mis en place par l'ONAS.

- Composantes biologiques : faune et flore

Le projet sera exécuté dans une zone quasi urbanisée, avec une zone d'influence composée d'écosystèmes particuliers accueillant de la flore mais aussi de la faune. La flore est surtout composée d'espèces à usage d'ombrage, ornementales, de production de fruits, culturel et mêmes commerciaux. Compte tenu de la forte urbanisation, la faune est surtout composée de petite faune et de faune domestique.

- Composante humaine, sociale et sociétale.

La composante humaine est fortement représentée au niveau des sites d'accueil du projet qui sont fortement habités. Par ailleurs, beaucoup d'activités économiques formelles et informelles s'y mènent. Ces zones sont marquées par des établissements humains incarnés par des aménagements de voies, des habitations, des places d'affaires, des institutions scolaires, des ICPE, des réseaux d'assainissement privés et publics, des réseaux électriques et de communication. Par ailleurs, il a été noté la forte présence d'espaces communautaires et de cultes, des aires de jeux. Pour l'ensemble de ces éléments du milieu récepteur, une analyse plus détaillée a été effectuée à la section VII

VII. SYNTHÈSE DU MILIEU BIOPHYSIQUE ET HUMAIN

Tableau 9 : Synthèse générale de l'état initial du milieu physique

Milieu	Élément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel									
Physique	Climat	<p>Valeurs (entre 1951-2018)</p> <p>Température moyenne : 24,6 °C</p> <p>Pluviométrie moyenne : 484,27 mm</p> <p>Humidité relative moyenne : 60,6 %</p> <p>Prédictions climatiques de 2022-2080 comparé à 1981-2010</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Paramètres</th> <th>Scenario 4,5</th> <th>Scenario 8,5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Températures</td> <td>+4,96%</td> <td>+6,99%</td> </tr> <tr> <td>Pluviométrie</td> <td>+2,25%</td> <td>+2,57%</td> </tr> </tbody> </table>	Paramètres	Scenario 4,5	Scenario 8,5	Températures	+4,96%	+6,99%	Pluviométrie	+2,25%	+2,57%	<p>La zone d'étude est située dans le domaine sahélo-soudanien. Elle bénéficie, du fait de sa situation côtière, d'un climat est assez doux. En effet, le climat est modéré par l'influence rafraîchissante des alizés maritimes engendrés par l'Anticyclone des Açores</p>
	Paramètres	Scenario 4,5	Scenario 8,5									
Températures	+4,96%	+6,99%										
Pluviométrie	+2,25%	+2,57%										
	Contexte pédologique	Types de sols	<p>Quatre (04) grands types de sols sont identifiés dans la région de Dakar. Ce sont essentiellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Les sols minéraux bruts d'apport au niveau des dunes blanches ; ☞ Les sols hydromorphes, argileux ou sablo-argileux (sols Deck) ; ☞ Les sols sableux ferrugineux tropicaux faiblement lessivés ou « Dior » ; ☞ Les sols halomorphes ou salés. 									



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p>Les sols dans la Commune du Département de Dakar concernés par le projet, sont de types ferrugineux tropicaux peu lessivés et on les appelle communément sols « Dior ».</p> <p>A la lisière des Communes des Parcelles Assainies et de Patte d'Oie, les tracés reposeront sur deux (2) types de sol que sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les sols ferrugineux tropicaux faiblement lessivés -moins fortement marqués ;• Les sols brun rouge subarides et sols peu évolués hydromorphes. <p>Dans les quatre (4) Communes du Département de Guédiawaye concernées par le projet (Sam Notaire, Niarème Limamoulaye, Wakhinane Nimzatt et Golf Sud) sont caractérisées par des formations sédimentaires du quaternaire qui reposent sur des formations plus anciennes. On y rencontre des sols ferrugineux tropicaux (sols sableux) lessivés à faibles teneurs en matières organiques au sud des dunes rouges et des sols hydromorphes dans les couloirs inter-dunaires. Ils dominent aux niveaux des mares et des dépressions.</p> <p>Les types de sols des sections concernées sont illustrés par la <u>Cf. Carte 11</u></p>

Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
	Contexte géologique	<i>Nature des formations géologiques</i>	<p>L'histoire des zones du projet s'inscrit au niveau de la géologie de la presqu'île du Cap-Vert qui s'intègre dans le bassin sédimentaire sénégal-mauritanien datée du Crétacé. On rencontre trois (3) formations géologiques principalement dans la région de Dakar :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les roches volcaniques du Tertiaire et du Quaternaire (tête de la presqu'île du Cap Vert) ; • les dépôts du Quaternaire (zone des Niayes) ; • la série sédimentaire de Dakar (calcaires et marnes) de l'Eocène moyen (Tertiaire et Secondaire) que l'on retrouve dans le reste de la région de Dakar. <p><u>Communes de Patte d'Oie et de Grand Yoff</u></p> <p>Il existe deux (2) formations géologiques toutes de l'ère du quaternaire. Nous avons une formation de roches volcaniques du Tertiaire et du Quaternaire. Le reste du tracé se trouve dans la zone des dépôts du quaternaire marquée par des cordons littoraux sableux et des dunes jaunes et blanches'.</p>

Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p><u>Pôle d'échange de Guédiawaye</u></p> <p>Les quatre (04) Communes du Département de Guédiawaye concernées par le projet (Sam Notaire, Niarème Limamoulaye, Wakhinane Nimzatt et Golf Sud) appartiennent à la zone des « Niayes » dont la formation remonte au Quaternaire. Elle est se caractérise par des cordons littoraux sableux et des dunes jaunes et blanches.</p> <p>Les formations géologiques des sections concernées sont illustrées par la <u>Carte 22</u>.</p>
	Contexte hydrogéologique	<i>Nature des formations hydrogéologiques</i>	<p>Les études hydrogéologiques menées jusqu'ici dans la région de Dakar montrent que les nappes d'eau souterraines y sont contenues dans des formations aquifères de nature différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ la nappe des sables quaternaires avec une partie captive (nappe infra-basaltique) et une partie libre (nappe de Thiaroye) ; ✓ la nappe des formations paléocènes contenue dans des calcaires zoogènes karstifiés et dans des marno-calcaires, et ; ✓ la nappe des formations du Maastrichtien contenue dans des sables et grès calcaires. <p>Dans quatre (4) Communes du Département de Guédiawaye concernées par le projet (Sam Notaire, Niarème</p>

Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			Limamoulaye, Wakhinane Nimzatt), la nappe est celle des sables du Quaternaire dans sa partie libre. Elle a des profondeurs qui varient entre 1 à 2 mètres dans certaines zones.
	Eaux de surface	<i>Nature des eaux de surface</i>	<p>Sur les emprises du tracé, à la hauteur de la section 2, nous notons la présence de la réserve naturelle urbaine des Niayes et dépendance, communément appelée Technopôle. Cette aire protégée accueille en son sein le lac du <i>technopôle</i> qui renferme une grande biodiversité.</p> <p>Cette aire protégée polarise huit (08) communes parmi lesquelles, celles de Golf-Sud dans la partie qui concerne la zone à proximité du tracé de la section 2, à environ trente-trois à quatre cent mètres (Voir cartes de la section 2).</p> <p>Par ailleurs, une partie du territoire des quatre (4) Communes du Département de Guédiawaye concernées par le projet (Sam Notaire, Niarème Limamoulaye, Wakhinane Nimzatt et Golf Sud) est en zone inondable.</p>
Biologique	Flore	<i>Groupements végétaux et espèces rencontrées</i>	La caractérisation floristique sur les emprises du projet a fait l'état d'une dizaine espèces avec un nombre qui s'élève à 256 pieds. Il s'agit <i>Azadirachta indica</i> , <i>Ficus sp</i> , <i>Adansonia digitata</i> , <i>Cocos nucifera</i> , <i>Hura crepitans</i> , <i>Prosopis cineraria</i> , <i>Terminalia mantaly</i> , <i>Ziziphus mauritiana</i> , <i>Phoenix dactylifera</i> , <i>Terminalia catappa</i> .



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel																																
	Faune	Espèces rencontrées	En dehors des animaux domestiques répertoriés (enclos), les emprises des tracés ne sont pas colonisées par des espèces fauniques. Mais, dans l'aire d'influence immédiate des tracés, il est noté la réserve naturelle urbaine des Niayes et dépendance qui compte une grande diversité d'espèces d'oiseaux. On y compte des espèces migratrices et des espèces autochtones. Nous pouvons noter, entre autres : les pélicans, les cormorans, les goélands, etc.																																
	Milieu naturel		Les différentes sections n'interfèrent avec aucun milieu naturel non anthropisé hormis la réserve naturelle urbaine des Niayes (Cf carte Section 2).																																
Humain & socio-économique	Données socio-économiques & Occupation du sol	Démographie	<p>Selon les estimations les données consignées dans le rapport de projection de la Population du Sénégal 2013-2063 ; ANSD, Juillet 2015, la population des Communes concernées par le projet s'établit comme suit :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Commune</th> <th colspan="2">Taille de la Population</th> </tr> <tr> <th>en 2020</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sicap Liberté</td> <td>57 655</td> <td>65 498</td> </tr> <tr> <td>Mermoz-Sacré Cœur</td> <td>36 426</td> <td>41 381</td> </tr> <tr> <td>Fann-Point E-Amitié</td> <td>23 032</td> <td>26 165</td> </tr> <tr> <td>Grand Yoff</td> <td>226 765</td> <td>257 612</td> </tr> <tr> <td>Patte d'Oie</td> <td>50 249</td> <td>57 085</td> </tr> <tr> <td>Sam Notaire</td> <td>96 157</td> <td>109 237</td> </tr> <tr> <td>Niarème Limamoulaye</td> <td>42 994</td> <td>48 843</td> </tr> <tr> <td>Wakhinane Nimzatt</td> <td>109 678</td> <td>124 598</td> </tr> <tr> <td>Golf Sud</td> <td>112 886</td> <td>128 242</td> </tr> </tbody> </table>	Commune	Taille de la Population		en 2020	2025	Sicap Liberté	57 655	65 498	Mermoz-Sacré Cœur	36 426	41 381	Fann-Point E-Amitié	23 032	26 165	Grand Yoff	226 765	257 612	Patte d'Oie	50 249	57 085	Sam Notaire	96 157	109 237	Niarème Limamoulaye	42 994	48 843	Wakhinane Nimzatt	109 678	124 598	Golf Sud	112 886	128 242
Commune	Taille de la Population																																		
	en 2020	2025																																	
Sicap Liberté	57 655	65 498																																	
Mermoz-Sacré Cœur	36 426	41 381																																	
Fann-Point E-Amitié	23 032	26 165																																	
Grand Yoff	226 765	257 612																																	
Patte d'Oie	50 249	57 085																																	
Sam Notaire	96 157	109 237																																	
Niarème Limamoulaye	42 994	48 843																																	
Wakhinane Nimzatt	109 678	124 598																																	
Golf Sud	112 886	128 242																																	



Milieu	Élément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
		<i>Principales activités socio-économiques</i>	<p>Les principales activités recensées sur les emprises des tracés sont :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ des places d'affaires ;✓ des places d'artisans (mécaniciens, menuisiers, vulcanisateurs, soudeurs métalliques, coiffeurs, tisserands, etc.) ;✓ des aires de lavage de véhicules ;✓ etc. <p>Par ailleurs, Cette commune représente une zone « dortoir » pour les travailleurs qui se rendent quotidiennement en centre-ville.</p>
		<i>Alimentation en eau potable</i>	<p><u>Commune de Wakhinane Nimzatt</u></p> <p>Au niveau de ces communes, presque toutes les concessions (plus de 94% des ménages) disposent de branchements particuliers. Cependant, dans certaines maisons (4% des ménages), les pompes manuelles qui fournissent une eau à la qualité douteuse sont utilisées. Les bornes fontaines publiques sont très peu utilisées (moins de 1% des ménages).</p> <p><u>Commune de Sam Notaire</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune sont desservis par le réseau d'eau potable. Les quelques ménages non branchés ont des revenus qui ne leur permettent pas de faire face aux</p>



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p>frais de raccordement. La commune est raccordée au réseau de la SDE. Près de 95% des ménages disposent d'un branchement domiciliaire. Environ 3% des ménages vont à la borne fontaine pour s'approvisionner en eau. Le recours aux pompes manuelles « Diambar » ne concerne que 1,40% des ménages. L'usage des puits traditionnels est très rare.</p> <p><u>Commune de Ndiarème Limamoulaye</u></p> <p>Presque toutes les concessions (plus de 94% des ménages) disposent de branchements particuliers. Cependant, dans plusieurs maisons (4% des ménages), les pompes manuelles qui fournissent une eau à la qualité douteuse sont utilisées. Les bornes fontaines publiques sont très peu utilisées (moins de 1% des ménages).</p> <p><u>Commune de Golf Sud</u></p> <p>Presque toutes les concessions (plus de 94% des ménages) disposent de branchements particuliers. Cependant dans plusieurs maisons (4% des ménages), les pompes manuelles qui fournissent une eau à la qualité douteuse sont utilisées. Les bornes fontaines publiques sont très peu utilisées (moins de 1% des ménages).</p>



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p><u>Commune de Patte-d'Oie</u></p> <p>Presque toutes les concessions disposent de branchements de la SEN EAU.</p> <p><u>Commune de Grand Yoff</u></p> <p>Presque toutes les concessions (plus de 94% des ménages) disposent de branchements particuliers. Cependant dans certaines maisons (4% des ménages), les pompes manuelles qui fournissent une eau à la qualité douteuse sont utilisées. Les bornes fontaines publiques sont très peu utilisées (moins de 1% des ménages).</p> <p><u>Commune de Sicap Liberté</u></p> <p>Presque toutes les concessions disposent de branchements de la SEN EAU.</p> <p><u>Commune de Mermoz Sacré-Cœur</u></p> <p>Presque toutes les concessions disposent de branchements de la SEN EAU.</p>
		<i>Accès à la santé</i>	<p><u>Commune de Mermoz Sacré-Cœur</u></p> <p>La commune d'arrondissement de Mermoz-Sacré cœur dispose de trois (3) postes de santé dont l'un est une structure privée. Ces postes de santé répondent</p>



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p>essentiellement à la prévention et à la prise en charge des populations face aux problèmes de santé publique. La commune dispose également d'un nombre important de structures de santé privées (cabinets médicaux, cliniques et pharmacies).</p> <p><u>Commune de Sicap Liberté</u></p> <p>La commune de Sicap Liberté dispose dans son ensemble des infrastructures sanitaires qui répondent essentiellement à la prévention et à la prise en charge des populations face aux problèmes de santé publique. En matière d'infrastructures, la commune dispose d'un centre de santé situé à Liberté 6 et nouvellement mis en service, de trois (03) postes de santé (Liberté 2, liberté 6, et sapeurs-pompiers) et d'une case de santé à Baraka mais aussi présente un nombre important de structures de santé privées (cabinets médicaux, cliniques et pharmacies).</p> <p><u>Commune de Dieuppeul-Derklé</u></p> <p>La commune de Dieuppeul-Derklé sur le plan sanitaire dispose de 5 infrastructures de santé dont 3 publiques et 2 privées et de plusieurs pharmacies.</p> <p><u>Commune de Patte d'Oie</u></p>



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p>En ce qui concerne les services de santé, on a icentre de santé, 1 poste de santé, 1 centre de promotion de la santé, 3 cabinets médicaux, 2 cabinets dentaires, 2 pharmacopées, 7 pharmacies.</p> <p><u>Commune de Grand Yoff</u></p> <p>Les infrastructures sanitaires comprennent un Hôpital national, 1 Centre de santé (SAMU municipal) et 5 Postes de santé dont 1 en cours de réalisation ; 1 maternité ; 1 centre d'appareillage pour handicapés ; 1 centre de formation pour la santé ; un service de planification familiale centre socioculturel).</p> <p>Dans les 4 Communes du Département de Guédiawaye concernées par le projet (Sam Notaire, Niarème Limamoulaye, Wakhinane Nimzatt et Golf Sud) comptent au total 9 postes de santé dont 4 dans la seule commune de Golf Sud.</p>
		<i>Proximité des habitations par rapport aux tracés</i>	Les différentes sections sont en zone urbaine et les concessions sont contiguës aux tracés.
	Cadre de vie & Réseaux	<i>Collecte des déchets solides</i>	La gestion des déchets solides est assurée par SONAGED qui a remplacée l'UCG et qui signe des conventions avec les prestataires.



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p>Les camions de ramassage procèdent à la collecte des déchets solides ménagers sur tous les périmètres communaux concernés par le projet. Ces déchets trouvent une (1) voie principale d'acheminement : la décharge de Mbeubeuss implantée au cœur d'un ancien lac asséché et sur les flancs de la grande dépression des « Niayes » dans la zone de Malika, reçoivent tous les déchets de la région de Dakar.</p>
		<p><i>Réseau d'assainissement eaux usées & eaux pluviales</i></p>	<p><u>Communes de Wakhinane Nimzatt & Ndiarème - Limamoulaye</u></p> <p>Il n'y pas de dispositif collectif de gestion des eaux usées dans la commune car c'est l'assainissement individuel autonome qui prévaut aggravé par l'aménagement de fosses septiques dans les rues.</p> <p>Il n'existe pas dans cette Commune de Ndiarème Limamoulaye un réseau de drainage des eaux de pluies efficace et bien maillé.</p> <p>Pour la Commune de Wakhinane Nimzatt, avec le PROGEP, le réseau d'évacuation des eaux pluviales a été amélioré mais il reste beaucoup de quartiers qui ne sont pas couverts par ce réseau.</p>



Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p><u>Commune de Sam Notaire</u></p> <p>Le réseau d'assainissement de l'ONAS ne concerne que 14% des ménages de la Commune contre 36,3% de ménages qui creusent un trou de fortune dans l'emprise des rues pour y déverser leurs eaux, l'autre mode « d'assainissement » est de déverser littéralement les eaux usées dans la rue, les ménages qui font cet acte représentent 23,7% de l'ensemble alors ils sont aussi nombreux ceux des ménages qui creusent un trou dans la cour de leur maison pour jeter leurs eaux usées.</p> <p>Pour les eaux pluviales, selon le PDC de la Commune, sur 100 logements enquêtés de l'échantillon, 27 ont subi des inondations hivernales, montrant que le drainage des eaux pluviales est encore un défi à relever par la municipalité malgré le bon niveau d'urbanisation de la Commune de Sam Notaire ; le quartier Dioukhop est le plus touché par ces inondations.</p> <p><u>Commune de Grand Yoff</u></p> <p>Un canal d'évacuation des eaux pluviales et usées existe autour des marchés. Mais l'éternel problème de la commune les canaux à ciel ouvert où sont déversés les ordures ceci malgré tous les efforts menés chaque année</p>



Milieu	Élément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p>par la commune et l'ONAS au niveau de ces canaux, autour des établissements scolaires.</p> <p>L'ensablement des rues du fait de manque de bordure des trottoirs entraine le sable dans les avaloirs ainsi la difficulté de ruissellement entraînant des inondations en hivernage.</p> <p><u>Commune Dieuppeul-Derklé</u> La commune bénéficie du réseau d'assainissement collectif de l'ONAS.</p> <p><u>Commune de Sicap Liberté</u> La commune bénéficie du réseau d'assainissement collectif de l'ONAS.</p> <p><u>Commune de Mermoz Sacré-Cœur</u> La commune bénéficie du réseau d'assainissement collectif de l'ONAS.</p> <p><u>Commune de Patte-d'Oie</u> La commune bénéficie du réseau d'assainissement collectif de l'ONAS.</p> <p><u>Commune des Parcelles-Assainies</u> La commune bénéficie du réseau d'assainissement collectif de l'ONAS.</p>

Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
		Alimentation électrique	<p><u>Commune de Wakhinane Nimzatt</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune de Wakhinane Nimzatt et de Ndiarème Limamoulaye concernées par le projet sont bien desservis par le réseau de la SENELEC, plus de 97% des ménages sont branchés.</p> <p><u>Commune de Sam Notaire</u></p> <p>Pour la Commune de Sam Notaire, le réseau de la SENELEC dessert tous les quartiers. Tous les ménages sont branchés à l'électricité. La SENELEC a entrepris un projet de réalisation de deux (2) liaisons souterraines entre Pikine et Guédiawaye et une création de poste de transformation à Guédiawaye. La commune de Sam Notaire bénéficie de projet.</p> <p><u>Commune de Ndiarème Limamoulaye</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune sont bien desservis par le réseau de la SENELEC, plus de 97% des ménages sont branchés.</p> <p>Tous les quartiers des Communes du Départements de Dakar concernés par le projet sont bien desservis par le réseau de Senelec à 100% excepté la Commune de Grand Yoff où plus de 97% des ménages sont branchés.</p>

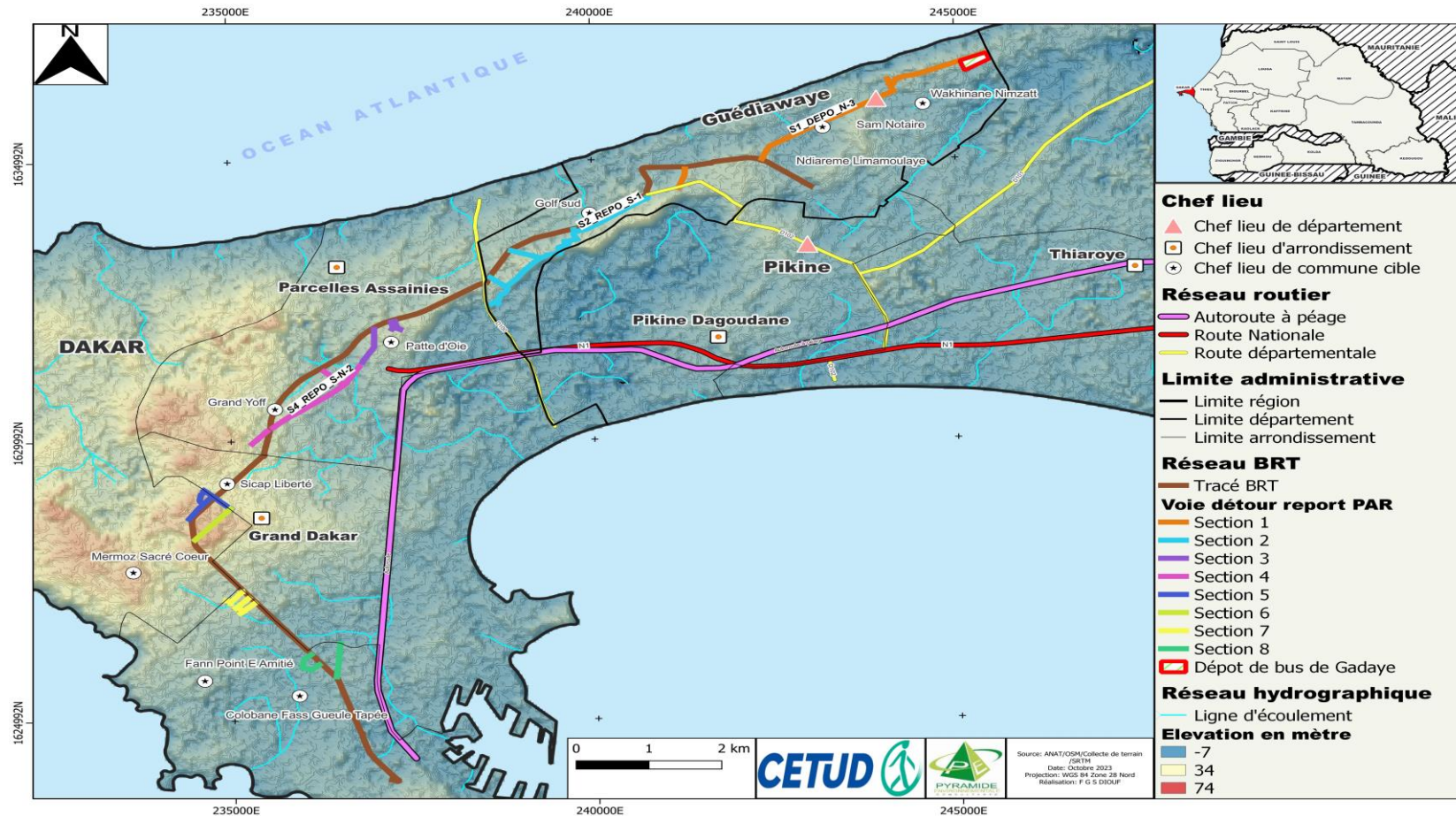


Milieu	Élément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
			<p><u>Commune de Grand Yoff</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune sont bien desservis par le réseau de la SENELEC, plus de 97% des ménages sont branchés.</p> <p><u>Commune Dieuppeul-Derklé</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune sont bien desservis par le réseau de la SENELEC.</p> <p><u>Commune de Sicap Liberté</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune étant bien desservis par le réseau de la SENELEC.</p> <p><u>Commune de Mermoz Sacré-Cœur</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune sont bien desservis par le réseau de la SENELEC.</p> <p><u>Commune de Patte-d'Oie</u></p> <p>Tous les quartiers de la commune sont bien desservis par le réseau de la SENELEC.</p>

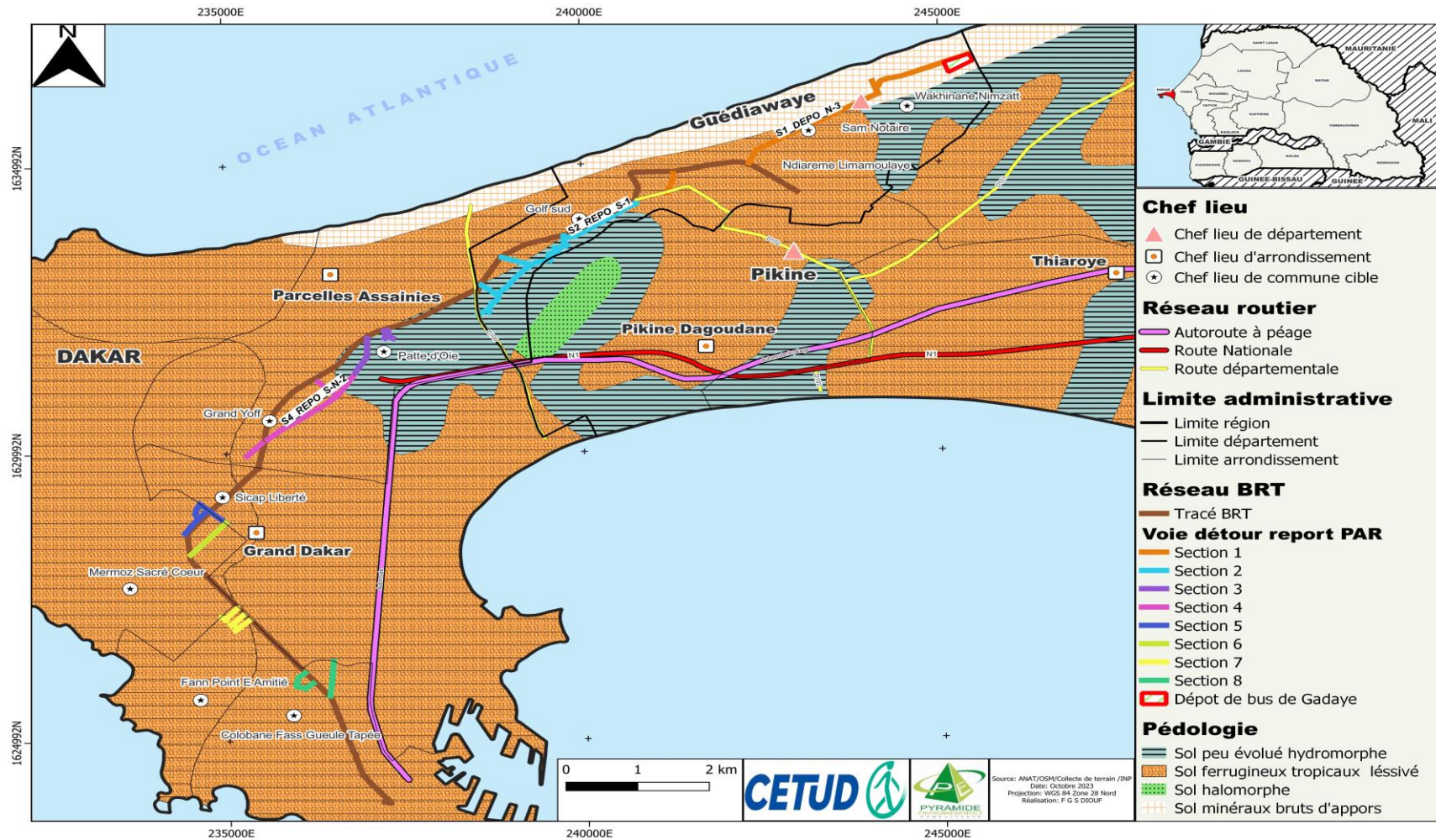


Milieu	Elément de l'environnement	Indicateur	Etat actuel
		<i>Voies de communication</i>	<p><u>Zone de Guédiawaye</u></p> <p>Les différentes sections du projet dans le département de Guédiawaye, sont accessibles à partir de routes secondaires goudronnées issues de la section 3 de la VDN et de rues dallées ou pavées et parfois en terre dans certains quartiers.</p>
Contraintes	Technique	- Empiètement sur des réseaux de concessionnaires (SONATEL, SONES, SENELEC, ONAS, etc.) sur plusieurs sections	
	Physique	- Caractère inondable des zones du projet surtout dans les sections de la commune de Ndiarème Limamoulaye méritent une attention très particulière dans les stratégies de gestion environnementale du projet de réalisation de voies de desserte du BRT ; - Affleurement de la nappe au niveau des communes de Wakhinane Nimzatt et de Ndiarème Limamoulaye posera un problème de remonter d'eau par capillarité.	
	Biologique	Sur les emprises du projet une dizaine d'espèces a été recensée telles que : <i>Azadirachta indica, Ficus sp, Adansonia digitata, Cocos nucifera, Hura crepitans, Prosopis cineraria, Terminalia mantaly, Ziziphus mauritiana, Phoenix dactylifera, Terminalia catappa.</i>	
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Densité de la population très élevée (pression démographique) plus de 20 000hbs/km² ✓ Existence de bâtiments à usage d'habitation (<i>Enjeu pris en charge par le PAR</i>) ; ✓ Fortes activités commerciales (<i>Enjeu pris en charge par le PAR</i>) ; ✓ Existence de places d'artisans (mécaniciens, menuisiers, vulcanisateurs, soudeurs métalliques, etc.) sur plusieurs sections (<i>Enjeu pris en charge par le PAR</i>) ; ✓ Etc. 	

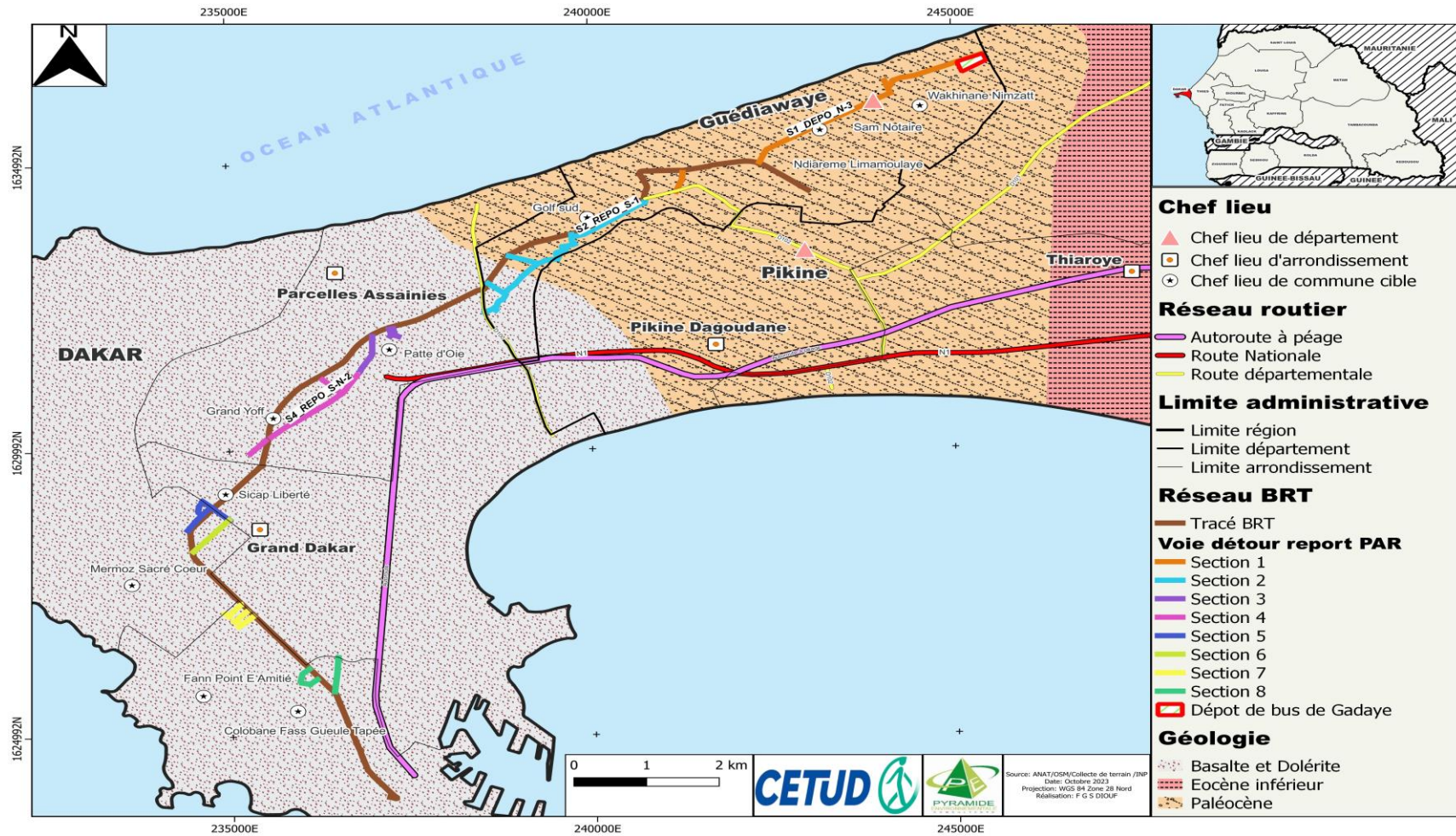
Carte 20 : MNT des différentes sections



Carte 21 : Types de sols rencontrés dans les différentes sections



Carte 22 : Formations géologiques dans les différentes sections





VIII. LISTE DES MATIÈRES ET AUTRES UTILISÉES/STOCKÉES

8.1 Matières premières et matériaux

Matériau	Quantité susceptible d'être utilisée	Mode de stockage
PHASE CONSTRUCTION		
Câbles électriques	ND	Stocké dans les bases chantiers et livrés directement au moment de la pose.
Fourreaux	ND	Stocké dans les bases chantiers et livrés directement au moment de la pose.
Grave latéritique	ND	Stocké dans les bases chantiers et livrés directement au moment de la pose.
Concassé de basalte (Tout-venant)	ND	Stocké dans les bases chantiers et livrés directement au moment de la pose.
Béton bitumineux	ND	Pas de stockage au niveau des zones de travaux. Livré directement au moment de la mise en œuvre.
Bitume : liant hydrocarboné	ND	Pas de stockage sur place. Livré par camion bouille et chauffé au moment de la mise en œuvre.
Pavés autobloquants en béton	ND	Stockage temporaire au niveau des zones de travaux en attendant la pose.
Graviers	ND	Stockage temporaire au niveau des zones de travaux en attendant la mise en œuvre.
Ciment	ND	Stocké dans les bases chantiers et livrés directement au moment de la pose.
Aciers	ND	A plat sur des cales en bois dans des zones de stockage aménagées au niveau des bases chantier.
Béton	ND	Pas de stockage sur place. Livré par camion toupie.
Sable	ND	Tas à l'air libre au niveau des bases chantiers avec des arrosages fréquents pour éviter les envolements. Pas de stockage au niveau des zones de travaux.
PHASE ENTRETIEN		
Béton bitumineux	ND	Pas de stockage au niveau des zones de travaux. Livré directement au moment de la mise en œuvre.
Bitume : liant hydrocarboné	ND	Pas de stockage sur place. Livré par camion bouille et chauffé au moment de la mise en œuvre.



Matériau	Quantité susceptible d'être utilisée	Mode de stockage
Pavés autobloquants en béton	ND	Stockage temporaire au niveau des zones de travaux en attendant la pose.
Graviers	ND	Stockage temporaire au niveau des zones de travaux en attendant la mise en œuvre.
Ciment	ND	Conteneurs ou local aménagé, ou endroits aménagés de manière à éviter tout contact avec la terre et protection contre tout contact avec l'eau.
Aciers	ND	A plat sur des cales en bois dans des zones de stockage aménagées au niveau des bases chantier.
Béton	ND	Pas de stockage sur place. Livré par camion toupie.
Sable	ND	Tas à l'air libre sur des aires aménagées avec des arrosages fréquents pour éviter les envolements. Pas de stockage au niveau des zones de travaux.

8.2 Substances dangereuses

Substance	Quantité max d'être stockée temporairement	Mode de stockage
PHASE CONSTRUCTION		
Gasoil	ND	Cuve dans un camion ravitailleur
Lubrifiants	ND	Barils 200 litres au niveau des bases chantier
Graisse	ND	Bidons de 50 kg au niveau des bases chantier
PHASE ENTRETIEN		
Gasoil	ND	Cuve dans un camion ravitailleur
Lubrifiants	ND	Barils 200 litres au niveau des bases chantier
Graisse	ND	Bidons de 50 kg au niveau des bases chantier

8.3 Besoins en eau

Source	Débit présumé	Utilisation
Eau de distribution/SEN EAU	ND	L'eau est utilisée pour les besoins des travaux, au niveau des toilettes et dans l'entretien des locaux des bases chantier

IX. TYPE DE REJETS

Le projet implique-t-il des rejets d'eau ?

Non
 Oui
 Alors remplir le tableau ci-dessous

9.1 Eaux sortantes

	Type d'eau			Récepteur			Contrôle	
	Entretien & lavage engins	Pluviales	Sanitaires	Eau de surface	Réseau EP	Réseau EU	Débitmètre	Echantillonneur
PHASE CHANTIER								
Rejet	X		X			X	Aucun	Aucun

9.2 Air

Le projet engendre-t-il des rejets atmosphériques ?
 Non
 Oui alors remplir le tableau ci-dessous

○ *Rejets canalisés*

Installation générant le rejet	Hauteur du débouché par rapport au sol	Nature des effluents	Technique d'épuration installée
Groupe électrogène (cheminée)	ND	Gaz de combustion : polluants particuliers (ex. fumée) et gazeux (SO ₂ , NO _x , CO, etc.)	Spécifications techniques du groupe qui est muni de filtre permettant la réduction des polluants atmosphériques.

○ *Rejets diffus*

Installation générant le rejet	Nature du rejet	Mesures de prévention d'apparition des rejets
Moteurs en fonctionnement des véhicules /engins de chantier	Gaz d'échappement contenant du monoxyde de carbone, des hydrocarbures imbrulés	Indiquer par un panneau l'obligation de couper le moteur en cas d'arrêt.

9.3 Bruit

Installations/Engins/Véhicules/ Equipements générant du bruit	Horaire de fonctionnement	Niveau équivalent sonore attendu	Mesures de prévention pour réduire les émissions sonores
PHASE CHANTIER			
Le moteur des engins de chantier (Compacteur, Rouleau vibrant, Finisseur, Bétonnière, Pelle,	Horaire de travail (normalement 8 heures de	Dépend des types d'engins, de la puissance installée et de	Utilisation d'engins en état bon Utilisation d'engins insonorisés Arrêt des moteurs lors de l'attente



Installations/Engins/Véhicules/ Equipements générant du bruit	Horaire de fonctionnement	Niveau équivalent sonore attendu	Mesures de prévention pour réduire les émissions sonores
Niveleuse, Camions, Epandeuse de liant, etc.)	temps par jour) Jour (8H-17H)	leur âge (Ex. Rouleau vibrant et Plaque vibrante entre 97 et 106 dB (B) ; Pelle chargeuse et Pelleteuse sur chenilles entre 95 et 103 dB (A) ; Pelleteuse sur roues, Niveleuse, Engins de compactage non vibrant 101 dB (A) ; Bétonnière de 500 litres 85 dB (A)	Pour l'exposition au poste de travail (travailleurs) : cabine insonorisée ou casque filtrant la parole dont indice d'affaiblissement global est supérieur à 20 dB (A) Pour le bruit environnement (populations riveraines) : mener des activités de sensibilisation
Marteau-piqueur	Journée (entre 8h-17h)	120 dB (A)	Utilisation de marteau-piqueur en bon état. Procéder à leur vérification/entretien périodique
Appareil à pression : Compresseurs pour le fonctionnement des marteaux-piqueurs	Journée (entre 8h et 17h)	Au moins 110 dB (A)	Utiliser un compresseur insonorisé pour atténuer le bruit Procéder à sa vérification ou à son entretien périodique
Groupe électrogène	Journée (entre 8h et 17h)	Inférieur à 80 dB (A)	Utilisation de groupes électrogènes insonorisés Procéder à sa vérification/entretien périodique
PHASE EXPLOITATION			
Mise en service des routes	En continu	Sans objet	Sans objet

9.4 Déchets

Types de déchets	Description du déchet (état physique et caractéristiques)	Quantité maximale susceptible d'être générée	Mode de traitement ou d'élimination
PHASES CHANTIER / ENTRETIEN			
Déchets végétaux	Déchets issus de l'abattage des arbres situés dans les emprises	Fonction du nombre d'arbres à abattage	Tas à l'air libre, découpe puis mise à disposition de personnes qui en ont besoin ou évacuation vers un site autorisé
Déchets inertes	Déblais issus du terrassement, produits de démolition des ouvrages, de chaussées, débris de dalles, débris de pavés, restes de béton, etc.	Non Défini (ND)	Réutilisation-Recyclage & Evacuation vers un site autorisé
Déchets dangereux	Chutes de fourreaux en PVC & Chutes de grillages avertisseurs (déchets plastiques)	ND	Collecte/Recyclage ou Evacuation vers un site autorisé
Déchets dangereux	Huiles mortes des engins, chiffons souillés, batteries usagées, etc. issus de l'entretien des véhicules et de la machinerie	ND	Stockage dans des conteneurs dédiés et remise à une société agréée pour traitement
Déchets banals	Déchets banals : emballages en plastiques, emballages en verre, emballages en métal, papier, carton, restes alimentaires, etc.	ND : Fonction de la taille du personnel de chantier	Prévoir des bacs à ordures réglementaires et remise à une société de collecte agréée
Déchets non dangereux	Chutes d'aciers	Fonction de la quantité d'acier à façonner	Tas à l'air libre puis recyclage auprès de sociétés spécialisées (FABRIMETAL, SOMETA, TRAMETAL, etc.)



Types de déchets	Description du déchet (état physique et caractéristiques)	Quantité maximale susceptible d'être générée	Mode de traitement ou d'élimination
PHASE EXPLOITATION			
Déchets dangereux	Chutes de fourreaux en PVC & Chutes de grillages avertisseurs (déchets plastiques)	ND	Collecte/Recyclage ou Evacuation vers un site autorisé
Déchets dangereux	Huiles mortes des engins, chiffons souillés, batteries usagées, etc. issus de l'entretien des véhicules et de la machinerie	ND (déversements par accident et rejets)	Nettoyage par les agents de PROMOGED lors du nettoyage quotidien des rues et ruelles de Dakar.
Déchets banals	Déchets banals : emballages en plastiques, emballages en verre, emballages en métal, papier, carton, etc.	ND : Fonction de la taille du personnel de chantier	<ul style="list-style-type: none">▪ Prévoir des bacs à ordures réglementaires▪ Nettoyage par les agents de PROMOGED lors du nettoyage quotidien des rues et ruelles de Dakar

X. LES EXIGENCES LÉGALES APPLICABLES AU PROJET

Tableau 10 : Analyse du cadre juridique national applicable

Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
URBANISME & CONSTRUCTION	<i>Loi n° 97-17 du 1^{er} décembre 1997 portant Code du travail</i>	Article L 220	Obligation préalable de faire une déclaration à l'inspection du travail avant l'ouverture un établissement ou d'un chantier de quelque nature que ce soit.
	<i>Loi n° 2023-20 du 29 décembre 2023 portant Code de l'urbanisme</i>		Le Code de l'urbanisme fixe les règles relatives aux normes de construction et réglemente les plans d'urbanisme en trois catégories : le schéma d'urbanisme, le plan directeur d'urbanisme et le plan d'urbanisme de détail. Le plan directeur d'urbanisme et le plan d'urbanisme de détail déterminent la répartition et l'organisation des sols en zone urbaine, le tracé des voies de communication, les emplacements réservés au service public, les installations d'intérêt général, les espaces libres, les règles et servitudes de construction, les conditions d'occupation des sols, etc. Le sous-projet est concerné par cette loi et devra se conformer à ces instruments de planification.
	<i>Décret n° 2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du Code de l'Urbanisme</i>	Article R 302	Le permis de démolir est un acte administratif, par lequel l'autorité compétente autorise la démolition d'une construction. Comme le permis de construire, cette obligation s'impose aux services publics et concessionnaires de services publics de l'Etat, des départements et des communes comme aux personnes privées, qui désirent procéder à la démolition d'une construction.



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<p>Le permis de démolir est exigé sur le territoire des communes, comme dans celui des agglomérations désignées par arrêté du Ministre chargé de l'Urbanisme.</p> <p>Le dossier de demande de permis de démolir comprend :</p> <ul style="list-style-type: none">- la demande de permis de démolir signée par la personne qui entreprend la démolition ou par son mandataire ;- le titre de propriété ;- le plan de situation ;- le plan d'état des lieux ;- la note indiquant l'utilisation actuelle de la construction à démolir, sa surface et les motifs de la démolition.
	<p><i>Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales</i></p>	<p>Article 319</p>	<p>La commune reçoit les compétences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">❖ l'élaboration du plan directeur d'urbanisme (PDU) du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), des plans d'urbanisme de détail des zones d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement ;❖ les lotissements, leur extension ou restructuration ;❖ la délivrance des accords préalables de certificats d'urbanisme ;❖ la délivrance des autorisations de construire à l'exception de celles délivrées par le ministre chargé de l'urbanisme ;❖ la délivrance de permis de démolir et de clôture ;❖ l'autorisation d'installation et de travaux divers



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
	<i>Décret 2009-1450 du 30 décembre 2009 d'application du Code de l'Urbanisme</i>	Article R.195	Nul ne peut entreprendre, sans autorisation administrative, une construction de quelque nature que ce soit ou apporter des modifications à des constructions existantes sur le territoire des communes, ainsi que dans les agglomérations désignées par arrêté du Ministre chargé de l'Urbanisme.
		Article R.302	Nul ne peut entreprendre des activités de démolition sans permis de démolir qui est un acte administratif, par lequel l'autorité compétente autorise la démolition d'une construction. Comme le permis de construire, cette obligation s'impose aux services publics et concessionnaires de services publics de l'Etat, des départements et des communes comme aux personnes privées, qui désirent procéder à la démolition d'une construction.
UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC	<i>Loi N° 76-66 du 2 Juillet 1976 portant Code du domaine de l'Etat</i>	Article 6	Le domaine public artificiel comprend notamment : a. Les emprises des routes, des chemins de fer, des gares routières et des voiries de communication de toute nature avec les dépendances nécessaires à leur exploitation ; b. Les conduites d'eau et d'égouts, les lignes électriques, les lignes télégraphiques et téléphoniques, les ouvrages aériens des stations radioélectriques y compris leurs supports, ancrages, lignes d'alimentation, etc. c. Les servitudes d'utilité publique qui comprennent notamment :



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<ul style="list-style-type: none">✚ les servitudes de passage, d'implantation, d'appui et de circulation nécessitées par l'établissement, l'entretien et l'exploitation des installations et ouvrages visées ci-dessus ;✚ les servitudes établies :<ul style="list-style-type: none">- pour la défense et la sécurité ;- par les plans d'urbanismes ;- dans l'intérêt des transmissions, etc.
		Article 7	Les servitudes d'utilité publique visées à l'article précédent ne peuvent ouvrir au profit du propriétaire ou détenteur de l'immeuble qui en est frappé un droit à indemnité que lorsqu'elles entraînent, lors de leur établissement, une modification à l'état des lieux déterminant un dommage actuel, direct, matériel et certain.
		Article 11	Le domaine public peut faire l'objet de permissions de voirie, d'autorisation d'occuper, de concessions et d'autorisations d'exploitation donnant lieu, sauf dans les cas prévus à l'article 18 ci-après, au paiement de redevances.
		Article 18	Les autorisations d'occuper et les concessions ou autorisations d'exploitation du domaine public peuvent être accordées à titre gratuit lorsqu'elles revêtent un caractère prédominant d'utilité publique ou d'intérêt économique ou social et sous réserve



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			qu'elles ne constituent pas pour le bénéficiaire une source directe et indirecte de profits.
	<i>Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales</i>	Article 121	<p>Le maire exerce la police des routes dans l'intérieur des agglomérations, mais seulement en ce qui concerne la circulation sur lesdites voies.</p> <p>Il peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics, sous réserve que cette attribution puisse avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation et la circulation.</p> <p>Il accorde les permissions de voirie, à titre précaire et essentiellement révocable, sur les voies publiques dans des conditions précisées par les lois et règlements. Ces permissions ont pour objet, notamment, l'établissement dans le sol de la voie publique, des canalisations destinées au passage ou à la conduite de l'eau, du gaz, de l'énergie électrique ou du téléphone.</p>
Protection des milieux sensibles	<i>Décret n°2019-748. Portant création de la réserve naturelle urbaine des Niayes de Pikine dite « Technopôle », ainsi que toutes ses dépendances biophysiques</i>		Le projet est concerné par cette disposition compte tenu que la section 2 qui se trouve dans l'environnement immédiat de la réserve naturelle urbaine de la Niaye de Pikine dite « Technopôle », ainsi que toutes ses dépendances biophysiques : 33 mètres pour le point le plus proche et environ 436 mètres pour le point le plus éloigné).

Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
GESTION DE LA SECURITE ROUTIERE	<i>Loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 portant Code de la route & Décret no 2004-13 du 19 janvier 2004 portant application du Code de la route</i>	Annexe P1 à Annexe P9	Le projet est concerné par ce Code car lors des travaux et de la mise en service, les voiries seront soumises à certaines exigences en matière de conduite : limitation de vitesse, etc.
POLLUTION DE L'AIR	<i>Arrêté interministériel n°7358 en date du 5 novembre 2003 fixant les conditions d'application de la norme NS 05-062 sur la pollution atmosphérique</i>	8.1	L'incinération ou la décomposition thermique des déchets n'est autorisée que dans des installations technologiquement destinées à cet effet
		8.2	Le brûlage à l'air libre des pneumatiques, plastiques et tout autre composé renfermant des produits chimiques est interdit
	<i>Norme NS 05-060 sur l'émission des gaz d'échappement des véhicules terrestres à moteur</i>		Cette norme fixe les exigences auxquelles doivent satisfaire les gaz et les fumées émanant des tuyaux d'échappement des véhicules terrestres à moteur, les procédures de contrôle et de mesure et l'appareillage y afférents. Elle s'applique uniquement au monoxyde de carbone (CO), aux hydrocarbures volatiles (HC) et à l'opacité des fumées.
ASSAINISSEMENT	<i>Code de l'assainissement</i>	Chapitre IV. - Régimes des effluents. Section I. - Régime de l'effluent	Art. L 16. - L'autorisation de raccordement d'un système d'évacuation d'eaux usées d'origine domestique à un égout public ne peut être délivrée que si la requête est appuyée des plans ou schémas du raccordement sollicité, de renseignements concernant les volumes d'eau susceptibles d'être rejetés et, le cas échéant, de tous autres renseignements destinés à apprécier la qualité de l'effluent et l'importance et l'opportunité du raccordement demandé.



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
		d'origine domestique.	<p>Art. L 17. - Les autorisations de rejet d'effluents domestiques en zones protégées dites « périmètres de protection des points de prélèvement d'eau potable » sont régies par la loi n° 81-13 du 4 mars 1981 portant Code de l'eau.</p> <p>Des arrêtés pris en application de la présente loi des codes de l'eau et de l'environnement fixent les normes des rejets admissibles à l'intérieur des zones protégées.</p> <p>Art. L 21. - Les dimensions, la pente, l'alignement et les matériaux de construction d'un dispositif d'évacuation des eaux usées domestiques, de même que les méthodes utilisées pour la confection des fouilles, la pose des conduites, les raccordements, les essais, le remblaiement des tranchées, la réfection des trottoirs, chaussées, routes et autres lieux publics doivent être, en tous points, conformes aux textes en vigueur notamment en matière d'urbanisme, de travaux publics, de construction et de sécurité.</p> <p>Art. L 28. - Nul ne peut raccorder à un dispositif d'évacuation des eaux usées domestiques séparatif :</p> <ul style="list-style-type: none">- des descentes de gouttières ;- des siphons de cour ;- des conduites de drainage ;- des conduites d'écoulement d'eau de ruissellement et plus généralement des canalisations véhiculant des effluents



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<p>autres que ceux définis comme d'origine domestique au sens du Code.</p> <p>Section II. - Régime de l'effluent d'origine pluviale</p> <p>Art. L 39. - Tout lieu public ou privé urbanisé doit disposer d'un système de collecte et d'évacuation des eaux pluviales propre à éviter la stagnation de l'eau.</p> <p>Art. L 40. - Tout système de collecte d'évacuation des eaux pluviales doit permettre, à l'issue d'une pluie, l'évacuation efficace des eaux de ruissellement sans occasionner l'immersion d'autres lieux publics ou privés, proches ou éloignés.</p> <p>Art. L 46. - Les ouvrages du domaine public destinés à la collecte et à l'évacuation des eaux pluviales ne peuvent recevoir que des eaux d'origine pluviale, à l'exception des réseaux dit « unitaires » créés pour recevoir conjointement les eaux d'origine pluviale et domestique définies dans la partie réglementaire du présent Code.</p> <p>Les déversements, écoulements, dépôts, jets de substances autres que celles-ci y sont donc interdites ; sauf autorisation du service chargé de l'assainissement.</p> <p>Art. L 47. - Les conditions et normes des installations de collecte et d'évacuation des eaux d'origine pluviale sont fixées par décret</p>



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			et, le cas échéant, précisées par arrêté du Ministre chargé de l'Assainissement.
DECHETS	<i>Loi N°2023 – 15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement</i>	Article 68	« Des organismes agréés par le Ministre chargé de l'Environnement peuvent être commis pour la gestion des déchets, à défaut de compétences requises au niveau des producteurs ».
		Article 70	« Toute personne dont l'activité produit des déchets ou qui détient des déchets en assure elle-même la gestion, en respectant l'ordre de priorité de traitement. Toutefois, cet ordre peut être modifié dans des conditions particulières. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux déchets ménagers et assimilés ».
		Article 72	« L'immersion, l'incinération ou l'élimination des déchets dans les eaux continentales, maritimes, ou fluvio-maritimes, sous juridiction sénégalaise sont interdites, sans préjudice des accords internationaux dont le Sénégal est Partie ».
		Article 73	« Le brûlage à l'air libre des déchets, à l'exception du brulis, est interdit. Le brûlage à l'air libre des pneus usagés est interdit. Toutefois, certaines opérations de brûlage peuvent être autorisées dans des conditions prévues par décret ».



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
		Article 74	« L'enfouissement de déchets ne peut être opéré qu'après autorisation du Ministre chargé de l'Environnement qui fixe des prescriptions techniques et des règles particulières à observer ».
	<i>Arrêté 0009311 du 05 octobre 2007 sur la gestion des Huiles usagées</i>	Article 2	Les seules utilisations des huiles minérales et synthétiques qui après usage, ne sont plus aptes à être utilisées en l'état pour l'emploi auquel elles étaient destinées comme huiles neuves, et dont le rejet dans le milieu naturel est interdit en vue des dispositions de l'article 3 du présent arrêté, sont, lorsque la qualité de ces huiles usagées le permet, la régénération et l'utilisation industrielle comme combustible. Cette dernière utilisation ne peut être autorisée que dans des établissements agréés. L'administration fixera annuellement les quantités destinées à la régénération et à l'utilisation en combustible dans les unités agréées.
		Article 3	Il est interdit : <ul style="list-style-type: none">- de déposer ou de laisser couler des huiles usagées, en quelque lieu que ce soit où elles peuvent polluer l'environnement, notamment dans ou sur le sol, dans les eaux de surface ou les eaux souterraines, dans les égouts, les canalisations ou les collecteurs ;- d'effectuer la combustion des huiles usagées sauf si elle est réalisée dans les conditions prévues à l'article 2 ;



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<ul style="list-style-type: none">- d'ajouter ou de mélanger à des huiles usagées : de l'eau ou tout corps étranger tels que les solvants, produits de nettoyage, détergents, autres combustibles et autres matières avant ou pendant la collecte, ou avant et pendant le stockage ;- lors du stockage et de la collecte : de mélanger les huiles usagées avec les PCB ou autres déchets dangereux ;- de se débarrasser des huiles usagées, sauf à les remettre à des entreprises agréées.
		Article 6	<p>« Les détenteurs doivent :</p> <ul style="list-style-type: none">- soit remettre leurs huiles usagées aux ramasseurs agréés ;- soit assurer eux même le transport de huiles usagées en vue de les remettre aux éliminateurs agréés conformément à l'article 8 ;- soit assurer eux même l'élimination des huiles usagées qu'ils produisent dans les conditions conformes aux dispositions du présent arrêté après avoir obtenu un agrément ainsi qu'il est prévu à l'article 8 ».
		Article 8	<p>« Toute entreprise qui produit une quantité annuelle de 500 litres d'huiles usagées tient un registre appelé « registre vert » dont le modèle est établi par la DIREC et doit en permettre, en tout moment, la consultation par celle - ci »</p> <p><u>Note</u> : Le modèle de registre est présenté à l'annexe dudit arrêté</p>



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
	<i>Décret n°2010-1281 réglementant la gestion des batteries acide plomb usagées</i>	-	<ul style="list-style-type: none">- Réglemente les conditions d'exploitation du plomb issu des Batteries Acide Plomb Usées et des autres sources. Ce texte réglementaire interdit à toute personne physique ou morale, d'importer, de collecter, de transporter, de recycler, de stocker, de manipuler, de traiter ou d'éliminer le plomb issu des batteries usagées et d'autres sources, sans l'autorisation du Ministre chargé de l'environnement.- Oblige les détenteurs de batteries usagées à les remettre à des collecteurs agréés. <p><u>Notes</u> : L'autorité n'a pas encore agréé des collecteurs et/ou des éliminateurs tels que prévu par le décret. Cependant, des entreprises sont autorisées pour la gestion de ces déchets dangereux (collecte et élimination) au titre de la réglementation des ICPE.</p>
HYGIENE-SANTE- SECURITE TRAVAIL (SST) AU	<i>Loi n° 97-17 du 1^{er} décembre 1997 portant Code du travail</i>	Article L 171	L'employeur doit faire en sorte que les lieux de travail, les machines, les matériels, les substances et les procédés de travail placés sous son contrôle ne présentent pas de risque pour la santé et la sécurité des travailleurs par des mesures techniques, d'organisation de la médecine du travail, d'organisation du travail.
		Article L 172	Lorsque des mesures prises en vertu de l'article L.171 ne sont pas suffisantes pour garantir la sécurité ou la santé des travailleurs, les mesures de Protection Individuelle contre les risques professionnels doivent être mises en œuvre.



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
		Article L 174	Toute utilisation de substances ou de procédés entraînant l'exposition des travailleurs à des risques professionnels, doit être portée à la connaissance de l'inspecteur du travail et de la sécurité sociale.
		Article L 175	Soumission des lieux de travail à une surveillance régulière pour vérifier la sécurité des équipements et des installations ainsi que les risques pour la santé sur les lieux de travail.
		Article L 176	Soumettre les travailleurs à des visites médicales périodiques.
		Article L 177	Tous les travailleurs doivent être informés de manière complète des risques professionnels et doivent recevoir des instructions adéquates quant aux moyens disponibles, aux conduites à tenir pour prévenir ces risques et se protéger contre eux.
		Article L 179	L'employeur est tenu de contrôler régulièrement le respect des normes réglementaires de sécurité et d'hygiène, et de faire procéder périodiquement aux mesures, analyses et évaluations des conditions d'ambiances, etc.
	<i>Décret n°2006 - 1249 du 15/11/2006 fixant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour les chantiers temporaires et mobiles</i>	Article 3	Le maître d'ouvrage ou le maître désigne un ou plusieurs coordonnateurs en matière de sécurité et de santé pour un chantier où plusieurs entreprises seront présentes. Le maître d'ouvrage ou le maître d'œuvre veille à ce que soit établi, préalablement à l'ouverture du chantier, un plan de sécurité et de santé conformément aux dispositions de l'article 5 du présent décret.
		Article 4	Obligation pour le maître d'ouvrage ou le maître d'œuvre de communiquer par un avis préalable, élaboré conformément à



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<p>l'annexe III, à l'Inspecteur du Travail et de la Sécurité sociale du ressort avant le début des travaux pour tout chantier dont la durée estimée des travaux est supérieure à trente (30) jours ouvrables et qui occupe plus de dix (10) travailleurs simultanément.</p>
		Article 9	<p>Lors de la réalisation des infrastructures, les prescriptions fixées par le présent décret doivent être mises en œuvre, notamment en ce qui concerne :</p> <ul style="list-style-type: none">a) la maintenance du chantier en bon ordre et en état de salubrité satisfaisant ;b) le choix de l'emplacement des postes de travail, en prenant en compte les conditions d'accès à ces postes, et la détermination des voies ou zones de déplacement ou de circulation ;c) les conditions de manutention des différents matériaux ;d) l'entretien, le contrôle avant mise en service et le contrôle périodique des installations et dispositifs afin d'éliminer les défauts susceptibles d'affecter la sécurité et la santé des travailleurs ;e) la délimitation et l'aménagement des zones de stockage et d'entreposage des différents matériaux, en particulier s'il s'agit de matières ou de substances dangereuses ;f) les conditions de l'enlèvement des matériaux dangereux utilisés ;g) le stockage et l'élimination ou l'évacuation des déchets et des décombres ;



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<p>h) l'adaptation, en fonction de l'évolution du chantier, de la durée effective à consacrer aux différents types de travaux ou phases de travail ;</p> <p>i) la coopération entre les employeurs et les indépendants ;</p> <p>j) les interactions avec des activités d'exploitation sur le site à l'intérieur ou à proximité duquel est implanté le chantier.</p>
		Article 12	Les travailleurs et / ou leurs représentants sont informés de toutes les mesures à prendre en ce qui concerne leur sécurité et leur santé sur le chantier. Les informations doivent être compréhensibles pour les travailleurs concernés.
		Article 13	La consultation et la participation des travailleurs et / ou de leurs représentants doivent avoir lieu sur toutes les questions relatives à l'adoption et à la mise en œuvre de règles de prévention des risques professionnels sur les chantiers.
	<i>Décret N° 2006 - 1250 relatif à la circulation des véhicules et engins à l'intérieur de l'entreprise</i>	Article 8	Réglemente la circulation des véhicules et engins, l'aménagement et la signalisation des voies de circulation, la protection des travailleurs, etc. Prévoit l'obligation pour l'entrepreneur d'établir un plan et des règles de circulation.
	<i>Décret n°2006 - 1251 du 15/11/2006 relatif aux équipements de travail</i>	Article 43	Prévoit des dispositions générales sur la sécurité <u>Notes</u> : L'article 39 prévoit l'obligation de doter le personnel d'EPI en cas de besoin et dans tous les cas où il est techniquement impossible d'éliminer totalement les nuisances causées par un équipement de



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			travail. La mise en œuvre requière une application de normes de sécurité pour les équipements et pour les EPI. Ces normes doivent être précisées et évaluées par rapport aux principes généraux prévus par la réglementation.
	<i>Décret n°2006 – 1252 du 15/11/2006 fixant les prescriptions minimales de prévention de certains facteurs physiques d'ambiance</i>	Article 3	S'assurer que les lieux de travail et les locaux affectés aux travailleurs disposent, autant que possible, d'une lumière naturelle suffisante et sont équipés d'un éclairage électrique artificiel adéquat, afin de garantir aux travailleurs une bonne vision. Compléter le cas échéant, l'éclairage par un éclairage localisé de chaque poste de travail.
		Article 4	S'assurer que l'éclairage des zones de travail garantit un éclairage adapté à la nature et à la précision du travail à effectuer et ne provoque ni de fatigue visuelle, ni d'affections.
		Article 10	S'assurer que la température ambiante dans les lieux de travail et qu'elle ne gêne pas les travailleurs.
		Article 13	Le niveau d'exposition au bruit doit être le plus bas possible et rester dans une limite d'intensité qui ne risque pas de porter atteinte à la santé des travailleurs, notamment à leur ouïe. Pour parvenir à ce résultat, l'employeur doit, notamment, <ul style="list-style-type: none">- Privilégier les procédés de fabrication les moins bruyants ;- Réduire à la source le bruit émis par les équipements professionnels et, en particulier, les machines ;- Isoler, dans des locaux spécifiques, les équipements bruyants dont le fonctionnement n'exige qu'un nombre limité de travailleurs ;



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<p>- Éviter la diffusion du bruit d'un atelier à un autre ; Aménager les locaux de travail de façon à réduire la réverbération du bruit sur les parois en verre ou plafonds ; organiser le travail de sorte que les salariés soient éloignés du bruit.</p>
	<i>Décret n° 2006-1256 du 15 novembre 2006 fixant les obligations des employeurs en matière de sécurité au travail</i>	Article 8	<p>Dispositions générales sur les obligations de l'employeur en matière de sécurité au travail.</p> <p><u>Notes</u> : Ces obligations complètent les dispositions du code du travail. Par ailleurs, elles seront reprises et précisées par les dispositions des autres textes réglementaires</p>
		Article 5	<p>L'employeur est tenu d'assurer la sécurité et la santé des travailleurs dans tous les aspects liés au travail. À cet effet, il peut, sous sa responsabilité, utiliser les services de personnes physiques ou morales extérieures à son établissement. Le recours à des compétences extérieures à l'établissement ne décharge pas l'employeur de ses responsabilités dans ce domaine. Les obligations des travailleurs dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'employeur.</p>
		Article 6	<p>L'employeur prend des mesures nécessaires pour assurer la promotion de la sécurité et de la santé des travailleurs y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens nécessaires. L'employeur doit veiller à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes. L'employeur met en œuvre les mesures prévues au premier alinéa du présent article sur la base des principes</p>



Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
			<p>généraux de prévention suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- Éviter les risques ;- Évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;- Combattre les risques à la source ;- Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail, du travail ainsi que le choix des équipements de travail, des méthodes de travail et de production, en vue notamment d'atténuer le travail monotone, le travail cadencé et de réduire les effets néfastes de ceux-ci sur la santé ;- Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;- Planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans celle-ci la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail ;- Prendre des mesures de protection collective par priorité sur des mesures de protection individuelle ;- Donner les instructions appropriées aux travailleurs.
		Article 9, alinéa a	Disposer d'une évaluation des risques pour la SST
		Article 9, alinéa b	Déterminer les mesures de protection à prendre et, si nécessaire, le matériel de protection à utiliser
		Article 9, alinéa d	Etablir des rapports concernant les accidents de travail dont ont été victimes les travailleurs.

Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
		Article 10	L'employeur prend les mesures appropriées pour que les travailleurs et/ou leurs représentants dans l'établissement reçoivent toutes les informations nécessaires concernant les risques pour la sécurité et la santé, ainsi que les mesures et activités de protection et de prévention concernant tant l'établissement en général que chaque type de poste de travail et/ou de fonction en particulier.
	<i>Décret n°2006-1261 du 15 novembre 2006 fixant les mesures générales d'hygiène et de sécurité</i>	Article 6	Garantir aux travailleurs au niveau de leur poste de travail un espace d'évolution qui ne nuit ni à leur sécurité et ne leur cause aucune gêne ou fatigue excessive.
		Article 12	Procurer gratuitement, à chaque ayant droit, deux tenues de travail complètes par an, adaptées à la taille de ce dernier. La première tenue est fournie dans les quinze jours suivant l'embauche.
		Article 13	Fournir à chaque travailleur les moyens appropriés, notamment du savon, des détergents, pour maintenir propres ses vêtements de travail.
		Article 15	Prévoir des lavabos d'eau courante et propre (à raison d'un lavabo pour 10 travailleurs), régulièrement entretenus (1 fois/jour), séparés homme et femme, facilement accessibles et peu éloignés des lieux de travail ou des locaux où sont les repas.
			Le nombre des toilettes doit être fonction de l'effectif des travailleurs de chaque sexe et doit s'établir comme suit : - 1 à 15 salariés : 1 - 16 à 35 salariés : 2

Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
		Article 34	<ul style="list-style-type: none"> - 36 à 55 salariés : 3 - 56 à 80 salariés : 4 - 81 à 110 salariés : 5 - 111 à 150 salariés : 6 - A partir de 150 salariés : 1 cabinet supplémentaire par tranche de 40 salariés
		Article 36	S'assurer que les toilettes sont correctement éclairées, liées aux locaux de travail par un passage couvert avec des planchers et des murs imperméables et de couleur claire, des portes correctement fermées et munies d'un moyen de fermeture intérieur.
		Article 38 à 41	Fournir aux travailleurs une boisson en quantité suffisante, conservée dans des conditions qui en garantissent la bonne qualité et consommée de façon hygiénique.
	<i>Loi n° 97-17 du 1^{er} décembre 1997 portant Code du Travail</i>	Article L177, alinéa 1 et 2	S'assurer que les informations et instructions sont portées à la connaissance de tous les travailleurs dans des conditions et sous une forme qui permettent à chacun d'entre eux d'en avoir une bonne formation générale minimale en matière d'hygiène et de sécurité. 2). Donner à tous les travailleurs les instructions adéquates quant aux moyens disponibles et aux conduites à adopter pour prévenir et se protéger contre les risques professionnels existants sur les lieux de travail.
Délégué du personnel	<i>Décret N° 67-1360 du 9 décembre 1967 fixant les conditions et les modalités de désignation des délégués du personnel dans les</i>	Article 2	Le nombre des délégués du personnel est fixé comme il suit : <ul style="list-style-type: none"> - de 11 à 25 travailleurs : 1 délégué titulaire et 1 délégué suppléant ; - de 26 à 50 travailleurs : 2 délégués titulaires et 2 délégués suppléants ; - de 51 à 100 travailleurs : 3 délégués titulaires et 3 délégués

Thèmes	Textes législatifs et réglementaires	Référence	Obligations
	<i>entreprises et définissant leur mission</i>		<p>suppléants ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - de 101 à 250 travailleurs : 5 délégué titulaires et 5 délégués suppléants de 251 à 500travailleurs : 7 délégués titulaires et 7 délégués suppléants ; - de 501 à 1000 travailleurs : 9 délégués titulaires et 9 délégués suppléants plus 1 délégué titulaire et 1 suppléant par tranche supplémentaire de 500 travailleurs.
Expropriation	<i>Loi n°76-67 du 02 Juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations d'utilité publique (modifiée par la Loi n°85-02 du 03 Janvier 1985 remplaçant le premier alinéa de l'article 31 de la loi n°76-67 du 2 juillet 1976 et la loi n°2005-20 du 05 Août 2005 abrogeant et remplaçant l'article 4 de la loi n°7667 du 2 Juillet 1976)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Article 3 - Article 5 - Article 8 	Cette loi fixe les procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique. Le projet est concerné par cette loi et devra procéder à la compensation des ayants-droits en cause d'expropriation. Dans ce domaine, d'autres textes relatifs au foncier sont aussi concernés.
Foresterie	<i>Partie législative (loi n° 2018-25 du 12 novembre 2018) et partie réglementaire (décret n° 2019-111 du 16 janvier 2019).</i>	La partie réglementaire du Code forestier permet l'obtention d'une autorisation de défrichement.	

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 133 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

D'autres textes régissant la gestion de la main d'œuvre au niveau national doivent être invoqués dans le cadre de ce projet :

- ✓ Décret n°2010-1445 du 4 novembre 2010 relatif à la pose ou dépose de conduites diverses et à l'occupation de l'emprise des routes et voies du réseau routier classé.

ARRÊTÉS :

- ✓ Arrêté interministériel n°006048 du 24 juillet 1991 portant tableaux des maladies professionnelles ;
- ✓ Arrêtés Ministériels n°3748, 3749, 3750 & 3751 interdisant le travail des enfants dans des conditions dangereuses ;
- ✓ Arrêté ministériel n°3748 MFPTEOP-DTSS en date du 6 juin 2003, relatif au travail des enfants ;
- ✓ Arrêté ministériel n°3749/MFPTEOP/DTSS en date du 6 juin 2003, fixant et interdisant les pires formes du travail des enfants ;
- ✓ Arrêté ministériel n°3750 MFPTEOP-DTSS en date du 6 juin 2003, fixant la nature des travaux dangereux interdits aux enfants et jeunes gens ;
- ✓ Arrêté ministériel n°3751/MFPTEOP/DTSS en date du 6 juin 2003 fixant les catégories d'entreprises et travaux interdits aux enfants et jeunes gens ainsi que l'âge l'imite auquel s'applique l'interdiction ;
- ✓ Arrêté ministériel n°1887 en date du 6 mars 2008 fixant la liste des secteurs d'activité dans lesquels il est d'usage de ne pas recourir au contrat à durée indéterminée ;
- ✓ Arrêté ministériel n°973 MFPT du 23 janvier 1968 portant institution d'un bulletin de paye et d'un registre des paiements ;
- ✓ Arrêté général n°5254 relatif au travail des femmes et des femmes enceintes.

Sur le plan international, le Sénégal a signé plusieurs Conventions internationales applicables au secteur de la Protection sociale (Protection des employés) et l'environnement et qui sont concernées par le projet :

Tableau 11 : Textes internationaux applicables au projet

Domaine	Convention/ Protocole	Domaine réglementé	Pertinence aux activités du projet
Atmosphère et climat	Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques adoptée à Rio signée le 5 juin 1992 et ratifiée le 14 juin 1994	<p>Gestion et adaptation aux changements climatiques : Atténuation de l'émission des gaz à effet de serre d'origine anthropique et adaptation aux effets néfastes des changements climatiques.</p> <p>Changements climatiques et protection de la couche d'ozone</p>	Le projet est concerné par ces textes car ces d'activités vont générer des gaz à effet de serre (CO ₂) liés au fonctionnement des groupes électrogènes mis en cause dans le cadre des changements climatiques. Des dispositions devront être prises pour les limiter.
	Accord de Paris sur l'atténuation des changements climatiques adopté en 2015, puis ouvert à la signature le 22 avril 2016	Gestion et adaptation aux changements climatiques : Atténuation de l'émission des gaz à effet de serre d'origine anthropique et adaptation aux effets néfastes des changements climatiques.	Le projet devra prendre en compte les engagements de réduction des émissions de Gaz à effet de serre consécutif à l'accord de Paris.
	Protocole de Kyoto du 11 décembre 1997: Accord international sur la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques	Gestion et adaptation aux changements climatiques : Atténuation de l'émission des gaz à effet de serre d'origine anthropique et adaptation aux effets néfastes des changements climatiques.	Les activités du projet entraineront des émissions de gaz à effet de serre. Des dispositions devront être prises pour les limiter.



Domaine	Convention/ Protocole	Domaine réglementé	Pertinence aux activités du projet
		Changements climatiques et protection de la couche d'ozone	
Déchets dangereux	Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination adoptée à Bâle le 22 mars 1989 et ratifiée par le Sénégal le 10 Novembre 1993	Gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux	Le projet est concerné par ce texte car il devra veiller à gérer de manière écologique les déchets dangereux produits (déchets générés par le fonctionnement des groupes électrogènes).
	Convention de Bamako (1991) sur l'Interdiction d'Importer en Afrique des Déchets Dangereux et sur le Contrôle des Mouvements Transfrontières et la Gestion des Déchets Dangereux Produits en Afrique	Contrôle des mouvements transfrontières des déchets	Le projet est concerné par ce texte car il devra veiller à gérer de manière écologique les déchets dangereux produits (déchets générés par le fonctionnement des groupes électrogènes).
Protection de l'environnement et gestion du dérèglement climatique	Politique d'efficacité énergétique de la CEDEAO	L'efficacité énergétique est une option à favoriser pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. De même, elle permet de confronter les défis d'adaptation au dérèglement climatique, notamment pour les	Le projet est concerné par ce texte car il devra veiller à gérer de manière écologique l'utilisation des énergies.



Domaine	Convention/ Protocole	Domaine réglementé	Pertinence aux activités du projet
		<i>conditions de vie des populations de l'Afrique de l'Ouest.</i>	
<i>Protection du patrimoine archéologique</i>	<i>Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel adoptée à Paris le 16 novembre 1972</i>	<i>Cette convention précise les conditions dans lesquelles le patrimoine culturel doit faire l'objet d'une protection</i>	<i>Le projet est concerné par ce texte car il devra veiller au respect de la procédure nationale en cas de découverte de vestiges sur les tracés des travaux.</i>
<i>Protection des employés</i>	<i>Convention de l'OIT n°102 concernant la sécurité sociale (norme minimum) adoptée le 28 juin 1952 ratifiée par le Sénégal le 22 octobre 1962</i>	<i>Protection de la sécurité sociale, de la santé et de sécurité des travailleurs</i>	<i>Le projet est concerné par ce texte car il devra veiller à la couverture sociale des employés.</i>
	<i>Convention n° 87 concernant la liberté syndicale et la protection du droit syndical adoptée à San Francisco, le 9 juillet 1948</i>		<i>Les entreprises impliquées dans les travaux devront mettre en œuvre conformément à ces conventions, une politique de protection sociale, de santé et de sécurité pour ses travailleurs et disposer d'un service de médecine du travail pour le suivi médical de leur personnel.</i>
	<i>Convention de l'OIT n°102 concernant la sécurité sociale (norme minimum) adoptée le 28 juin 1952 ratifiée par le Sénégal le 22 octobre 1962</i>		
	<i>Convention l'OIT n°111 concernant la discrimination (emploi et profession)</i>		



Domaine	Convention/ Protocole	Domaine réglementé	Pertinence aux activités du projet
	<p><i>de 1958 ratifiée par le Sénégal le 13 novembre 1967</i></p> <p><i>Convention de l'OIT n°121 sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles de 1964 et ratifiée par le Sénégal le 25 avril 1966</i></p> <p><i>Convention l'OIT n°138 sur l'âge minimum de travail du 26 juin 1973 ratifiée par le Sénégal le 15 décembre 1999</i></p> <p><i>Convention n° 148 concernant la protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations sur les lieux de travail du 20 juin 1977</i></p> <p><i>Convention n° 155 de l'OIT sur la sécurité et la santé des travailleurs</i></p> <p><i>Convention n° 158 sur le licenciement adopté le 22 juin 1982</i></p> <p><i>Convention n° 161 sur les services de santé au travail du 25 juin 1985</i></p>		

Domaine	Convention/ Protocole	Domaine réglementé	Pertinence aux activités du projet
	<p>Convention de l'OIT n° 182 sur les pires formes de travail des enfants de 1999 ratifiée par le Sénégal le 01 juin 2000</p> <p>Convention n° 187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail du 15 juin 2006</p>		

Rappelons :

- ✓ Les Conventions de l'OIT n°148, n°155, n° 161 et n° 187 sont entrées en vigueur pour Sénégal depuis le 01 mars 2022 ;
- ✓ Concernant la Convention l'OIT n°138 sur l'âge minimum de travail : Remarque : Age minimum spécifié : 15 ans. En conformité avec l'article 5, paragraphe 2, de la convention, le Gouvernement du Sénégal a déclaré que cet âge minimum ne s'applique pas aux travaux traditionnels champêtres ou ruraux non rémunérés effectués dans le cadre familial, par des enfants de moins de quinze (15) ans et qui sont destinés à mieux les intégrer dans leur milieu social et dans leur environnement.

▪ **Normes Environnementales et Sociales (NES) de la Banque Mondiale applicables dans le cadre du Projet**

La Banque Mondiale a défini, à travers le nouveau Cadre environnemental et social dont l'adoption a été approuvée le 4 août 2016 par le Conseil des administrateurs de la Banque mondiale, des standards environnementaux et sociaux de la Banque mondiale applicables dans le contexte des projets où elle est impliquée.

Le tableau ci-dessous, définit les niveaux d'implication de ces normes dans la mise en œuvre du projet.

Tableau 12 : Normes environnementales et Sociales de la Banque mondiale pertinentes au projet

Intitulé de la Norme	Aspects environnementaux et/ou sociaux couverts	Pertinence au Projet	Commentaires
NES n°1, Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux	La NES n°1 énonce les responsabilités de l'Emprunteur pour évaluer, gérer et surveiller les risques et les impacts environnementaux et sociaux associés à chaque étape d'un projet financé par la Banque par le biais du Financement des projets d'investissement (FPI), afin d'atteindre des résultats environnementaux et sociaux compatibles avec les Normes Environnementales et Sociales (NES).	Pertinent	CETUD, à travers ses activités en phases travaux et exploitation, pourrait générer des risques et impacts environnementaux et sociaux qu'il faudrait gérer durant tout le cycle de vie du projet. Dès lors, la NES n°1 s'applique au projet. Ainsi, en conformité avec les exigences de cette norme, il a été initié la réalisation de la présente évaluation environnementale et sociale.
NES n°2, Emploi et conditions de travail	La NES n°2 reconnaît l'importance de la création d'emplois et de la génération de revenus dans la poursuite de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique inclusive. Les Emprunteurs peuvent promouvoir des relations constructives entre les travailleurs d'un projet et la coordination/gestionnaire, et renforcer les bénéfices du développement d'un projet en traitant les travailleurs de manière équitable et en garantissant des conditions de travail sûres et saines.	Pertinent	L'exécution de certaines activités ou travaux du Projet occasionnera la création d'emplois et les exigences en matière de traitement des travailleurs et de conditions de travail telles que définies dans la NES n°2 devront être respectées. A cet effet, il est recommandé, l'élaboration d'un Plan de Gestion de la Main d'œuvre (PGMO) qui inclut un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) pour les travailleurs. CETUD évaluera aussi le risque de travail des enfants et de travail forcé. Les entreprises devraient s'assurer de la mise en place du MGP.

Intitulé de la Norme	Aspects environnementaux et/ou sociaux couverts	Pertinence au Projet	Commentaires
NES n°3, Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution	La NES n°3 reconnaît que l'activité économique et l'urbanisation génèrent souvent une augmentation des niveaux de pollution de l'air, de l'eau et du sol, et consomment des ressources limitées d'une manière qui peut menacer les populations, les services des écosystèmes et l'environnement aux niveaux local, régional et mondial. La NES décrit les exigences nécessaires pour traiter l'utilisation rationnelle des ressources, la prévention et la gestion de la pollution tout au long du cycle de vie d'un projet.	Pertinent	La mise en œuvre des activités du Programme nécessitera La mise en œuvre des activités du Projet nécessitera l'utilisation des ressources et comportera des risques de pollution de l'environnement, par rapport auxquelles s'impose le respect des exigences de la NES n°3 pour traiter l'utilisation rationnelle des ressources, ainsi que la prévention et la gestion de la pollution, notamment la gestion des déchets produits en phases chantier et exploitation.
NES n°4, Santé et sécurité des populations	La NES n°4 traite des risques et des impacts sur la sécurité, la sûreté et la santé des communautés affectées par le projet, ainsi que de la responsabilité respective des Emprunteurs de réduire ou atténuer ces risques et ces impacts, en portant une attention particulière aux groupes qui, en raison de leur situation particulière, peuvent être vulnérables.	Pertinent	Les populations localisées dans les zones d'intervention risquent d'être impactées du point de vue sécuritaire et sanitaire, lors de la mise en œuvre du projet (phases travaux et exploitation). Ainsi, les exigences de la NES n°4 en matière de réduction ou d'atténuation de ces risques et impacts devront être respectées par CETUD.
NES n°5, Acquisition des terres, restrictions à l'utilisation des terres et réinstallation involontaire	La NES n°5 a pour principe de base que la réinstallation involontaire doit être évitée. Lorsque la réinstallation involontaire est inévitable, elle doit être limitée, et des mesures appropriées pour minimiser les impacts négatifs sur les personnes déplacées (et les communautés hôtes qui accueillent les personnes déplacées) doivent être soigneusement planifiées et mises en œuvre.	Pertinent	Le projet pourrait impliquer l'acquisition de terres en rapport avec les tracés. Ainsi, la réalisation d'un PAR a été enclenchée simultanément à la présente Analyse Environnementale Initiale
NES n°6, Préservation de la biodiversité et gestion durable des	La NES n°6 reconnaît que la protection et la conservation de la biodiversité, et la gestion durable des ressources naturelles vivantes, revêtent	Pertinent	Les activités du Projet peuvent affecter la faune et la flore, à travers les déboisements lors des travaux. Aussi, elles peuvent affecter l'accès ou l'utilisation de

Intitulé de la Norme	Aspects environnementaux et/ou sociaux couverts	Pertinence au Projet	Commentaires
ressources naturelles biologiques	une importance capitale pour le développement durable. La biodiversité désigne la variabilité des organismes vivants de toutes les sources, notamment les écosystèmes terrestres, marins et aquatiques, ainsi que des complexes écologiques dont ils font partie ; cela inclut la diversité au sein des espèces, entre espèces et des écosystèmes. Les services des écosystèmes évalués par les hommes sont souvent soutenus par la biodiversité. Les impacts sur la biodiversité peuvent donc souvent nuire à la production des services des écosystèmes. La NES n°6 se penche également sur la gestion durable de la production primaire et de l'exploitation des ressources naturelles, et reconnaît la nécessité d'examiner les moyens de subsistance des parties affectées par le projet dont l'accès ou l'utilisation de la biodiversité ou des ressources naturelles vivantes peuvent être affectés par un projet.		la biodiversité (services écosystémiques) par les populations locales. Pour ces raisons, la NES n°6 et les exigences qu'elle renferme, en termes de préservation de la biodiversité et de gestion durable des ressources naturelles biologiques, devront être respectées par le Projet. Pour ce faire, des mesures spécifiques de gestion seront proposées dans la présente étude.
NES n°8, Patrimoine culturel	La NES n°8 reconnaît que le patrimoine culturel offre une continuité des formes matérielles et immatérielles entre le passé, le présent et le futur. La NES n°8 fixe les mesures conçues pour protéger le patrimoine culturel tout au long de la durée de vie d'un projet.	Pertinent	La NP n°8 s'appliquera en raison de fouilles et opérations de terrassement lors des travaux pouvant être à l'origine de « découverte » d'éléments de patrimoine
NES n°10, Mobilisation des parties prenantes et information	La NES n°10 reconnaît l'importance de la consultation ouverte et transparente entre l'Emprunteur et les parties prenantes d'un projet, comme un élément essentiel de bonne pratique internationale. La	Pertinent	De fait, la NES n°10 s'applique au Projet vu que tous les projets financés par la Banque sont assujettis à cette NES. A cet effet, CETUD a déjà préparé et validé un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP)

Intitulé de la Norme	Aspects environnementaux et/ou sociaux couverts	Pertinence au Projet	Commentaires
	consultation efficace des parties prenantes peut améliorer la durabilité environnementale et sociale des projets, améliorer l'acceptation des projets, et contribuer de manière significative à la conception et la mise en œuvre réussie des projets.		pour le projet BRT. Les dispositions de ce plan reste applicable pour ce projet.

En définitive, il est à noter un écart entre la réglementation nationale et le CES de la Banque.

L'analyse des points de convergence et de divergence entre la législation environnementale sénégalaise et les Normes Environnementales et Sociales qui s'appliquent au projet vise à identifier les insuffisances de la législation nationale afin de préconiser des mesures visant à satisfaire les exigences desdites NES et proposer des mesures de mise en œuvre du projet devant combler les insuffisances relevées.

Le tableau suivant dresse une synthèse des exigences des NES et des dispositions nationales.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 143 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Tableau 13 : Analyse comparée des exigences des Normes Environnementales et Sociales et des dispositions nationales pour compléter le déficit du Système national

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
Politique env. et sociale définie dans le CES	<p>Classification des risques environnementaux et sociaux</p> <p>Dans le CES, la Banque mondiale classe les projets dans quatre (04) catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risque élevé, - Risque substantiel, - Risque modéré, et - Risque faible. <p>Cette classification qui se fera sur la base de plusieurs paramètres liés au projet, sera examinée régulièrement par la Banque même durant la mise en œuvre du projet et pourrait changée.</p>	<p>La Loi N° 2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement en son titre III définit la classification des projets en deux (2) classes à savoir : les installations de première classe qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts visés à l'article L 20 ; et les installations de seconde classe qui, ont des risques modérés quand le milieu peut être atteint cf. aux dispositions de l'article L21 du Code de l'Environnement.</p>	<p>La loi nationale ne satisfait pas cette disposition du Cadre Environnemental et Social de la Banque mondiale. La NES N°1 devra être adoptée</p>
-NES n°1	<p>Évaluation environnementale et sociale</p> <p>La NES n°1, dont la principale exigence constitue l'Évaluation Environnementale du projet proposé, est applicable à tous les projets appuyés par la Banque mondiale par le biais du financement dédié aux projets d'investissement. Elle s'applique également à toutes les installations associées (c'est-à-dire qui ne sont pas financées par le projet mais qui en sont liées de diverses manières tel que précisé dans le CES.</p>	<p>La Loi N° 2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement rend obligatoire l'évaluation environnementale pour tout projet susceptible de porter atteinte à l'environnement</p>	<p>La loi nationale satisfait cette exigence de la NES N°1. Cependant la NES N°1 est plus complète et devra être adoptée</p>
	<p>Projets soumis à l'évaluation environnementale et sociale</p>	<p>La Loi N° 2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement impose une étude d'impact environnementale simplifiée ou AEI car il ne</p>	<p>La loi nationale satisfait cette disposition de la NES n°1.</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>La NES n°1 dispose que les Emprunteurs effectueront l'évaluation environnementale et sociale des projets proposés au financement de la Banque mondiale et que cette évaluation environnementale et sociale sera proportionnelle aux risques et aux impacts du projet.</p>	<p>présente pas d'inconvénients graves pour les intérêts visés à l'article L21 du Code de l'Environnement/n Le Sénégal dispose d'une nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont l'objectif premier est de classer les activités et les substances (Classe 1 et 2), mais qui précise également pour les ICPE, le type d'évaluation environnementale et sociale requis.</p>	
	<p>Plan d'engagement environnemental et social (PEES) La NES n°1 dispose que l'Emprunteur devra préparer et mettre en œuvre un PEES qui définira les mesures et actions nécessaires pour que le projet soit conforme aux NES. Le PEES prendra en compte les conclusions de l'évaluation environnementale et sociale et sera un résumé précis des mesures concrètes et des actions nécessaires pour éviter, minimiser, réduire ou autrement atténuer les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels du projet.</p>	<p>La législation nationale ne fait pas mention de la nécessité de l'élaboration d'un plan d'engagement environnemental et sociale (PEES).</p>	<p>La loi nationale ne satisfait pas cette exigence de la NES n°1. Ainsi pour compléter les dispositions nationales, un PEES est élaboré par le CETUD</p>
<p>NES n°2</p>	<p>Conditions de travail et d'emploi La NES n°2 dispose que des informations et des documents clairs et compréhensibles devront être communiqués aux travailleurs du projet sur leurs conditions d'emploi ; informations et documents qui décriront</p>	<p>Le code du travail (n° 97-17 du 1er décembre 1997) et ses textes réglementaires prévoient des principes et exigences comparables à ceux de la Banque mondiale. Titre 10 du code du travail- Des conditions du travail. L'Art. L.135 dispose : Dans tous les établissements visés à l'article L.3, la durée légale du travail ne</p>	<p>La loi nationale satisfait partiellement cette exigence de la NES n°2.</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>leurs droits en vertu de la législation nationale du travail (qui comprendront les conventions collectives applicables).</p>	<p>peut excéder 40 heures par semaine. Art.L.142.- Des décrets fixent la nature des travaux interdits aux femmes et aux femmes enceintes. Art.L.145- Les enfants ne peuvent être employés dans aucune entreprise, même comme apprentis, avant l'âge de quinze ans, sauf dérogation édictée par arrêté du Ministre chargé du Travail, compte tenu des circonstances locales et des tâches qui peuvent leur être demandées. Art.L.147.- Le repos hebdomadaire est obligatoire. Il est au minimum de vingt-quatre heures consécutives par semaine. Il a lieu en principe le dimanche.</p>	
	<p>Non-discrimination et égalité des chances La NES n°2 dispose que l'Emprunteur fondera la relation de travail sur le principe de l'égalité des chances et de traitement, et ne prendra aucune mesure discriminatoire concernant un aspect quelconque de la relation de travail.</p>	<p>L'article L.105 du Code du travail impose qu'à conditions égales de travail, de qualification professionnelle et de rendement, le salaire est égal pour tous les travailleurs, quels que soient leur origine, leur sexe, leur âge et leur statut.</p>	<p>La NES n°2 est plus complète et devra être adoptée.</p>
	<p>Mécanisme de gestion des plaintes La NES n°2 dispose qu'un mécanisme de gestion des plaintes sera mis à la disposition de tous les travailleurs employés directement et de tous les travailleurs contractuels (et de leurs organisations, le cas échéant) pour faire valoir leurs préoccupations concernant le lieu de travail.</p>	<p>Le Titre 13 du Code du travail traite des différends du travail. Il définit les procédures de règlement des différends individuels (chapitre 1 du titre) ; et des différends collectifs (chapitre 2). Art. L.242.- En cas d'échec de la tentative de conciliation devant l'Inspection du Travail et de la sécurité sociale, ou en son absence, l'action est introduite par déclaration écrite faite au greffier du tribunal du travail. Inscription en est faite sur un registre tenu spécialement à cet effet ; un extrait de cette inscription est délivré à la partie ayant introduit l'action. L'Inspecteur régional du</p>	<p>La loi nationale prend en compte implicitement cette exigence de la NES n°2 et donc la satisfait partiellement. Il sera nécessaire donc de prendre en compte le mécanisme de gestion des plaintes pour les travailleurs.</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
		<p>Travail et de la Sécurité sociale qui a procédé sans succès à la tentative de conciliation prévue au précédent article, doit à la demande de l'une des parties, transmettre à toutes fins utiles au Président du Tribunal du Travail ensuite saisi, le dossier complet qui a pu être constitué sur ce différend.</p>	
	<p>Santé et sécurité au travail (SST) La NES n°2 dispose que toutes les parties qui emploient ou engagent des travailleurs dans le cadre du projet élaboreront et mettront en œuvre des procédures pour créer et maintenir un environnement de travail sûr, notamment en assurant que les lieux de travail, les machines, l'équipement et les processus sous leur contrôle sont sûrs et sans risque pour la santé, ...</p>	<p>Le Titre 11 du Code du travail porte sur l'hygiène et sécurité au travail. Le Décret n° 2006-1256 du 15 novembre 2006 fixe les obligations des employeurs en matière de sécurité au travail ; Le Décret n° 2006-1258 du 15 novembre 2006 fixe les missions et les règles d'organisation et de fonctionnement des services de Médecine du travail Le Décret n° 2006-1249 du 15 novembre 2006 fixe les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour les chantiers temporaires ou mobiles ; Le Décret n° 2006-1251 du 15 novembre 2006 porte sur les équipements de travail ;</p>	<p>La loi nationale satisfait cette exigence de la NES n°2.</p>
<p>NES n°3</p>	<p>Utilisation efficace des ressources, prévention et gestion de la pollution La NES n°3 dispose que l'Emprunteur mettra en œuvre des mesures réalistes sur le plan technique et financier pour améliorer l'efficacité de la consommation d'énergie, d'eau, de matières premières ainsi que d'autres ressources. Il évitera le rejet de polluants ou, si cela n'est pas faisable, limitera et contrôlera l'intensité ou le débit massique de leur rejet à l'aide des niveaux et des mesures de performance</p>	<p>Le titre V (Protection des milieux récepteurs) de la Loi N°2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement comprend trois chapitres traitant des dispositions sur: la pollution des eaux ; la pollution de l'air et les odeurs incommodantes ; la pollution et la dégradation des sols et du sous-sol ; La loi n° 81-13 du 4 mars 1981 portant Code de l'eau prévoit les différentes dispositions prévues permettant de lutter contre la pollution des eaux ; La Norme NS 05 061 de juillet 2001 sur les rejets d'eaux usées dans le réseau de l'ONAS qui doivent prendre en considération les capacités d'autoépuration du</p>	<p>La loi nationale satisfait ces exigences de la NES n°3.</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>en vigueur dans la législation nationale ou dans les référentiels techniques des NES.</p>	<p>milieu et préserver leurs valeurs d'usage. La Norme Sénégalaise NS 05-062 Juillet 2001 définit les valeurs limites de rejet des polluants atmosphériques par les sources fixes et mobiles. De plus la Contribution Prévue Déterminée au niveau National puis la Contribution Déterminée au niveau National (CPDN/CDN)- 2015 ont défini en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.</p>	
	<p>Gestion des Déchets et substances dangereux La NES n°3 dispose que l'Emprunteur évitera de produire des déchets dangereux et non dangereux. Lorsqu'il ne peut pas l'éviter, l'Emprunteur s'emploiera à minimiser la production de déchets et à réutiliser, recycler et récupérer ces déchets de façon à ne poser aucun risque pour la santé humaine et l'environnement. Si les déchets ne peuvent pas être réutilisés, recyclés ou récupérés, l'Emprunteur traitera, détruira ou éliminera ces déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles et sûres, y compris par un contrôle satisfaisant des émissions et des résidus résultant de la manipulation et du traitement des déchets</p>	<p>La loi n° 2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement en son titre IV, Chapitre III traite de la Prévention et de la Gestion des déchets en ses sections 1 (articles L65 à L74), 2 (articles L75 à L84) et 3 (articles L85 à L93) relatives respectivement aux dispositions communes au déchets dangereux et aux déchets ménagers et assimilés. Ainsi, en termes de résumé : « Toute personne, qui produit ou détient des déchets, doit en assurer elle-même l'élimination ou le recyclage ou les faire éliminer ou recycler auprès des entreprises agréées par le Ministre chargé de l'environnement ». Aussi est-il « formellement interdit d'importer des déchets dangereux sur le territoire sénégalais ». Le Sénégal est par ailleurs signataire des conventions de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination ; • la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause, applicable à certains produits 	<p>Les lois nationales ne satisfont pas entièrement cette exigence de la NES n°3. Un Plan de gestion des Déchets devra être élaboré par les entreprises et mis en œuvre pour mieux gérer ces déchets afin d'éviter d'impacter la santé des agents et des populations</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
		<p>chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international,</p> <ul style="list-style-type: none"> la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POPs) ; le Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone. 	
<p>NES n°4 : Santé et sécurité des populations</p>	<p>Santé et sécurité des communautés La NES n°4 dispose que l'Emprunteur devra évaluer les risques et impacts du projet sur la santé et la sécurité des communautés affectées tout au long du cycle de vie du projet, y compris celles qui peuvent être vulnérables en raison de leur situation particulière. L'Emprunteur identifiera les risques et impacts et proposera des mesures d'atténuation conformément à la hiérarchisation de l'atténuation.</p>	<p>Le Titre V de la Loi N° 2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement dispose de la protection des milieux récepteurs : il établit les principes fondamentaux destinés à gérer, à protéger l'environnement contre toutes les formes de dégradation, afin de valoriser rationnellement l'exploitation des ressources naturelles, de lutter contre les différentes sortes de pollutions et nuisances et d'améliorer les conditions de vie des populations dans le respect de l'équilibre de leurs relations avec le milieu ambiant.</p>	<p>La loi nationale satisfait ces exigences de la NES n°4.</p>
	<p>La NES n°4 dispose aussi que si l'Emprunteur emploie, directement ou dans le cadre d'un contrat de services, des agents pour assurer la sécurité de son personnel et de ses biens, il évaluera les risques posés par ses dispositifs de sécurité aux personnes à l'intérieur et à l'extérieur du site du projet. Une analyse des risques de VBG est requise pour les projets de la Banque, suivi par un plan d'action et/ou mesures de sensibilisation</p>	<p>Arrêté ministériel N° 9472 MJEHP-DEEC en date du 28 novembre 2001 portant contenu du rapport de l'Etude d'impact environnemental impose juste une évaluation des impacts probables (positifs ou négatifs directs, indirects, cumulatifs à court, moyen ou long terme) que le projet est susceptible de générer à la fin des opérations. L'arrêté ministériel N° 9471 MJEHP – DEEC en date du 28 novembre 2001 portant contenu des termes de références des études d'impact impose une analyse de l'incidence des projets sur les populations locales, notamment en ce qui concerne les questions relatives à la</p>	<p>La législation nationale ne satisfait pas ces exigences de la NES n°4. Aussi, une analyse des risques de VBG ainsi que des mesures de sensibilisation, de prévention de ces risques devra être entreprise. Le MGP élaboré par le CETUD adresse ces questions liées à la lutte contre les VBG/EAS/HS/</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>prévention et mitigation selon le niveau de risque identifié.</p> <p>Si le projet peut avoir sur les services écosystémiques définis dans la NES n° 1 un impact direct qui se répercute sur les populations touchées et compromet leur santé et leur sécurité, si cela est nécessaire et possible, l'Emprunteur identifiera les risques et effets potentiels du projet sur ces services écosystémiques qui pourraient être exacerbés par le changement climatique. Certes, les effets néfastes seront évités, mais s'ils ne peuvent l'être, l'Emprunteur mettra en œuvre des mesures d'atténuation appropriées.</p>	<p>situation spécifique des enfants, des femmes et des hommes, sans donner plus détails.</p> <p>L'étude d'impact vise l'utilisation écologiquement rationnelle, économiquement viable et socialement acceptable des ressources de l'environnement/</p>	<p>La loi nationale ne satisfait pas pleinement ces exigences de la NES n°4. La NES N°4 devra être adoptée.</p>
NES n°5	<p>Classification de l'éligibilité</p> <p>La NES n°5 dispose que les personnes affectées peuvent être classées en catégories de personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Qui ont des droits légaux formels sur les terres ou biens ; b) Qui n'ont pas de droits légaux formels sur les terres ou les biens, mais ont une revendication sur les terres ou les biens, qui est reconnue par le droit national ou susceptible de l'être ; où 	<p>La loi n° 76 – 67 du 2 juillet 1976 relative à l'ECUP précise que les personnes qui peuvent être déplacées sont celles qui sont propriétaires d'immeubles et / ou de droits réels immobiliers quels que soit le statut ou la protection dont bénéficie le bien.</p> <p>-La loi n° 64 – 46 du 17 juin 1964, relative au domaine national et son décret d'application n° 64 – 573 du 30 juillet 1964 précisent que les détenteurs d'un droit formel ou non sur les terres du domaine national peuvent être déplacés pour des motifs d'intérêt général ;</p> <p>- La loi 76 – 66 du 02 juillet 1966 portant code du domaine de l'Etat et son décret</p>	<p>Compensation pour les activités commerciales et artisanales qui sont en permanence ou temporairement perturbées en raison des travaux de génie civil financés par le projet</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>c) Qui n'ont aucun droit légal ou revendication susceptible d'être reconnue sur les terres ou bien qu'elles occupent ou utilisent.</p>	<p>d'application n° 81 – 557 du 21 mai 1981 précisent que tout détenteur d'une autorisation d'occuper d'une terre du domaine de l'Etat peut être déplacé</p>	
	<p>Date limite d'éligibilité La NES n°5 stipule que parallèlement au recensement, l'Emprunteur fixera une date limite d'éligibilité. Les informations relatives à la date limite seront bien documentées et diffusées dans toute la zone du projet. L'Emprunteur n'est pas tenu d'indemniser ni d'aider les personnes qui empiètent sur la zone du projet après la date limite d'éligibilité, à condition que la date limite ait clairement été établie et rendue publique.</p>	<p>L'Article 20 de la loi 76-67 du 02 juillet 1976 : indemnité établie à partir du procès-verbal de constat d'état des lieux. Les améliorations apportées après cette date ne sont pas prises en compte.</p>	<p>Recoupement des deux procédures</p>
	<p>Compensation en espèces ou en nature La NES n°5 privilégie l'indemnisation en nature dans le cadre de déplacement physique des personnes affectées classées dans les catégories a) et b) citées ci-dessus et précise dans quels cas le règlement de l'indemnisation en espèces pour la perte de biens et des autres actifs peut convenir.</p>	<p>Article 14 de la Loi n°76-67 du 02 Juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique : La compensation en espèces est le principe dans la législation sénégalaise quand il s'agit d'une expropriation pour cause d'utilité publique ou de retrait d'une terre du domaine national. Les indemnités proposées doivent être suffisantes pour permettre de compenser l'intégralité du préjudice subi.</p>	<p>Priorité à la compensation en nature sur la compensation en espèces quand les moyens de vie dépendent de la terre ; dans ce cas l'option de remplacement « terre contre terre » doit être privilégiée</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>Assistance à la réinstallation des personnes déplacées La NES n°5 dispose que les personnes affectées par le projet doivent bénéficier en plus de l'indemnité de déménagement d'une assistance pendant la réinstallation et d'un suivi après la réinstallation</p>	<p>La législation nationale ne prévoit pas de coût de réinstallation</p>	<p>Des aides à la réinstallation devront être accordées aux personnes déplacées ; Assistance à la restauration des revenus et moyens de subsistance</p>
	<p>Évaluations des compensations La NES n°5 dispose que l'évaluation de tout bien se fait au coût de remplacement qui tient compte de la valeur au prix du marché actuel</p>	<p>Article 14 de la Loi n°76-67 du 02 Juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique dispose : Les indemnités proposées doivent être suffisantes pour permettre de compenser l'intégralité du préjudice subi.</p>	<p>Indemnisation à la valeur intégrale de remplacement</p>
	<p>Mécanisme de gestion des plaintes La NES n°5 dispose que le plan de réinstallation décrit les procédures abordables et accessibles pour un règlement par un tiers des différends découlant du déplacement ou de la réinstallation ; ces mécanismes de gestions des plaintes devront tenir compte de la disponibilité de recours judiciaire de la communauté et des mécanismes traditionnels de gestion des conflits.</p>	<p>La législation nationale ne parle pas explicitement du mécanisme de gestion des plaintes. Les négociations se font à travers la commission de conciliation. Les négociations au niveau local sont généralement de mise ; saisine des tribunaux et du Médiateur. Dans la pratique, il y a souvent intervention des autorités traditionnelles.</p>	<p>Nécessité d'élaborer un mécanisme de gestion des plaintes.</p>
	<p>Groupes vulnérables La NES n°5 dispose qu'une attention particulière sera portée aux questions de genre, aux besoins des populations pauvres et des groupes vulnérables.</p>	<p>Les groupes vulnérables ne sont pas prévus expressément dans la législation, mais des discriminations positives peuvent être apportées sur cette question. D'ailleurs, dans le cadre de toute opération de réinstallation, les vieux, les femmes, les jeunes et les gens qui ont une rente précaire et faible sont considérées comme une cible privilégiée.</p>	<p>Assistance spécifique aux personnes vulnérables.</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
		L'assistance sociale aux démunis et la solidarité vis-à-vis d'eux sont prises en compte dans le cadre de la loi d'orientation sociale	
	Participation communautaire La NES n°5 dispose que l'Emprunteur interagira avec les communautés affectées. Les processus de décisions relatifs à la réinstallation et à la restauration des moyens de subsistance devront inclure des options et des alternatives que les personnes affectées pourront choisir. L'accès à l'information pertinente et la participation significative des personnes et des communautés affectées se poursuivront pendant l'examen des solutions alternatives à la conception du projet, puis tout au long de la planification, de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation du processus d'indemnisation et du processus de réinstallation.	Dans le décret d'Expropriation pour cause d'utilité publique, l'ouverture d'enquêtes et du recensement est précédé d'une enquête et annoncée au public par tous les moyens de publicité habituels. Durant cette période, toute personne intéressée peut faire des observations (loi N° 76-67 du 02 Juillet 1976, art 5) après notification de l'acte de cessibilité de l'immeuble, délai de 15 jours pour formuler des observations	Participation des personnes affectées à tout le processus de réinstallation
	Suivi et évaluation La NES n°5 rend obligatoire le suivi et l'évaluation du déplacement et de la réinstallation	Cette disposition n'est pas mentionnée dans la législation nationale	suivi et évaluation avec des mesures d'accompagnement (formation, appui technique, prêts bonifiés)
NES N°6 : Préservation de la biodiversité et gestion durable des Ressources naturelles biologiques	L'emprunteur déterminera l'impact direct, indirect et cumulatif du projet sur les habitats et la biodiversité qu'ils soutiennent. Il tiendra compte des menaces qui pèsent sur la biodiversité, par exemple, la perte, la	La préservation de la biodiversité est régie par le Code l'Environnement et les codes sectoriels (code forestier, code de la Chasse et de la protection de la faune, code de la pêche). La section 3 du Titre V de la Loi N° 2023-15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement : dispose de La protection et la mise en valeur de	La NES N° 6 est plus complète et devra pour cette raison être adoptée.

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>dégradation et la fragmentation des habitats, les espèces exotiques envahissantes, la surexploitation, les changements hydrologiques, la charge nutritive, la pollution, les prises accidentelles, ainsi que l'impact escompté du changement climatique. Elle déterminera l'importance de la biodiversité ou des habitats aux niveaux mondial, régional ou national, en fonction de leur vulnérabilité et de leur irremplaçabilité, et analysera également la valeur que les parties touchées par le projet et les autres parties concernées attribuent diversement à la biodiversité et aux habitats.</p>	<p>l'environnement sont parties intégrantes de la politique nationale de développement socio-économique et culturel. Tout projet de développement mis en place dans le pays doit tenir compte des impératifs de conservation et d'utilisation durable de la diversité biologique. Le Code forestier introduit la notion de services écosystémiques forestiers dans le domaine forestier qui comprend le domaine forestier protégé qui est du ressort des collectivités territoriales. Ce domaine forestier protégé inclut les sites dits « sites d'intérêt local ».</p>	
<p>NES n°8, Patrimoine culturel</p>	<p>La NES n°8 reconnaît que le patrimoine culturel offre une continuité des formes matérielles et immatérielles entre le passé, le présent et le futur. La NES n°8 fixe les mesures conçues pour protéger le patrimoine culturel tout au long de la durée de vie d'un projet.</p>	<p>L'arrêté ministériel N° 9471 MJEHP – DEEC en date du 28 novembre 2001 portant contenu des termes de références des études d'impact prend en compte le patrimoine culturel et impose une analyse des incidences spécifiques du projet sur le patrimoine culturel. Par ailleurs la Loi n° 71-12 du 25 septembre 1971 fixe le régime des monuments historiques et trace la conduite à suivre en cas de découvertes fortuites de vestiges culturels.</p>	<p>La loi nationale satisfait cette exigence de la NES n°8 et des orientations sont données dans le cas de découvertes de vestiges culturels d'intérêt national ou international</p>
<p>NES n°10</p>	<p>Consultation des parties prenantes La NES n°10 dispose que les Emprunteurs consulteront les parties prenantes tout au long du cycle de vie du projet, en commençant leur</p>	<p>L' Article L 24 du Titre III et de son chapitre premier sur les dispositions générales du Code de l'environnement stipule la participation du public. Il impose la participation des populations au processus d'évaluation environnementale</p>	<p>La NES N°10 devra être appliquée</p>

Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
	<p>mobilisation le plus tôt possible pendant le processus d'élaboration du projet et dans des délais qui permettent des consultations significatives avec les parties prenantes sur la conception du projet. La nature, la portée et la fréquence de la consultation des parties prenantes seront proportionnelles à la nature et l'ampleur du projet et à ses risques et impacts potentiels. L'Emprunteur élaborera et mettra en œuvre un Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P) proportionnel à la nature et à la portée du projet et aux risques et impacts potentiels.</p>	<p>afin de démocratiser la prise de décision conformément à la politique nationale décentralisation et de la régionalisation. L'arrêté n°009468 du 28 novembre 2001 portant réglementation de la participation du public à l'étude d'impact environnemental prévoit les mêmes conditions de consultation des parties prenantes, mais n'impose pas l'élaboration d'un Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP). Le comité technique est responsable de la communication préalable auprès des parties prenantes. L'arrêté précise que le processus de consultation est à la charge du promoteur du projet et doit être continu et itératif. L'avis des communautés touchées sur le rapport préliminaire en phase d'audience publique est également prévu. Cependant, même s'il est recherché leur consentement aux mesures prévues, leur avis est consultatif.</p>	
	<p>Diffusion d'information La NES n°10 dispose que l'Emprunteur diffusera les informations sur le projet pour permettre aux parties prenantes de comprendre ses risques et impacts, ainsi que ses opportunités potentielles.</p>	<p>Arrêté ministériel N° 9468 MJEHP-DEEC en date du 28 novembre 2001 portant réglementation de la participation du public à l'étude d'impact environnemental. Article premier – La participation publique est un élément constitutif de l'étude d'impact environnemental. Elle obéit à la procédure suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ annonce de l'initiative par affichage à la mairie ou à la gouvernance et/ou communiqué par voie de presse (écrite ou parlée) ; ▪ dépôt des documents à la mairie ou la collectivité territoriale concernée ; 	<p>La loi nationale satisfait cette exigence de la NES n°10.</p>



Disposition du CES ou NES	Exigences des NES	Dispositions nationales pertinentes	Provisions ad hoc pour compléter le déficit du système national
		<ul style="list-style-type: none">▪ tenue d'une réunion d'information; Art.24 – L'objectif de l'audience publique est de présenter la synthèse du rapport de l'étude d'impact environnemental et de recueillir de la part des acteurs locaux leurs avis, observations et amendements. :	

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 156 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

XI. CONSULTATION DU PUBLIC

La participation au développement peut être définie comme le processus par lequel des personnes intéressées (parties prenantes) influencent et contrôlent ensemble les initiatives de développement, les décisions et ressources qui les concernent. Dans la pratique, cela implique l'adoption de mesures pour : identifier les parties prenantes concernées, partager l'information avec elles, écouter leurs points de vue, les impliquer dans le processus de planification du développement et de prise de décision, contribuer au renforcement de leurs capacités et enfin, leur donner la possibilité d'initier, de gérer et de contrôler elles-mêmes leur propre développement.

11.1 Principes, éléments de base et objectifs de la consultation des parties prenantes

Phase essentielle et incontournable dans le processus d'évaluation environnementale et sociale, l'implication des parties prenantes permet aux acteurs liés directement et/ou indirectement au projet de bien s'informer, de s'exprimer et de participer de manière effective au processus décisionnel. Etant donné que l'Evaluation Environnementale vise plutôt le principe de précaution, l'objectif de cet exercice est de s'assurer que les avis, les craintes, les préoccupations, les attentes, les recommandations et suggestions de l'ensemble des acteurs concernés sont intégrés dans le rapport.

L'analyse des parties prenantes est l'outil utilisé pour comprendre et impliquer les acteurs clés. Elle se définit comme le processus d'identification et de caractérisation de ces acteurs, d'étude des relations qu'ils ont les uns avec les autres et de planification de leur participation. Il s'agit d'un outil essentiel pour la compréhension du contexte social et institutionnel d'un projet ou d'une politique. Elle permettra de faire ressortir les informations de base essentielles : quelles sont les parties concernées par le projet et celles qui pourront l'influencer (positivement ou négativement) ; quels individus, groupes ou organisations doivent être impliqués et comment le faire ; quelles capacités doivent-ils développer pour pouvoir jouer leur rôle. L'analyse des parties prenantes, aussi appelée analyse des intervenants ou « matrice intérêt-pouvoir/influence » est une méthode efficace pour garantir le succès et l'acceptabilité sociale du projet.

- L'intérêt désigne le degré auquel une partie prenante accorde de l'importance à la réussite du projet (dans un but professionnel, personnel ou autre) ;
- Pour chaque acteur, l'étude va mesurer son niveau d'intérêt et de pouvoir/influence sur le projet.

Le niveau d'influence et le niveau d'intérêt peuvent être évalués en prenant en compte ces quatre questions principales :

- Quel rôle joue la partie prenante ? Ou peut-elle jouer à un stade donné de la mise en œuvre du projet ?
- Peut-elle influencer positivement ou négativement le projet ?
- Quel est son niveau d'intérêt pour le projet ?
- Est-ce que la partie prenante est active ou passive dans le déroulement du projet ?

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 157 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

D'ailleurs, le Principe 10 de la Déclaration de Rio 1992 sur l'Environnement et le Développement précise que : « *La meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qui convient. Au niveau national, chaque individu doit avoir dûment accès aux informations relatives à l'environnement que détiennent les autorités publiques, y compris aux informations relatives aux substances et activités dangereuses dans leurs collectivités, et avoir la possibilité de participer aux processus de prise de décision. Les Etats doivent faciliter et encourager la sensibilisation et la participation du public en mettant les informations à la disposition de celui-ci. Un accès effectif à des actions judiciaires et administratives, notamment des réparations et des recours, doit être assuré* ».

Au Sénégal, la participation du public, voire des parties prenantes au processus d'évaluation environnementale et sociale est une exigence instituée par la Loi N°2023 – 15 du 02 août 2023 portant code de l'environnement. Le but de cet exercice est de permettre aux acteurs de la zone concernée par le projet d'avoir accès à l'information technique, de donner librement leurs avis et de mettre en lumière les valeurs collectives devant être considérées dans la prise de décision relative au projet. Globalement, la consultation des parties prenantes vise à :

- *Informar les différentes parties prenantes du projet de ses impacts environnementaux et sociaux ;*
- *Recueillir leurs avis, préoccupations et suggestions et les prendre en considération dans toutes les étapes de prise de décision, lors de la conception, la réalisation et l'exploitation du projet.*
- *Renseigner les parties prenantes sur la nécessité ou l'importance du projet, les processus d'approbation, les méthodes de construction et les effets éventuels ;*
- *Faire en sorte que les parties prenantes sachent de quelle façon elles peuvent participer au processus des différentes phases du projet ;*
- *S'assurer de cerner et de comprendre les enjeux et les sujets de préoccupation des parties prenantes, et en tenir compte dans la conception et l'exécution du projet, comme il convient ;*
- *Veiller à ce que les parties prenantes sachent comment leurs avis peuvent façonner la conception du projet ou l'influer ;*
- *Recueillir leurs avis, expériences, vécus, préoccupations et suggestions et les prendre en considération dans toutes les étapes de prise de décision lors de la conception, la réalisation et l'exploitation du projet.*

11.2 Démarche méthodologique adoptée lors de la consultation des parties prenantes

La méthodologie utilisée dans le cadre de la consultation des parties prenantes est basée sur une démarche essentiellement qualitative. Celle-ci consiste, sur la base des guides d'entretien préétablis à mener des entretiens individuels et collectifs avec l'ensemble des parties prenantes consultées. Globalement, les rencontres avec les parties prenantes consistent à recueillir les avis, retour d'expérience, perception, craintes et préoccupation des parties prenantes ainsi que les recommandations et suggestions. Cette démarche participative et inclusive permet d'intégrer,

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 158 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

au fur et à mesure, les avis et préoccupations des différents acteurs consultés. Le plan de travail adopté a été articulé autour des quatre (04) phases suivantes :

1. Visite de reconnaissance des sites du projet et zones d'influence restreinte pour observer et analyser les risques et enjeux environnementaux, socioéconomiques et culturels du projet ;
2. Consultation de documents du projet ;
3. Elaboration des guides d'entretiens semi-structurés ;
4. Consultations *in situ*, voire électroniques des parties prenantes et collecte des données socioéconomiques des communes impactées par le BRT ;

L'objectif recherché dans le cadre de ce travail portant sur une démarche essentiellement qualitative avec comme outils de collecte d'informations l'entretien semi-structuré individuel et collectif est la saturation empirique. Celle-ci s'opère quand le consultant juge que les dernières interviews n'apportent plus d'informations nouvelles par rapport aux différentes thématiques et problématiques abordées dans le cadre de l'étude. D'un point de vue méthodologique, elle permet de généraliser tout en spécifiant les résultats pour l'ensemble des parties prenantes consultées et de faire la synthèse du verbatim en fonction des thématiques abordées.

Les différentes catégories de parties prenantes consultées dans le cadre l'étude sont constituées des Services Techniques et Administratifs, des Autorités municipales et des Acteurs communautaires. Le chronogramme de séances de consultation des parties prenantes figure dans le tableau ci-dessous :

Tableau 14 : Chronogramme des rencontres avec les parties prenantes consultées

Parties prenantes consultées	Dates des consultations
1. Commune de Grand Dakar	31/10/2023
2. CIS Grand Dakar	31/10/2023
3. Commune de Sicap Liberté ;	31/10/2023
4. CIS SICAP Liberté ;	31/10/2023
5. Commune de Sacré Cœur Mermoz ;	31/10/2023
6. Commune Patte d'Oie ;	01/11/2023
7. CIS Patte d'Oie ;	01/11/2023
8. Direction de la Protection Civile (DPC) ;	02/11/2023
9. Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) ;	03/11/2023
10. Commune de Grand Yoff ;	03/11/2023
11. CIS Grand Yoff ;	03/11/2023
12. Commune de Golf Sud ;	03/11/2023
13. CIS Golf Sud ;	03/11/2023
14. Secrétaire Général des Délégués de quartiers de Sam Notaire	03/11/2023
15. Commune de Sam Notaire ;	06/11/2023
16. CIS Sam Notaire ;	06/11/2023

Parties prenantes consultées	Dates des consultations
17. Commune de Ndiarème Limamoulaye ;	06/11/2023
18. Commune de Wakhina Nimzatt ;	07/11/2023
19. Direction Générale de la Surveillance de l'Occupation du Sol (DGSCOS)	08/11/2023
20. Division des Installations Classées	08/11/2023
21. Commune de Fann, Amitié, Point E ;	10/11/2023
22. Commune des Parcelles Assainies	10/11/2023
23. Préfecture de Guédiawaye	10/11/2023
24. Division Régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés de Dakar ;	13/11/2023
25. Division de de Prévention et de Contrôle des Pollutions et Nuisances	13/11/2023
26. Centre de Gestion de la Qualité de l'Air	13/11/2023
27. Commune de Dieupeul et Derkhlé	14/11/2023
28. Service Régional de l'Aménagement du Territoire de Dakar	14/11/2023
29. Ville de Guédiawaye	20/11/2023
30. Conseil Départemental de la Jeunesse de Guédiawaye	20/11/2023
31. 13 ^{ème} Compagnie d'Incendie et de Secours de Guédiawaye	20/11/2023
32. Inspection Régionale des Eaux et Forêts de Dakar	21/11/2023
33. Le Président de l'Association des Délégués de Quartiers du Département de Guédiawaye	22/11/2023
34. Direction générale des Infrastructures Routières et du Désenclavement	22/11/2023
35. Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER)	24/11/2023

11.3 Résultats de la consultation des parties prenantes

Au Sénégal, principalement dans la région de Dakar avec 550 km² pour une population estimée 4 146 593 habitants en 2023 (ANSD, 2013-2063)², la mobilité urbaine constitue est un véritable problème surtout pendant les heures de pointe du matin (7h à 9 h) et celles du soir (16 h à 19 h). Il est quasi incertain, pour les usagers, de maîtriser le temps de parcours d'aller-retour. Ce quotidien fatidique du citoyen, notamment pendant les jours ouvrables dans la capitale est facteur de ralentissement économique en raison des embouteillages et de toutes les pertes de temps et d'énergies qu'ils occasionnent.

11.3.1 Perception et attentes des parties prenantes sur le projet

Les résultats issus de la consultation des parties prenantes réalisée dans le cadre de cette étude font ressortir le caractère d'utilité publique du projet. En d'autres termes, l'ensemble des parties prenantes consultées essentiellement des acteurs institutionnels, des élus locaux, des leaders communautaires accordent une importance particulière au BRT dans sa globalité et donnent un

² ANSD, 2013-2063, Rapport de projection de la population du Sénégal, 175 p.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 160 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

avis favorable à la réalisation du projet, à conditions qu'il respecte les exigences légales et réglementaires en vigueur. En tant qu'outil d'aide à la prise de décision, l'évaluation environnementale vise plutôt à intégrer les enjeux environnementaux, sécuritaires, sanitaires, économiques, sociaux dans le cadre du projet tout en proposant des mesures pour leur bonification (impacts positifs), d'atténuation, d'évitement ou de compensation (impacts négatifs) ainsi que de prévention ou de maîtrise (risques). Sous ce rapport, l'implication et la participation des parties prenantes dans tout le processus permet de donner de prime abord une caution sociale au projet. Selon plusieurs acteurs interrogés, la mise en service de ces voies de contours et de détours du BRT va considérablement contribuer à la mobilité des personnes et des biens qui vont utiliser le réseau pour se déplacer constituant de fait, un impact économique important sur le trafic en termes de gain de temps, mais également en commodité. A cela s'ajoute une diminution de la pollution atmosphérique dans la mesure où les bus utilisés sont électriques et les voies de contournement et de détours seront des axes nouvellement aménagés qui réduiront la poussière liée au déplacement des véhicules, tout en préservant la qualité de l'air.

De façon concrète, il est attendu de ces voies de détours et de contournement du BRT un impact sur le bien-être des populations avec la mise à disposition de ces voies renforçant la fluidité de la circulation et améliorant le transport rapide, moderne, sûr et non-polluant.

Les nouveaux aménagements doivent profiter aux populations en termes de loisirs et d'activités socioéconomiques. Il faut dire qu'avec le projet de mise en place des voies de contournement et de détours, certaines communes ayant des sites de places d'affaires impactés risquent de voir la consistance de la perception de leur taxe réduite. En effet, les places d'affaire qui paient des taxes municipales et qui occupent les emprises du projet risquent d'être déplacées de manière temporaire ou définitive.

Pour l'étude en cours, les attentes de l'ensemble des parties prenantes s'articulent autour :

- De la Création d'emplois durables au niveau de l'ensemble des communes impactées ;
- De la rentabilité financière durable pour la société ;
- Du respect et intégration des divers groupes, notamment, les personnes vulnérables ;
- Du maintien et de l'amélioration de l'état de santé et du bien-être des populations ;
- Du maintien et de l'amélioration de la qualité de vie des parties prenantes impactées ;
- De la prise en compte de la sécurité routière sur l'ensemble des tronçons concernés par les travaux ;
- De la restauration des espaces de détente et de loisir impactés par le projet ;
- De l'aménagement des espaces verts tout au long du tracé et des axes de détour autour des corridors prévus dans le cadre du nouveau projet ;
- De l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité à leur quartier ;
- De l'indemnisation juste et équitable de toutes les Personnes Affectées par le Projet (PAP) conformément au barème du bailleur ;
 - D'un accompagnement social pour l'ensemble des Communes ayant subi des pertes fiscales (panneaux publicitaires, places d'affaires, espaces de commerce) par rapport à la libération des emprises.

Pour une meilleure prise en compte des attentes des parties prenantes en termes d'impacts, positifs, les recommandations et suggestions à l'endroit du CETUD et de ses partenaires en phase des travaux et celle d'exploitation consistent à :

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 161 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ☞ *Intégrer la dimension sociale dans le cadre du projet en privilégiant la main d'œuvre locale avec l'accompagnement des Communes. Cela peut même pousser les jeunes qui y travaillent à protéger l'infrastructure contre les actes de malveillance vu que les jeunes s'érigent en boucliers pour protéger les biens ;*
- ☞ *Suggérer aux entreprises en charge des travaux de mettre en place une politique RSE sur la base des besoins exprimées par les acteurs locaux*
- ☞ *Octroyer un quota à chaque Commune traversée par les axes routiers du projet dans le cadre du recrutement de la main d'œuvre locale ;*
- ☞ *Sensibiliser les riverains pour faciliter l'acceptabilité du projet ;*
- ☞ *Dérouler à l'endroit des populations une campagne d'information et de sensibilisation en phase des travaux ;*
- ☞ *Mener des études très précises pour situer les réseaux des concessionnaires tels que l'ONAS, la SENELEC, la SONATEL, SENUM SA (Ex ADIE), EXPRESSO, FREE, etc.*
- ☞ *Voir la possibilité d'inclure des mesures d'accompagnement à l'endroit des Collectivités Territoriales en termes de voiries et d'espaces de détente et de loisir ;*
- ☞ *Informers les délégués de Quartier et les Délégués de marché avec l'accompagnement de la Commune ;*
- ☞ *Prévoir l'éclairage public au niveau de tracé de préférence le solaire ;*
- ☞ *Mettre en place un bon plan de communication et de sensibilisation sur le projet à l'endroit des populations ;*
- ☞ *Mettre en place un comité de coordination sur le projet regroupant toutes les parties prenantes. L'idéal c'est de travailler en synergie pour permettre à toutes prenantes concernées d'être au même niveau d'informations ;*
- ☞ *Privilégier la concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (commerçants, Mairie, grossistes, délégués de Quartier, Administration territoriale, les services techniques de commerce, les consommateurs, etc.) ;*
- ☞ *Restaurer les espaces verts et espaces de détente partout où cela sera possible au niveau toutes les communes impactées ;*
- ☞ *Faire de sorte que le MGP mis en œuvre soit diligent tout en respectant le principe de sécurité et de confidentialité des requérants.*

11.3.2 Craintes et préoccupations émises par les parties prenantes sur le projet

En dépit de l'importance accordée au projet de BRT dans sa globalité en termes d'opportunité réelles ou potentielles dans le cadre du développement de transport de masse, d'innovation technologique, d'atténuation des émissions atmosphériques, de gain de temps des usagers, de création d'emplois, de confort, etc., force est de constater que les différents travaux associés au BRT ont causé beaucoup de désagréments sur l'ensemble des Communes concernées par le tracé.

Il est clair que le passif du BRT en termes de retour d'expériences négatives a occupé une large partie des consultations avec les parties prenantes dans le cadre de cette étude, notamment avec les acteurs locaux dans les différentes Communes impactées. En d'autres termes, les désagréments causés par les travaux du BRT selon plusieurs acteurs interrogés sont :

- la libération des emprises ;
- le recensement et d'indemnisation juste et équitable des PAP ;
- les pertes fiscales communales, au non-respect des engagements pris ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 162 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- l'obstruction des voies secondaires ;
- l'accentuation des cas d'inondations en période hivernale dans certains quartiers,
- l'accompagnement social ;
- le non-respect des engagements pris par le CETUD ;
- le faible recrutement de la main d'œuvre locale, etc.

Toutes ces expériences perçues comme négatives poussent certains acteurs locaux à dire que le projet du BRT dans sa globalité n'a pour le moment posé plus de difficultés pour leur Communes, que de points positifs.

Certes, l'aménagement des voies de report et de détour est bien perçu par la majorité des acteurs consultés dans la mesure où elle va impacter la fluidité du transport autour du corridor du BRT conformément aux objectifs du projet. Mais compte tenu du foisonnement des activités socioéconomiques au niveau des Communes impactées, les craintes majeures tournent autour :

- de la densité du transport (transport en commun, Motos, charrettes, etc.) ;
- de la présence des établissements sensibles (écoles, structures sanitaires, marchés, etc.),
- des enjeux et risques liés à la sécurité routière ;
- de la délocalisation de certaines activités du Marché «Soblé » (Oignon) dans la Commune de Golf Sud qui risque de perturber les activités socioéconomiques en termes de pertes fiscales et d'approvisionnement en oignon du marché ;
- du manque de disponibilité foncière pour le recasement des occupants du Marché Soblé dans le Département de Guédiawaye ;
- des pertes fiscales au niveau des Communes impactées dues à la libération des emprises ;
- des risques de retard dans la réalisation des travaux ;
- des risques de désagréments sur les réseaux des concessionnaires tels que Senelec, ONAS, SEN'EAU/SONES, Sénégal Numérique SA, SONATEL/Orange, etc.
- des risques d'accidents sur le chantier ;
- de la mise en place d'un plan de circulation ;
- de l'encombrement de l'environnement immédiat du BRT à cause des stationnements de véhicules ;
- de la saturation des voies latérales au BRT ;
- des risques d'accidents liés à l'ouverture des tranchées, etc.

11.4 Synthèse des constats, avis, perceptions, craintes, préoccupations, suggestions et recommandations des parties prenantes et réponses du CETUD

Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
Services techniques et administratifs	Division des installations classées	Dossier ICPE	<ul style="list-style-type: none"> Faire une liste exhaustive des ICPE dans les zones qui concernent le tracé Déclarer les bases chantier à la DREEC
	Division de la Prévention et de contrôle des pollutions et Nuisances	Gestion des déchets	<ul style="list-style-type: none"> Proposer un bon système de gestion des déchets de chantier
	Centre de Gestion de la Qualité de l'air	Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Arroser régulièrement pour éviter les nuisances sur la qualité de l'air Suivre les informations sur la qualité de l'air pour gérer les activités des engins Bâcher les camions transportant les matériaux de construction.
	Division Régionale de l'Environnement et des Etablissements de Dakar (DREEC)	Santé et sécurité des travailleurs	<ul style="list-style-type: none"> Faire des visites médicales avant tout recrutement du personnel par des spécialistes agréés de la santé
	▪ Direction de la Protection Civile (DPC)	Sécurité-incendie	<ul style="list-style-type: none"> Installer les moyens de secours adéquats selon les risques Former le personnel aux gestes de premiers secours et à l'utilisation des moyens de secours



Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
	<ul style="list-style-type: none"> 13^{ème} Compagnie d'incendie et de secours 	Sécurité des piétons et des automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> Baliser les tranchées pour éviter les chutes de piétons Installer des ralentisseurs pour atténuer les risques d'accident Il faut élargir au maximum les axes afin de permettre une fluidité du transport Aménager des passages piétons Faire le marquage au sol Aménager des bandes d'urgence Installer des panneaux des signalisations.
	Service Régional de l'Aménagement du Territoire de Dakar	Gestion de la circulation routière	<ul style="list-style-type: none"> Mettre de place un bon plan de circulation en phase des travaux afin que les voies connexes ne soient pas bloquées Veiller à la sécurité routière à travers les panneaux de signalisation, marquage au sol, l'éclairage public, le balisage du chantier Recruter des bonhommes de route.
		Assainissement	<ul style="list-style-type: none"> Travailler en étroite collaboration avec les concessionnaires de réseaux pour éviter d'éventuel désagrément Dérouler des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière.
		Assainissement	<ul style="list-style-type: none"> Inclure un système d'assainissement des eaux pluviales dans les aménagements de routes prévus.



Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
		Plan d'Action de Réinstallation (PAR)	<ul style="list-style-type: none"> Faire un recensement exhaustif de toutes les catégories de PAP et procéder à une indemnisation juste équitable Mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes dans le cadre du PAR Prévoir des sites de recasement pour certaines PAP
	Préfecture de Guédiawaye	Plan d'action de Réinstallation (PAR)	<ul style="list-style-type: none"> Faire un renforcement des capacités des membres du CRSE sur le suivi du PAR.
			<ul style="list-style-type: none"> Privilégier la concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (commerçants, Communes grossistes, délégués de Quartier, Administration territoriale, les services techniques de commerce, les consommateurs, etc.).
	Direction Générale de la Surveillance et de Contrôle de l'Occupation du Sol	Libération des emprises	<ul style="list-style-type: none"> Saisir officiellement la DGSCOS pour la libération des emprises.
Direction générale des Infrastructures Routières et du Désenclavement	Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> Organiser des sessions de formation pour les travailleurs de la construction sur les pratiques de sécurité routière et sensibiliser la communauté locale aux changements à venir Assurer un éclairage suffisant sur le site de construction pour améliorer la visibilité, surtout la nuit Mettre en place une signalisation permanente claire et cohérente pour guider les usagers de la route tout au long du corridor BRT Installer des dispositifs physiques tels que des barrières, des glissières de sécurité et des passages piétons sécurisés pour minimiser les risques d'accidents 	



Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
			<ul style="list-style-type: none"> • Offrir une formation continue aux conducteurs de bus, aux chauffeurs privés et aux usagers de la route sur la manière de naviguer en toute sécurité autour du corridor BRT • Mettre en place des systèmes de surveillance électronique, tels que des caméras de surveillance, pour détecter et prévenir les infractions.
	Agence Nationale de la Sécurité Routière	Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Installer des panneaux de limitation de vitesse • Organiser une bonne campagne de sensibilisation sur la sécurité routière en impliquant les acteurs communautaires et des télévisions avant la mise en service du BRT.
	Service départemental des Eaux et Forêts de Dakar	Implication des eaux et forêts dans le cycle de vie du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la collaboration avec les services des eaux et forêts • Elaborer un protocole de suivi avec les eaux et forêts.
		Accompagnement institutionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Équiper les services des eaux et forêts sur le plan logistique (tronçonneuse, EPI, échafaudage, cisaille motorisée)
Acteurs locaux	Commune de Ndiarème Limamoulaye	RSE et accompagnement social	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la dimension sociale dans le cadre du projet en privilégiant la main d'œuvre locale avec l'accompagnement de la Commune • Paver les trottoirs pour éviter l'ensablement du canal des eaux de ruissellement • Accompagner la Commune à réhabiliter le Poste de Santé de Hamo et la Maternité dans le cadre de la RSE



Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
			<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier la main d'œuvre locale pour une meilleure appropriation du projet par les populations locales, notamment les jeunes avec l'accompagnement de la Commune • Aider la Commune à finaliser la Case des Tous Petit Darou Nahin • Aider la Commune à aménager les espaces de détente et de loisir • Veiller à la sécurité routière en recrutant les bonhommes de la route issus de la Commune au niveau de l'Ecole de Hamo 4 parce qu'il y'a des enfants qui traversent la route.
	Commune de Sam Notaire	Accompagnement social et RSE	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier l'emploi local dans le cadre du recrutement avec l'accompagnement de la Mairie • Prévoir des mesures de compensation pour la Commune qui a enregistré de lourdes pertes au plan fiscal.
	Commune de Wakhinane Nimzatt		<ul style="list-style-type: none"> • Impliquer la Mairie dans tout le processus du projet, notamment le PAR • Aider la Mairie dans pavage du tronçon Ecole Latif GUEYE à la Pharmacie Gadaye • Agrandir le réseau d'eaux pluviales devant la Mairie qui est souvent inondé en période hivernale. • Aider la Commune à finaliser de la route du Lac Thiouroure. • Equiper la maternité de Daroukhane.
	Commune des Parcelles Assainies		<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier la main d'œuvre locale dans le cadre du recrutement avec l'accompagnement de la commune.



Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
			<ul style="list-style-type: none"> • Raccorder les points bas des Unités 8, 13, 14 et 22 de la Commune aux réseaux des eaux pluviales du BRT • Prévoir des mesures de compensations par rapport aux pertes fiscales causées par la destruction des panneaux publicitaires.
		Aménagement voiries	<ul style="list-style-type: none"> • Rehausser les trottoirs dans certains endroits de la commune pour lutter contre les stationnements anarchiques des « clandos ».
	Commune de Grand Yoff	Accompagnement social et RSE	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir l'aménagement de certains espaces de détente et de loisir pour jeunes à proximité du tracé • Prévoir l'éclairage public au niveau de tracé de préférence le solaire.
	Commune de Mermoz-Sacré-Cœur		<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la dimension sociale dans le cadre du projet en privilégiant la main d'œuvre locale avec l'accompagnement de la Commune • Restaurer les espaces verts et espaces de détente sur le périmètre communal • Restituer des aires de stationnement pour véhicules à la commune dans le cadre du PAR • Restituer les taxes publicitaires à la Commune parce qu'avec le BRT, la valeur marchande des panneaux publicitaires va augmenter.



Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
	Commune de SICAP Liberté	Accompagnement social et RSE	<ul style="list-style-type: none"> Aider la Commune dans le pavage des trois (03) parkings à proximité des tracés, pour permettre aux usagers du BRT de pouvoir se garer Octroyer un quota à la Commune dans le cadre du recrutement de la main d'œuvre locale.
	Commune de Grand Dakar	Délais des travaux	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des travaux dans les délais impartis
		Accompagnement social	<ul style="list-style-type: none"> Respecter les engagements pris avec les parties prenantes Tenir compte de l'emploi des jeunes.
	Commune de Golf Sud	Libération des emprises	<ul style="list-style-type: none"> Trouver d'abord des espaces de recasement avant d'entamer les discussions avec les occupants du Parc Soblé Faire un recensement des titres de propriété au niveau de Marché Soblé avant d'entamer des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique.
	Ville de Guédiawaye	Accompagnement social	<ul style="list-style-type: none"> Respecter les engagements pris dans le cadre du projet compensatoire des infrastructures détruites par les travaux du BRT. Honorer les engagements pris en matière d'accompagnements des femmes impactées par le projet.
Implication de la Ville		<ul style="list-style-type: none"> Impliquer la Ville de Guédiawaye dans tout le processus du projet. 	
Conseil départementale de la jeunesse de Guédiawaye		Circulation des automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre des mesures préventives de sorte que les charretiers n'empruntent pas les voies secondaires du BRT.
			<ul style="list-style-type: none"> Créer des arrêts pour les véhicules de transport en commun tout au long du tracé plus précisément de la Pharmacie Golf au Rondpoint Case Bi vu qu'il y'a des maisons qui ont été expropriées et ces espaces peuvent servir d'arrêt.

Catégorie d'acteurs rencontrés	Acteurs rencontrés	Thématiques	Attentes et recommandations
	Collectif des délégués de Guédiawaye ; Collectif des délégués de Sam Notaire	Aménagement des maisons expropriées	<ul style="list-style-type: none"> Faire des aménagements au niveau des maisons qui ont été expropriées et qui servent maintenant de dépôt clandestin de gravats et d'écurie pour des charretiers sur l'axe croisement Golf jusqu'au Lycée des Parcelles Assainies.
		Implication des délégués	<ul style="list-style-type: none"> Impliquer les délégués dans tout le processus du projet
		Assainissement	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir l'assainissement des eaux pluviales dans ce projet
		Circulation des automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> Paver certaines ruelles pour faciliter la circulation des automobilistes dans la zone du Littoral (Dial Mbaye-Wakhinane Nimzatt)
		Accompagnement social	<ul style="list-style-type: none"> Privilégier la main d'œuvre locale.

En définitive, cette étude sera disponible au niveau des Collectivités Territoriales concernées, au niveau de la DIREC et au niveau de la DREEC-DK pour une consultation future par le public. Les versions provisoire et définitive seront aussi disponibles sur le site du CETUD : www.Cetud.sn et sur celui du MITTA.

Des rencontres de partage, des VAD (visites à domicile) seront aussi organisées avant le démarrage des travaux.

XII. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Tableau 15 : Plan de gestion environnementale et sociale et des risques

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
PHASE PREPARATOIRE & TRAVAUX								
Installation du chantier–Amenée du matériel & équipements & Fonctionnement des bases chantier	Risque de conflits du fait de l'occupation du site de la base chantier Risque de gêne et nuisances pour le voisinage	Solliciter l'autorisation de la Commune concernée/Signer un protocole avec le propriétaire du site le cas contraire Choix judicieux du site/Faire approuver le site par la MDC	Surface respective des bases chantier Distance entre les bases chantier et les habitations	Autorisation d'occupation du site/Protocole avec le propriétaire du site le cas contraire Plans d'implantation de la base chantier	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC
	Risque d'incendie & Risque d'accidents	Élaboration d'un plan d'installation du chantier Sécurisation & Signalisation de la base chantier Mettre en place un dispositif de lutte contre les incendies (installation d'extincteurs, etc.) au niveau du stockage de carburant Mettre en place une infirmerie de chantier Doter le personnel d'EPI et faire respecter leur port Sensibilisation du personnel de la base chantier Former le personnel aux gestes de premiers secours et à l'usage des extincteurs	Linéaire de clôture érigée Nombre d'extincteurs installés Nombre d'EPI mis à la disposition du personnel Nombre de séances de sensibilisation réalisées Nombre d'ouvriers ayant participé aux séances de sensibilisation Nombre de personnes formées aux gestes de premiers secours et à l'usage des extincteurs Volume de gasoil stocké Nombre de non-conformité décelée	Plan d'installation de la base chantier validé Programme de formation et de sensibilisation du personnel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-DPC-IRTSS

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire	
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance		
	Risque de pollution du sol et du sous-sol	<p>Aménager des aires de stockage et de manipulation étanches pour les produits dangereux</p> <p>Stockage des déchets dangereux sur une plate-forme cimentée étanche</p> <p>Mettre en place des produits absorbants (boudins, coussins, granulés Corksorb, sciures de bois, etc.)</p> <p>Collecte des déchets dangereux dans des contenants étanches et remise à des repreneurs agréés</p> <p>Aménager une station d'entretien imperméabilisée pour la maintenance des engins et véhicules</p> <p>Prévoir un système de prétraitement des eaux de lavage des véhicules et camions (exemple décantation)</p> <p>Aménager une station d'entretien pour la maintenance des engins et véhicules muni d'un séparateur d'hydrocarbures</p> <p>Installer des toilettes en nombre suffisant avec fosses étanches en plastique (exemple Fosse Transtech)</p>	<p>Quantité de déchets dangereux générée</p> <p>Quantité de déchets dangereux remis aux repreneurs agréés</p> <p>Quantité d'absorbants mise en place</p> <p>Nombre toilettes installées</p>	<p>Bordereau de suivi de la gestion des déchets</p> <p>Convention avec des repreneurs agréés</p>	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES	MDC	DREEC
Libération des emprises des sections	Perte de couvert végétal (abattage)	Inventaire préalable des individus à abattre	PV de l'inventaire des arbres à abattre ;	Autorisation de coupe d'arbres de l'Inspection	Inclus dans le coût du projet	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES	MDC	DREEC-COMMUNE, IDEF ET IREF

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
	d'arbres situés dans les emprises)	Recherche des autorisations de coupes d'arbres auprès de la Commune concernée Reboisement compensatoire par des plantations d'alignement d'arbres et d'arbustes	Disponibilité de l'autorisation d'abattage d'arbre Nombre d'arbres et d'arbustes prévus dans le programme d'aménagement d'espaces verts Rapport du Plan de reboisement compensatoire.	départementale des Eaux et Forêts Quitus de paiement de la taxe d'abattage ; Programme d'aménagement d'espaces verts validé				
	Destruction de rampes d'accès, de devantures, d'excroissances, clôtures, murets de concessions	Prévoir une sommation bien avant le démarrage des travaux Impliquer la Commune, le Commandement territorial et la DGSCOS Aménager des Passerelles provisoire pour faciliter l'accès aux populations	Nombre d'infrastructures démolies Nombre de passerelles mises en place	Procès-verbaux des sommations	Inclus dans le coût du projet	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-URBANISME-COMMUNE/ CIS
	Perte de bâtiments à usage d'habitation- Perturbations des activités économiques (places d'artisans, etc.)/ Pertes d'activités économiques et de moyens de subsistance/Risques de conflits sociaux	Impliquer les Autorités administratives (Préfet de Dakar et Guédiawaye), les services techniques (Urbanisme, Cadastre, DREEC, DGSCOS, etc.), les Communes, etc. pour les aspects liés à la libération des emprises Recensement et indemniser/dédommager des personnes affectées par le projet	Nombre de PAP recensées Nombre de PAP indemnisées Montant des indemnisations Nombre de plaintes enregistrées	PAR validé Procès-verbaux des conciliations avec les PAP Plan d'accompagnement social Nombre de PAP payées et sommer pour la libération des emprises Nombre de conciliés Nombre de PAP payées et sommées	Cf. le PAR	GO ET CDREI	MAITRE D'OUVRAGE	MINT MEF METE (DIREC ET LA DREEC-DK)

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		<p>Informer/négocier avec les occupants</p> <p>Prévoir une sommation bien avant le démarrage des travaux</p> <p>Collaboration étroite avec la Commune et le Commandement territorial</p> <p>S'appuyer sur le MGP mis en place dans le cadre du projet BRT</p>	<p>Nombre de réclamations traitées et clôturées ss</p>					C
	Perturbation- Dommages aux réseaux des concessionnaires	<p>Alerter par courrier (demande d'intention de commencer les travaux), les différents concessionnaires et agences</p> <p>Travailler de concert avec les concessionnaires</p> <p>Procéder au repérage des réseaux par sondages rapprochés ou par cartographie</p> <p>Reconnaissance des réseaux par la couleur des grillages avertisseurs [Couleur verte (SONATEL, SENUM, TIGO, etc.) ; Couleur bleue (SONES) ; Couleur rouge : (SENELEC) ; Couleur marron : (ONAS)]</p> <p>Réparations diligentes en cas de dommages aux réseaux</p>	<p>Mise en place d'un Comité Technique Réseau</p> <p>Rendre compte au Gouverneur pour le suivi du projet par la comité réseau régional pour la gestion des grands projets de l'Etat.</p> <p>Nombre de séances de travail réalisées</p> <p>Nombre de sondages effectués</p> <p>Linéaire de réseaux endommagés durant les travaux</p>	<p>PV des séances de travail du Comité Technique Réseau</p> <p>PV du Comité Réseau Régional</p> <p>Procédures d'exécution des travaux</p> <p>Procès-verbaux des visites de terrains</p> <p>Résultats des sondages</p> <p>Plans des tracés validés par les concessionnaires</p>	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	GOUVERNEUR ONAS DREEC-CONCESSIONNAIRES
Exécution des travaux	Risque d'occupation des voiries publiques/ Risques d'entrave momentanée à la	Faire une visite des sections avec les Communes concernées avant le démarrage des travaux	Nombre de Collectivités locales impliquées	PV des visites réalisées	Budget projet (Remboursement transport 10 000 F CFA/Personne)	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX/CETUD	MDC	DREEC-URBANISME-COMMUNE

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
mobilité des automobilistes Perturbation du trafic) ou congestion sur les principales routes concernées : Contraintes de circulation	Respecter le délai d'exécution des travaux	Période de déroulement des travaux	Rapport d'achèvement des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC	
	Recherche d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour travaux (permis de voirie temporaire)	Durée du permis de voirie obtenu Nombre de voiries concernées par le permis	Copie de la Demande adressée à la Commune concernée pour autorisation d'occupation temporaire Copie du permis de voirie temporaire (Arrêté d'occupation temporaire)	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES RAVAUX/CELLULE COMMUNICATION DAKAR-MOBILITÉ	MDC	DREEC-URBANISME-COMMUNE	
	Etablir un plan de gestion de la circulation/déviations en accord avec la Police/Commune concernée (travaux en demi chaussée si possible) Informer les populations du plan de gestion de la circulation Partager le calendrier d'exécution des travaux et leur consistance	Linéaire de déviations aménagé Nombre de séances d'information réalisées	Plan de gestion de la circulation approuvé par les autorités compétentes Programme d'information des populations	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX/CELLULE COMMUNICATION DAKAR-MOBILITÉ	MDC	DREEC-POLICE-COMMUNE	
	Implantation d'une signalisation adéquate (surtout des déviations) et signaleurs (porteurs de drapeaux)	Nombre de panneaux de signalisation posés Nombre de porteurs de drapeaux positionnés	Plan de signalisation des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-COMMUNE	
	Nettoyer les passages empruntés par les véhicules de transport ou la machinerie afin d'y enlever toute accumulation de matériaux meubles et autres débris	Fréquence de nettoyage Quantité de matériaux meubles	Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-CETUD	DREEC-COMMUNE	

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
			collectés et évacués par jour					
		Interdire le stationnement des camions et des engins de chantier au voisinage immédiat des routes concernées	Nombre de non-conformités relevés/jour	Visuel/ Rapport mensuel de la supervision des travaux	-	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC- CETUD/	DREEC- COMMUNE
	<p>Risque de conflits avec la population :</p> <p>Risques environnementaux</p> <p>Le recrutement de la main d'œuvre locale</p> <p>Problèmes d'accès</p> <p>Perturbation de la circulation et du stationnement</p>	<p>Mettre en place un cadre de concertation des différentes parties prenantes pour la gestion des situations conflictuelles</p> <p>Mettre en place les comités d'informations et de suivi (CIS)</p> <p>Mettre en place un processus transparent de recrutement impliquant les acteurs locaux et les collectivités territoriales concernées</p> <p>Informer la population des possibilités d'emplois et d'affaires</p> <p>Impliquer les entreprises locales dans la limite du possible</p> <p>Recrutement prioritaire sur place surtout pour la main d'œuvre non qualifiée (manœuvres, gardiens, femmes de ménages au niveau des bases chantier, etc.)</p> <p>Privilégier l'approche HIMO (surtout pour les travaux de pavage)</p>	<p>Arrêtés municipaux mettant en place les CIS</p> <p>Nombre de rencontres d'information ou de VAD effectuées.</p> <p>Nombre de flyers sur le plan de circulation ou sur le MGP distribués</p> <p>Effectivité des publications des communiqués de Presse.</p> <p>Nombre de plaintes enregistré</p> <p>Nombre d'emplois locaux créé</p>	<p>PV des réunions d'information</p> <p>Programme de recrutement du personnel</p> <p>Registre des emplois ou du personnel</p>	Coûts associés au Projet	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC- CETUD	DREEC- COMMUNE

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		S'appuyer sur le MGP mis en place dans le cadre du projet BRT						
Risque d'entrave ou difficultés d'accès aux ERP (Ecoles, Structures sanitaires, etc.)		Organiser et planifier les travaux afin de limiter au mieux ces entraves ; Recenser l'ensemble des ERP situés sur un rayon de 300 mètres des couloirs de travaux	Période de réalisation des travaux	Rapport mensuel de la supervision des travaux	-	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES MDC- CETUD/	DREEC- COMMUNE
		Aménager des passerelles provisoires Recrutement de signaleuses pour faciliter la circulation et les accès piétons Intégration du projet Ecoles Sures	Nombre de points de passage aménagés devant les ERP Nombre de signaleuses recrutées	Visuel/ Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES MDC- CETUD	DREEC- COMMUNE
		S'appuyer sur le MGP mis en place dans le cadre du projet BRT	Nombre de plaintes enregistrées Nombre de plaintes traitées	MGP du BRT validé	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES MDC- CETUD	DREEC- COMMUNE
Risques de dégâts sur les réseaux (SENELEC, SONES, SONATEL, SENUM S.A, ONAS) / Interruption accidentelle des services publics essentiels		Faire une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) dans le voisinage des réseaux	Nombre de DICT formulées auprès des concessionnaires	Procédures d'exécution des travaux Copies des DICT	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES MDC	DREEC- CONCESSIONNAIRES
		Travailler en étroite collaboration avec les concessionnaires/Procéder au repérage des réseaux par sondages rapprochés ou par cartographie le long des itinéraires des câbles /Collecter les plans de recollement	Nombre de séances de travail réalisées Nombre de sondages effectués	Procédures d'exécution des travaux Procès-verbaux des rencontres Résultats des sondages	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES MDC	DREEC- CONCESSIONNAIRES
		Reconnaissance des réseaux par la couleur des grillages avertisseurs [Couleur verte (SONATEL,	Nombre de sondages effectués	Procédures d'exécution des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES MDC	DREEC- CONCESSIONNAIRES

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		SENUM,, etc.) ; Couleur bleue (SONES) ; Couleur rouge : (SENELEC) ; Couleur marron : (ONAS)]		Plans de recollement des réseaux Plans des tracés validés par les concessionnaires				
		Avertir immédiatement les concessionnaires concernés lors d'interruption des services Réparation diligente des réseaux endommagés le cas échéant de concert avec les concessionnaires	Linéaire de réseaux endommagés durant les travaux	Procédures d'exécution des travaux Devis des travaux de réparations des dégâts	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-CONCESSIONNAIRES
	Dommages au réseau routier	Réfection/Rétablissement des accotements, trottoirs et des sections de chaussées démolies	Linéaire total d'accotements, de trottoirs & de chaussée démolis Linéaire total d'accotements, de trottoirs & de chaussées réparé/linéaire total démolis	Devis des travaux de réparations des dégâts Procès-verbaux de réception des réparations opérées	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-AGEROUTE-COMMUNE
	Risque de gêne momentanée et d'entrave à la mobilité des riverains des travaux : Contraintes d'accès des riverains à leurs propriétés	Mettre sur pied un programme de communication pour informer les riverains des travaux avec l'implication des CIS installés par les Collectivités locales	Budget du plan de communication Nombre de séances d'information réalisées Nombre de spots passés par les radios communautaires ou la presse	Plan de communication PV d'installation des CIS	Budget du projet	CELLULE COMMUNICATION DAKAR- MOBILITÉ	MDC	DREEC-COMMUNE
		Respecter, autant que possible, le calendrier des travaux tel que présenté aux	Durée des travaux	Planning des travaux	-	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC- CETUD /	DREEC-COMMUNE

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		populations et/ou raccourcir le délai des travaux						
		Maintenir les conditions d'accès aux concessions (aménagement de couloirs de passage)	Nombre de passages créés devant les propriétés privées	Visuel/ Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC- CETUD	DREEC-COMMUNE
		Nettoyer les passages empruntés par les véhicules de transport ou la machinerie afin d'y enlever toute accumulation de matériaux meubles et autres débris	Fréquence de nettoyage Quantité de matériaux meubles collectés et évacués par jour	Visuel/ Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC- CETUD/	DREEC-COMMUNE/
		S'appuyer sur le MGP mis en place dans le cadre du projet BRT	Nombre de plaintes enregistré durant les travaux Nombre de plaintes traité/Nombre total de plaintes	Registre des plaintes/ Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-CETUD	DREEC
	Perturbations momentanées des activités économiques situées hors emprises	Mettre sur pied un programme de communication pour informer les acteurs économiques et occupants concernés avant le démarrage des travaux avec l'implication des CIS installés par les Communes concernées	Nombre de personnes informées	Programme d'information et de sensibilisation Lettres d'informations/Annonces Communiqués/PV rencontres PV d'installation des CIS	Budget projet	CELLULE DE COMMUNICATION CETUD	MDC	DREEC-COMMUNE
		Pose des panneaux de signalisation de chantier et de limitation de vitesse	Nombre de panneaux installés	Plan d'installation de chantier	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC/	DREEC-COMMUNE

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		Maintenir les accès aux commerces, aux places d'affaires, etc. concernés	Nombre de passages créés devant ces zones d'activités économiques	Visuel/ Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-CETUD	DREEC
		Respecter, autant que possible, le calendrier des travaux tel que présenté aux acteurs économiques et/ou raccourcir le délai des travaux dans ces zones	Durée des travaux	Planning des travaux	-	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-CETUD	DREEC
		S'appuyer sur le MGP mis en place dans le cadre du projet BRT	Nombre de plaintes enregistrées Nombre de plaintes traitées	MGP validé	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-CETUD	DREEC / IRTSS / COMMUNE AUTORITES ADMINISTRATIVES
Risque de conflits sociaux (occupants des emprises)		Impliquer les collectivités locales concernées	Nombre de rencontres organisées	Comptes rendus des rencontres	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	CETUD/ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-COMMUNE
		Prévoir une sommation avant le démarrage des travaux	Nombre d'occupants des emprises des tracés	Procès-verbaux des sommations de quitter les lieux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	CETUD/ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-COMMUNE AUTORITES ADMINISTRATIVES
		Favoriser l'emploi de la main d'œuvre locale non qualifiée	Nombre d'emploi non qualifié créé	Liste du personnel de l'entrepreneur	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-COMMUNE
Risque de dégradation du patrimoine culturel et historique ou archéologique		Suivre la procédure nationale décrite dans la Loi 71-12 du 13 avril 1971 sur la préservation des sites (Exemple Article 20) En cas de découverte de vestiges suivre les procédures suivantes : arrêt des travaux, circonscrire et protéger la zone de découverte et avertir immédiatement les services	Nombre de cas de découverte opérés Types d'objets découverts	Procédures d'exécution des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	SERVICE EN CHARGE DU PATRIMOINE HISTORIQUE- DREEC

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable			
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	Contrôle réglementaire	
		compétents (Service chargé de la Culture)							
	Pollution de l'air (envols de poussières et gaz d'échappement des engins de chantier)	Arrosage régulier des surfaces ou plateformes de travail Utilisation d'engins en bon état/Entretien des engins de chantier Bâchage des camions de transport de la latérite, du sable et du concassé de basalte Limitation de la vitesse de circulation des camions et véhicules à 30 km/h dans la zone des travaux et à proximité des habitations Sensibilisation des conducteurs de camions/véhicules	Fréquence d'arrosage des plateformes de travail Nombre de camions bâchés/Nombre total de camions transportant des matériaux pulvérulents Nombre de panneaux de limitation de vitesse installés Nombre de séances de sensibilisation des conducteurs réalisées Nombre de conducteurs ayant participé aux séances de sensibilisation Nombre de non-conformités décelées (cas d'excès de vitesse, cas d'absence de bâchage de camions, absence d'arrosage des plateformes de travail, etc.)	Programme d'entretien de la machinerie et des véhicules Plan de circulation des véhicules/camions Programme de sensibilisation des conducteurs	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES	MDC	DREEC
	Risques sanitaires liés aux émanations de poussières pour le personnel de chantier et les populations	Dotation du personnel exposé en EPI adapté (masques anti-poussière) et exiger leur port Informations et sensibilisation préalable des populations riveraines	Nombre de séances d'information des populations réalisées Nombre de personnes ayant participé aux	Programme d'entretien de la machinerie et des véhicules Plan de circulation des véhicules/camions	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE TRAVAUX	DES	MDC	

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		<p>Arrosage régulier des surfaces ou plateformes de travail</p> <p>Utilisation d'engins en bon état/Entretien des engins de chantier</p> <p>Bâchage des camions de transport de la latérite, du sable et du concassé de basalte</p> <p>Limitation de la vitesse de circulation des camions et véhicules à 30 km/h dans la zone des travaux et à proximité des habitations</p> <p>Sensibilisation des conducteurs de camions/véhicules</p> <p>Suivi sanitaire du personnel de chantier</p>	<p>séances d'information</p> <p>Fréquence d'arrosage des plateformes de travail</p> <p>Nombre de camions bâchés/Nombre total de camions transportant des matériaux pulvérulents</p> <p>Nombre de panneaux de limitation de vitesse installés</p> <p>Nombre de séances de sensibilisation des conducteurs réalisées</p> <p>Nombre de conducteurs ayant participé aux séances de sensibilisation</p> <p>Nombre de non-conformités décelées (absence de port de masque anti-poussière, cas d'excès de vitesse, cas d'absence de bâchage de camions, absence d'arrosage des plateformes de travail, etc.)</p>	<p>Programme de sensibilisation des conducteurs</p>				DREEC-IRTSS
	Nuisances sonores (perturbation de la quiétude des riverains et gêne pour	Adapter les horaires des travaux bruyants avec les heures de repos des populations	Horaires de déroulement du chantier	Journal de chantier	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC/	IRTSS-DREEC

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
le personnel de chantier) générées par les engins de chantier et le matériel bruyant (compresseur d'air, compacteur, marteau-piqueur, etc.)	Utiliser des engins et matériel en bon état, conforme et procéder à leur entretien régulier	Fréquence d'entretien des équipements & engins de chantier	Fiches d'entretien des engins	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC/	IRTSS-DREEC	
	Emploi d'engins insonorisés (groupes électrogènes, etc.)	Nombre d'engins insonorisés/Nombre total d'engins bruyants	Liste du matériel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC/	IRTSS-DREEC	
	Prohiber les travaux de nuit et en cas de nécessité pour cause de travaux urgents, chercher l'autorisation préalable de l'IRTSS	Horaires de déroulement du chantier	Journal de chantier/Autorisation IRTSS (le cas échéant)	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC/	IRTSS-DREEC	
	Port de casque anti-bruit pour le personnel de chantier	Proportion d'ouvriers dotés de casque anti-bruit/Nombre total d'ouvriers exposés	Visuel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC/	IRTSS-DREEC	
Risque de pollution des sols et sous-sol (fuites accidentelles et déversements d'hydrocarbures et d'huiles) liés à la présence des engins de chantier	Entretien régulier des engins de chantier/Interdire l'entretien et l'approvisionnement en carburant hors des zones dédiées	Nombre de non-conformités relevées	Rapport mensuel de la supervision des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC	
Dégradation du paysage par la génération de déchets de démolition de la chaussée & trottoirs (béton, croutes d'enrobés bitumineuses)	Mettre en place un système de collecte et d'évacuation progressive vers un lieu autorisé Remise en état des lieux à la fin des travaux	Quantité de produits de démolition produite Quantité évacuée	Visuel Bordereau de collecte des produits de démolition Procès-verbaux de remise en état	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-DAKAR-MOBILITÉ	DREEC-COMMUNE	
Risque de salissures des abords des propriétés voisines des travaux	Veiller à la sauvegarde des propriétés riveraines	Quantité de déchets générée par les travaux	Procès-verbaux de remise en état Registre des plaintes/	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC-DAKAR-MOBILITÉ		

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		Nettoyage régulier de toute forme de pollution due liées aux travaux Mettre en place un système permanent de collecte et d'évacuation des déblais excédentaires vers des sites autorisés	Quantité de déchets réutilisée/évacuée Nombre de plaintes enregistré liées aux salissures Nombre de plaintes traité/Nombre total de plaintes	Rapport mensuel de la supervision des travaux				DREEC-COMMUNE
Problème de sécurité : Risques d'accidents liés à la présence des tranchées non signalées, ou mal balisées ou mal éclairées (chute provoquée par des tranchées)		Fermer les tranchées au fur et à mesure de l'avancement des travaux ou en fin de journée pour éviter des chutes dans ces dernières	Linéaire de tranchées fermées/Linéaire total ouvert Nombre de plaintes enregistré liées aux tranchées Nombre de plaintes traité/Nombre total de plaintes	Procédures d'exécution des travaux en matière de sécurité Visuel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MD	IRTSS-DREEC
		Présence d'agents de sécurité	Nombre d'agents de sécurité mobilisés Temps de présence des agents de sécurité	Journal de chantier	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
		Installer des barrières aux sommets des zones de creusement/Baliser par des rubans fluorescents les tranchées la nuit le cas échéant	Linéaire de balise posé	Procédures d'exécution des travaux en matière de sécurité Visuel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
		Procéder à l'éclairage des zones des travaux la nuit	Nombre de fronts de travail éclairé/Total de fronts ouvert	Procédures d'exécution des travaux en matière de sécurité	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
				Visuel				
	Problème de sécurité : Risque d'accidents pour les populations lié à la présence et aux mouvements des engins de chantier et véhicules	Elaborer un plan de gestion de la circulation et de la sécurité routière Prévoir un programme d'information et de sensibilisation des populations	Nombre de séances réalisées Nombre de personnes ayant participé aux séances Nombre de communes touchées par ces séances d'information	Programme d'information et de sensibilisation des populations validé Plan de gestion de la circulation validé	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
		<p>Limiter la vitesse à 30 km/h pour les camions et véhicules lourds, et à 50 km/h pour les véhicules légers sur les sites des chantiers et toutes les voies d'accès aux sites avec l'installation de panneaux de sécurité</p> <p>Installer des bandes fluorescentes pour empêcher tout accès du public à la zone des travaux</p> <p>Positionner des agents pour avertir les usagers de la route dans les artères les plus fréquentées</p> <p>Munir les engins de chantier de bip de recul (avertisseurs pour marche arrière)</p>	<p>Nombre de panneaux de limitation de vitesse posés</p> <p>Linéaire de bandes fluorescentes mises en place</p> <p>Nombre d'agents pour la sécurité recrutés</p> <p>Nombre d'engins munis d'avertisseurs sonores/Nombre d'engins mobilisés</p> <p>Nombre de non-conformités décelées (absence ou nombre insuffisant de panneaux de signalisation, absence ou nombre insuffisant d'agents de sécurité, cas d'engins non équipés d'avertisseur sonore, etc.)</p>	Nombre de non-conformités relevées par le MDC	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
	Déstabilisation ou remaniement des sols au droit des sections/Risques de tassement des sols au droit des sections	Privilégier l'équilibre déblais/remblais	Quantité de déblais générés lors des terrassements Quantité de déblais réutilisés pour le remblaiement	Procédures d'exécution des travaux	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC
		Faire une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) dans le voisinage des réseaux électriques [pour parer aux risques d'accident (électrocution)]	Nombre de DICT formulées auprès de la SENELEC	Procédures d'exécution des travaux Copies des DICT	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	SENELEC
	Risques professionnels	Informers/Former les travailleurs sur les risques associés aux travaux en matière d'hygiène et de sécurité	Nombre de séances de sensibilisation dispensées Nombre d'ouvriers sensibilisés durant les travaux	Fiches de quarts d'heures SST du personnel de chantier	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
		Doter les ouvriers d'EPI (gilets réfléchissants classe 2, chaussures de sécurité, casque, gants, etc.) et s'assurer de leur utilisation	Nombre d'EPI disponibles sur le chantier Proportion d'ouvriers dotés d'EPI adaptés conformes/Nombre total d'ouvriers présents sur le chantier	Visuel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
		Signalisation et balisage du chantier et affichage des consignes de sécurité	Nombre de panneaux installés Nombre de mètres linéaires de ruban fluorescent posé ou barrières grillagées posés	Visuel	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		Utiliser des engins et équipements conformes (avertisseur automatique de marche arrière, freins en bon état, etc.)	Nombre d'engins et machines conformes	Fiches techniques des engins et équipements Visites techniques des véhicules	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
		Disposer de trousse de premiers secours au niveau de toutes des sections du chantier	Nombre de trousse existantes sur le chantier	Visuel Factures d'achat des trousse	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	IRTSS-DREEC
	Production d'eaux usées sanitaires	Installer des toilettes mobiles pour le personnel de chantier tout au long des sections	Nombre de toilettes mobiles installées	Attestation de location délivrée par le prestataire	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC-SERVICE D'HYGIÈNE
Présence du personnel de chantier sur les sites	Risque de propagation de IST/VIH-SIDA	Sensibiliser le personnel de chantier sur les risques et la prévention des IST/VIH-SIDA Sensibiliser le personnel sur la disponibilité et l'utilisation des moyens de protection Organiser des campagnes de dépistages volontaires et gratuits IST/VIH-SIDA	Nombre de séances de sensibilisation réalisées Taux de participation des ouvriers aux séances de sensibilisation Nombre de préservatifs distribués	Protocole ou Convention avec les Districts sanitaires	Intégré dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC DISTRICT SANITAIRE CONCERNÉ
	Risque de violence basée sur le genre d'exploitation, d'abus sexuel et de harcèlement (VBG/EAS/HS)	Faire signer un code de conduite et un règlement intérieur à tous les travailleurs du chantier Faire des sessions de formation sur les VBG/EAS/HS Afficher des messages sur la prévention des VBG/EAS/HS Sanctionner toutes formes de VBG, AES et HS Adapter le MGP pour les	Nombre de cas de VBG/EAS/HS Nombre de plaintes liées aux VBG/EAS/HS Informé le personnel sur la codification Note de service mettant en place le comité de gestion Contrat avec l'organisme de prise	Protocole ou Convention avec une ONG spécialisée Code de conduite personnel signé	Intégré dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC/ SERVICES SOCIAUX

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
		<p>VBG/EAS/HS</p> <p>Codifier les informations sur le personnel en particulier féminin.</p> <p>Mettre en place le comité de gestion des VBG/EAS/HS</p> <p>Mettre en œuvre des procédures de protection des survivants</p> <p>Prévoir des toilettes séparées, qui se ferment de l'intérieur pour les femmes qui travaillent sur le chantier de construction</p> <p>Assurer l'accompagnement social, sanitaire et judiciaire des victimes d'abus/harcèlements sexuels</p>	<p>en charge des survivants (es)</p> <p>Points focal désigné du Ministère de la Justice chargé de la protection des enfants.</p>					
Présence des plantations et d'arbustes le long des sections	Risque d'échec des opérations de plantations	Protection en gabions des plantations	Nombre de gabions installés/Nombre d'arbres plantés	Programme d'aménagement d'espaces verts	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX	MDC	DREEC / IREF/DAU
		Entreprendre des travaux de parachèvement et de confortement des plantations (nettoyage, arrosage, traitement phytosanitaire et entretien avec regarnissage)	<p>Fréquence d'arrosage des plantations</p> <p>Volume d'eau nécessaire pour l'arrosage des plantations.</p> <p>Quantité de produits phytosanitaires utilisée</p> <p>Quantité de fertilisants utilisée</p>	<p>Disponibilité du Programme d'aménagement d'espaces verts validés</p> <p>PV de réception des travaux d'aménagement des espaces verts</p>	Inclus dans l'offre de l'entrepreneur	ENTREPRISE CHARGÉE DES TRAVAUX, SONAGED OU JARDINIERS LOCAUX (FERTLIDSANT)	MDC	DREEC/ IREF / DAU

Activités	Impact/Risque	Mesures d'atténuation ou de prévention	Indicateurs de suivi objectivement vérifiables	Moyens ou sources de vérification	Coûts (F CFA)	Responsable		Contrôle réglementaire
						Exécution/ Mise en œuvre	Surveillance	
			<p>Fréquence du traitement phytosanitaire</p> <p>Nombre d'actes de vandalisme relevés sur les plantations</p> <p>Taux de survie des plantations</p> <p>Taux de réussite des plantations</p>					
PHASE EXPLOITATION DES ROUTES								
Circulation des véhicules	Risque d'accident	<p>Assurer l'entretien courant et périodique des infrastructures routières</p> <p>Procéder à une signalisation horizontale et verticale</p> <p>Dérouler des campagnes de sécurité routière et sensibiliser des riverains</p> <p>Limiter la vitesse</p> <p>Exiger le Contrôle technique des véhicules et engins</p>	<p>Entretien annuel de la route</p> <p>Nombre de séance de sensibilisation effectué</p> <p>Certificat d'aptitude visite technique disponible</p>	<p>Compte rendu de sensibilisation</p> <p>Visite de site</p>	Inclus dans le budget de l'AGEROUTE et du FERA	AGEROUTE DIRECTION DES TRANSPORTS CETUD FERA	DREEC	COMMUNES
Drainage de la route	Gestion des eaux de ruissellement (assainissement de la route)	<p>Mettre en place et s'assurer du bon fonctionnement des systèmes de drainage notamment pendant la saison des pluies</p> <p>Assurer l'entretien courant et périodique des infrastructures routières</p>	Route en bon état	<p>Cahier des charges de l'entreprise</p> <p>Visite de site</p>	Inclus dans le budget de l'AGEROUTE et du FERA	AGEROUTE FERA	ONAS	DREEC / COMMUNES

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 190 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

12.1 Surveillance environnementale

Par surveillance environnementale, il faut entendre toutes les activités d'inspection, de contrôle et d'intervention visant à vérifier que :

- (i) des mesures proposées dans l'étude environnementale, notamment les mesures d'atténuation ;
- (ii) des engagements par rapport à la collectivité territoriale (Commune) ;
- (iii) des exigences relatives aux autres lois et règlements en matière d'hygiène et de santé publique, de gestion du cadre de vie des populations, de protection de l'environnement et des ressources naturelles;

sont effectivement respectés avant, pendant et après les travaux.

Tableau 16 : Plan de surveillance environnementale et sociale avant démarrage des travaux

Actions	Indicateur	Responsable de la mise en œuvre des mesures	Période
<i>Obtention de la validation définitive des tracés par un visa de localisation auprès de l'ANAT pour vérifier la cohérence de ces nouvelles installations structurantes avec les orientations retenues par le PNADT</i>	Conformité des tracés par rapport aux orientations du PNADT	MAITRE D'OUVRAGE	Lors du choix des tracés
<i>Vérifier l'élaboration et la disponibilité du rapport d'étude environnementale</i>	Conformité du rapport environnemental par rapport au canevas de la DIREC	MAITRE D'OUVRAGE	Avant démarrage des travaux
<i>Vérifier l'effectivité de l'insertion de clauses environnementales et sociales dans les dossiers d'exécution</i>	Clauses appropriées prises en compte	MAITRE D'OUVRAGE	Lors de la préparation des DAO et dépouillement des offres
<i>Choix et engagement des entrepreneurs : critères sélectifs en faveur de ceux qui fourniront les prestations les plus respectueuses de l'environnement</i>	Nombre d'entreprises répondant aux critères prédéfinis	MAITRE D'OUVRAGE	Avant la signature des contrats
<i>Vérifier l'obtention des autorisations administratives requises et les protocoles [Autorisation d'occupation du site de la base chantier ou Protocole avec le tiers, Autorisation d'abattage des arbres, Autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour travaux (permis de voirie temporaire), Déclaration d'ouverture de la base chantier, Autorisation d'exploitation d'ICPE le cas échéant, Etc.]</i>	Nature & nombre d'autorisations obtenues	MAITRE D'OUVRAGE/MDC	Avant démarrage des travaux

Actions	Indicateur	Responsable de la mise en œuvre des mesures	Période
Vérifier l'élaboration et la transmission des documents de sauvegarde environnementale et sociale PGES-E & PHS)	PGES-E & PHS validés	MAITRE D'OUVRAGE/MDC	Avant démarrage des travaux (ex. 30 jours après notification de l'attribution du marché)
Vérifier la mobilisation du Responsable HSE	CV validé	MAITRE D'OUVRAGE/MDC	Avant démarrage des travaux
Vérifier la disponibilité du plan d'installation de chantier	Plan d'installation de chantier valide	MAITRE D'OUVRAGE/MDC	Avant installation de chantier & démarrage des travaux

Tableau 17 : Plan de surveillance environnementale et social lors des travaux

Élément à surveiller	Indicateurs/Méthodes	Moyens de vérification	Responsable
Air	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nombre de personnes sensibilisées ✓ Nombre d'ouvriers portant des EPI adaptés (masques anti-poussières, etc.) ✓ Nombre d'Équipement de Protection ✓ Nombre de camions avec protection (bâches, etc.) ✓ Période d'exécution des travaux 	Contrôle visuel lors des visites de terrain Enquêtes Rapports de mission	MDC/ MAITRE D'OUVRAGE
Sols	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nombre de points de déversement de déchets ✓ Nombre de sites contaminés par les déchets liquides ✓ Fiche de gestion des déchets 	Contrôle visuel lors des visites de terrain Enquêtes Rapports de mission	MDC/ MAITRE D'OUVRAGE



Elément à surveiller	Indicateurs/Méthodes	Moyens de vérification	Responsable
Environnement humain	<p><u>Activités socio-économiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Contrôle de l'occupation des emprises des travaux ✓ Effectivité de l'activité d'information des autorités administratives et locales ✓ Effectivité de l'activité d'information et de sensibilisation de la population riveraine des travaux ✓ Nombre de séances d'IEC menées ✓ Nombre d'emplois créés localement ✓ Nombre de conflits sociaux liés au projet ✓ Nombre d'enfants recrutés ✓ Nombre de cas de VBG enregistrés ✓ Nombre de cas d'AES et HS enregistrés ✓ Délais de traitement des réclamations 	<p>Enquêtes auprès du personnel de chantier</p> <p>Rapports de mission</p> <p>Procès-verbaux</p>	MDC/ MAITRE D'OUVRAGE
Mesures d'Hygiène, Santé & Sécurité	<p><u>Hygiène et Santé/Pollution et nuisances :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Nombre d'entreprises respectant les mesures d'hygiène ✓ Respect des mesures d'hygiène sur le chantier ✓ Disponibilité d'un règlement intérieur sur le chantier ✓ Respect des horaires de travail ✓ Existence d'un système de collecte et d'élimination des déchets au niveau du chantier Taux prévalence maladies liées aux travaux (IRA) ✓ Nombre et type de réclamations <p><u>Sécurité dans les chantiers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Disponibilité de consignes de sécurité en cas d'accident 	<p>Contrôle visuel lors des visites de terrain</p> <p>Enquêtes</p> <p>Rapports de mission</p>	MDC/ MAITRE D'OUVRAGE

Elément à surveiller	Indicateurs/Méthodes	Moyens de vérification	Responsable
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Respect de la limitation de vitesse ✓ Conformité des véhicules de transport ✓ Nombre d'ouvriers respectant le port d'EPI ✓ Existence d'une signalisation appropriée ✓ Disponibilité de kits de premiers soins ✓ Respect de la limitation de vitesse ✓ Effectivité du programme de sensibilisation du personnel ✓ Nombre de plaintes enregistrées 		

Tableau 18 : Plan de surveillance environnementale et social lors de la mise en service

Elément à surveiller	Indicateurs/Méthodes	Moyens de vérification	Responsables
S'assurer du bon fonctionnement des systèmes de drainage et éviter l'inondation des riverains de la route	Le système de drainage des eaux de la route est fonctionnel et est relié à des exutoires naturels	Contrôle visuel lors des visites de terrain	AGERROUTE FERA
Eviter les processus érosifs (ravinelements, etc.)			
S'assurer du bon état de la route	Programme d'Entretien périodique	Enquêtes	ONAS
Prévention des risques d'accident	Mettre en place un dispositif de signalisation (verticale et horizontale)	Rapports de mission	

12.2 Suivi environnemental

Le suivi consistera en des activités d'observation, d'inspection et d'évaluation des mesures visant à :

- ✓ Déterminer et mesurer les impacts réels du projet ;
- ✓ Les comparer aux impacts prévus lors de l'étude environnementale ;
- ✓ Évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation et de bonification retenues.

Le tableau ci-après présente les indicateurs de suivi qui serviront de tableau de bord au CRSE :

Tableau 19 : Plan de suivi environnemental et social en phase travaux

N°	Activités	Indicateurs	Responsables de suivi	Fréquence de suivi
1	Dégradation des sites de prélèvement de matériaux	<ul style="list-style-type: none"> - Contrats avec les fournisseurs - Prélèvement de matériaux sur les sites autorisés - Signature du code de bonne conduite 	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Service en charge des mines et carrières - Collectivités Territoriales - Forces de défenses et de sécurité 	En continu
2	Gestion adéquate des produits et déchets dangereux (ciment, carburant, lubrifiants)	Une procédure de gestion de ces produits et déchets est élaborée et mise en œuvre par l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois
3	S'assurer du bon fonctionnement des systèmes de drainage	L'écoulement des eaux est normal et les ouvrages sont bien dimensionnés.	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - ONAS 	Tous les 03 mois
4	Interdire les prélèvements d'eau dans les points utilisés par les populations	Les prélèvements d'eau pour les travaux pourront être effectués à d'autres endroits que les points d'eau utilisés par les populations	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Service en charge de l'hydraulique - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois
5	Sensibiliser les populations riveraines sur les risques liés au chantier.	Les séances d'IEC seront organisées dans les villes traversées par le Programme (<i>nombre de séances organisées</i>)	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - IRTSS - DPC - Collectivités Territoriales 	01 fois (au démarrage des travaux)
6	<ul style="list-style-type: none"> - Arroser régulièrement les voies, - Eviter les travaux bruyants et poussiéreux à des périodes sensibles 	Les cahiers des charges des entrepreneurs seront complétés par des dispositions particulières en matière d'environnement (<i>le cahier de charge existe et est appliqué</i>)	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois

N°	Activités	Indicateurs	Responsables de suivi	Fréquence de suivi
	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôler l'état des moteurs des engins de chantier, - Interdire de brûler les déchets 			
7	Système de ramassage quotidien des déchets de chantier	Tri à la source et orientation vers une filière de traitement adaptée ou vers un site de rejet autorisé	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois
8	Baliser les limites des aires d'occupation des populations riveraines	Les aires seront régulièrement balisées	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois
9	Prévoir un passage temporaire pour les usagers (voie de déviation)	Les usagers doivent circuler facilement pendant les travaux	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Autorités administratives - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois
11	Initier les séances d'IEC pour les thèmes maladies, ORL, Ophtalmo et IST/VIH-SIDA	<ul style="list-style-type: none"> - Comptes rendus des séances d'IEC, - Cas des maladies déclarées - Cas d'accidents signalés - Nombre de séances tenues 	<ul style="list-style-type: none"> - Région médicale - DREEC - Autorités administratives - Collectivités Territoriales 	Une fois (début des travaux)
12	Prévoir des panneaux de signalisation et des points de passages transversaux	Les panneaux de signalisation seront installés et les passages transversaux seront aménagés (nombre de panneaux implantés)	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Autorités administratives - Collectivités Territoriales 	Tous les 03 mois
14	Privilégier l'utilisation de la main d'œuvre locale	Nombre d'ouvriers recrutés localement	<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Autorités administratives - Collectivités Territoriales - IRTSS 	Tous les 03 mois

Tableau 20 : Plan de suivi environnemental et social en phase exploitation

N°	Activités	Indicateurs	Responsables de suivi	Fréquence de suivi
1	S'assurer du bon fonctionnement des systèmes de drainage et éviter		<ul style="list-style-type: none"> - DREEC - Collectivités Territoriales 	Tous les ans

N°	Activités	Indicateurs	Responsables de suivi	Fréquence de suivi
	l'inondation des riverains de la route	Le système de drainage des eaux de la route est fonctionnel et est relié à des exutoires naturels	- Autorités administratives	
2	Eviter les processus érosifs (ravinelements, etc.)			Tous les ans
3	S'assurer du bon état de la route	Programme d'Entretien périodique	- DREEC - Collectivités Territoriales - Autorités administratives	Tous les ans
4	Prévention des risques d'accident	Mettre en place un dispositif de signalisation (verticale et horizontale)	- DREEC - Collectivités Territoriales - Autorités administratives - DPC	Tous les ans

12.3 Mesures de renforcement des capacités

Tableau 21 : Action de renforcement des capacités, d'information et de sensibilisation

Acteurs bénéficiaires	Actions	Responsable de la mise en œuvre	Coût de la mise en œuvre
Elus locaux de la Commune concernée/ Populations locales	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Information/sensibilisation sur le projet (consistance des travaux, principaux sections retenues, durée des travaux, risques associés aux travaux, mesures de prévention des risques, etc.) ; ✓ Sensibilisation sur les enjeux environnementaux, sociaux et sécuritaires ; ✓ Formation sur Sécurité routière ; ✓ Sensibilisation sur les risques liés à la présence d'une route et sur les comportements à adopter ; ✓ Sensibilisation des populations sur les IST/ VIH/SIDA (mode de contamination, comportements à risques et les méthodes de prévention). 	MAITRE D'OUVRAGE/ Entreprise en charge des travaux	PM (inclus dans le budget du projet et dans l'offre de l'entreprise)
Personnel de chantier	<p>Formation sur la SST :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formation et sensibilisation sur les risques en matière de santé et de sécurité liés à certaines tâches et les premiers soins ; ✓ Procédures de lutte anti-incendie et interventions d'urgence. <p>Formation sur l'EAS, VBG et HS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formation et sensibilisation sur les risques liés aux violences basées sur le genre ; ✓ Formation sur les mesures sanctions prévues <p>Sensibilisation sur les IST/VIH/SIDA :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Modes de contamination ; ✓ Comportements à risque ; ✓ Méthodes de prévention. 	Entreprise en charge des travaux	PM (inclus dans l'offre de l'entreprise)
Services techniques de l'Etat (CRSE)	Atelier de partage sur le projet et formation sur le suivi environnemental et social des indicateurs du Projet	CETUD	3.000.000 frs CFA

12.4 Budget des mesures environnementales et sociales du PGES

Cette section estime les coûts d'investissement et d'opération relatifs aux différentes mesures proposées (bonification et atténuation), au programme de suivi, aux consultations, aux initiatives complémentaires et aux dispositions institutionnelles. Les coûts proposés sont

indicatifs, car dépendant de plusieurs facteurs non maîtrisables à ce niveau et doivent être réactualisés au moment de la réalisation du projet.

Tableau 22 : Coûts de mise en œuvre des mesures environnementales du projet

N°	Mesures environnementales et sociales	Coûts des mesures		
		Coût unitaire (F CFA)	Quantité	Coût total (F CFA)
1	Acquisition des terres, réinstallation involontaire et réhabilitation économique			Pris en compte par le PAR
2	Information et sensibilisation des occupants des emprises	Forfait	2 séances/ Section	Forfait : 3 000 000
3	Aménagement d'espaces verts et plantations lié à la compensation des arbres abattus situés sur les emprises	-	-	Pris en compte par l'étude sur l'aménagement d'espaces verts et des plantations
4	Service d'un prestataire pour l'entretien des espaces verts	-	-	Pris en compte par l'étude sur l'aménagement d'espaces verts et des plantations
5	Campagnes d'Information & Sensibilisation des populations avec l'appui du District sanitaire concerné/ou une ONG spécialisée	PM	2 séances/par quartier concerné	Forfait : 5 000 000
6	Fonctionnement du MGP	-	-	Pour mémoire : Pris en compte par le MGP du BRT
7	Mise en place et fonctionnement du MGP VBG/EAS/HS		-	Pour mémoire : Pris en compte par le MGP du BRT
9	Entretien des sections aménagées (désensablement, remplacement des panneaux de signalisation détériorés, remplacement des lampes d'éclairages détériorés, etc.)	PM	-	Pour mémoire : Budget FERA
10	Renforcement des capacités du CRSE (Atelier de partage sur le projet et formation sur le suivi environnemental et social des indicateurs du Projet)	Forfait	01	3.000.000 frs CFA
11	Suivi Travaux par le CRSE : DREEC, IRTSS, DPC, CADASTRE, URBANISME, SERVICE D'HYGIENE, etc. (Carburant + Perdiems) (<u>1 dizaine de personnes</u>)	Carburant : 20 000 F CFA Perdiems : 25 000 F CFA/Agent	Quatre (4) missions d'une journée [en raison d'une (1) mission par bimestre pendant 8	1 800 000



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES
VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT

**ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL
ET SOCIAL SIMPLIFIEE**

Page 200 sur 292

Date : Avril 2026

Version : Préliminaire

			mois de travaux]	
12	Suivi Mise en service par le CRSE : DREEC, IRTSS, DPC, CADASTRE, URBANISME, SERVICE D'HYGIENE, etc. (Carburant + Perdiems) (<u>1 dizaine de personnes</u>)	Carburant : 20 000 F CFA Perdiems : 25 000 F CFA/Agent	Pour mémoire	Pour mémoire

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 201 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

XIII. ANNEXES

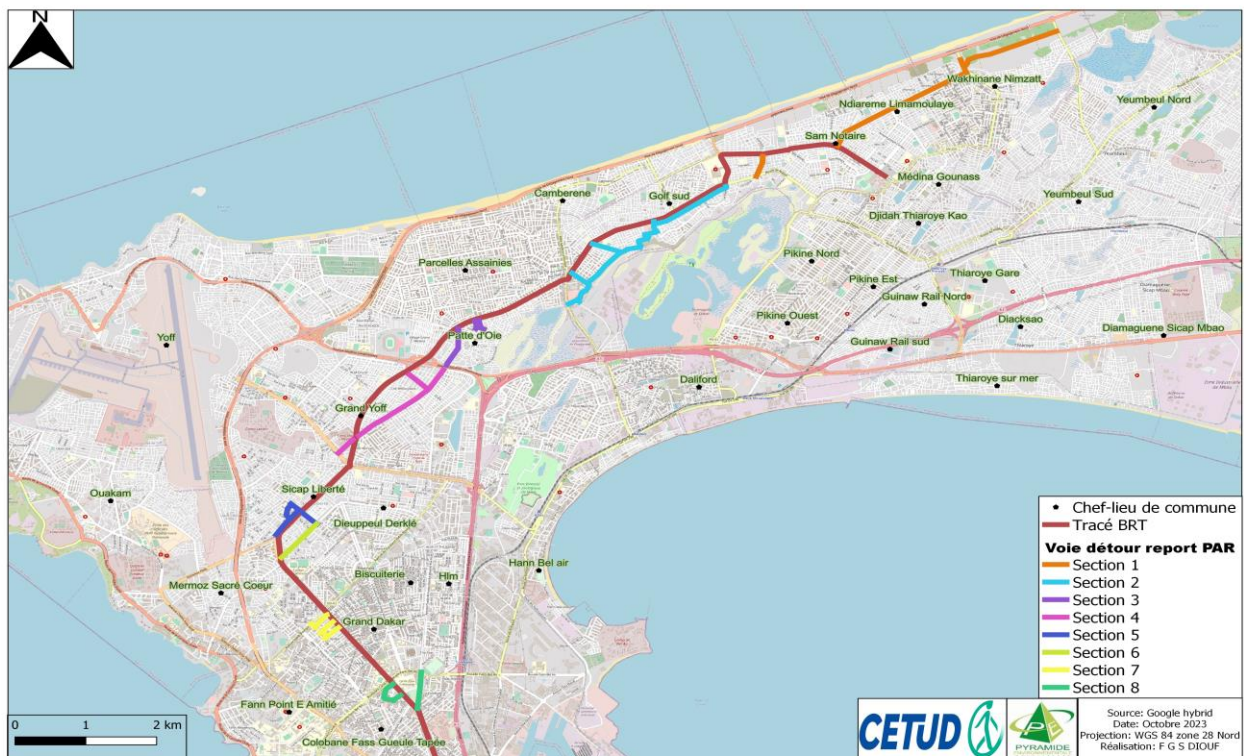
ANNEXE A : DESCRIPTION DU PROJET

A.1 Présentation du projet

Globalement, le projet est composé d'un réseau de voirie entre 15 et 20 km incluant les zones où des études ne sont pas encore réalisées et qui englobe des emprises beaucoup plus larges comme le marché « Soblé ». Au niveau de ces voies, l'emprise retenue concerne l'espace qui se trouve entre les deux façades des maisons (et qui varie entre 9 et 30 mètres selon les zones), qui fera l'objet de construction ou de réhabilitation de routes et d'aménagement des trottoirs. Au niveau de certains endroits, des zones de stationnement et des pistes cyclables seront prévues.

Ces travaux devraient permettre l'aménagement des voies menant vers le dépôt et des voies de report et de détour proches du BRT afin de faciliter la fluidité du transport tout autour du BRT. Au niveau des marchés de Grand Yoff et du parc « Soblé », les aménagements seront adaptés aux activités des populations et spécifiées lors des consultations des parties prenantes (élus locaux, responsables de marché, etc.). La description des travaux sera affinée avec les données du CETUD, notamment en ce qui concerne la nature des aménagements au niveau des trottoirs, les équipements à mettre en place, les aménagements paysagers à réaliser et la manière dont les arbres qui se trouvent au niveau de ces trottoirs seront pris en compte dans les aménagements.

La carte ci-dessous présente les différentes voies retenues par le CETUD pour faire l'objet d'aménagements.



Carte 23 : Carte des tracés validés par le CETUD

A.2 Zone du projet

Les lignes de desserte du BRT doivent permettre une circulation plus fluide tout au long des axes et carrefours du BRT. Les tracés concernés se trouvent dans les départements de Dakar et Guédiawaye de la zone de Colobane jusqu'au dépôt des bus qui se trouve à Gadaye dans le département de Guédiawaye, soit un linéaire de plus 15 km avec des zones très densément occupées comme le marché de Grand Yoff et le marché de Cambérène.

Les aménagements à réaliser commencent par la zone de Colobane où deux trajets de report sont prévus et à la suite le tracé passe par des rues de contour, puis passe par la route entre Liberté 6, la route de la station Shell, en passant par le marché de Grand Yoff, puis la rue entre l'hôpital Nabil Choucair et l'agence de SENELEC, pour aller vers la Mairie de Patte d'Oie. Dans la zone de Guédiawaye, le tracé passe par le marché de Cambérène, notamment de Parc Soblé qui est impacté ainsi que quelques habitations et va vers la route du dépôt.

Globalement les entités administratives concernées sont les villes de Dakar et de Guédiawaye, les maires des communes (Cf. Tableau ci-dessous).

Tableau 23 : Collectivités territoriales sur le corridor du BRT

DEPARTEMENT	ARRONDISSEMENT	COMMUNE	SECTIONS CONCERNES
DAKAR	Parcelles Assainies	PATTE D'OIE	Section 3
DAKAR	Parcelles Assainies	GRAND YOFF	Section 4
DAKAR	GRAND DAKAR	SICAP LIBERTE	Section 5
DAKAR	ALMADIES	MERMOZ-SACRE COEUR	Section 6
DAKAR	DAKAR - PLATEAU	FANN POINT E AMITIE	Section 7
DAKAR	DAKAR – PLATEAU	GUEULE TAPEE FASS COLOBANE	Section 8
GUEDIAWAYE	GUEDIAWAYE	WAKHINANE NIMZATT	Section 1
	GUEDIAWAYE	NDIAREME LIMAMOULAYE	Section 1
	GUEDIAWAYE	SAM NOTAIRE	Section 1
	GUEDIAWAYE	GOLF SUD	Section 2

A.3 Description des activités du projet

La consistance des travaux est décrite à travers les informations contenues dans la notice technique des voiries et chaussées et le catalogue des axes de Dakar et Guédiawaye, réalisés dans

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 204 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

le cadre de l'étude de circulation et de stationnement sur la zone d'influence du BRT. Ces informations ont été complétées avec le détail des travaux présenté dans les fascicules du CCTP.

Emprises des travaux

Sur les plans guides d'aménagement, de façade à façade, est maintenu. Dans le cas où l'aménagement de façade à façade est rendu possible, la pente transversale est adaptée de façon à respecter les seuils existants sauf si ces derniers sont fortement encaissés. Dans ce cas le nivellement sera adapté de manière à faire obstacle aux eaux de ruissellement et éviter de les orienter vers le bâti.

Globalement, il a s'agit de limiter autant que possible les écarts entre les altimétries projetées et celles du terrain naturel, afin de réduire les coûts des travaux, ainsi que les impacts sur les réseaux concessionnaires et les ouvrages enterrés existants.

Sur les plans guides d'aménagement, nous avons maintenu un profil de façade à façade, mais dans les faits le profil à 1,5% de pente transversale de trottoir ne pourra s'appliquer que jusqu'à la ligne délimitant l'emprise nivellement disponible.

Dans le cadre du projet, la prise en compte de ces travaux est estimée au ml de restitution riveraine. Le prix au ml est forfaitaire et prend en compte les sujétions d'une prestation GC pouvant être adaptée à toute typologie de reconstruction. La fourniture et pose de clôtures est chiffrée à part.

Ceci permettra aux entreprises de calibrer leurs offres en fonction des travaux à réaliser, sur la base des conclusions du PARS et du linéaire de l'espace public restitué. Les aménagements seront ensuite adaptés en phase EXE au cas par cas.

Traitement des pistes cyclables

Les pistes cyclables sont traitées comme le stationnement et les voies circulées, avec un devers à 2,5%, et sont pour la plupart implantées au même niveau que la chaussée.

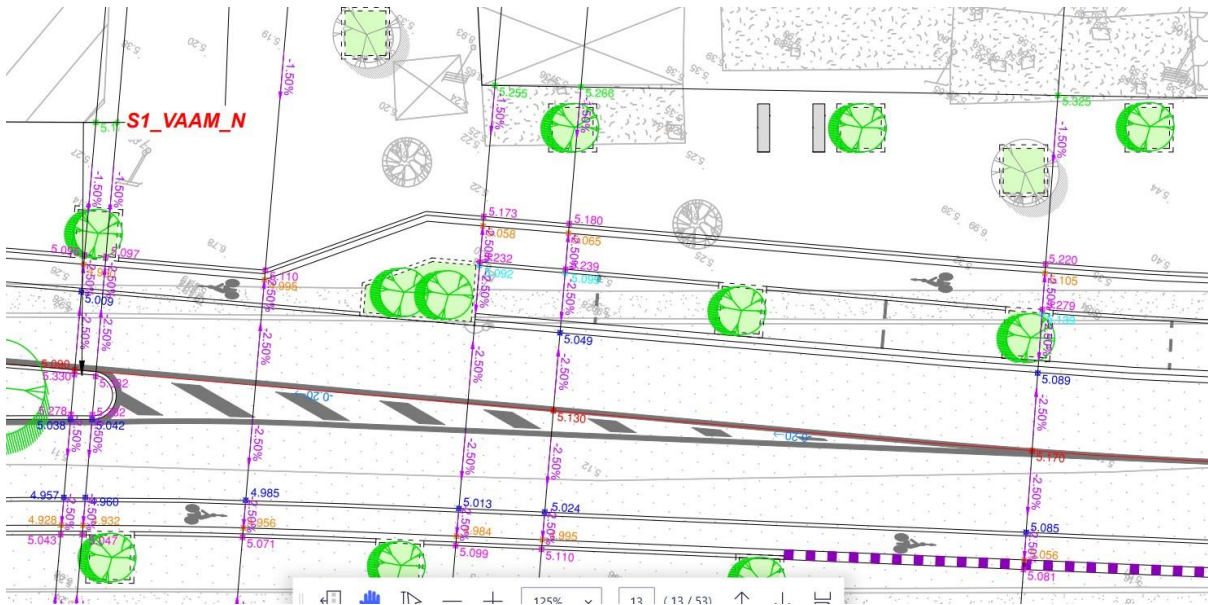


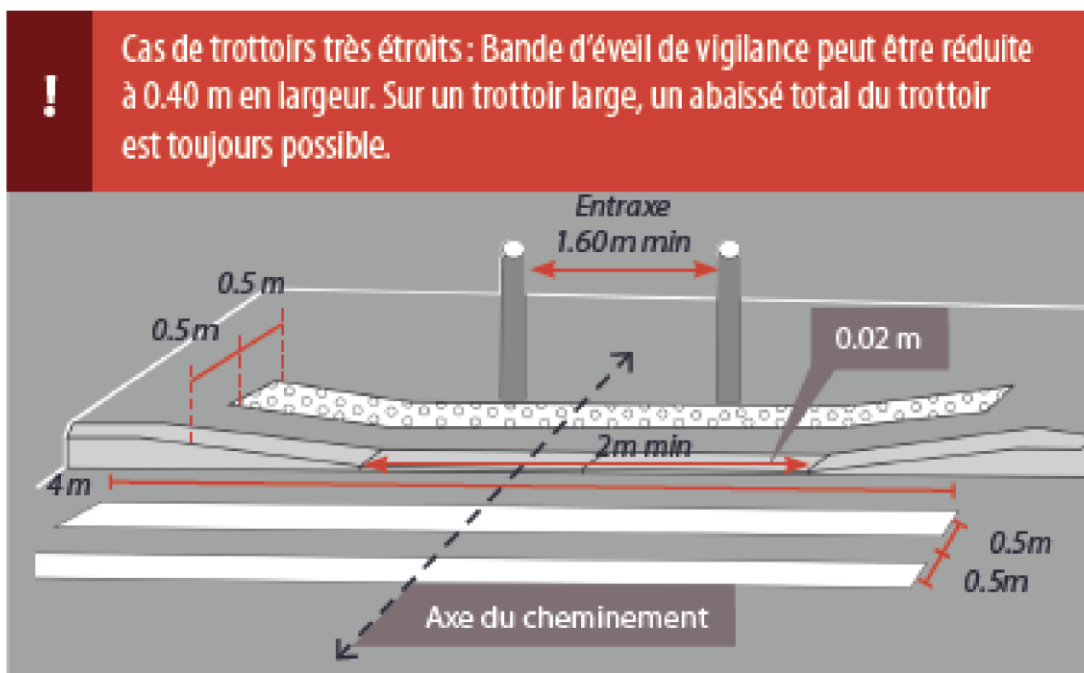
Figure 1 : Extrait du plan de nivellement avec piste cyclable – Section 01

Accessibilité PMR (Personnes à Mobilité Réduite)

L'accessibilité PMR étant un droit universel, nous nous sommes basés sur les normes appliquées en France, en l'absence de document spécifique au tissu dakarais en particulier et Sénégalais en général.

Traversée des piétons

Le principe appliqué au niveau des traversées piétonnes est représenté dans le schéma ci-après.



Profil en travers des voiries

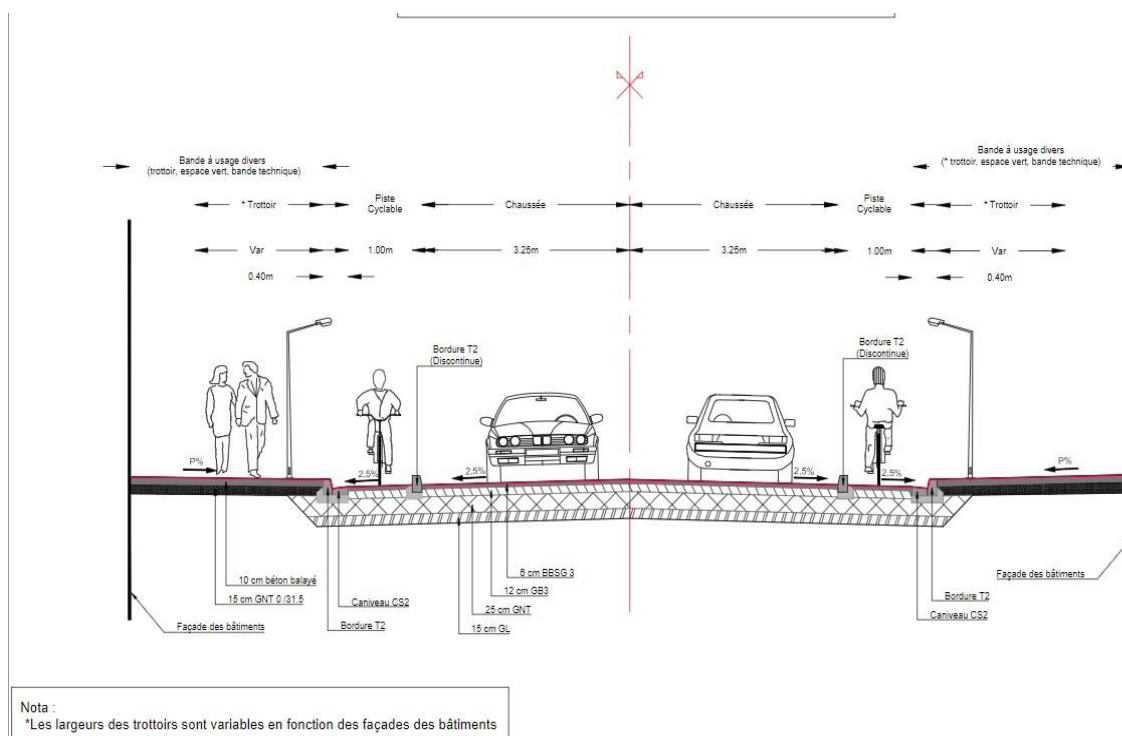
Les largeurs de trottoir varient selon les secteurs traversés et les emprises disponibles. Dans la globalité des cas et quel que soit le secteur traversé, la largeur minimale d'un trottoir est de 1,40m, sauf impossibilité d'emprise.

Les pistes cyclables seront soit bidirectionnelles soit unidirectionnelles selon les secteurs traversés, elles ont pour largeur :

- 1,50 m pour les pistes unidirectionnelles ; profils pour plateformes $15 \leq L \leq 20$ m ;
- 1,00 m pour les pistes unidirectionnelles ; profils pour plateformes $12 < L \leq 15$ m ;
- Entre 2,50 et 3 m pour les pistes bidirectionnelles.

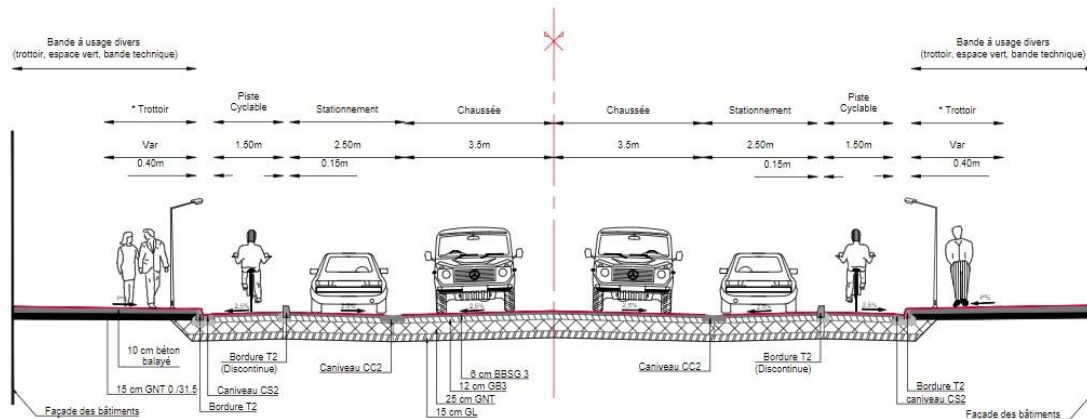
Des points durs incompressibles entraînent parfois une réduction de la piste cyclable.

Le revêtement de surface est variable, selon qu'il est appliqué pour les piétons ou les cyclistes, pour accentuer leur différenciation et encourager à la séparation des usages. En outre, une bordure noyée T2 assure la séparation entre la piste cyclable et les piétons lorsque ces deux fonctions sont sur trottoir.



Tous les profils en travers type, pour chaque section, sont répertoriés dans le carnet des profils en travers type de chaque section_ Dossier Pièces Graphiques

La typologie de chaque profil est imposée par la largeur de l'emprise disponible et le partage des usages qu'on a pu insérer dans cette largeur.



Études d'assainissement

Les hypothèses, les études et les contraintes relatives à la réalisation de l'assainissement sont présentées dans le document : Notice Hydraulique et Assainissement_CIRC_BRT_APD-PRO_ASS_RAP_Aoo_Notice Hydraulique et Assainissement, établie dans le cadre du présent dossier APD-PRO.

Terrassements – Chaussées

A partir de la reconnaissance de chaque tronçon et à partir des résultats de la campagne géotechnique réalisée à cet effet, il sera proposé une structure souple composée, en sus du sol support, d'une éventuelle couche de forme.

Au droit de toutes les sections du BRT, dans sa zone d'influence, le projet prévoit :

- la création de voiries en travaux neufs : voie d'accès au dépôt et toutes les voies à aménager et non revêtues (pistes en sable) ;
- le renforcement des structures de chaussées existantes, pour les tronçons identifiés dans l'étude géotechnique G2 PRO (*) et la note de dimensionnement des structures de chaussées (**), jointes en annexes techniques du présent dossier APD-PRO ;
- la reprise de la structures dans sa totalité, y compris couche de fondation et couche de forme éventuellement pour les tronçons identifiés dans l'étude géotechnique G2 PRO (*) et la note de dimensionnement des structures de chaussées (**), jointes en annexes techniques du présent dossier APDPRO.

Revêtement prévu

Les revêtements pour les chaussées sont :

- Enrobés de type BBSG

Les revêtements pour les trottoirs et pistes cyclables sont :

- Enrobés
- Pavés bétons autobloquants

Détermination de la catégorie de la voie

Les voiries à dimensionner dans le cadre du présent projet sont des voiries urbaines. Elles sont considérées comme une voirie du réseau non structurant (VRNS).

Les structures de chaussée sont calculées pour reprendre le trafic de poids lourd cumulé sur une période de 20 ans. Cette période est conforme aux orientations et indication du catalogue de dimensionnement de l'AGEROUTE.

Structures de chaussées renforcées

Ce paragraphe concerne uniquement la reprise des chaussées existantes, dans le cas où la plateforme d'assise a été jugée suffisante pour permettre son réemploi.

La conception en phase PROJET a considéré la définition de zones homogènes en matière de dispositions constructives, qui s'appliquent systématiquement sur toute la largeur de chaussée, stationnement et piste cyclable sur chaussée compris.

Ainsi, pour des chaussées existantes présentant un niveau de dégradation léger à moyen : la structure de chaussée sera renforcée par substitution de la seule couche de roulement ou de la couche de roulement et de la couche de base.

Selon le rapport géotechnique [GEOTEC Afrique - octobre 2021], les résultats des investigations réalisées ont montré que certains axes peuvent être conservés mais néanmoins un renforcement est nécessaire, à l'image de la section 5 dont les éléments ci-dessous justifient cette conclusion.

Nous avons, à ce stade, identifiés les axes de voiries suivants à réhabiliter :

Tableau 24 : Liste des tronçons à réhabiliter

Sections	Axes
Section 1	VAAM-S
Section 2	S2b DETO-N-S
	S2 DETO-N-S
Section 4	DETO -S-N-1
	DETO -S-N-2
	DETO - N-S-1
Section 7	DETO - S-N-3
Section 7	DETO - S-N-3
	DETO - S-N-6

Sections	Axes
Section 8	DETO - E-O-2
	DETO - O-E-2

Légende :

- REPO : Voie de report
- DETO : Voie de Détour
- DEOP : Voie du dépôt
- VAAM : Voie à aménager
- NP : Non prioritaire

Une mission G5 en phase EXE permettra d'affiner le dimensionnement des structures de chaussée, en vérifiant notamment les structures de chaussée en place et leur niveau de dégradation ainsi que la qualité des plateformes.

La possibilité de renforcement des voies existantes dépendra de l'altimétrie du projet, des épaisseurs de structure en place et des performances des plateformes support de chaussée.

La mise en œuvre de ces structures nécessitera le rabotage sur à minima l'épaisseur à mettre en place.

Le rattrapage éventuel de l'altimétrie après rabotage sera réalisé avec une GNT 0/31.5.

Structure des trottoirs

Les trottoirs seront dans leur globalité revêtus de pavés en béton autobloquants. Le choix de cette solution est dicté par un souci économique et une volonté socioéconomique. En effet, l'utilisation de ce type de revêtement permettra de créer une dynamique économique par rapport à la fabrication et à la fourniture des pavés, à la vue des surfaces très importantes à revêtir.

Ceci permettra aussi de solliciter de la main d'œuvre locale, spécialisée et non spécialisée, pour travailler dans les unités fabrication et sur les chantiers.

Ainsi les structures de trottoirs seront :

Pavés béton autobloquant ; ép. = 10 cm
Couche de sable pour la pose ; ép. = 15 cm
Couche de fondation et réglage en GNT 0/31,5 ; ép. = 15 cm

Les pavés en béton à utiliser pour le revêtement des trottoirs, parvis et places, devront satisfaire aux caractéristiques mécaniques suivantes :

Description :

Pavés en béton bicouches autobloquants multidirectionnels à emboîtement avec chanfreins (4x6 mm) et écarteurs (1.5mm) répondant aux spécifications de la norme NF EN 1338 « Pavés en béton ».

Aspects de surface :

Brut : parement brut ou teinté



Lavé : granulats rendus apparents par lavage direct du béton frais

Caractéristiques d'aspect :

La face vue ne doit pas présenter de déféctuosité telle que fissuration, déformation ou arrachement visible à hauteur d'homme et à 2 m de distance (des écarts sur cavité < 3 mm² et < à 2 mm de profondeur sont admis) **Caractéristiques physiques et mécaniques :**

- Résistance à la rupture en traction par fendage ≥ 3.6 MPa
- Charge de rupture à la traction ≥ 250 N/mm
- Réaction au feu : classe A₁ (non combustible)
- Performance au feu extérieur : réputée satisfaisante
- Teneur en amiante : sans
- Résistance à la glissance ou au dérapage : satisfaisante Conductivité thermique [W/(mK)] : 1.86
- Résistance aux agressions climatiques : classe +D (absorption d'eau < 6% en masse et moyenne de perte de masse à l'essai de gel/dégel ≤ 1 kg/m²)
- Résistance à l'abrasion : classe H (≤ 23 mm)
- Durabilité de la résistance mécanique et de la résistance à la glissance et au dérapage : satisfaisante

Piste cyclable

La structure des pistes cyclables sera identique à celle des chaussées car elles sont prévues à ce niveau. On préconise un revêtement en enrobé coloré de 4 cm d'épaisseur. Cette proposition est soumise à la validation du CETUD et du concessionnaire voiries l'AGEROUTE.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 211 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Parking et stationnement VL

La structure des bandes de stationnement le long des voiries sera identique à celle des chaussées.

La structure des poches de parking, sera constituée de 15 cm de GNT 0/31.5 et de 5 cm de BBSG.

Toutes les structures seront suffisantes pour accueillir les véhicules de secours.

Hypothèses principales retenues pour le chiffrage des reprises de voirie

- Les chaussées sont reprises en totalité pour les $\frac{3}{4}$ des surfaces. Pour le $\frac{1}{4}$ restant, la couche de base de 50 cm de GNT ne sera pas reprise, le reprofilage consistera en la réalisation de 15 cm de GNT_{0/15} puis l'EME et la couche de roulement,
- En attente des analyses de sols, 10 % des déblais sont des sols pollués.
- Les surfaces qui seront livrées après les démolitions sont supposées à l'altitude du bord de la chaussée limitrophe. Cette hypothèse est prise en compte pour le calcul des déblais / remblais.

D'une part la qualité des sols et d'autre part la production et l'approvisionnement de ces derniers sont autant de sujets qu'il convient d'aborder au regard des enjeux de développement durable et d'une utilisation frugale des ressources. La plantation dans des sols favorables à la croissance et au développement du végétal remet en question, selon les essences choisies, la qualité et la nature des sols existants, essentiellement sablonneux. Pour ce faire, l'apport en terre végétale demande la création d'un véritable processus de création de sol.

Les exemples d'autres pays africains font ici référence dans la création d'une chaîne de production misant sur une gestion globale et une réutilisation optimale des déchets organiques urbains. Le Cameroun ou encore le Gabon ont lancé des opérations similaires.

La proposition s'appuie sur la dynamique engendrée et l'implantation progressive et structurée par l'implantation de Point de Regroupement Normalisé (PRN) portée par l'UCG. Multiplier et coupler ces points avec des Point de Regroupement Spécifique (PRS) peut ainsi initier, en plus des possibles démarches de tri sélectif, des démarches de récupération et de valorisation des déchets organiques.

Cette proposition parie sur une mobilisation plurielle d'entités, essentiellement l'UCG, mais aussi les services techniques et espaces verts pour créer un processus complet de production de compost.

Ce processus complet permet de créer une économie porteuse et viable, de réduire la part des déchets organiques dans les déchets globaux, de baisser les budgets alloués à la gestion des déchets et aux actions de plantation.

Plus localement, des corbeilles sont implantées le long des axes aménagés.

Stands de marchés

Les besoins et difficultés rencontrés par les vendeurs de rue sont importants, notamment en termes de confort de travail.

Les revendications signalent le fort intérêt porté à une simple formalisation de leur espace de vente et un abri pour se protéger du soleil et parfois de la pluie.

La mise en place de structures légères sur l'espace public est une première réponse durable. Les montants, en matériaux de récupération surmontés d'un préau en typha tressé, permettent de matérialiser et d'identifier l'espace de vente tout en offrant une protection aux usagers en dessous.

L'exemple des structures mises en place sur le marché de Rufisque est une référence en matière d'installation légère et modulable, de réemploi des matériaux et de création potentielle d'emplois dans la construction.

Le choix du matériau de couverture utilisé s'est porté vers le typha qui est un matériau naturel et local, puisque présent dans les cours d'eau et dans les « Niayes ». Il est un bon matériau pour garder le lieu frais en générant de l'ombre tout en maintenant une certaine aération.

De plus, l'utilisation de ce matériau à grande échelle pourrait être un important vecteur d'une filière de production afin d'accompagner l'installation de ce type de modules dans la ville.



Stands de marché avec montants et ombrières en typha tressé



Images tirées du reportage « Dakar : des pépinières périurbaines pour un meilleur cadre de vie » du média « MediTV Afrique » **Nota :**

A.4 Description des travaux, du procédé technique, des infrastructures et échancier

Les travaux consistent notamment à :

- La mise en place d'installations de chantier propres aux besoins du titulaire du marché,
- La mise en place d'installation de chantier secondaire le long du chantier conformément à la réglementation,
- La réalisation des études d'exécution et de phasages de travaux,
- La fourniture et pose de signalisation provisoire de chantier,
- Le balisage des emprises travaux objet du présent marché,
- L'élagage, l'abattage, le dessouchage d'arbres,
- La dépose et repose et/ou enlèvement de mobiliers urbains,
- La réalisation des chaussées provisoires, le cas échéant,
- La dépose et repose et/ou de clôtures – portails – portillons,
- La démolition d'ouvrages maçonnés, béton armé ou non et petit génie civil,
- La réalisation d'ouvrages de génie civil,
- La réalisation de terrassements de façades à façades pour voiries et plateformes,
- La réalisation de tranchées et pose de chambres et regards pour réseaux secs et humides (assainissement des voiries, attentes pour assainissement de la plateforme, assainissement des chambres y compris raccordement au réseau, pose de grille, avaloir grilles-avaloirs...),
- Les socles des armoires SLT, ...,
- La réalisation de massifs pour du mobilier urbain et SLT,
- Le terrassement des fosses d'arbres et leurs protections,
- La réalisation de massifs y compris mise à la terre pour l'éclairage publique,
- La fourniture et pose de la signalisation verticale définitive de police, directionnelles, informations et divers,
- La réalisation de signalisation horizontale provisoire et définitive,
- La réalisation des structures de chaussées définitives,
- La pose de bordures, caniveau,
- La fourniture et pose de mobilier urbain (potelets, barrières, corbeilles, bancs, stands pour le commerce informel...),
- La réalisation de reconnaissance géotechniques, réseaux et ouvrages complémentaires,
- La mise à disposition de personnel et matériel dans le cadre des astreintes.
- La fourniture et pose des équipements SLT des carrefours et le câblage et raccordements,

- La fourniture et pose du mobilier Eclairage Public et des armoires ECL, le câblage et les raccordements,
- La réalisation des espaces verts.

L'Entrepreneur devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour pallier les difficultés relatives aux stationnements qui entraveraient l'organisation des chantiers.

L'Entrepreneur s'engage pendant la durée du chantier :

- A la réfection des ouvrages défectueux constatés soit en cours d'exécution, soit à la réception. Tous les ouvrages dégradés par les travaux devront être repris dans les conditions précisées par ordre de service, ou sur le procès-verbal de réunion de chantier,
- A la mise hors chantier immédiate des matériaux ou fournitures défectueux ou refusés par le Maître d'œuvre,
- A respecter les sujétions dues à la présence d'autres entreprises du projet de réalisation et d'aménagement des voies de détours et de report dans la zone d'influence du BRT, ainsi que celles intervenant pour la réalisation des travaux propres, en cours, du BRT
- A fournir les échantillons (grandeur nature) de fournitures proposées, si demandé par le Maître d'Ouvrage ou son Mandataire,
- A faire la mise en décharge dans une décharge agréée des déblais, équipements et matériaux. Une attestation de décharge devra être fournie par l'Entrepreneur suivant les types de déblais (notamment sols pollués, réseaux amiantés...).

L'Entreprise devra toujours se conformer scrupuleusement aux instructions qui lui seront données par le Maître d'Ouvrage ou son Mandataire qui, à moins de stipulation écrite contraire, a seule qualité pour donner des ordres concernant le tracé des ouvrages, la direction et l'exécution des travaux. Le transport et la mise en œuvre du matériel est placé sous la responsabilité de l'Entreprise tant que la réception des travaux n'est pas prononcée. En conséquence, si des remises en état ou des remplacements de matériels s'imposent, l'Entreprise devra les prendre à sa charge.

La description des travaux à réaliser au niveau de chaque voie a été fournie par le CETUD. Le tableau ci-dessous, présente la synthèse des travaux à réaliser par section :



Tableau 25 : Synthèse des travaux à réaliser par section

Sections	Voies à réaliser	Linéaire (en m)	Travaux à réaliser
S1	S1 route du dépôt S1_DEPO_N-3 S1_DEPO_N-4 S1_VAAM_N S1_REPO_S-N	4 037	Création (voie surlignée rouge) ou réhabilitation de la voirie et des trottoirs Possibilité de réaliser des zones de stationnement et de pistes cyclables.
S2	S2_DETO_S-N-3 S2_REPO_S-1 S2_REPO_S-4-1 S2_REPO_S-4-2 S2_REPO_S-4-3	4 329	Création (voies surlignées rouge) et réhabilitation de la voirie et des trottoirs

Sections	Voies à réaliser	Linéaire (en ml)	Travaux à réaliser
	S2_REPO_S-4-4 S2_REPO_S-4-5 S2_DETO_S-N-4 TALLY SOBLÉ S2b_REPO_S-N		
S 3	S3_DETO_S-N-2 S3_DETO_S-N-1 S3_DETO_S	248	Réhabilitation de la voirie et des trottoirs
S 4	S4_DETO_S-N-5 (NP) S4_REPO_S-N-2	2 267	Réhabilitation de la voirie et des trottoirs Possibilité de réaliser des zones de stationnement et de pistes cyclables.
S 5	S5_DETO_N-S-1 S5_DETO_N-S-2 (NP) S5_DETO_N-S-3 S5_DETO_S-N	1 216	Réhabilitation de la voirie et des trottoirs Possibilité de réaliser des zones de stationnement et de pistes cyclables.
S 6	S6_DETO_S-N	765	Réhabilitation de la voirie et des trottoirs Possibilité de réaliser des zones de stationnement et des pistes cyclables.
S 7	S7_DETO_S-N-2 S7_DETO_S-N-3 S7_DETO_S-N-4 S7_DETO_S-1 S7_DETO_S-2	1622	Réhabilitation de la voirie et des trottoirs Possibilité de réaliser des zones de stationnement et des pistes cyclables.
S 8	S8_DETO_O-E-1 S8_DETO_O-E-2	562	Réhabilitation de la voirie et des trottoirs

Légende :

- REPO : Voie de report
- DETO : Voie de Détour
- DEOP : Voie du dépôt
- VAAM : Voie à aménager
- NP : Non prioritaire

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 216 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

ANNEXE B : CLAUSES ENVIRONNEMENTALES DES TRAVAUX

Clause 1. Responsabilités de l'entrepreneur :

L'entrepreneur doit avoir et maintenir en vigueur pendant la durée d'exécution des travaux, tous les permis et licences nécessaires à l'exécution des travaux. Il doit s'assurer que ses employés et ceux de ses sous-traitants respectent les lois et les règlements en vigueur ainsi que les exigences environnementales et sociales contractuelles.

A cet effet, il doit organiser, au début des travaux, une réunion avec tout le personnel affecté au projet et l'informer des exigences contractuelles en matière d'environnement relatives au projet. L'entrepreneur est aussi tenu d'informer tout nouvel employé qui se joindra à son personnel au fur et à mesure de l'avancement de ses travaux.

L'Entrepreneur est tenu de mettre à la disposition du chantier un responsable qui assure la mise en œuvre de contrôle environnemental et social interne de chantier et chargé de la gestion des aspects qualité et environnement.

Caractéristiques du poste :

Il doit être autonome en termes de moyens lui permettant d'assurer efficacement l'exécution du présent sous-projet (moyen de déplacement, équipement informatique, bureau, appareil photo numérique, petit équipement de terrain) et de responsabilité (rattachement hiérarchique direct à la direction de travaux, aptitude à stopper l'exécution de travaux non-conformes ...).

Ce Responsable devra compter sur la collaboration du Socio-Environnementaliste de la Mission de Contrôle, et ceci pour pouvoir interpréter les données, et résoudre les différents problèmes.


Il a à sa disposition une copie de l'ensemble des documents produits dans le cadre de l'Étude d'impact environnemental et social du projet sur lesquels il travaille (notamment le présent PGES).

Il est responsable de l'adaptation du règlement interne de l'Entrepreneur, ainsi que de la conception, de la mise en œuvre et du suivi des procédures internes de mise en application de la politique environnementale de l'Entrepreneur.

Il appuie la préparation du projet d'exécution de l'Entrepreneur, en veillant au respect des présentes clauses environnementales et sociales.

Il effectue les évaluations initiales de sites, suit leur exploitation ou utilisation, et préconise les modes de libération de sites (lorsque nécessaire) ; les rapports correspondants sont transmis au maître d'ouvrage pour approbation.

Il préconise de manière générale toute disposition ou mesure environnementale et sociale nécessaire pour le respect des présentes clauses environnementales et sociales.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 217 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Il tient à jour les aspects environnementaux et sociaux du cahier de chantier.

Il indiquera tous les relevés des incidents environnementaux et socio-économiques significatifs ayant eu lieu ainsi que les mesures correctives qui ont été mises en œuvre.

Le cahier de chantier doit être disponible systématiquement et pourrait être consulté à tout moment par le Maître d'ouvrage ou son représentant mandaté. Le cahier de chantier servira de base de données pour les contrôles qui pourront être effectués.

Il est tenu de produire mensuellement le bilan de conformité environnementale et sociale de l'Entrepreneur. Il a également à charge, en lien avec la direction des travaux, la mise en œuvre des actions de redressement de la situation en cas de non-conformité(s) constatée(s).

L'Entrepreneur reste responsable de l'efficacité environnementale et sociale du chantier.

Il est chargé des contacts avec les riverains, les propriétaires et/ou exploitants de sites ainsi que les autorités.

Il recueille et traite les doléances. Il assure de manière générale le suivi de l'ensemble des travaux.

Clause 2 : Embauche du personnel

L'Entrepreneur est tenu d'engager (en dehors de son personnel cadre technique) le plus possible la main d'œuvre de la zone où les travaux sont réalisés, afin de favoriser les retombées socio-économiques locales. A défaut de trouver le personnel qualifié sur place, il est autorisé à engager la main d'œuvre provenant de l'extérieur de la zone de travail.

Clause 3 : Plan d'Hygiène, Santé et Sécurité des installations et du chantier

L'entreprise devra obligatoirement préparer et soumettre à la mission de contrôle un plan global de gestion de l'environnement comportant spécifiquement un plan de Sécurité- d'Hygiène et de Santé avant le démarrage des travaux. Ce plan devra être validé par la mission de contrôle et son application fera l'objet d'un contrôle permanent.

Elle doit respecter, dans ses travaux et ses services, les réglementations nationales existantes, entre autres celles relatives à la santé, à la sécurité et à l'environnement. Sur le plan contractuel, ceci oblige donc que les contractants, leurs agents et personnels, les sous-contractants ou autres à se conformer aux règles et exigences de ce plan.

Hygiène :

Les aires de bureaux et de logement doivent être pourvues d'installations sanitaires (latrines provisoire) dont la taille est fonction du nombre des employés.

Les aires éventuelles de cuisines et de réfectoires devront être désinfectés et nettoyés quotidiennement.

Les déchets solides de chantier doivent être collectés et acheminés vers des zones de dépôts adéquats ou une fosse provisoire située dans un lieu agréé par l'autorité chargée de contrôle.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 218 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Aucun déchet ne doit être brûlé sur place. L'Entrepreneur peut toutefois être autorisé à brûler certains déchets combustibles à condition de respecter toutes les conditions de sécurité et d'éviter le dégagement de fumées toxiques.

Seuls les papiers et emballages cartons non pollués, ainsi que les feuilles mortes et branchages secs, peuvent être brûlés, et les opérations de brûlage devront être effectuées en période de vent favorable (pas d'habitation sous le vent, dispersion rapide des fumées).

Les eaux usées provenant des cuisines, des aires de lavage des engins – après séparation des graisses, hydrocarbures et sables, des locaux de bureaux..., excepté les eaux de toilettes, sont évacuées dans le réseau public existant de collecte des eaux usées s'il existe. A défaut, elles sont dirigées vers un puisard provisoire.

Sécurité :

Les zones de chantier seront interdites au public et chaque zone sera protégée par des balises et des panneaux de signalisation. Les différents accès seront clairement signalés, leurs abords seront maintenus propres pour assurer le confort et la sécurité.

A cet effet, l'Entrepreneur doit prendre toutes les mesures de sécurité propres à éviter des accidents, tant à l'égard du personnel qu'à l'égard des tiers. Il est tenu d'observer tous les règlements et consignes de l'autorité compétente.

Il doit prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter que les travaux ne causent un danger aux tiers, notamment face aux risques et dangers liés au fonctionnement d'une ligne de haute tension et à la proximité des populations, et face à la circulation publique si celle-ci n'a pas été déviée.

Les points de passage dangereux, le long et à la traversée des voies de communication, doivent être protégés par des garde-corps provisoires ou par tout autre dispositif approprié.


Lorsque les travaux intéressent la circulation publique, la signalisation à l'usage du public doit être conforme aux instructions réglementaires en la matière : elle est réalisée sous le contrôle des services compétents par l'Entrepreneur, ce dernier ayant à sa charge la fourniture et la mise en place des panneaux et des dispositifs de signalisation.

L'Entrepreneur doit informer par écrit les services compétents, au moins cinq (5) jours ouvrables à l'avance, de la date de commencement des travaux en mentionnant, s'il y a lieu, le caractère mobile du chantier.

L'Entrepreneur doit, dans les mêmes formes et délai, informer les services compétents du repliement ou du déplacement du chantier.

Si les travaux prévoient une déviation de la circulation, l'Entrepreneur a la charge de la signalisation aux extrémités des sections ou la circulation est interrompue et de la signalisation des itinéraires déviés.

La police de la circulation aux abords des chantiers ou aux extrémités des sections ou la circulation est interrompue et le long des itinéraires déviés, sera à la charge de l'Entreprise.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 219 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

L'Entrepreneur est tenu de maintenir dans des conditions convenables la circulation des personnes et l'écoulement des eaux.

Durant les travaux, l'Entrepreneur est tenu d'assurer la circulation dans des conditions de sécurité suffisante et prendre en compte les mesures de lutte contre les nuisances (poussières, bruits, etc.)

L'Entrepreneur est en outre tenu d'adapter ses programmations de tâches aux horaires d'utilisation et contraintes des équipements les plus sensibles, infrastructures sanitaires et éducatives, dispositifs d'approvisionnement en eau des populations (bornes fontaines), ...

L'Entrepreneur imposera, pour les postes exposés, le port d'équipement de sécurité et de confort tel que casque de protection, casque antibruit, gants, chaussures de sécurité, vêtements fluorescents, etc. Les engins et véhicules devront également être équipés des dispositifs de sécurité adéquats.

Pour les manœuvres particulièrement dangereuses, les dispositifs et mesures de sécurité spécifiquement appliqués devront être présentés et approuvés par le maître d'œuvre.

Secourisme et Santé :

Les équipes de chantier comportent au minimum un personnel secouriste qualifié

L'Entrepreneur assure le transport des employés ou personnes extérieures à ses effectifs, et accidentés de son fait, vers le centre de santé adapté le plus proche.

Il assure également le transport de ses employés malades dans les mêmes conditions.

Il accorde l'avance des frais de santé pour permettre la prise en charge immédiate des personnes par les structures sanitaires.



Afin de limiter la progression de la pandémie du SIDA, l'Entrepreneur est tenu de prendre toutes dispositions utiles pour réduire les risques pour ses employés et la population. Il doit à cet effet :

Informé son personnel, et les nouveaux embauchés, intérimaires ou journaliers à l'arrivée sur site, du contenu du règlement et des procédures internes relatifs aux MST/ VIH/SIDA ;

Engager son personnel à respecter les procédures internes établies pour ce faire ; procéder à des évaluations mensuelles du degré de connaissance et de compréhension de ces règlements et procédures ;

Faire intervenir un Spécialiste dans le domaine de la Lutte contre le SIDA avec utilisation de support didactique adapté au niveau (projection spot, affichage, flyers, autres produits publicitaires) et au contexte de la sensibilisation (organisation du chantier ;

Appliquer une politique interne de recrutement et de relations entre membres de l'Entrepreneur excluant toute discrimination envers les personnes porteuses du VIH, en expliquant les modes de transmission et les risques encourus ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 220 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Interdire strictement l'entrée dans ses installations aux personnes extérieures en visite extraprofessionnelle ;

Interdire le transport de personnes non-membres du personnel dans les véhicules et engins de l'Entrepreneur ;

Favoriser le rapprochement entre les employés et leurs familles ; au mieux, embaucher des personnels originaires des villes et villages traversés ;

Faciliter la mise en œuvre des actions de sensibilisation prévues au projet,

Fournir les informations spécifiques à la lutte contre les MST / SIDA (mise en œuvre des dispositions prises, des résultats, des difficultés et le bilan, des non-conformités traitées) à l'autorité chargée de contrôle pour que ce dernier formulera un chapitre dans ses rapports périodiques.

Clause 4 : Règlement et procédures internes

Règlement interne :

Un règlement interne de l'Entrepreneur, portant dispositions spécifiques à son ou ses installations de chantier, doit mentionner de manière non ambiguë pour l'ensemble du personnel :

- Les règles de sécurité ;
- L'interdiction de la consommation d'alcool pendant les heures de travail ;
- La sensibilisation et la formation obligatoire du personnel sur les mesures de protection de l'environnement notamment celles prévues au marché ;
- Et le respect des us et coutumes des populations et des relations humaines d'une manière générale.

Le règlement formulé en langue locale sera affiché aux endroits stratégiques du chantier et citera une liste de fautes graves donnant lieu, après récidive de la part du fautif et malgré la connaissance du règlement interne, au licenciement immédiat de la part de son employeur, et ce, sans préjudice des éventuelles poursuites judiciaires par l'autorité publique pour non-respect de la réglementation en vigueur.

Ex : L'employeur établira une fiche de non-conformité pour chaque faute grave, dont copie sera remise à l'intéressé, portant mention des dispositions prises pour mettre fin aux actes fautifs de sa part. Il attirera l'attention des autres membres du personnel sur le type de dérive constaté. Cette fiche sera transmise au maître d'œuvre en pièce jointe des rapports mensuels.

Procédures internes :

Selon le type d'infrastructures à réaliser ou le type de matériel et équipement affectés sur site, l'Entrepreneur est tenu de présenter et d'appliquer les procédures internes suivantes :

- Gestion des déchets,
- Gestion des produits dangereux,
- Stockage et approvisionnements en carburant,

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 221 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- Réduction des nuisances et des gênes aux riverains et aux activités économiques, incluant les traces de déviations provisoires de chantier,
- Comportement du personnel et des conducteurs,
- Conservation de la nature (faune, flore, sols, eaux, air),
- Conservation des patrimoines (archéologie et paysages),
- État initial des lieux et de libération des sites (tous sites, emprunts, carrières et dépôts compris).

Identification et accès :

Chaque membre du personnel de l'Entrepreneur doit se voir attribuer un badge, qu'il porte visiblement sur lui en toutes circonstances durant les heures de travail. Ce badge porte la mention du nom et le logo de l'Entrepreneur, les noms, prénoms et fonction de l'employé, sa photo, le nom officiel du projet et le lot de travaux, la durée de validité du badge à compter de la date d'établissement, également écrite.

Le responsable qui assure le volet environnemental et social de l'Entrepreneur, ainsi que son homologue du maître d'œuvre, disposent d'un accès à toutes les installations et sites de l'Entrepreneur, à toute heure.

Clause 5 : Installation de la base vie du chantier

L'Entrepreneur proposera au maître d'œuvre le lieu de ses installations de chantier (bases vie), lui présentera (i) un contrat dûment signé avec les propriétaires des sites et (ii) un plan d'installation de chantier (PIC) et sollicitera l'autorisation d'installation de chantier auprès du maître d'œuvre.

L'importance des installations est déterminée par le volume et la nature des travaux à réaliser, le nombre d'ouvriers, le nombre et le type d'engins. Le plan d'installation principale de chantier devra tenir compte des aménagements et mesures de protection suivantes :



Les limites des sites choisis doivent être à une distance d'au moins 300 m de tout cours d'eau de surface ; à 250 m d'équipements sensibles (infrastructures sanitaires, éducatives) et de quartiers d'habitations.

Le choix des sites d'implantation ne pourra être fait en zone paysagère sensible ni en zone-tampon d'une aire protégée quel que soit son statut.

Les sites devront être délimités par une clôture ou un mur d'enceinte infranchissable, l'accès devra en être rigoureusement contrôlé.

Les sorties de véhicules et d'engins devront être localisées et aménagées de manière à ne présenter aucun risque pour la sécurité des piétons et automobilistes, notamment du point de vue de la visibilité de la signalisation et du règlement de la circulation. Les entrées et sorties de véhicules devront être possibles sans perturbations des circulations locales.

Les sites seront de préférence choisis sur des emplacements déjà dégradés par d'anciens travaux, par érosion, etc. Ils devront être choisis afin de limiter le débroussaillage, l'arrachage

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 222 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

d'arbustes, l'abattage des arbres. Les arbres utiles ou de grande taille (diamètre supérieure à 20 cm) seront à préserver sur les sites et à protéger.

Le drainage adéquat des eaux sur l'ensemble de la superficie doit éviter les points de stagnation.

Les réseaux seront secs et matérialisés sur le Plan d'Installation du Chantier (PIC), avec alimentation en eau des sanitaires sur conduite existante ou citerne, et système de rejet d'eaux sanitaires dans un exutoire à définir après traitement. Aucun rejet d'effluent n'est autorisé dans le milieu naturel.

Tous les engins et machines à moteur à explosion seront stationnés en dehors des périodes de travail sur une aire spécialement aménagée. En cas de fuite de carburants ou d'huile, les terrains souillés seront récupérés et évacués en décharge agréée.

La zone réservée au stationnement de tous les véhicules et engins sera matérialisée et signalée.

L'Entrepreneur est tenu de présenter pour approbation au maître d'œuvre un dossier de demande d'occupation de sites - portant constat de l'existant - qu'il compte utiliser durant la période des travaux, incluant les aspects environnementaux et sociaux suivants :

- ✓ Descriptif du site et de ses accès ;
- ✓ Descriptif de l'environnement proche du site ;
- ✓ Contrat d'occupation provisoire avec le ou les propriétaires terriens ;
- ✓ Descriptif des dispositions prises pour réduire les conséquences de la mise en exploitation des sites : sécurité des personnes et des usagers des voies d'accès sur les sites, préparation des sites en prévision des modalités de sa libération, nuisances et gênes éventuelles, etc. ;
- ✓ Descriptif des dispositions de libération des sites telles que convenues avec les propriétaires et/ou utilisateurs, intégrant toutes les dispositions environnementales et sociales propres à réduire les conséquences secondaires de leur occupation, qu'il s'agisse de simple réhabilitation et/ou de réaménagement.

Clause 6 : Protection des sols

Afin de limiter au maximum, la perte de sols (végétaux), il est conseillé lors des travaux de terrassement de décaper séparément les matériaux superficiels ayant un intérêt au niveau de leur richesse pédologique, puis de procéder à une revégétalisation avec les graminées propices de la surface. Cette revégétalisation devra se faire le plus rapidement possible afin de réduire les effets de l'érosion sur les sols.

Par ailleurs, au cours du chantier, en l'absence de précautions particulières, diverses substances liquides (huiles usagées, laitance de ciment, etc.) peuvent être déversées sur le sol et le polluer. Des systèmes de gestion de ces polluants doivent être définis clairement pour empêcher tout déversement sur les sols notamment lorsqu'il s'agit des terres agricoles.

Clause 7 : Gestion des zones de dépôt

Pour chaque zone de dépôt, l'entreprise se proposera les méthodes pour la gérer et pour la remettre en état à la fin des travaux. Ces mesures tiendront compte d'une part du choix du site

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 223 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

de dépôt et de son accès et d'autre part des travaux de terrassement. De façon générale, il convient de se conformer aux prescriptions suivantes :

Travaux de terrassement :

Le décapage des sols et la remise en état se feront sur des sols ressuyés, afin d'éviter tout compactage, mais en aucun cas sur le sol mouille ou en période pluvieuse ; avec un engin à chenilles ou ayant une pression minimale au sol et une capacité de transport élevée. L'entreprise est tenue de préciser les épaisseurs de décapage avant les travaux.

Choix de la zone de dépôt :

Le choix du site de dépôt et son accès, doit se faire de manière à éviter les problèmes de stagnation. Le site sera déterminé conjointement par l'Entreprise, l'autorité chargée de contrôle et l'autorité compétente qui signeront ensemble le procès-verbal formulé pour matérialiser le choix de l'endroit. Les terrains les plus favorables sont les terrains perméables et en pente légère.

Travaux de remise en état des sites de dépôt :

Les travaux de remise en état des sites de dépôt comprendront entre autres le remodelage du terrain, la mise en place d'ouvrages de drainage appropriés, le remplacement de la terre végétale et la végétalisation des pentes. Dans tous les cas, la mise en place doit éviter les déplacements ultérieurs, le rajout de matériaux après le compactage, les passages répétés aux mêmes endroits.

 Clause 8 : Gestion de la pollution de l'air


Les nuisances atmosphériques concernent à la fois les riverains, les occupants et le personnel de chantier. Elles peuvent nuire au confort et à la santé ainsi que perturber les activités du voisinage et peuvent même faire l'objet de plaintes des populations auprès de l'administration.

Sur un chantier, il y a deux types d'émissions à prendre en considération : les émissions gazeuses et les émissions de particules (poussière). Pour réduire les nuisances dues aux produits gazeux, il y a lieu de favoriser l'utilisation préférentielle de machines, d'engins et de véhicules peu polluants et répondant aux normes techniques exigées (ex. visites techniques à jour), d'éviter les feux de déchets de tout genre sur les chantiers. Pour la réduction des émissions de poussières, il convient de prendre les mesures suivantes :

Pose de palissades aux abords des pistes et des installations de chantiers situés proches des habitations ;

Humidification des matériaux pulvérulents pour les chemins d'accès afin d'éviter que les particules fines se retrouvent dans l'air et nuisent à la population et au milieu naturel environnant.

Pour le personnel travaillant sur le chantier, l'entrepreneur est tenu de mettre à sa disposition les équipements de sécurité contre la pollution atmosphérique.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 224 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Clause 9 : Gestion de déchets

Le Contractant doit déposer les ordures ménagères dans des poubelles étanches et devant être vidées périodiquement. En cas d'évacuation par les camions du chantier, les bennes doivent être étanches de façon à ne pas laisser échapper de déchets.

L'élimination des déchets doit être exécutée d'une manière sûre pour réduire les risques de débordement dans l'environnement.

Le recyclage comprend les déchets variés, tels que les produits métalliques (dont les canettes et les boîtes en fer blanc), les produits en plastique (bouteilles, emballages, etc.), bouteilles en verre, le papier, le carton et autres matériaux recyclables. D'autres matériaux pourraient, le cas échéant, être renvoyés aux fournisseurs respectifs.

Le transport et l'élimination des déchets dangereux respecteront les lois locales en vigueur.

Les déchets sortant du chantier seront enregistrés dans le Registre de collecte des déchets. Ledit registre sera revu et mis à jour de manière continue et les reçus de collecte et d'élimination seront gardés dans le site comme justificatif.

Les sous-traitants devront revoir périodiquement leurs opérations pour s'assurer que les déchets sont réduits au minimum possible.

Les déchets résiduels qui ne peuvent être prévenus sont catégorisés comme suit :

Réutilisation \Longrightarrow Recyclage \Longrightarrow Recouvrement \Longrightarrow Fosse de décharge

Clause 10 : Gestion des Violences Basées sur le Genre/Abus et Exploitation Sexuelle/ Harcèlement Sexuel.

Tout cas de VBG qui apparaît dans le cadre d'activités menées par le projet doit être déclaré par la ou les victimes sans que cela ne puisse lui/leur induire de quelconques représailles dont des menaces de licenciement ou autres.



A ce titre, des boîtes à doléances et des registres seront mis en place afin que chaque individu puisse s'exprimer ou dénoncer un cas de VBG. Un cas de VBG peut être dénoncé par une tierce personne si la victime n'est pas en mesure de le faire.

Tout cas de VBG/AES/HS doit être documenté par les responsables concernés de l'entreprise.

Selon le cas, les VBG/AES/HS seront transférés aux autorités compétentes pour traitement. Dans ce cadre, l'entreprise identifiera dans la zone d'intervention un organisme spécialisé dans la prise en charge de tels cas et de développer un partenariat pour l'ensemble des activités de sensibilisation, et de prise en charge spécifique.

Un suivi devra être assuré par les responsables de l'entreprise.

Les résultats du traitement, quel qu'en soit le contenu, doivent être communiqués à la victime ou aux victimes.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 225 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Clause 11 : Gestion des gîtes et carrières

Pour l'exploitation des carrières, il se peut qu'il y ait utilisation d'explosifs et exploitation artisanale avec des techniques artisanales en moyennant des pics, des marteaux, des pelles, des bêches, Les travaux se répartissent en cinq opérations bien distinctes : Le décapage du stérile, l'abattage de la roche, l'évacuation des stériles et le chargement des matériaux abattus, le transport des produits de carrière et le concassage des roches abattues avec concasseurs ou broyeurs.

L'entrepreneur s'assurera de la sécurisation stricte des carrières avec mise en place des clôtures ou équivalent. En cas d'utilisation des charges explosives, les tirs de mine seront exécutés suivant le plan de tir.

Le fonctionnement de zone d'emprunt, sur terre ou dans une rivière doit faire l'objet d'une approbation préalable de l'ingénieur, et l'opération doit cesser si l'ingénieur le lui ordonne. Les fossés d'emprunt doivent être interdits dans la mesure où ils risquent d'interférer avec le drainage naturel ou artificiel. Les rives des rivières doivent être interdites si elle risque de saper ou endommager les berges de la rivière, ou apporter des fines particules en aval. L'entrepreneur doit s'assurer que tous les fossés d'emprunts utilisés sont laissés dans une situation de compensation et bien rangé avec des talus stables, et sont drainés en assurant qu'aucune eau stagnante n'est créée qui pourrait engendrer des moustiques. Les roches ou du gravier prises d'une rivière doit être prélevés assez loin et de limiter la profondeur du matériau enlevé à un dixième de la largeur de la rivière à un endroit, et à ne pas perturber le débit de la rivière, ou endommager ou saper les rives du fleuve. L'emplacement des usines de trituration doivent être soumis à l'approbation de l'ingénieur, et de ne pas être situé à proximité de zones écologiquement sensibles ou d'habitation existants, et doit être exploitée avec des dispositifs de contrôle de la poussière ajustés et approuvés.

Pour toute opération d'exploitation sur un site identifié, l'entrepreneur doit présenter un Plan de Protection Environnemental et Social du site à la MdC qui approuvera, autrement l'entrepreneur proposera d'autres sites.

Clause 12 : Gestion des cas de déversements accidentels

Le Titulaire prendra toutes les précautions utiles pour empêcher les fuites et les déversements accidentels de produits susceptibles de polluer les ressources en eau.



Des aires destinées aux stockages et à la manipulation des produits dangereux, toxiques, inflammables ou polluants devront être aménagées afin d'assurer une protection efficace du sol et sous-sol, et permettre la récupération ainsi que l'évacuation des produits et/ou terres éventuellement polluées.

Ces aménagements devront prendre en considération les conditions climatiques de la région afin d'éviter tout écoulement accidentel en dehors des aires aménagées. Les aires de stockage des hydrocarbures et aires de ravitaillement doivent être bétonnées et munies d'un puits de vérification de fuites. Les citernes hors terre doivent être placées sur une aire bétonnée étanche et cette aire entourée d'un mur étanche constituant un bassin de réception de volume égal à au

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 226 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

moins 15% du volume d'hydrocarbures stockés (ou construction de merlons en terre autour des bacs de stockage, d'une capacité de rétention équivalente).

Des produits absorbants doivent être stockés à proximité et tous les équipements et mesures de sécurité mis en place. Les huiles usées seront stockées dans des fûts à entreposer dans un lieu sûr en attendant leur récupération pour fin de recyclage. Les dispositions prises seront efficacement maintenues pendant toute la période d'activité de la base vie.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 227 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

✚ Clause 13 : Information, Formation et sensibilisation

Information :

L'Entrepreneur informera les autorités locales et les populations du but, de la nature et du déroulement des travaux, avec les objectifs suivants :

De permettre aux populations de prendre toutes les mesures qu'ils jugeront nécessaires, afin d'assurer, entre autres, leur sécurité et de leur permettre d'organiser leurs activités en tenant compte du déroulement du chantier.

De permettre aux populations et autorités d'émettre leurs objections ou leurs remarques par rapport au projet afin que l'ensemble des parties prenantes trouvent, si nécessaires, une conciliation.

De rendre transparente la politique de recueil, traitement et transmission des doléances vis-à-vis du chantier ou de l'Entrepreneur (Cf. gestion des conflits).

D'identifier à l'avance les échéances socio-économiques et/ou les difficultés que pourraient rencontrer le chantier.

Cette diffusion de l'information devrait permettre de construire des relations de coopération avec les autorités nationales et locales.

L'Entrepreneur est libre de choisir les moyens de communication et d'information pourvu que leur efficacité soit avérée. C'est-à-dire que les populations ainsi que les autorités locales et nationales soient averties de l'ensemble des points évoqués dans les paragraphes précédents et suivants avant l'ouverture d'un chantier dans leur voisinage.

Chaque opération d'information et de communication sera l'objet d'un rapport au Maître d'œuvre. Si le support du message est un tract ou une affiche, un exemplaire sera communiqué au Maître d'œuvre et les points d'affichage et/ou de distribution seront notifiés. Si la communication s'est effectuée au cours d'une réunion ou par un moyen audiovisuel, le rapport contiendra les thématiques du message, les interventions du public, ses questions et les réponses fournies par le délégué de l'Entrepreneur, le nom des personnes qui ont pris part à la séance d'information y compris le(s) délégué(s) de l'Entrepreneur.

Formation - Sensibilisation :

Une formation sera donnée par l'Entrepreneur à tous les employés permanents ou temporaires du chantier. Elle consistera en une présentation du projet et des consignes de sécurité à respecter sur le chantier (importance du port des protections individuelles, règles de circulation, abstinence alcoolique...) et à la santé au travail et dans la vie quotidienne (prévention des MST et plus particulièrement le VIH, prévention du paludisme, prévention du péril fécal, techniques de portage des charges lourdes...), au Droit du travail, au règlement intérieur de l'Entreprise, etc.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 228 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

Chaque séance de formation sera consignée dans un formulaire mis au point par l'Entrepreneur qui comprendra, au moins, le nom des formés, leur statut, l'intitulé de la formation et la date.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 229 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

ANNEXE C : VERBATIM DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de Mermoz-Sacré-Cœur

Date de la rencontre : 31 Octobre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Directeur du Cabinet du Maire

Avis, perceptions, expériences, craintes, préoccupations

- C'est un projet qui nous préoccupe. Il va déjà toucher notre Commune parce que le tracé passe plus par les quartiers de la Commune dont *Sacré cœur 2*, *Sacré Cœur 3*, *Sacré Cœur Pyrotechnie* et *Baobab* qui sont directement impactés par les travaux. Donc c'est un projet qui intéresse la Commune du point de vue de la mobilité des personnes et des biens qui vont utiliser le réseau pour se déplacer, c'est-à-dire renforcement de la mobilité des résidents de la Commune qui vont utiliser tout le réseau. Il aura un impact économique sur le trafic en termes de gain de temps, mais également en termes de commodité. Sur le plan environnemental, il y'aura également une diminution de la pollution atmosphérique dans la mesure où les bus utilisés sont électriques. En résumé, le projet aura un impact sur le bien-être des populations avec la mise à disposition d'un moyen de transport rapide, moderne, sûr et non-polluant. C'est ce que nous retenons comme un impact positif du projet ;
- Toutefois, le tracé du BRT pour ce qui concerne les Quartiers de Sacré cœur et Baobab étaient des espaces de détente et de loisir aménagés (espaces verts et bancs publics). Les travaux du BRT ont entraîné une privation des espaces publics. Ceux qui utilisent des espaces ne sont pas forcément en accord avec le projet, d'où la nécessité de mettre en place des aires de détente et de loisir que les populations avaient avant. Au-delà du tracé, il y'a énormément d'espace à aménager comme aires de détente et de loisir ;
- Au niveau du tronçon du BRT, il y'avait notamment des places d'affaires implantées le long du tronçon du Rondpoint JVC jusqu'au carrefour du Casino. Donc six mois avant le démarrage après indemnisation des occupants, la Commune a perdu les recettes et les taxes. Ce qui constitue un énorme manque à gagner pour la Commune sans compter les impacts indirects qui ont entraîné une baisse aussi des recettes fiscales et des taxes. A cela s'ajoute des panneaux (une vingtaine) loués aux régies publicitaires (environ 20 millions par mois) ;
- La Commune avait fait une délégation conduite par le Maire au mois de Juillet 2023 pour rencontrer le CETUD. Il s'agissait de permettre après le démarrage effectif de l'exploitation du BRT de permettre aux populations de poursuivre leurs activités socioéconomiques avec des aménagements modernes adaptés à l'infrastructure. Les types d'activités à mener devaient être discutés de commun accord entre le CETUD et la Commune. Le point d'aboutissement de toutes ces discussions étaient d'avoir des périmètres concédés au niveau des tracés pour les types d'activités liées au projet. Le CETUD était favorable à cette doléance. Le procès-Verbal de la rencontre est bien disponible au niveau du CETUD ;
- Les nouveaux aménagements doivent profiter aux populations en termes de loisirs et d'activités socioéconomiques. Il faut dire que depuis que le projet a démarré, la

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 230 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Commune ne perçoit plus de taxes. Donc ceux qui occupent les emprises, c'est à titre précaire. La Commune dispose d'une base de données d'occupants de la voie publique par rapport aux recettes fiscales et aux taxes. Dès lors qu'elle ne perçoit plus de recettes depuis plus de deux ans maintenant, la base n'est plus actualisée.

- Ce qui avait été retenu entre le CETUD, les autorités administratives et la Commune, c'était de rétrocéder certains espaces aménagés à la Commune. Au CETUD maintenant de dire à la Commune quels sont les espaces qui vont être rétrocédés à la Commune et qui vont être utilisés sur base d'un cahier de charge réalisé par les CETUD.

Recommandations et suggestions

- ☞ Restaurer les espaces verts et espaces de détente partout où ça sera possible sur le périmètre communal ;
- ☞ Aménager les espaces de commerce ou les déterminer au niveau du périmètre communal ;
- ☞ Aménager les voies dérivantes sur l'axe tout au long du tracé parce qu'il sera emprunté par les futurs usagers du BRT (chaussées goudronnées ou voies pavées) ;
- ☞ Restituer les taxes publicitaires à la Commune parce qu'avec le BRT, cela va augmenter la valeur marchande des panneaux publicitaires ;
- ☞ Restituer des aires de stationnement pour véhicules dans le cadre du PAR parce qu'il n'y en a presque plus au niveau de la Commune surtout au niveau de l'axe du BRT ;
- ☞ Intégrer la dimension sociale dans le cadre du projet en privilégiant la main d'œuvre locale avec l'accompagnement de la Commune. Cela peut même pousser les jeunes qui y travaillent à protéger l'infrastructure contre les actes de malveillance vu que les jeunes s'érigent en boucliers pour protéger les biens.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 231 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Acteur rencontré :	Collectivité territoriale de Grand Dakar
Date de la rencontre :	Mardi 31 octobre 2023
Heures :	12h00-13 h00
Lieu de la rencontre :	Mairie de Grand Dakar
Objectif :	Consultation dans le cadre de la préparation du PAR et de l'AEI des dessertes du BRT
Participants	Jean Batiste DIOUF, Maire de Grand Dakar Assane Thiendella FALL, CIS Soukèye GUEYE, CM PAR Eugène Mouta DIAS, Consultant AEI

Déroulement :

- Présentation de la mission du consultant ;
- Discussion autour des attentes et préoccupations de la Mairie.

Contenu des discussions

1. Présentation du Projet

Le Consultant a présenté la mission qui a été confiée au Cabinet Pyramide Environnementale Consultants qui a le CETUD a confié la mission de préparation de l'AIE et du PAR des dessertes du BRT.

Pour ces dessertes, il s'agira de réaliser les enquêtes et les investigations environnementales et sociales. Dans le cadre de cette étude, les biens sont identifiés et une équipe d'enquêteurs devra venir sur le terrain pour la collecte des informations socio-économiques sur ces PAP.

2. Préoccupations des Parties prenantes

Au niveau de Grand Dakar, le Maire a souhaité que des aménagements puissent être effectués au niveau de la rue qui passe devant Sainte-Thérèse au niveau de la zone A et la rue qui passe devant le supermarché SUPECO au niveau de la zone B.

Les autres points discutés sont en rapport avec la prise en compte des problèmes d'assainissement dans la zone.

Les questions de sécurité doivent également être pris en compte, de même que les problèmes de sécurité à la devanture des écoles comme Sainte-Thérèse et les autres écoles de la commune.

3. Recommandations sur l'engagement des Parties Prenantes

- ☞ Réaliser des travaux dans les délais impartis ;
- ☞ Tenir compte des emplois pour les jeunes ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 232 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ☞ Respecter les engagements pris avec les parties prenantes ;
- ☞ Demander aux entreprises d'activer leur RSE lors des travaux afin que les populations puissent bénéficier des retombées des travaux.

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de SICAP Liberté

Date de la rencontre : 31 Octobre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Maire

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Le tronçon de SICAP Liberté est très court par rapport au tracé du BRT. On avait discuté avec l'AGEROUTE afin de nous aider à faire des aménagements. Il y'a aussi le bâtiment de la SONATEL qui est juste à proximité du Rondpoint JVC qui a un parking de véhicule qui risque d'être impacté par les travaux, d'où la nécessité de faire très attention. Les routes sur le tracé sont vraiment praticables ;
- Les travaux du BRT ont considérablement contribué à l'augmentation des cas d'inondation pendant l'hivernage dans certains quartiers de la Commune surtout au niveau des points bas.
- Les déchets de déblais des travaux d'excavation du BRT encombrant certains espaces de la Commune ;
- La Commune de SICAP dispose de peu de ressources financières, mais ses charges sociales sont très importantes. Nous souhaiterions avoir un accompagnement social de la part du projet pour réaliser certaines activités.

Recommandations et suggestions

- ☞ Prendre en compte l'impact du tracé sur les grands immeubles ;
- ☞ Recenser toutes les PAP et les indemniser de façon juste et équitable ;
- ☞ Aider la Commune dans le pavage des trois parkings à proximité du tracé, Cela pourrait permettre aux usagers du BRT de pouvoir se garer ;
- ☞ Octroyer un quota à la Commune dans le cadre du recrutement de la main d'œuvre locale ;

Acteur rencontré : Direction de la Protection Civile

Date de la rencontre : 02 Nombre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Chef d'Etablissement Recevant du Public

Avis, perceptions, expériences, craintes, préoccupations

- Le BRT est un bon projet qui renforce la politique de l'Etat en matière du développement du transport de masse. Il contribue aussi à la modernisation du secteur du transport. A cela s'ajoutent la facilité de la mobilité des personnes et des biens, la création d'emplois, et le gain de temps des usagers ;
- Les nouveaux aménagements prévus vont permettre de rendre le transport fluide surtout au niveau des voies de croisements entre le tracé du BRT les voies classiques ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 233 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- Toutefois, comme tout projet de développement, sa mise en service pourrait impacter les systèmes de transports traditionnels, notamment Dakar Dem Dikk, une société publique qui connaît déjà des difficultés.

Recommandations et suggestions

- ☞ Sensibiliser les riverains pour faciliter l'acceptabilité du projet ;
- ☞ Sensibiliser les usagers ;
- ☞ Prévoir des voies de contournements ;
- ☞ Prendre toutes les mesures sécuritaires pour la protection des personnes, des biens et de l'environnement ;
- ☞ Bien baliser les tranchées pour éviter les chutes de piétons ;
- ☞ Minimiser l'émanation de la poussière en arrosant régulièrement les zones des travaux ;
- ☞ Prendre en compte les installations des différents concessionnaires de réseaux (SEN'EAUX, SONATEL, ONAS, etc.) pour éviter des désagréments ;
- ☞ Faire un recensement effectif des PAP et faire des indemnités justes et équitables ;
- ☞ Mettre en place des moyens de secours adéquats par rapport aux risques à défendre si le projet à travers ses phases de vie détient des installations classées dangereuses pour l'environnement ;
- ☞ Former le personnel aux gestes de premiers secours et à l'utilisation des moyens de secours.

Acteur rencontré : Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)

Date de la rencontre : 03 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau de l'environnementaliste

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- C'est un excellent projet qui va améliorer la mobilité à Dakar et permettre le gain de temps, tout en réduisant la pollution atmosphérique. Le CETUD et l'AGEROUTE partagent le même Ministère et globalement les projets.
- Toutefois en phase travaux, il y'aura des désagréments, d'où la nécessité de prendre des dispositions pour préserver le bien-être des populations. Cela veut dire qu'avant la phase travaux. Il faudra mener des études très précises pour situer les réseaux des concessionnaires tels que l'ONAS, la SENELEC, SENUM SA (Ex ADIE), EXPRESSO, FREE, etc.

Recommandations et suggestions

- ☞ Dérouler à l'endroit des populations une campagne d'information et de sensibilisation en phase des travaux ;
- ☞ Mettre en place un plan de circulation régulièrement mis à jour ;
- ☞ Dérouler des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière ;
- ☞ Mener des études très précises pour situer les réseaux des concessionnaires tels que l'ONAS, la SENELEC, SENUM SA (Ex ADIE), EXPRESSO, FREE, etc.
- ☞ Voir la possibilité d'inclure des mesures d'accompagnement à l'endroit des Collectivités Territoriales en termes de voiries et d'espaces de détente et de loisir ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 234 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ☞ Libérer suffisamment d'emprise nécessaires pour le projet ;
- ☞ Procéder à des indemnités justes et équitables ;
- ☞ Travailler en étroite collaboration avec les Commissions départementales de Recensement et d'Evaluation des Impenses de Guédiawaye et de Dakar ;
- ☞ Prendre en compte la restauration des moyens de subsistance des PAPs ;
- ☞ Faire prendre en charge le budget de la réinstallation par le bailleur.

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de Grand Yoff

Date de la rencontre : 03 novembre 2023

Lieu de rencontre : Salle de réunion

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Notre inquiétude par rapport à ce projet est qu'en face de la Police de Grand Yoff, nous avons du point de vue topographique un point bas. Cela occasionne des stagnations d'eaux surtout en période hivernale, idem vers la Pharmacie de Patte d'Oie. Il faudra donc rehausser la route pour éviter des stagnations d'eaux ;
- Pour la libération des emprises au niveau des tracés du projet, il faudra informer les délégués de Quartier et les Délégués de marché avec l'accompagnement de la Commune. On constate une désorganisation totale au niveau de cette route avec des encombrements partout de voitures qui sont stationnés n'importe comment, des commerçants qui sortent leurs marchandises des boutiques et magasins pour les mettre sur la route. Si les mesures de suivi ne sont pas prévues, les gens risquent d'occuper encore ces espaces même après la libération des emprises et les indemnités ;
- La plupart du temps, quand il y'a des travaux, l'équipe de la Commune met en place son personnel pour la sécurisation des chantiers. Mais quand il y'a des récalcitrants, la Mairie fait appel à la Police pour l'appuyer.

Recommandations et suggestions

- ☞ Informer les délégués de Quartier et les Délégués de marché avec l'accompagnement de la Commune ;
- ☞ Rehausser le niveau de la route à réhabiliter au niveau de la Police de Grand Yoff et de la Pharmacie de Patte d'Oie ;
- ☞ Mettre en place une brigade permanente pour le suivi des travaux au niveau des emprises de la zone du tracé ;
- ☞ Prévoir l'aménagement de certains espaces de détente et de loisir pour jeunes à proximité du tracé ;
- ☞ Prendre en compte les problématiques liées à l'assainissement qui très fréquentes à Grand Yoff ;
- ☞ Prévoir l'éclairage public au niveau de tracé de préférence le solaire.
- ☞ Réhabiliter les zones des travaux ;
- ☞ Prévoir des voies de contournement pendant la phase des travaux.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 235 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de Golf Sud

Date de la rencontre : 03 novembre 2023

Lieu de rencontre : Salle de délibération

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- La Mairie va accompagner le CETUD dans la réalisation des travaux du projet.
- Le marché d'oignon (composante du marché Gueule tapée) appelé communément « Parc soblé » de Golf Sud constitue le plus grand marché de distribution de l'oignon à Dakar. Donc l'expropriation de cet espace par le CETUD aura d'énormes impacts économiques pour la Commune en termes de redevance fiscale. Ce sont des containers qu'on descend et monte tous les jours à cet endroit. Il y aura aussi un impact sur le plan social parce qu'une importante partie des commerçants y travaillent avec des risques de pertes d'emplois. Ce n'est pas impossible, il faudra juste avoir un bon plan de communication en privilégiant le dialogue avec les parties prenantes concernées. Il faut déjà penser à trouver des espaces de recasement avant d'entamer les discussions avec eux. Le marché Gueule tapée est constitué de plusieurs parcs parmi lesquels le Parc Soblé.

Recommandations et suggestions

- ☞ Trouver d'abord des espaces de recasement avant d'entamer les discussions avec les occupants du Parc Soblé ;
- ☞ Faire un recensement des titres de propriété au niveau du Marché Soblé avant d'entamer des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- ☞ Mettre en place un bon plan de communication et de sensibilisation sur le projet à l'endroit des populations ;
- ☞ Partager les documents du projet avec les élus locaux de la Commune de Golf Sud appréciation et proposition des salutations sur site qui sont dans son champ d'action ;
- ☞ La route Nguirane « Tali Nguirane » connecte le BRT au Cinéma de l'Unité 3 et pourrait servir de voie de détour.

Acteur rencontré : Secrétaire Général des Délégués de quartiers de Sam Notaire

Date de la rencontre : 03 novembre 2023

Lieu de rencontre : Domicile du Secrétaire Général des Délégués de quartiers

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Votre démarche inclusive d'impliquer les Délégués de quartier dans le cette étude qui concerne une nouvelle composante projet du BRT est vraiment salutare et nous vous en remercions. Etant représentant des populations de Sam Notaire et acteur de développement, l'une de nos principales missions est d'accompagner tous les projets de développement qui se déroulent sur notre périmètre communal surtout quand ils sont mis en œuvre par les pouvoirs publics. Cela dit, théoriquement, le BRT est un projet structurant dans la mesure où il contribue à la politique de l'Etat en matière de développement du transport de masse tout comme le TER. Mis à part cet aspect, la création d'emplois notamment pour les jeunes surtout au niveau de la Commune

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 236 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

apparaît comme une lueur d'espoir en vue de favoriser son acceptabilité sociale, voire même son appropriation par les populations locales.

- Toutefois, force est de constater que les désagréments causés et termes de pertes d'activités socioéconomiques dus à la libération des emprises en plus des pertes fiscales enregistrées ont fini par installer un sentiment de frustration chez les populations. Il faut dire que le recensement et l'indemnisation des PAP avait été faite sans une véritable implication des acteurs à la base, à savoir la Mairie et les Délégués de quartiers. Nous ignorons totalement la démarche de la CDREI présidée par l'ancien Préfet de Guédiawaye. Un bon matin nous avons appris que le Préfet avait donné l'injonction de déguerpir tous les occupants de l'axe de la Mairie vers le Centre-ville sans qu'aucune indemnisation sérieuse n'ait été faite. Le motif qui justifiait cet acte était que les occupants qui prétendaient à une indemnisation devaient présenter un document d'occupation de la voie publique alors que nous savons pertinemment que c'est le caractère d'occupation informelle de la voie publique qui prévaut dans la plupart des Communes de la Banlieue. A cela s'ajoute le niveau d'instruction très faible de la majorité des occupants qui ignorent le plus souvent la démarche administrative. Ce sont des pères et des mères de familles qui se battent pour subvenir à leurs besoins. Un tel projet devrait prévoir un accompagnement social au cas où une indemnisation juste et équitable serait difficile. Pour résumer, le BRT n'a pour le moment aucune utilité pour la Commune. Il a détruit tout ce que la Commune avait en termes de gain économique tels que les panneaux publicitaires, les espaces de détente et de loisirs, les places d'affaires, le marché hebdomadaire, etc.
- Nous espérons que le nouveau projet prendra en compte tous ces manquements pour éviter le cumul des impacts négatifs en termes de pertes d'activités socioéconomiques.

Recommandations et suggestions

- ☞ Faire un recensement exhaustif de toutes les PAP et procéder à une indemnisation juste et équitable conformément aux exigences du bailleur ;
- ☞ Impliquer la Mairie et les Délégués de quartiers dans tout le processus des études en cours ;
- ☞ Privilégier l'emploi local dans le cadre du recrutement avec l'accompagnement de la Mairie ;
- ☞ Prévoir des mesures de compensation pour la Commune qui a enregistré de lourdes pertes au plan fiscal.

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de Sam Notaire

Date de la rencontre : 06 novembre 2023

Lieu de rencontre : Salle de réunion



Photo 1 : Illustration de la rencontre avec la Collectivité locale de Sam Notaire

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- La Commune dans la première partie du BRT a été la plus impactée. Par exemple, au niveau des façades du BRT, il y'avait des panneaux publicitaires qui permettaient à la commune de gagner des recettes, mais ils ont été détruits par le projet ;
- La Commune a été aussi laissée en rade dans le recensement, l'évaluation et l'indemnisation des impenses ;
- La zone du projet traverse des ERP dont les écoles. Sur le tronçon, il y'a beaucoup d'écoles, il faudra donc aider la Commune à recruter des bonhommes de la route issus de la Commune pour veiller sur la sécurité des enfants ;
- Sur le plan environnemental, la Cité Djimcom qui se situe dans un point bas a été très affectée par les cas d'inondation suite à la réalisation des travaux du BRT.

Recommandations et suggestions

- ☞ Impliquer la Commune dans la CDREI de Guédiawaye pour éviter les erreurs déjà commises dans le passé ;
- ☞ Associer les populations, notamment les délégués de quartiers et les personnes ressources pour faciliter la réalisation des travaux ;
- ☞ Faire un recensement effectif de toutes les PAP ;
- ☞ Indemniser la Mairie en termes de pertes des recettes sur les panneaux publicitaires et les pertes d'activités sur les OVP ;
- ☞ Aider la Commune à disposer d'un équipement dentaire dans le cadre de la RSE ;
- ☞ Privilégier la main d'œuvre locale avec l'accompagnement de la Commune sous la supervision du CETUD et de l'AGEROUTE ;
- ☞ Prendre en compte les besoins de la jeunesse (ASC en termes de matériels sportifs, organisations des femmes à développement des activités génératrices des revenus) ;
- ☞ Accompagner la mairie aménager le terrain disponible (gazon synthétique et éclairage) ;
- ☞ Prévoir des ouvrages d'assainissement au niveau de la Cité Djimcom pour réduire les cas d'inondation ;
- ☞ Aménager des espaces de publicité sur le corridor pour la Commune ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 238 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ☞ Prévoir des voies de contournement en phase des travaux avec l'accompagnement des travaux ;
- ☞ Aider la Commune à aménager le parking dans les quartiers de Darou Salam et le jardin public de Diamaguène ;
- ☞ Associer la Commune dans le choix des tracés pour avis techniques et conseils.

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de Ndiarème Limamoulaye

Date de la rencontre : 06 novembre 2023

Lieu de rencontre : Salle de délibération

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- La zone du tronçon est un point bas dont la route est complètement dégradée et inondable. Au niveau du Rond-point du Marché Mame Diarra, les exutoires sont complètement cassés. En d'autres termes, c'est un réceptacle naturel des eaux
- Si c'est la Corniche, le point le plus important c'est de construire des ouvrages d'assainissement vu que c'est la problématique majeure dans la zone en plus des reboisements à faire ;

Recommandations et suggestions

- ☞ Elargir le réseau d'assainissement à l'intérieur de la Commune éviter que les eaux ne convergent pas vers cette zone. Cela consiste à construire un réseau d'eaux pluviales de la Pharmacie Soleil à l'Ecole Saint Abraham. L'autre option consiste à créer un de l'ENO à l'Ecole Alioune GADIAGA ;
- ☞ Paver les trottoirs pour éviter l'ensablement du canal des eaux vu qu'on est dans une zone sablonneuse ;
- ☞ Travailler par partie vu que sur le tronçon du projet, il y'a énormément d'ERP et d'infrastructures tels que le Marché Mame Diarra, la Salle des fêtes, Bibliothèque musicale, Foyer des jeunes, Supermarché Supdeco, l'Etat civile, du Poste de santé, Maternité, Pharmacie Soleil. C'est la zone la plus dense de Guédiawaye ;
- ☞ Accompagner la Commune à réhabilité le Poste de Santé de Hamo et la Maternité de 5 dans le cadre de la RSE ;
- ☞ Privilégier la main d'œuvre locale pour une meilleure appropriation du projet par les populations, notamment les jeunes avec l'accompagnement de la Commune ;
- ☞ Aider la Commune à finaliser la Case des Tous Petit Darou Nahin ;
- ☞ Aider la Commune à aménager les espaces de détente et de loisir ;
- ☞ Veiller à la sécurité routière en recrutant les bonhommes de la route issus de la Commune au niveau de l'Ecole de Hamo 4 parce qu'il y'a des enfants qui traversent la route.

Acteur rencontré : Collectivité territoriale de Wakhinane Nimzat

Date de la rencontre : 07 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Chef de Bureau voirie et mobilité'

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 239 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- L'initiative de consulter la Commune est vraiment salubre. Dès le début de projet, j'étais conseiller de la ville de Guédiawaye ;
- Toutefois, la préoccupation est d'ordre sécuritaire par rapport au dépôt qui devrait être à 200 m des habitations d'après les techniciens mandatés par le CETUD qui étaient venus nous présenter le projet. Or si on regarde les distances, ça ne fait même pas 50 m avec des habitations ;
- La deuxième préoccupation c'est un problème de mobilité qui se pose. Les anciennes routes défectueuses n'ont pas été réhabilitées et les nouvelles routes promises ne sont pas encore réalisées.
- Troisièmement, en installant le réseau électrique qui alimente le BRT entre le dépôt et le terminus vers la Grande Mosquée de Guédiawaye à causer des désagréments et la remise en état est mal faite, donc non durable ;
- Concernant les places commerciales qu'ils ont endommagées, la Commune n'a pas été impliquées. C'est seulement quand ils ont des soucis avec la population, qu'ils mettent la Mairie en avant pour discuter avec les populations. A ma connaissance, aucun membre de la Mairie n'a été associé ou impliqué dans réalisation du PAR ;
- Bien que nous soyons profanes, nous avons toujours dit que les corridors sont très étroits. Il faudra penser à mettre en place un service de remorquage pour les voitures qui vont tomber en panne ;

Recommandations et suggestions

- ☞ Mettre en place un service de remorquage ;
- ☞ Impliquer la Mairie dans tout le processus de conception et de mise en œuvre du projet, notamment le PAR ;
- ☞ Aider la Mairie dans le pavage du tronçon allant de l'Ecole Latif Guèye à la Pharmacie Gadaye ;
- ☞ Agrandir le réseau d'eaux pluviales devant la Mairie qui est souvent inondé en période hivernale ;
- ☞ Aider la Mairie à finaliser de la route du Lac Thiouroure ;
- ☞ Equiper la maternité de Daroukhane ;

Acteur rencontré : Direction Générale de la Surveillance et de Contrôle de l'Occupation du Sol (DGSCOS)

Date de rencontre : 12/011/2023

Lieu de rencontre : Bureau du Responsable Environnement

Avis, perceptions expériences, craintes et préoccupations

- Notre rôle est de lutter contre les occupations anarchiques et irrégulières de l'espace. On a souvent l'occasion de travailler avec la CETUD.
- C'est un projet de l'état, on peut accompagner dans la libération des emprises et dans la sécurisation des installations. On peut également intervenir s'il y a des cas de réticence. Au-delà de la commission de recensement et d'évaluation des impenses, la DGSCOS est là pour aider les concessionnaires de réseau à sécuriser leurs emprises.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 240 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- En ce qui concerne le volet environnemental il y aura des gênes pour les riverains et des risques pour les travailleurs.
- Le CETUD nous demande souvent de collaborer avec eux, il nous convie souvent dans leurs projets, car il y a souvent des problèmes avec l'occupation de l'espace, des emprises.
- Pour les appuis on a besoin de logistique pour bien mener nos missions de surveillance et de patrouilles.

Recommandations

- ☞ Veiller à ce que les PAP soient indemnisées ;
- ☞ Proposer un plan de circulation pour réduire les embouteillages ;
- ☞ Saisir la DGSCOS de manière pour la libération des emprises.

Acteur rencontré : Division des Installations Classées

Date de la rencontre : 08 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau Instruction des Dossiers et Etudes

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Les craintes majeures par rapport à ce projet, c'est l'occupation du surtout dans les zones de Guédiawaye et Grand Yoff où on retrouve une forte concentration humaine. Cela revient donc à dire que ce sont les occupants accotements des routes à réhabiliter qui seront les plus impactés ;
- Par rapport aux bases chantiers, il faut faire une liste exhaustive de toutes les ICPE et déposer le dossier à la DIREC ;

Recommandations et suggestions

- ☞ Faire une liste exhaustive des ICPE dans les zones qui concernent le tracé ;
- ☞ Déclarer les bases chantier à la DIREC ;
- ☞ Mettre en place une bonne stratégie de communication et de sensibilisation sur le projet, notamment à l'endroit des populations ;
- ☞ Faire analyse globale des risques dans l'Etude de Dangers ;
- ☞ Disposer des cartes des concessionnaires de réseaux.

Acteur rencontré : Préfecture de Guédiawaye

Date de la rencontre : 11 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau de Préfet

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Le déplacement du Marché d'Oignon de Golf Sud sera une énorme affaire difficile à résoudre. Déjà il faut une réserve pour recaser les PAP, mais apparemment il n'en n'existe même dans le Département de Guédiawaye capable d'abriter le nombre de PAP à

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 241 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

délocaliser. Des mesures à préciser doivent être inclusives et participatives. La délocalisation du Marché aura des préjudices aussi bien pour la Commune que pour les que pour les commerçants qui y s'activent. A cela s'ajoute la perturbation des circuits d'approvisionnement à cause de l'arrêt momentané de la commercialisation, d'où la nécessité de trouver un site de recasement avant d'entamer les discussions. Pour résumer, il s'agit d'un grand centre commercial qui fait vivre beaucoup de famille

- Le Département de Guédiawaye couvre une superficie de 14 km² pour plus de 435 000 habitants. C'est un Département densément peuplé en termes d'habitation et de mobilité. En phase des travaux, il risque d'y avoir énormément des désagréments sur la mobilité des personnes et des biens ;
- Par rapport au Marché d'Oignon, la Mairie de Golf Sud risque d'enregistrer de lourdes pertes au plan fiscal. Il faudra donc discuter avec eux pour voir comment gérer cette question de façon concertée.

Recommandations et suggestions

- ☞ Faire des études socioéconomiques approfondies au niveau du parc Soblé par rapport au nombre d'acteurs, nombre de camions, circuits d'approvisionnement (marché d'éclatement), la quantité moyenne d'oignon débarquée par an. C'est cela qui pourrait permettre de trouver un site idéal pour le recasement du marché ;
- ☞ Privilégier la concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (commerçants, Mairie, grossistes, délégués de Quartier, Administration territoriale, les services techniques de commerce, les consommateurs, etc.) ;
- ☞ Mettre en place la CDRIE après avoir obtenu l'adhésion des acteurs concernées et procéder aux indemnisations justes et équitables des PAP ;
- ☞ Prendre contact avec le nouveau Préfet qui sera affecté et qui prendra bientôt service pour suivre le dossier des études en cours.

Acteur rencontré : DREEC de Dakar

Date de la rencontre : 13 novembre 2023

Lieu de rencontre : Salle de réunion



Photo 2 : Illustration de la réunion avec la DREEC de Dakar

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Ce qui est sûr, c'est qu'il y'aura beaucoup de désagréments dans le cadre de nouveau projet. Déjà que le BRT a causé beaucoup de désagréments, d'où la nécessité de mise en œuvre d'une bonne planification qui consiste à faire un bon phasage des travaux tronçon par tronçon pour atténuer au maximum possible les impacts négatifs. L'autre problématique majeure, concerne la sécurité routière. On a l'impression que les agents recrutés pour les aspects HSE ne sont pas à la hauteur des attentes vu qu'il y'a beaucoup de manquements par rapport à ces questions.

Recommandations et suggestions

- ☞ Consulter les concessionnaires de réseaux et mettre en place un comité de veille qui va permettre de travailler en étroite collaboration ;
- ☞ Faire une bonne planification qui consiste à faire un bon phasage des travaux tronçon par tronçon pour atténuer au maximum possible les impacts négatifs ;
- ☞ Créer des tronçons de déviation en phase travaux ;
- ☞ Impliquer les Communes dans le phasage du projet ;
- ☞ Aménager les ouvrages d'assainissement avec un bon dimensionnement de sorte que les quartiers riverains de Grand Yoff ne soient pas inondés ;
- ☞ Prévoir un reboisement compensatoire dans le cadre du projet ;
- ☞ Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation dans le cadre du projet ;
- ☞ Faire un recensement exhaustif des PAP et procéder à une indemnisation juste et équitable conformément aux barèmes du bailleur avant toute libération des emprises ;
- ☞ Sécuriser les emprises après avoir indemnisé toutes les PAP en étroite collaboration avec les Communes ;
- ☞ Impliquer les leaders d'opinion au niveau des zones concernées (Chefs de gare, Délégués de quartier, Relais communautaires, Elus locaux, etc.) dans le cadre du recensement des PAP ;
- ☞ Faire des affiches au niveau des zones concernées dans le cadre de l'étude ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 243 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ☞ Bien prendre des mesures sécuritaires pour permettre aux populations de vaquer à leurs occupations ;
- ☞ Faire de sorte que les matériaux soient acheminés à des heures de circulation non intense ;
- ☞ Faire un recensement exhaustif des ICPE et faire leur déclaration à la DIREC ;
- ☞ Internaliser toutes les activités à l'intérieur des emprises ;
- ☞ Implanter les panneaux de sécurité tout au long des tracés ;
- ☞ Excaver juste ce qui est nécessaire au moment des travaux ;
- ☞ Baliser les zones de chantier ;
- ☞ Recruter les bonhommes de routes surtout au niveau des zones à proximité des établissements sensibles et celles très fréquentées ;
- ☞ Privilégier la main d'œuvre locale ;
- ☞ Doter les travailleurs d'EPI suffisants et adaptés et exiger leur port ;
- ☞ Installer des toilettes mobiles le long des corridors ;
- ☞ Prévoir des points de rafraîchissement au niveau des zones des travaux ;
- ☞ Faire des visites médicales avant tout recrutement du personnel par des spécialistes agréés de la santé ;
- ☞ Recruter une équipe QHSE qui va faire le tour des chantiers ;
- ☞ Mettre en place un plan de gestion des déchets de chantier ;
- ☞ Mettre en place un Mécanisme de Gestion des Plaintes ou le réactualiser dans le cadre du projet tout en informant et sensibilisant les populations sur le MGP ;
- ☞ Faire de sorte de le MGP mis en œuvre soit diligent tout en respectant le principe de sécurité et de confidentialité des requérants.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 244 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Acteur rencontré : Centre de Gestion et de contrôle de la Qualité de l'Air (CGQA)

Date de rencontre : 13/11/2023

Lieu de rencontre : Bureau Cheffe du Centre

Avis, perceptions expériences, craintes et préoccupations

- La CGQA est une entité de la DIREC qui a pour missions le contrôle de la qualité de l'air, de la pollution atmosphérique. On a un certain nombre de stations qui nous permet de mesurer la qualité de l'air. Ces stations nous permettent de collecter quotidiennement des informations sur la qualité de l'air afin de produire des bulletins périodiques. Nous sommes également impliqués dans les évaluations environnementales ;
- C'est un bon projet que nous accueillons à bras ouverts. Nous pouvons également partager des données sur la qualité de l'air.
- Qui parle de projet de voirie parle de la pollution particulaire avec les PM 2,5, les PM 10, le NO₂ et les NOX. Avec le trafic routier il y a ces particules et l'émanation de poussière avec l'ensablement de la route.

Attentes et recommandations

- ☞ Faire une caractérisation de la qualité de l'air dans les zones concernées par le projet pour avoir une situation de référence ;
 - ☞ Arroser régulièrement pour atténuer l'émanation de la poussière en phase chantier ;
 - ☞ Suivre les informations sur la qualité de l'air pour gérer les activités des engins ;
 - ☞ Bâcher les matériaux transportés par les camions.
-

Acteur rencontré : Division de Contrôle des Pollutions et Nuisances (DCPN)

Date de rencontre : 13/01/2023

Lieu de rencontre : Bureau de contrôle des laboratoires

Avis, perceptions expériences, craintes et préoccupations

- C'est un projet positif car réhabiliter des routes est une bonne chose. La prise en compte des parkings dans le projet du BRT est très pertinente.
- Il y aura des nuisances sonores et la production de déchets.

Recommandations et suggestions

- ☞ Prévoir des mesures pour atténuer les nuisances sonores ;
 - ☞ Proposer un plan de circulation pour les véhicules et les engins ;
 - ☞ Arroser régulièrement pour éviter les nuisances sur la qualité de l'air ;
 - ☞ Impliquer les acteurs locaux dans le projet ;
 - ☞ Proposer un bon plan de gestion des déchets dans tout le processus du projet.
-

Acteur rencontré : La commune de Dieuppeul Derkhlé

Date de rencontre : 14/11/2023

Lieu de rencontre : Bureau du Chef de Service Technique

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 245 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Avis, perceptions expériences, craintes et préoccupations

- Par rapport à nos préoccupations, CETUD peut nous accompagner à hausser le niveau des trottoirs, le pavage du corridor concernant notre commune et l'aménagement d'espaces verts. On a 4 ou 5 jardins qui peuvent être aménagés. La hausse du niveau des trottoirs dans certaines zones de la commune va permettre de lutter contre les stationnement anarchiques et illicites des « clandos ». Et cela permet de réduire les embouteillages.
- Nous sommes concernées par une portion de 1,5 km du BRT. On a une voie de contournement qui peut soulager le BRT. Il s'agit de la rue qui passe devant la mairie et qui rejoint le terminus Liberté 5.
- Pour les appuis on a besoin de logistique pour bien mener nos missions de surveillance et de patrouilles.
- Avec le BRT, il y a eu beaucoup de plaintes surtout avec l'émanation de la poussière. On avait un registre de plaintes, beaucoup de plaintes ont été réglées dont certains cas avec l'accompagnement de la commune. On avait même demandé aux populations riveraines de s'inscrire à la mutuelle de santé pour faciliter les prises en charges en cas de maladies respiratoires ou d'accidents liés au BRT. CETUD nous a également accompagné en kits scolaires, en équipements médicaux pour le poste de santé Derklé.

Recommandations et suggestions

- ☞ Collaborer avec la Commune dans le cadre de ce projet ;
- ☞ Doter la commune d'une ambulance médicalisée ;
- ☞ Informer la Commune avant le démarrage du projet ;
- ☞ Impliquer la Commune dans tout le processus du projet.

Acteur rencontré : Service Régional de l'Aménagement du Territoire de Dakar

Date de la rencontre : 14 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Chef de Service

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

Le SRAT est un démembrement de l'ANAT au niveau régional pour la mise en œuvre de la politique de l'Etat par rapport à l'aménagement du territoire. L'autre mission c'est d'aider les collectivités territoriales dans leurs politiques de planification spatiale. Le SRAT travaille en synergie avec les autres services déconcentrés de l'Etat pour la prise en compte de l'aménagement du territoire. Au niveau régional, la SRAT est membre du Comité Régional de Suivi Environnemental. L'autre Comité qui est a été mis en place par le Gouverneur au niveau régional, consiste à suivre et coordonner des grands travaux de l'Etat. Concernant le BRT, le SRAT a été consulté lors de la réalisation de l'EIES ;

- Le BRT est un projet de l'Etat structurant qui favorise la mobilité urbaine en plus de la réduction des émissions atmosphériques ;
- Il y'a des enjeux importants par rapport au niveau projet :
 - la fluidité dans la voie du BRT
 - la préservation des activités économiques ;
 - la continuité de la circulation et des déplacements dans les voies connexes ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 246 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- la maîtrise des nuisances (pollution de l'air, bruits, encombrements de la voie, etc.) et des risques d'accidents induits et des nuisances du cadre de vie (encombrements, déchets, bruits, etc.)
- Toutefois, les principales préoccupations s'articulent autour de :
- La densité du bâti dans le périmètre d'influence ;
 - La circulation est difficile à Dakar ;
 - Le trafic induit ;
 - L'empiètement dans l'emprises des voies publiques ;
 - L'acquisition et la libération des emprises ;
 - La proximité des habitations et des lieux d'activité socio-économiques (impacts sur les installations à usages d'habitation, commercial et de service et sur les ressources naturelles telles que les arbres) ;
 - Les pertes de revenus dues aux travaux ;
 - Identification des sites de recasement des impactés ;
 - L'augmentation significative de la circulation et des nuisances qui vont en résulter (pollution, bruits, accidents, etc.) ;
 - La continuité du transport et des déplacements dans les voies secondaires et tertiaires durant les travaux ;
 - Le respect des délais des travaux d'aménagement des tronçons par rapport à la date de mise en circulation du BRT ;
 - Pertes de temps pour les usagers
 - Les interférences avec les réseaux des concessionnaires (Orange, ONAS, SONES, etc.)
- L'autre préoccupation notamment sur le PAR est la libération des emprises. Il faudra donc envisager de trouver des sites de recasement pour certaines PAP. Le principe premier fondamental d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) est d'éviter, autant que possible, la réinstallation (avoir moins d'impacts sur les biens et les personnes) ».
- Les attentes par rapport au projet et à l'évaluation environnementale :
- L'articulation du projet avec :
- Le Plan de Mobilité Urbaine Durable de Dakar (PMUD) à l'horizon 2035 ;
 - L'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet BRT déjà réalisé ;
 - Le rapport du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) réalisé en 2017.
- La description détaillée des voies et des aménagements/ajustements projetés et les besoins en emprises foncières à libérer ;
- Identification exhaustive des voies de reports (par axe) et analyse des variantes ;
- Recensement exhaustif des catégories de PAP (PAP Habitat, PAP place d'affaires, PAP infrastructures et équipement collectif, PAP mixte), de la nature des déplacements (définitif ou temporaire) et la nature des titres de propriété ;
- Mesures d'optimisation afin d'éviter les déplacements physiques définitifs et les déplacements économiques définitifs lors de la réalisation du projet.

Recommandations et suggestions

- ☞ Atténuer le maximum possible les impacts négatifs sur les activités socioéconomiques ;
- ☞ Mettre de place un bon plan de circulation en phase des travaux afin que les voies connexes ne soient pas bloquées ;
- ☞ Veiller à la sécurité routière à travers les panneaux de signalisation, marquage au sol, l'éclairage public, le recrutement des bonhommes de routes, le balisage du chantier ;
- ☞ Prévoir des sites de recasement pour certaines PAP ;
- ☞ Travailler en étroite collaboration avec les concessionnaires de réseaux pour éviter d'éventuel désagrément ;
- ☞ Faire un recensement exhaustif de toutes les catégories de PAP et procéder à une indemnisation juste équitable ;
- ☞ Etudier la nature des titres de propriétés des PAP ;
- ☞ Mettre en place un MGP dans le cadre du PAR ;
- ☞ Faire un renforcement des capacités des membres du CRSE sur le suivi des projets d'aménagement routier ;
- ☞ Faire un renforcement des capacités des membres du CRSE sur le suivi du PAR ;
- ☞ Inclure un système d'assainissement des eaux pluviales dans les aménagements de routes prévus ;
- ☞ Elaborer une cartographie des voies connexes à aménager ;
- ☞ Faire une étude sur le trafic induit.

Acteurs rencontrés : Ville de Guédiawaye

Date de la rencontre : 20 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Chef Division Aménagement Urbain, Développement Durable, Gestion des Ressources Naturelles et Cadre de Vie & Conseil Départemental de la Jeunesse de Guédiawaye (même bureau)

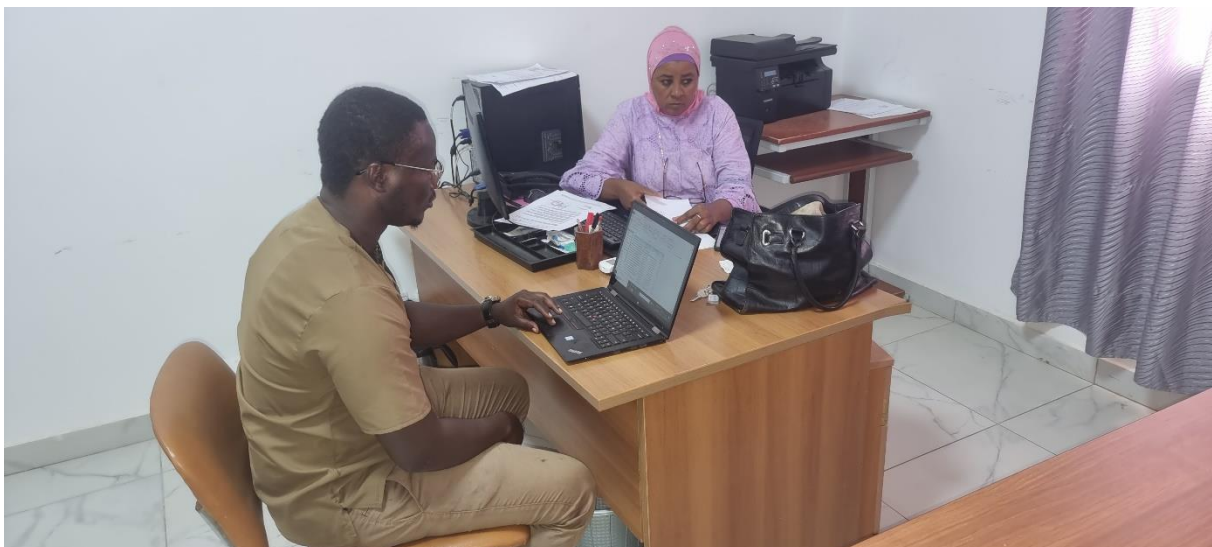



Photo 3 : Illustration de la rencontre avec la Ville de Guédiawaye

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 248 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- La Commune de la Villé de Guédiawaye par le BRT par les Commune vu qu'elle avait tout un ensemble d'infrastructure à savoir des espaces de détente et de loisir (terrains de basket, terrain de footballs, espaces de loisir, etc.) sur le corridor du BRT. On avait fait le recensement de toutes les infrastructures impactées et le BRT avait pris les engagements de faire un projet compensatoire. Mais jusqu'à présent, rien n'est encore fait.

Recommandations et suggestions

- ☞ Respecter les engagements pris dans le cadre du projet compensatoire des infrastructures détruites par les travaux du BRT ;
- ☞ Honorer les engagements pris en matière d'accompagnements des femmes impactées par le projet ;
- ☞ Respecter les engagements pris dans le cadre du recrutement des jeunes ;
- ☞ Privilégier la main d'œuvre locale dans le cadre du nouveau projet ;
- ☞ Impliquer la Ville de Guédiawaye dans tout le processus du projet.

Acteurs rencontrés : Conseil Départemental de la Jeunesse de Guédiawaye

Date de la rencontre : 20 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Président du Conseil Départemental de la Jeunesse de Guédiawaye



Photo 4 : Illustration de la rencontre le Conseil département de la jeunesse de Guédiawaye

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Le Conseil Départemental de la Jeunesse a une mission de représentation, de plaidoyer et de promotion de la Jeunesse ;

- Nous avons été consultés lors de l'EIES du projet BRT, mais depuis lors, nous n'avons pas de retour pour savoir si nos préoccupations avaient été prises en compte dans le cadre la précédente étude. Il s'agit d'un déficit de communication que nous déplorons. Jusqu'à présent nous ne disposons pas des éléments du rapport validé ;
- Juste en face de la Maternité Elisabeth DIOUF, non seulement il n'y a pas de panneau de signalisation, mais la circulation des véhicules pose problème parce qu'ils font difficilement le tour. A cela s'ajoutent des problèmes d'arrêts de bus et de stationnement au niveau du même axe.

Recommandations et suggestions

- ☞ Mettre en œuvre des mesures préventives de sorte que les charretiers n'empruntent pas les voies secondaires du BRT ;
- ☞ Créer des arrêts pour les véhicules de transport en commun tout au long du tracé plus précisément de la Pharmacie Golf au Rondpoint Case Bi vu qu'il y'a des maisons qui ont été expropriées et ces espaces peuvent servir d'arrêt ;
- ☞ Prendre des mesures pour la libération des emprises pour les piétons tout au long du tracé ;
- ☞ Faire des aménagements au niveau des maisons qui ont été expropriées et qui servent maintenant de dépôt clandestin de gravât et d'écurie pour des charretiers au sur l'axe croisement Golf jusqu'au Lycée des Parcelles Assainies.

Acteurs rencontrés : Direction générale des Infrastructures Routières et du Désenclavement

Date de la rencontre : 22 novembre 2023

Forme de consultation : Correspondance électronique (e-mail)

Contenu du guide d'entretien : Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations, attentes, suggestions et recommandations

QUESTIONS POSEES	REponses APORTEES
Thème 1 : Connaissance de la partie prenante	
1. Quels sont vos domaines d'intervention ?	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Politique de développement des Infrastructures routières ✓ Suivi de la réglementation et de la normalisation routières nationales
2. Quel sont les acteurs avec lesquels vous collaborez dans le cadre des études d'environnementales ?	Structures de l'Etat, Privés, Chercheurs, Société civile
Thème 2 : Connaissances du projet et ses enjeux environnementaux, sécuritaires et sociaux	

QUESTIONS POSEES	REPONSES APORTEES
3. Que savez-vous du projet de circulation et du stationnement autour du corridor BRT ?	Toute la procédure (Elaboration, Conception, Exécution, ...)
4. Comment percevez-vous ce projet ?	C'est un bon projet avec ses forces et faiblesses.
5. Quelle appréciation faites-vous de la politique de l'Etat en matière de développement de transport de masse ?	<ul style="list-style-type: none"> ☞ C'est une orientation qui suit les objectifs de la CDN. Des exemples peuvent être cités : TER, BRT, RTC, Renouvellement des bus de DDD, Développement du chemin de fer, Renforcement des bus TATA, ☞ C'est une très bonne idée car permettra la réduction de GES et des embouteillages sur les axes de même destination
6. Quelles sont les mesures à prendre par rapport à la sécurité routière dans le cadre du projet en phase travaux et celle d'exploitation ?	<p>En phase Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Mise en place de balisage autour des sites de construction et de panneaux de signalisations pour travaux. ☞ Organiser des sessions de formation pour les travailleurs de la construction sur les pratiques de sécurité routière et sensibiliser la communauté locale aux changements à venir ; ☞ Mettre en place des itinéraires de déviation clairement indiqués pour minimiser les interruptions et les congestions de trafic. ☞ Assurer un éclairage suffisant sur le site de construction pour améliorer la visibilité, surtout la nuit. <p>Phase d'Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Mettre en place une signalisation permanente claire et cohérente pour guider les usagers de la route tout au long du corridor BRT. ☞ Installer des dispositifs physiques tels que des barrières, des glissières de sécurité et des passages piétons sécurisés pour minimiser les risques d'accidents. ☞ Formation continue : Offrir une formation continue aux conducteurs de bus, aux chauffeurs privés et aux usagers

QUESTIONS POSEES	REPONSES APORTEES
	<p>de la route sur la manière de naviguer en toute sécurité autour du corridor BRT.</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Surveillance électronique : Mettre en place des systèmes de surveillance électronique, tels que des caméras de surveillance, pour détecter et prévenir les infractions
<p>7. Quelles sont vos craintes et préoccupations par rapport au projet ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Difficultés sur les voies parallèles, problèmes sur la gestion du domaine public routier, classification du domaine dédié au BRT ☞ Les intersections voitures - bus qui sont étroites et qui peuvent entraîner une perturbation de la circulation du BRT en cas de bouchons ou de problèmes liés à une voiture
<p>8. Quelles solutions préconisez-vous pour une meilleure prise en compte de vos craintes et préoccupations dans le cadre du projet ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Mieux gérer les recommandations issues des comités de suivi, libérer davantage les emprises routières conformément aux dispositions réglementaires de la loi sur la classification routière et autoroutière ☞ Elargissement de ces voies.
<p>9. Quelles sont les dispositions nécessaires pour la prévention et la maîtrise des risques associés au projet ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Respecter les normes QHSE, ☞ Mis en place de panneaux et feux de signalisations visibles pour prévenir les usagers des éventuels dangers, sensibiliser la population sur ces éventuelles risques
<p>10. 15. Quelles sont les dispositions à prendre pour l'atténuation des impacts négatifs dans le cadre du projet ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Respecter les recommandations issues des PGES ☞ Corriger les non conformités signalés s'ils existent
<p>11. Quelles sont vos attentes par rapport au nouveau projet ?</p>	<p>Amélioration de la mobilité, réduction des GES, amélioration de la sécurité routière, développement de l'économie, création d'emplois, réduction des maladies liées à la dégradation de la qualité de l'air, atteinte des objectifs du PSE vert, du PAPA2A, actions positives pour la CDN.</p>

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 252 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Acteur rencontré : 13^{ème} Compagnie d'incendie et de Secours de Guédiawaye

Date de la rencontre : 20 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Commandant

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- On a tenu des réunions avec le CETUD, ils ont prévu un centre opérationnel pour coordonner leurs activités dans lequel on aura un représentant. On pourra utiliser le BRT dans des situations exceptionnelles ;
- Nous saluons ce projet car les axes secondaires sont importants pour faciliter la circulation. Les axes qui longent le corridor du BRT sont étroits ;

Recommandations et suggestions

- ☞ Installer des ralentisseurs pour atténuer les risques d'accident ;
- ☞ Il faut élargir les axes pour avoir 8 M de largeur ;
- ☞ Aménager des passages piétons ;
- ☞ Installer des panneaux de signalisation ;
- ☞ Faire le marquage au sol ;
- ☞ Aménager des bandes d'urgence ;
- ☞ Former le personnel aux gestes de premiers secours ;
- ☞ Mettre en place des trousse de secours en cas d'accident
- ☞ Obliger le port des équipements de protection individuelle.

Acteur rencontré : Service Départemental des Eaux et Forêts de Dakar

Date de la rencontre : 21 novembre 2023

Lieu de rencontre : Bureau du Chef de service

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- Avec le CETUD on a une relation entre services de l'état. C'est une relation de partenariat dans le cadre du BRT depuis le début du projet sur les aspects liés à l'abattage et à l'élagage des arbres. Il y a plusieurs arbres coupés tout en respectant la réglementation avec le respect du paiement des taxes. On a eu à travailler en synergie en effectuant ensemble des missions de terrain pour le recensement des arbres à abattre car il y a des arbres abattus et des arbres élagués ;
- Il y a des mesures pour éviter certains risques. On a demandé un programme de reboisement compensatoire comme le veulent les textes surtout dans ce contexte de changement climatique. Le CETUD a payé les taxes dans le cadre du BRT. Ils ont financé un programme de reboisement compensatoire (PRC). Sur le corridor du BRT il y a un reboisement qui est en train d'être fait. Il serait intéressant aussi d'aménager des espaces verts au niveau des communes concernées et impactées par le projet ;
- Dans le cadre de ce nouveau projet il faut réadapter cette même démarche en nous présentant un dossier qui va nous permettre de collaborer. Il faudrait également des missions de terrain pour recenser les arbres impactés.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 253 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Recommandations et suggestions

- ☞ Renforcer la collaboration avec les services des eaux et forêts ;
- ☞ Elaborer un protocole de suivi avec les eaux et forêts ;
- ☞ Équiper les services des eaux et forêts sur le plan logistique (tronçonneuse, EPI, échafaudage, cisaille motorisée).

Acteur rencontré : Collectif des Délégués quartier de Guédiawaye

Date de la rencontre : 22 novembre 2023

Lieu de rencontre : Domicile du Président du Collectif

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- C'est un bon projet surtout avec la prise en compte de l'assainissement des eaux pluviales. Les quartiers qui longent la route de la corniche se situent dans un point bas. C'est la raison pour laquelle ce projet est très pertinent pour nous. Il y a également le trafic des véhicules à prendre en compte pour faciliter la circulation. Pour cela, les quartiers qui longent cette route sont bien lotis. C'est pourquoi, il est pertinent de paver certaines ruelles pour créer des déviations. Il y a également des zones où ils peuvent aménager des parkings et des espaces verts pour bien embellir cette voie.

Recommandations et suggestions

- ☞ Paver les rues de dégagements pour faciliter la circulation ;
- ☞ Prévoir des passerelles pour la sécurité des populations ;
- ☞ Installer des bancs publics ;
- ☞ Aménager des espaces verts ;
- ☞ Réhabiliter le terrain de Hamo 5 ;
- ☞ Favoriser l'emploi local ;
- ☞ Installer des feux de signalisation ;
- ☞ Sensibiliser les populations ;
- ☞ Impliquer le collectif des délégués dans tout le processus du projet ;
- ☞ Prévenir le collectif des délégués avant le démarrage des travaux ;
- ☞ Installer des dispositifs de lutte contre la brise marine.

Acteur rencontré : Agence Nationale de la Sécurité Routière

Date de la rencontre : 24 novembre 2023

Lieu de rencontre : Salle de réunion



Photo 5 : Illustration de la rencontre avec ANASER

Avis, perception, expériences, craintes, préoccupations

- En tant que Directeur des Opération au CETUD, j'ai eu à diriger ce projet du BRT depuis 2011. A certains endroits, on note des difficultés liées à l'étroitesse de certaines voies secondaires. C'est le cas dans certaines communes comme Grand Yoff et Golf Sud à Fadia ;
- Une autre contrainte c'est par rapport aux usagers qui sont obligés de prendre le BRT et qui passent par les voies latérales pour accéder aux stations intermédiaires. Ces usagers ne maîtrisent pas forcément le Code de la route. Cela pose un sérieux problème de sécurité routière ;
- La troisième problématique relève de l'environnement immédiat avec le problème de l'encombrement. C'est vrai qu'il y a un système de feu mais les motocyclettes ne respectent pas les feux car ils ne se sentent pas du tout concernés ;
- Il y a également la saturation des voies latérales qui peuvent causer de la fatigue des conflits et des risques d'accident. Il y a des écoles autour et il faut beaucoup sensibiliser.
- On a eu à noter quelques problèmes avec le BRT surtout vers la RTS, le Boulevard Charles de Gaule et Malick Sy où le flux de véhicules et de piétons est très important. Au niveau de la CESAG il y a un garage clando qui constitue également un risque. Vers le lycée Kennedy il y a beaucoup d'ERP. Vers le Boulevard Dial Diop il y a beaucoup de places d'affaires et que les voies sont larges, ce qui fait que les véhicules peuvent rouler à des vitesses excessives.
- Pour le BRT, on n'est pas habitué à ce genre de projet donc c'est un rêve dont on nous parlait. La première difficulté qu'on va rencontrer sera liée à l'incivisme, le non-respect du code de la route. La voie du BRT est accessible au niveau de plusieurs croisements ce qui forcément aura des comportements problématiques.
- Le BRT est très pertinent, c'est une solution pour le transport car le parc automobile est consistant. Ce projet permet de lutter contre les pollutions et les nuisances. Le fait de réhabiliter les voies de contournement peut encourager les autres à acheter des véhicules.
- Même si nous faisons les meilleures signalisations sans de bons comportements, il y aura toujours des problèmes.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 255 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Recommandations et suggestions

- ☞ Disposer d'une police de surveillance tout au long du corridor du BRT ;
- ☞ Installer des passerelles pour les piétons ;
- ☞ Installer des panneaux de limitation de vitesse ;
- ☞ Organiser une bonne campagne de sensibilisation sur la sécurité routière en impliquant les acteurs communautaires et des télévisions avant la mise en service du BRT ;
- ☞ Faire de la RSE.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 256 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

ANNEXE D : ANALYSE DES RISQUES D'ACCIDENT & DES RISQUES PROFESSIONNELS

I.1. Introduction

Cette présente analyse des dangers et des risques professionnels, fait partie de l'analyse environnementale initiale du projet de mise en place des dessertes du BRT. Le travail sera divisé en 2 parties :

- une analyse des risques / dangers et ;
- une étude des risques professionnels.

La première concernant les risques technologiques et la seconde, les risques d'accidents et de maladies auxquels les travailleurs sont exposés dans l'exécution de leur travail quotidien.

Analyse des risques

La principale source de risques technologiques d'un projet de construction de routes est sa base industrielle. Dans cette dernière sont stockées des quantités non négligeables de produits à risques (gasoil, d'huile de lubrification, etc.) de qui sont des sources de risques. Comment doit-on disposer tous ces éléments à l'intérieur du site afin de leur garantir un maximum de sécurité entre eux et vis-à-vis de l'extérieur, sont autant de questions qui se poseront et auxquelles cette étude devra apporter des réponses.

Préalables à l'évaluation des risques

L'évaluation des risques cherche avant à identifier, évaluer dans le but soit d'éliminer à la source, d'écartier ou du moins réduire le niveau potentiel associés aux différentes étapes du cycle de vie du projet. En d'autres la démarche consiste à identifier pour chaque risque potentiel, des mesures nécessaires pour le contenir ; mesures devant faire l'objet de planification opérationnelle pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs d'une part et d'autre part des populations riveraines des tronçons.

Ainsi, à partir des différentes composantes du projet (cycle de vie de projet), la démarche consiste à :

- ☞ Identifier les dangers, les sources de dangers, les situations dangereuses et les risques associés ;
- ☞ Hiérarchiser les risques en fonction de la probabilité d'occurrence (P) et de la gravité (G) ;
- ☞ Déterminer et planifier les mesures de prévention, de correction et d'amélioration.

I.2. Méthode d'évaluation des risques

L'estimation du risque consiste à considérer pour chaque situation dangereuse deux (02) facteurs : la probabilité d'apparition (fonction de la durée et/ou de la fréquence d'exposition au danger) et la gravité des dommages potentiels. Les niveaux de probabilité peuvent aller de Très improbable à Très probables et les niveaux de gravité de faible à très grave. La démarche de cette estimation est consignée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 26 : Niveaux de probabilité et de gravité de la grille d'évaluation des risques

Echelle de probabilité (P)		Echelle de gravité (G)	
Score	Signification	Score	Signification
P ₁	Très improbable	G ₁ = faible	Accident ou maladie sans arrêt de travail
P ₂	Improbable	G ₂ = moyenne	Accident ou maladie avec arrêt de travail
P ₃	Probable	G ₃ = grave	Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle
P ₄	Très probable	G ₄ = très grave	Accident ou maladie mortel

Les résultats des facteurs d'estimation sont illustrés par la grille ci-dessous pour déterminer le risque associé à chaque situation afin de proposer des mesures de maîtrise du risque.

Tableau 27 : Grille d'évaluation des risques

		Probabilité (P)			
		P ₁	P ₂	P ₃	P ₄
Gravité (G)	G ₄				
	G ₃				
	G ₂				
	G ₁				

Tableau 28 : Signification des couleurs

Niveau de risque	Signification
Risque élevé - Priorité 1	Risque élevé inacceptable
Risque moyen - Priorité 2	Risque important
Risque faible - Priorité 3	Risque acceptable

1.3. Identification des dangers potentiels

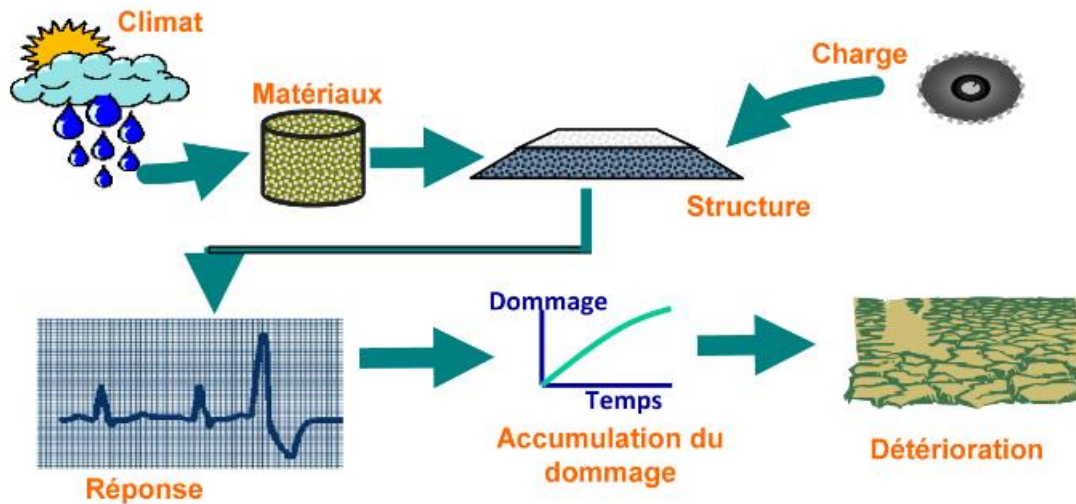
1.3.1 Dangers liés à l'environnement naturel

Les dangers liés aux phénomènes naturels concernent généralement à la destruction complète des sections de routes aménagées, à l'obstruction jusqu'à une dégradation de la qualité d'usage par fissuration, déformation et orniérage. En effet, les risques naturels associés aux sections dans le cadre de la présente mission sont faibles au vu des conditions naturelles locales (géomorphologie, climat). Il s'agit en réalité de déterminer les dangers et les risques associés aux inondations pendant l'exploitation des sections.

Séismes : Le Sénégal en général et la zone en particulier en est exempté.

Exposition des sites aux risques climatiques de la région de Dakar

Comme illustré sur la figure ci-dessous, Le climat est un élément déterminant sur la durabilité d'une chaussée, ainsi, il serait nécessaire d'analyser la nature de l'exposition future au climat des axes routiers qui seront mis en place.



Facteurs affectant la performance d'une chaussée (Source : ARA, 2012)

Puisque l'évolution des aléas climatiques dépendra des émissions futures de GES, l'utilisation de scénarios d'émission est indispensable. Dans les documents de planification de projets de développement liés au contexte du changement climatique, les tendances climatiques futures sont appréciées sur la base de paramètres clés tels que les températures et la pluviométrie. Ces tendances ont pu être modélisées grâce aux deux scénarios RCP 4.5 et RCP 8.5 (retenus pour la planification des mesures d'atténuation et d'adaptations au Sénégal).

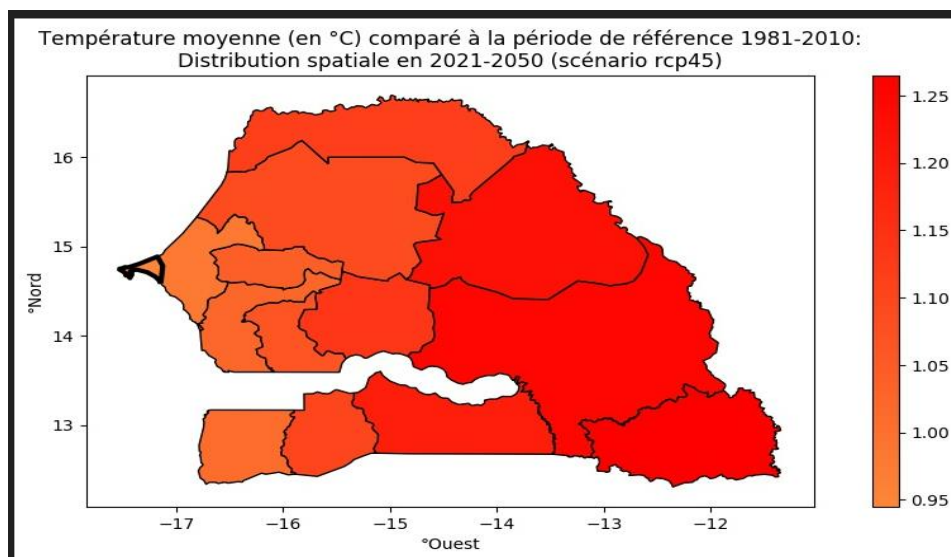
Les CDN sont la base de la participation de chaque pays à la mise en œuvre de l'Accord de Paris sur le climat. Ces contributions doivent être guidées par les priorités nationales et refléter les capacités respectives, les circonstances nationales et les responsabilités de chaque pays. L'objectif de ces contributions est de permettre d'encadrer et de clarifier la progression des États dans la lutte contre le changement climatique.

A travers la CDN du Sénégal, les tendances climatiques ont été appréciées sur la base de deux paramètres clés, c'est-à-dire, la température et la pluviométrie.

Ainsi, cette analyse implique les paramètres pluviométriques et de température de la région de Dakar de 2021 à 2050 comparé à la période 1981-2010, Les scénarios d'émission considérés sont les RCP 4,5 et RCP 8,5, qui sont les scénarios considérés pour la Contribution Déterminée au niveau National (CDN approuvée en 2020), ainsi que tous les documents d'engagement et de planification du Sénégal concernant le changement climatique. La pertinence d'analyser les comportements spécifiques de ces paramètres climatiques peut garantir la maîtrise de la stabilité dans le temps des ouvrages, mais aussi la résilience des installations futures.

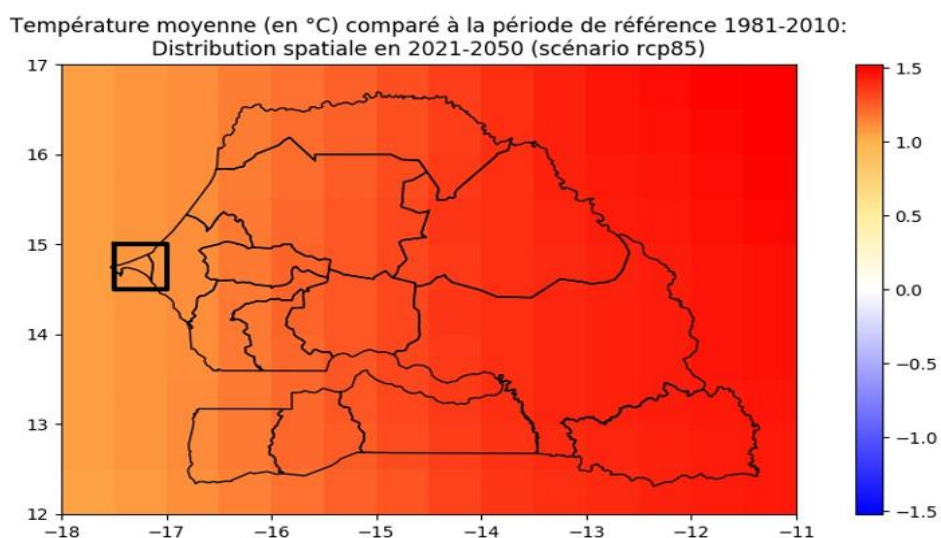
Evolution future des températures de Dakar

Dans l'ensemble du territoire sénégalais, les écarts de température pour la période considérée sur la figure ci-dessous sont positifs pour le RCP 4,5, ce qui nous fait déduire une augmentation des intensités de températures d'ici à l'an 2050.



Ecarts des intensités de température de 2021 à 2050 comparé à la période 1981-2010 selon le scenarii 4, 5 pour le Sénégal, source AMMA, 2050

En ce qui concerne la région de Dakar, de 2021 à 2050, la température connaîtra une hausse de +0,97 degré C par rapport à la période 1981-2010.

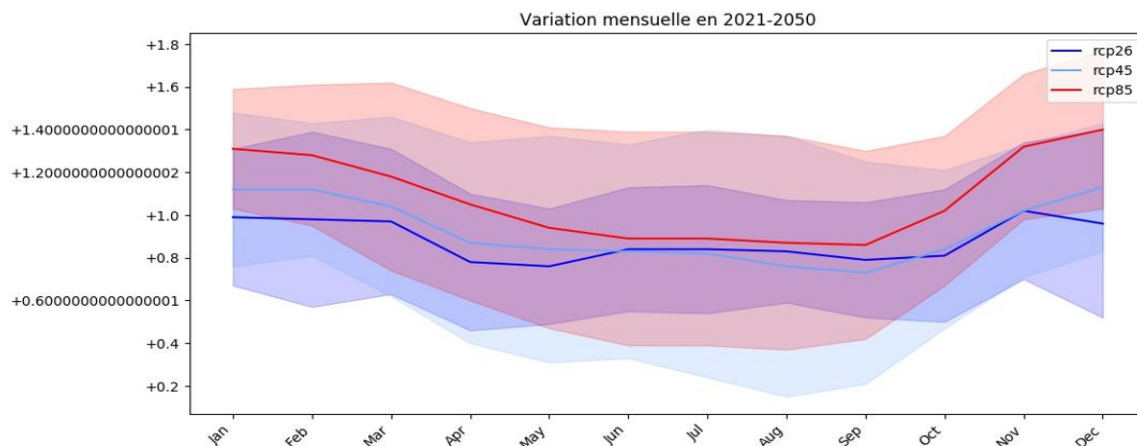


Ecarts des intensités de température de 2021 à 2050 comparé à la période 1981-2010 selon le scenarii 8, 5 pour le Sénégal, source AMMA, 2050

Les écarts de température de 2021 à 2050 comparés à 1981-2010 sont positifs pour le RCP 8,5, ce qui nous fait déduire d'une augmentation des intensités de températures.

Pour la région de Dakar, d'ici à l'an 2050, la température connaîtra une hausse de +1,12 degré C par rapport à la période 1981-2010.

Cette augmentation interannuelle de la température s'exprime aussi à l'échelle mensuelle.



Augmentation des températures mensuelles à Dakar de 2021 à 2050 comparé à 1981-2010 selon les trois différents scénarii d'émission

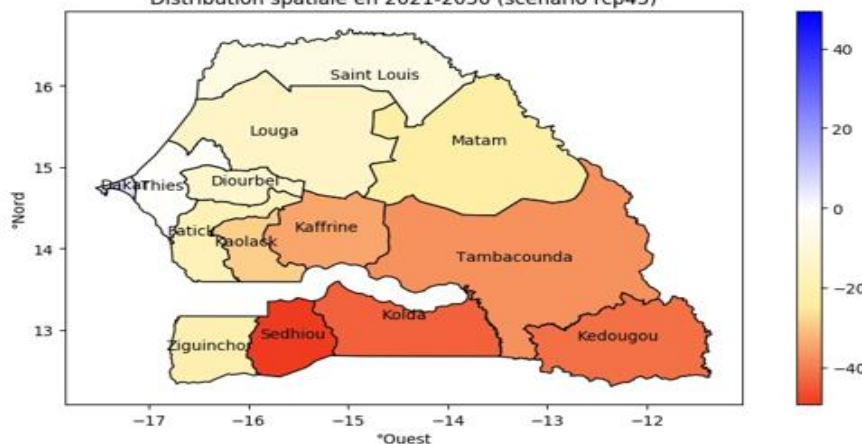
L'augmentation des intensités de températures mensuelles se manifesterait également selon les scénarii RCP 4,5, 8, 5 et même 2,6.

Nous retiendrons que les sections du projet sont exposées à un risque d'augmentation de température jusqu'en 2050 quel que soit le scénario d'émission considéré. Ce comportement des températures devra être intégré dans les différentes options de conception, de mise en œuvre et d'exploitation des voies à réaliser.

Risque de variation des cumuls de précipitation

Les cumuls interannuels de pluviométrie de 1981 à 2010 comparés à la période 2021 à 2050, dénotent de cas d'augmentation de la pluviométrie et de baisse pluviométrique sur le territoire sénégalais selon le RCP 4,5.

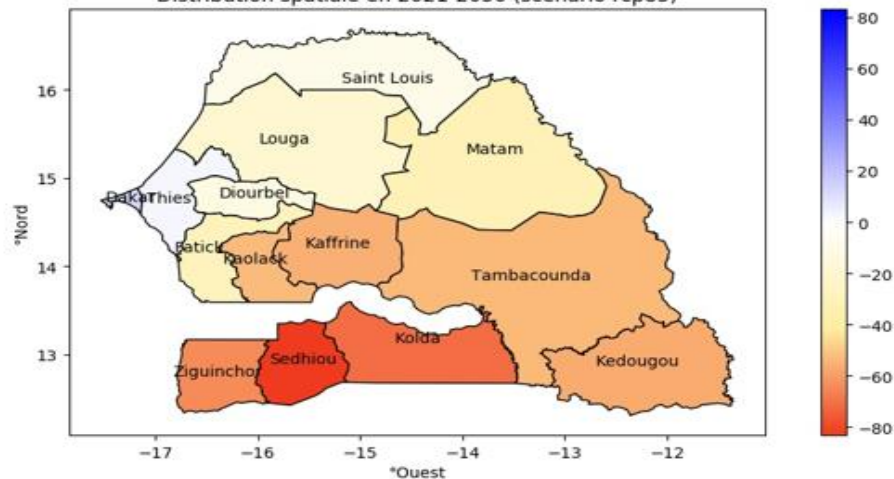
Cumul des précipitations (en mm) comparé à la période de référence 1981-2010:
Distribution spatiale en 2021-2050 (scénario rcp45)



Différence absolue des cumuls pluviométriques de 2021 à 2050 comparé à la période 1981-2010

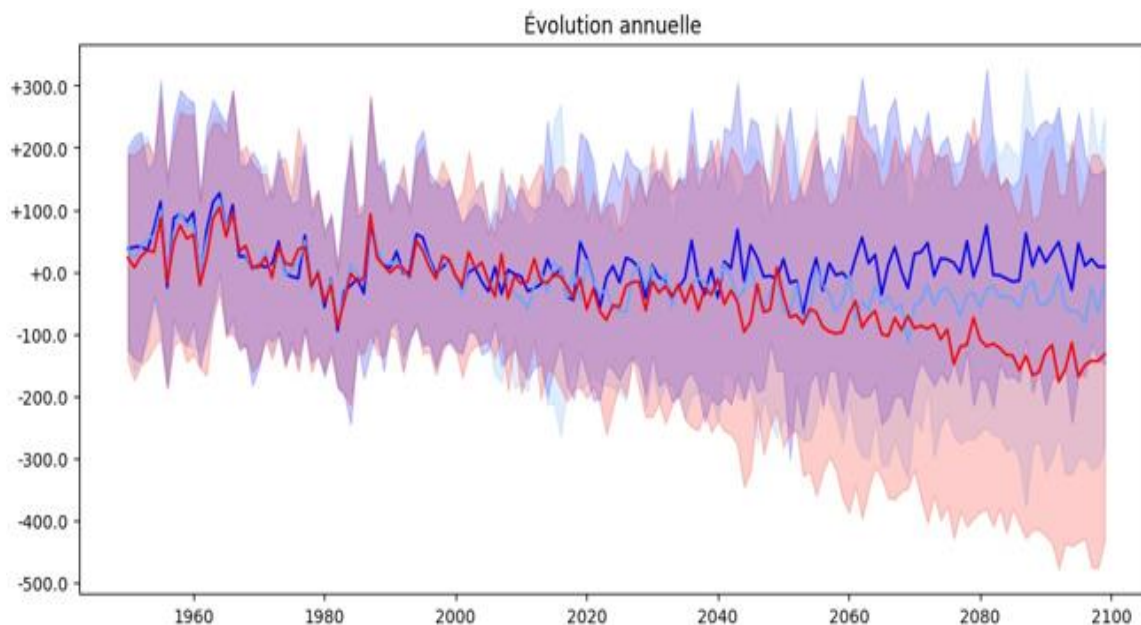
Pour la région de Dakar, la différence absolue des cumuls interannuels de pluviométrie montre une augmentation de +4,66 mm pour le RCP 4,5.

Cumul des précipitations (en mm) comparé à la période de référence 1981-2010:
Distribution spatiale en 2021-2050 (scénario rcp85)



Différence absolue des cumuls pluviométriques de 2021 à 2050 comparé à la période 1981-2010 selon le RCP 8,5.

Les cumuls interannuels de pluviométrie de 1981 à 2010 comparé à la période 2021 à 2050, nous fait constater que la pluviométrie au niveau de Dakar connaîtra une augmentation de son cumul annuel selon le RCP 8, 5. L'écart absolu sera de +12,68 mm.



Différence absolue des cumuls pluviométriques de Dakar de 1950 à 2100

Pour la période allant jusqu'en 2100, la tendance générale des différences absolues de cumuls pluviométriques montre une tendance à la hausse des cumuls pluviométriques.

En définitive, nous dirons que la zone du projet est exposée à des risques climatiques avérés. Ces risques s'expriment par l'augmentation de l'intensité des températures et des cumuls pluviométriques interannuels d'ici à 2050 et 2100. Cette situation est valable pour les scénarii d'émission de gaz à effet de serre faible, modérée et forte.

Impacts positifs du projet sur le changement climatique

Par l'aménagement des sections de façade à façade et la mise en place de piste cyclable et de voie piétonne, ce projet va contribuer à la l'amélioration des conditions des conditions d'utilisation des transport doux et verts. Ainsi, la réduction des émissions de GES et l'amélioration de la qualité de l'air sera davantage assuré à Dakar. Tout en favorisant une articulation de l'urbanisation et du transport de masse, il répond à de nombreux enjeux sociaux, économiques et environnementaux trop souvent tributaires de l'automobile. Ainsi, par les aménagements urbains prévus, il Favorise le transport à faible émission de CO₂ et des déplacements doux. En outre, les aménagements d'espaces verts prévus permettront de contribuer à la séquestration de carbone, donc à l'atténuation. Par ailleurs, par l'amélioration de l'assainissement, le projet contribuera à la réduction de la vulnérabilité des communes concernées par le projet aux changement climatiques.

Impacts négatifs

Croisement entre Impacts négatifs des activités du projet sur le changement climatique et proposition de solutions d'adaptation et ou d'atténuation

Risques climatiques	Impacts du Projet sur le changement climatique	Impacts du changement climatique sur le projet	Options d'adaptation / d'atténuation
Augmentation des températures	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des émissions de GES induites par la consommation de carburant par les véhicules; - Émissions atmosphériques de poussières (PM_{2,5}, PM₁₀) due au mouvement des véhicules ; - Émissions de composés chimiques (NO₂, CO₂) liées à la consommation de carburant. 	Augmentation de la demande énergétique due à la climatisation des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation des infrastructures routières à des plages thermiques plus larges, de fonctionnement sécuritaire ; - Développement humain et acquisition d'expertise par l'intégration des éco geste et éco responsabilité dans le dispositif de gestion des ressources humaines ; - Plantation d'arbres (ex. : dans les aires de stationnement extérieures); - Reboisement compensatoire par la création d'espace vert - Établir des partenariats avec les entreprises valorisant les déchets organiques pour entretenir les espaces verts.
Variabilité pluviométrique	Risque d'obstruction de voie d'eau	Dommages aux infrastructures routières (En cas de pluie torrentielles).	<ul style="list-style-type: none"> - Tenir compte des extrêmes climatiques historiques et futurs dans la conception des chaussées

			<ul style="list-style-type: none"> - Bien dimensionner les infrastructures d'assainissement en tenant compte des projections climatiques ; - Végétalisation d'espace pour favoriser l'infiltration dans le sol.
Inondation	Étanchéisation par l'aménagement et le renforcement des voies routières dans la zone du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Dommages aux infrastructures et au milieu du projet - Mouvements de terrain et érosion. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer la résilience des infrastructures du projet à l'inondation dans sa conception pour tenir compte des extrêmes climatiques historiques et futurs. - Végétalisation et création d'espaces d'infiltration

1.3.2 Dangers liés à l'installation de chantier et aux travaux de construction

Dans cette rubrique, seront traités les dangers liés du projet spécifiquement les activités d'installation et celles de construction. Les dangers sont en grande partie liés (i) au stockage et à la mise en œuvre de produits dangereux, (ii) la présence et le fonctionnement des équipements et installations suivantes :

- *Stockage et utilisation de matériaux et autres produits dangereux pour la construction tels que bitume, latérite, sable, concassé de basalte ciment, béton, gasoil, lubrifiants, huiles usagées, etc.*
- *Fonctionnement de la bétonnière et autres équipements ;*
- *Travaux de génie civil et fonctionnement des équipements.*

1.3.2.1 Stockage et utilisation de matériaux et autres produits dangereux

Les principaux produits susceptibles d'être manipulés durant les travaux sont :

- ☞ Béton bitumeux
- ☞ Bitume
- ☞ Latérite
- ☞ Sable
- ☞ Concassé de basalte
- ☞ Ciment
- ☞ Béton
- ☞ Gasoil
- ☞ Lubrifiants : huiles neuves
- ☞ Huiles usagées

Dangers liés au ciment

Le ciment est utilisé dans le bâtiment et les travaux publics pour lier des matériaux durs. Il se présente sous l'aspect d'une poudre fine provenant du broyage du clinker, matière obtenue par la calcination à haute température d'un mélange de matériaux argileux et calcaires. Lorsqu'on y incorpore de l'eau,

le ciment se transforme en une boue qui durcit progressivement jusqu'à pétrification complète. On peut le mélanger avec du sable pour obtenir du mortier, ou avec du sable et du gravier pour obtenir du béton.

Le ciment de maçonnerie est corrosif. Une exposition de courte durée à la poudre sèche présente peu de risque. Toutefois, une exposition d'une durée suffisante au ciment de maçonnerie sec ou humide peut provoquer de graves lésions potentiellement irréversibles des tissus (peau et yeux) sous forme de brûlures chimiques (caustiques) jusqu'au troisième degré.

Une exposition aux poussières aéroportées peut provoquer une irritation ou une inflammation immédiate ou latente. Un contact oculaire avec une quantité importante de poudre sèche ou des éclaboussures de ciment de maçonnerie humide peut entraîner des effets allant d'une irritation modérée des yeux à des brûlures chimiques pouvant causer la cécité. Une telle exposition nécessite des premiers soins immédiats et des soins médicaux afin de prévenir d'importantes lésions aux yeux.

Une exposition au ciment de maçonnerie sec peut provoquer un dessèchement de la peau suivi d'une irritation légère ou des effets plus importants attribuables à l'aggravation d'autres conditions. Un contact cutané avec des produits cimentaires secs ou humides peut entraîner des effets plus graves comme l'épaississement de la peau et l'apparition de crevasses ou de fissures. Un contact prolongé avec la peau peut entraîner de graves brûlures chimiques, à un dessèchement de la peau et à des crevasses, Eczéma Rhinites.

Le ciment de maçonnerie peut contenir de petites quantités de silice cristalline libre. Une exposition prolongée à la silice cristalline inhalable peut aggraver d'autres conditions pulmonaires. Elle peut également entraîner des maladies pulmonaires latentes, dont la silicose, une maladie invalidante et potentiellement mortelle des poumons, et d'autres maladies.

Le ciment peut s'accumuler ou adhérer aux murs d'un espace clos, tel un silo, une benne, un camion de transport en vrac ou un autre récipient ou conteneur. Le matériau peut se détacher, s'effondrer ou tomber de façon inattendue. Pour éviter d'être enseveli ou de suffoquer, ne pas entrer dans un espace clos sans prendre les mesures de sécurité appropriées.




Dangers liés au gasoil

Le gazole est constitué d'hydrocarbures paraffiniques, naphéniques, aromatiques et oléfiniques, avec principalement des hydrocarbures de C₁₀ à C₂₂. Il peut contenir éventuellement des esters méthyliques d'huiles végétales telles que l'ester méthylique d'huile de colza et des biocides.

Les caractéristiques physico-chimiques du gasoil sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 29 : Propriétés physico-chimiques du gasoil

Gasoil	
Couleur : jaune	Etat physique : liquide à 20°C
Odeur : caractéristique	
Pression de vapeur : < 10 hPa à 40°C	Point -éclair : Point -éclair
Limites d'inflammabilité : Environ 0,5 et 5% de volume de vapeur dans l'air	Densité relative : 0,82 à 0,845 à 15°C
Solubilité dans l'eau : pratiquement non miscible	

Gasoil		
<u>Mention de dangers</u> - SGH07 : provoque des irritations en cas d'ingestion ou d'inhalation des vapeurs - SGH09 : Dangers pour le milieu aquatique - SGH02 : Inflammable	<u>Conseils de prudence :</u> - P260 - Ne pas respirer les /gaz/brouillards/vapeurs/aérosols. - P264 - Se laver ... soigneusement après manipulation. - P280 - Porter des gants de protection/des vêtements de protection/un équipement de protection des yeux/du visage.	
Pictogrammes de dangers		
 Irritant	 Danger pour l'environnement	 Inflammable

Le gazole est un produit inflammable de 2ème catégorie (ou catégorie C selon le terme utilisé dans la nomenclature des ICPE). C'est un produit peu volatil, ce qui lui confère un faible risque d'inflammation dans les conditions normales de stockage. La combustion incomplète peut produire des gaz plus ou moins toxiques tels que CO, CO₂, hydrocarbures aromatiques polycycliques, des suies, etc. Leur présence dans l'atmosphère favorise la détérioration de la qualité de l'air et par conséquent des risques sanitaires pour la population.

De fortes concentrations de vapeurs ou d'aérosols peuvent être irritantes pour les voies respiratoires et les muqueuses. Le contact du gazole avec les yeux provoque des sensations de brûlure et des rougeurs temporaires. En cas d'ingestion accidentelle, le produit peut être aspiré dans les poumons en raison de sa faible viscosité et donner naissance à une pneumopathie d'inhalation se développant dans les heures qui suivent (surveillance médicale indispensable pendant 48 h).

Le contact fréquent ou prolongé avec la peau détruit l'enduit cutané et peut provoquer des dermatoses avec risque d'allergie secondaire. Un effet cancérigène a été suspecté, mais les preuves demeurent insuffisantes. Certains essais d'application sur animaux ont montré un développement de tumeurs malignes.

Le produit est toxique pour les organismes aquatiques et peut entraîner des effets néfastes à long terme pour l'environnement aquatique.

Dangers liés aux lubrifiants et huiles usagées

Les huiles de lubrification des pièces rotatives sont composées d'huiles minérales sévèrement raffinées et d'additifs dont la teneur en hydrocarbures aliphatiques polycycliques (cancérigène) des huiles minérales est inférieure à 3% ou constituée d'hydrocarbures paraffiniques.

Dans les conditions normales d'utilisation, cette huile ne présente pas de risque particulier d'inflammation ou d'explosion. Toutefois, dans des conditions de température et de pression particulières, la formation de brouillard explosif est possible. Un rappel des conditions d'inflammation de l'huile de lubrification est fait ci-dessous (tableau ci-après).

Tableau 30 : Propriétés physiques des lubrifiants

Produit	Risque incendie
Huile de lubrification	<ul style="list-style-type: none"> - Point d'ébullition : donnée non disponible - Point éclair : 210°C - Pression de vapeur : donnée non disponible température d'auto inflammation : 250°C - LIE (Limite Inférieure d'explosivité) : 45 g/m³ (brouillard d'huile) - LES (Limite Supérieure d'Explosivité) : - donnée non disponible

Bien que classé comme non dangereux pour l'homme, ce produit peut néanmoins présenter des caractéristiques toxiques et écotoxiques.

Quant aux huiles usagées, il s'agit de substances minérales et synthétiques qui peuvent constituer une menace pour la santé et la sécurité des travailleurs sur les chantiers mais aussi pour l'environnement. En effet, le contact avec les travailleurs peut être source de dermatoses, d'irritation des yeux. S'agissant des risques pour l'environnement, ils peuvent se matérialiser par des contaminations des sols mais aussi pour la faune.

Pour éviter toute contamination, les huiles usagées doivent faire l'objet de stockage adéquat et enlever par un récupérateur agréé.

Dangers liés au bitume

Principalement utilisés pour la réalisation de travaux routiers, les bitumes sont des résidus de raffinage de pétrole. Ils jouent le rôle d'un liant qui assure la cohésion d'un revêtement routier, d'étanchéité de toiture etc. grâce à ses propriétés d'adhésivité, de cohésion et un caractère hydrophobe. En tant que résidus de distillation, les bitumes sont des mélanges de composés chimiques variés qui exposent aux travailleurs des dangers et risques de nature différente qui sont sources de dangers et risques pour les travailleurs et pour l'environnement.

Les expositions aux fumées des bitumes peuvent occasionner chez travailleurs des effets **d'irritation oculaire, cutanée et des maladies respiratoires telles que l'asthme**. En outre, d'après l'INRS (2022), l'exposition au bitume et à ses dérivés est susceptible de provoquer **de la toux, des maux de tête, des troubles du sommeil, des pertes d'appétit** etc. A ces risques s'ajoutent les risques classiques présents dans les activités de travaux publics : collision engin/piéton, écrasement, brûlure, etc. Les produits chimiques qui entrent en contact avec le corps humain sont sources de dysfonctionnement de l'organisme. Ils peuvent exposer aux travailleurs des risques :

- ☞ *des intoxications aiguës, avec des effets plus ou moins graves ;*
- ☞ *des intoxications chroniques : le contact répété avec certains agents chimiques, même à de faibles doses, peut alors porter atteinte aux poumons, aux nerfs, au cerveau, aux reins.*

L'exposition à ces risques est possible par voie :

- ☞ *Respiratoire, par inhalation des émissions ;*
- ☞ *Cutanée, par contact direct avec les produits,*
- ☞ *Par dépôt des émissions sur la peau ou par contact éventuel avec les vêtements souillés ;*

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 267 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

☞ *Orale, via l'ingestion de produits ou de leurs émissions (contact main-bouche, notamment).*

En outre, un manque de vigilance ou d'organisation lors des travaux pourrait être source de danger et engendrer des accidents.

Dangers liés au concassé de basalte (gravier)

Le gravier est un agrégat sans consistance de pierres provenant d'un gisement de surface, draguées sur le fond d'une rivière ou extraites d'une carrière et concassées au calibre requis. Après extraction, le gravier est lavé, concassé puis calibré. Une grande partie du gravier est utilisée par l'industrie de la construction et du bâtiment pour la fabrication du béton, mais il trouve aussi une utilisation comme matériau pour la construction de routes, de revêtements de sols ou encore pour la décoration grâce aux graviers colorés.

Le gravier étant un composé ininflammable et non explosif, les principaux risques présentés par le gravier sont les poussières de silice mises en suspension dans l'air, les troubles musculo-squelettiques et le bruit occasionné par les opérations de chargement et déchargement du produit. La silice libre cristallisée se trouve à l'état naturel dans bon nombre de sols dont on extrait du gravier. La teneur en silice est variable et ne constitue pas un indicateur fiable de la teneur de poussières de silice en suspension dans l'air. Le granit contient environ 30% de son poids en silice, alors que le calcaire et le marbre en contiennent beaucoup moins.

On peut, en général, empêcher la mise en suspension de la silice par pulvérisation ou jets d'eau, ou par un système d'aspiration localisée. Les travailleurs peuvent être exposés à la silice et atteints de silicose. La silicose est plus répandue chez les carriers et les opérateurs des installations de concassage que chez les travailleurs de chantier qui utilisent le gravier comme produit fini.

Le chargement et le déchargement manuel du gravier, de même que son épandage à la pelle, peut entraîner des troubles musculo-squelettiques. La manutention manuelle est d'autant plus pénible que les cailloux sont plus gros et que les pelles et autres outils utilisés sont de plus grande taille.

Le traitement et la manutention mécaniques du gravier sont générateurs de bruit. Le concassage des pierres à l'aide de broyeurs à boules produit beaucoup de bruit et engendre des vibrations haute fréquence d'un niveau très élevé. Le passage du gravier dans des goulottes métalliques, de même que son malaxage ou triage dans des tambours sont des opérations particulièrement bruyantes. Le niveau sonore peut être réduit en ayant recours à des matériaux isolants pour l'enveloppe des broyeurs à boulets, à des goulottes revêtues de bois et à des matériaux absorbants et résistants pour le garnissage des tambours de criblage.

Dangers liés à la latérite

D'après Pedro (1968) repris par KALENDA, la latérite (du latin later, brique) est un sol rouge ou brun, qui se forme par altération des roches sous les climats tropicaux. Le sens large désigne l'ensemble des matériaux, meubles ou indurés, riches en hydroxydes de fer ou d'aluminium, constituant des sols, des horizons superficiels ainsi que des horizons profonds de profil d'altération du milieu intertropical actuel et des paléo milieux tropicaux anciens. Les sols latéritiques utilisables en Technique routière sont le graveleux latéritique contenant une

proportion suffisante d'éléments supérieurs à 2mm. La latérite est généralement utilisée pour la construction des pistes de routes.

La manipulation de la latérite peut engendrer des dangers pour les opérateurs par libération de poussières à l'origine d'un certain nombre de conséquences sanitaires.

1.3.2.2 Fonctionnement des équipements et matériels à risques

Les différents éléments de la bétonnière et son mode de fonctionnement sont susceptibles d'engendrer différents dangers.

Environnementaux

- ☞ avec les émanations de poussières et particules provenant du béton, du sable, du bitume, du ciment ; l'inhalation de poussières diffuses provenant de la manipulation des granulats des opérations générales de la bétonnière ainsi que des activités de livraison, d'entreposage et de manutention des granulats ;
- ☞ avec le bruit environnemental.

Mécaniques : dysfonctionnement des différents éléments composant de bétonnière par rupture, blocage de mécanismes, usure des pièces, ... pouvant entraîner l'endommagement du matériel (destruction d'éléments,) et des effets sur les employés (brûlures, coupures, traumatismes divers, décès).

Tableau 31 : Matériels et équipements à risque utilisés

Type et caractéristiques du matériel	Evénements dangereux	Conséquences
Marteau-piqueur	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Démolition des zones bétonnées ou pavées ✓ Bruit ou vibration émis par l'engin 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Surdité aigüe ou chronique ✓ Lésion articulaire
Bétonnières ou auto-b�tonneuse	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Déversement du contenu ✓ écrasement en cas de protection insuffisante de la carcasse. ✓ Décharges �lectriques. ✓ Efforts excessifs. ✓ Coups portés par éléments mobiles. ✓ Poussière dans l'atmosphère. ✓ Retournement et écrasement lors de son transport 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ électrisation /électrocution ✓ Fatigue chronique/maladies ✓ Blessures / incapacité ✓ Maladie respiratoire aigüe ou chronique
Camion grue mobile	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La perte de son chargement ou d'une partie de son chargement ✓ La dégradation des marchandises transportées 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Chute, choc, heurt, écrasement ✓ électrocution ✓ Maladies de surdité aigüe ou chronique

Type et caractéristiques du matériel	Evénements dangereux	Conséquences
	✓ Des dommages graves directs aux autres usagers de la route	
Chargeur	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Terrassement ou extraction ✓ Déplacement sur site ✓ Contact avec des lignes électrique enterrées ou aériennes 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Blessures, ✓ Accidents, électrocution, ✓ collision, choc écrasement
Compacteur manuel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manque de stabilité ✓ Exposition aux vibrations 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fatigue musculaire ✓ Lombalgie ou TMS
Compresseur	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exposition au bruit et au vibration ✓ Surchauffe du moteur 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maladie de surdité chronique ou aigue ✓ Incendie

1.3.2.3 Travaux de génie civil et fonctionnement des engins, véhicules lourds et machines

Les risques associés aux travaux de génie civil peuvent être regroupés en deux grandes familles de risques récapitulés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 32 : Récapitulatif des risques phase de travaux de génie civil

Familles de risques	Spécificités/Manifestations	Cibles	Sources de danger/Circonstance
Mécaniques	Chutes d'objet	Tout salarié et intervenant sur le chantier	Tout engin et installations
	Ecrasement (Niveleuse, chargeuse, bulldozer, compacteur � pneus, camion porte char, camion-citerne etc.)	Tout salarié et intervenant sur le chantier	Engins roulants et installations mal fixés
	Chutes en hauteur, fractures et blessures, coupures, sectionnement, piqûres par clous	Tout salarié et intervenant sur le chantier	Engins roulants, fer
	Circulation	Tout salarié et intervenant sur le chantier ; chauffeurs	Camions pour transport, engins roulants sur chantier
Chimique	Développement de maladie : eczéma, irritations de la peau et des yeux, rhinites	Tout salarié et intervenant sur le chantier	Contact avec les substances stockées : ciment, bitume,
Bruit	Troubles auditifs et surdité	Tout salarié et intervenant sur le chantier	Fonctionnement de différents engins

1.3.3 Dangers liés à l'exploitation des infrastructures routières

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 270 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Les risques associés à la phase d'exploitation du tronçon concernent pour l'essentiel deux grands types :

- ☞ **Le risque routier** est matérialisé par l'insécurité routière du fait du tracé des tronçons traversant des quartiers. En effet, l'intensification du flux engendrée par une meilleure qualité des routes pourrait probablement augmenter les risques d'accidents. Pour cela, des passages cloutés et des ralentisseurs doivent être érigés sur tout le long du tronçon. Aussi l'intensification du flux va augmenter de manière sensible le bruit ambiant au niveau duquel les seuils réglementaires peuvent être facilement dépassés ;
- ☞ **Le risque d'inondation** comme traité précédemment dans la rubrique « dangers liés à l'environnement du site », le risque d'inondation peut constituer une menace pendant la phase d'exploitation. Il peut se manifester par la destruction complète du tronçon, à l'obstruction jusqu'à une dégradation de la qualité d'usage par fissuration, déformation et orniérage. Pour contenir ce risque, des dispositifs de drainage et d'écoulement des eaux pluviales doivent être intégrés au projet. Aussi la dimension changements climatiques pour des tronçons résilients doit être intégrée dans la phase de conception du projet.

1.3.4 Résultats de l'évaluation des risques

Tableau 33 : Evaluation des risques_1

Identification du risque			Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maitrise				
Opération / Danger / Situation dangereuses	Nature du risque		Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Commentaires
PHASE CHANTIER											
Installation chantier	Transport de matériau	de	Accidents de circulation	Blessures, morts	P ₃	G ₄	Formation conduite préventive Pour tous les chauffeurs, Respect du code de la route	P ₂	G ₂		
			Bruit			P ₄	G ₁	Port de protections individuelles contre le bruit)	P ₄	G ₁	
	Déchargement de matériau	de	Bruit	Troubles auditifs	P ₄	G ₁	Information et sensibilisation	P ₄	G ₁		
	Stockage de matériau	de	Chimique (inhalation poussières polluants)	de et	Maladie pulmonaire, Rhinites etc.	P ₃	G ₁	Port de masque adapté	P ₄	G ₁	
PHASE CHANTIER											
Construction	Libération des emprises	des	Social	Conflits sociaux	P ₄	G ₂	Libération des emprises par la Mairie avant la remise des tronçons aux entreprises	P ₃	G ₁		



Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maitrise				
Opération / Danger / Situation dangereuses	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Commentaires
			P ₄	G ₂		Prendre en charge les frais liés à la libération des emprises (indemnisations des PAP) par le CETUD	P ₃	G ₁		
Toute utilisation d'engins (niveleuse, bulldozer, tractopelle etc.)	Mécanique (écrasement, choc et.)	Blessures, Mort	P ₃	G ₄		Balisage des espaces de travail Sensibilisation conduite préventive	P ₃	G ₂		

Tableau 34 : Evaluation des risques_2

Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maitrise				
Opération/Danger/ Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	
PHASE CHANTIER										
Construction (Manipulation de matériau)	Manutention	Mécanique (Chute d'objet)	Blessures, TMS	P ₃	G ₂		Formation gestes et posture, Port des EPI, Eviter toute présence humaine entre les colis	P ₃	G ₁	
		Mécanique (Chute en hauteur)	Fractures, blessures, Mort	P ₃	G ₂			P ₃	G ₁	
	Toute Utilisation d'engins (niveleuse, bulldozer, etc.)	Bruit & Vibrations	Lésions auditifs, troubles auditifs, surdité	P ₃	G ₁		Port de PICB, Information et sensibilisation	P ₄	G ₁	
	Manipulation de ciment	Chimique	Irritation de la peau, pouvant conduire à des brûlures, à un dessèchement de la peau et à des crevasses ; Eczéma	Maladie du travailleur	P ₄	G ₃		Eviter ton contact avec le ciment (Dotation et port des EPI (Chaussure de sécurité, bottes, gants, casque, masque,	P ₃	G ₁

Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maitrise			
Opération/Danger/ Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque
						tenues, lunettes de sécurité) Sensibilisation personnel			
	Irritations oculaires en cas de projection de ciment dans les yeux		P4	G2		Porter des lunettes de protection étanches	P4	G1	
	Rhinites		P4	G2		Porter des masques anti poussière	P4	G1	

Tableau 35 : Evaluation des risques_3

Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maîtrise						
Opération/Danger/ Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque			
Construction (Manipulation de matériau)	Manipulation de gravier, sable, latérite	Biologique (inhalation de poussière de silice (silicose), irritations de la gorge, du nez et des poumons	P ₃	G ₁		Eviter tout contact avec le gravier Porter des EPI (lunettes de protection étanches. Porter des gants imperméables doublés intérieurement de coton, combinaison, bottes, masque anti poussières.)	P ₃	G ₁				
		Irritation, inflammation des yeux	P ₄	G ₃						P ₂	G ₁	
		Dessèchement de la peau	P ₄	G ₂						P ₂	G ₁	
Construction (Achat d'enrobés au niveau des centrales existantes dans la zone)	Tout transport d'enrobés	Routier	P ₄	G ₄		Signalisation sécurité, ralentisseur	P ₃	G ₂				
		Bruit	P ₄	G ₁		Sensibilisation des riverains sur la fermeture des volets	P ₃	G ₁				



Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maitrise			
Opération/Danger/ Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque
		certaines maladies liées au bruit							
	Collision	Corporels, blessures avec arrêt travail, Mort, dégâts matériels	P4	G4		Signalisation sécurité, ralentisseur	P3	G2	

Tableau 36 : Evaluation des risques_4

Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maitrise				
Opération / Danger / Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maitrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	
PHASE CHANTIER										
Construction (Manipulation de matériau)	Manipulation bitume et béton bitumeux	Chimique biologique et	Irritation peau, eczéma, dermatoses	P ₃	G ₁		Dotation et port des EPI adaptés	P ₃	G ₁	
	Manipulation de la ferraille	Mécanique (Pincement, déchirures.)	Blessures légères	P ₃	G ₁			P ₃	G ₁	
	Manipulation huiles usagées	Chimique biologique et	Irritation de la peau, dermatoses,	P ₃	G ₁		Dotation et port des EPI, respectez les conditions de stockage et d'évacuation ; contractualiser avec un opérateur agréé	P ₃	G ₁	
Construction (Manipulation gas-oil)	Transvasement gas-oil	Incendie explosion et	Brulures Pertes matériels	P ₃	G ₃		Eviter la réunion des conditions du triangle de feu ; Baliser la zone de stockage, étanchéifier la zone de stockage	P ₃	G ₂	

Tableau 37 : Evaluation des risques_5

Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maîtrise				
Opération / Danger / Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maîtrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	
Construction	Etalement du bitume Toutes activités de construction	Chimique	Inhalation de COV, Toux, maux de tête	P ₂	G ₁		Port EPI, Information sensibilisation	P ₂	G ₁	
		Thermique	Déshydratation du personnel	P ₃	G ₁		Mettre à disposition de l'eau de boisson potable	P ₂	G ₁	
	Manipulation de gravats	Biologique (Inhalation de poussières)	Maladies pulmonaires, Rhinites	P ₃	G ₁		Port des EPI	P ₂	G ₁	
	Toutes activités de bitumage	Thermique	Déshydratation des opérateurs	P ₃	G ₁		S'hydrater régulièrement	P ₂	G ₁	
	Pose de pavés	Mécanique	Ecrasement, blessures etc.	P ₃	G ₂		Formation sensibilisation gestes et postures ; dotation et port EPI	P ₃	G ₁	

Tableau 38 : Evaluation des risques_Phase Exploitation

Identification du risque		Évaluation des risques initiaux avant l'établissement des mesures de maîtrise				Evaluation des risques finaux après l'établissement des mesures de maîtrise				
Opération / Danger / Situation dangereuse	Nature du risque	Impacts potentiels/ Dommages éventuels	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	Mesures de maîtrise	Probabilité	Gravité	Niveau de risque	
PHASE D'EXPLOITATION										
Exploitation	Toutes activités de circulation	Routier	Corporels, blessures avec arrêt travail, Mort	P4	G4		Signalisation sécurité, ralentisseur	P3	G2	
		Bruit	Perturbation du sommeil des riverains, insomnie, développement de certaines maladies liées au bruit	P4	G1		Sensibilisation des riverains sur la fermeture des volets	P3	G1	
		Collision	Corporels, blessures avec arrêt travail, Mort, dégâts matériels	P4	G4		Signalisation sécurité, ralentisseur	P3	G2	

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 280 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

1.3.5 Mesures de sécurité préconisées pour encadrer la mise en œuvre du projet

1.3.5.1 Intégration des mesures HSS dans la passation des marchés

Le service Environnement et Social de CETUD devra être chargé d'intégrer les clauses environnementales dans les DAO (dossiers d'appels d'offres) phases de passation de marché il doit également exiger le recrutement d'un expert HSE pour toutes les entreprises soumissionnaires. Ces deux exigences permettent de valider la conformité des cahiers de charges par rapport aux politiques de sauvegarde environnementale et sociale du PTF (partenaires techniques et financiers).

1.3.5.2 Intégration des mesures HSS dans les études d'exécution et cahiers de charges

Pour permettre une meilleure intégration des mesures HSS dans les études d'exécution, le CETUD devrait imposer des mesures de sécurité identifiées dans l'analyse des risques pour mieux les contenir.

Recrutement d'un responsable HSE

Le responsable HSE recruté par les entreprises soumissionnaires est chargé d'élaborer et de faire valider par le promoteur tous les outils de suivi, de contrôle environnemental et social exigés dans le dossier d'offres. Il s'agit du PGES chantier, du plan de prévention HSST, du plan d'assurance qualité lors de la réalisation des études d'exécution et des travaux ; ces différents documents mettent l'accent sur les aspects suivants :

- ☞ les facilités de chantier pour le personnel (vestiaires, réfectoires, lavabos, WC, douches, bureaux, salle de réunion, etc.) ;
- ☞ le suivi médical du personnel ;
- ☞ la signalisation et balisage des chantiers ;
- ☞ les travaux en hauteur ;
- ☞ l'utilisation des équipements de levage ;
- ☞ le nettoyage et l'entretien des lieux de travail ;
- ☞ les procédures d'analyse de risques ;
- ☞ le programme de formation à l'accueil et de façon continue pour les techniciens, les conducteurs et ouvriers ;
- ☞ la protection collective et individuelle ;
- ☞ les mesures d'intervention d'urgence.

Ces exigences permettent d'une part de définir de manière optimale le projet par rapport aux enjeux HSE et d'autre part de valider la conformité par rapport aux engagements contractuels pour un meilleur suivi environnemental pendant et après réalisation des travaux.

1.3.5.3 Mesures constructives

1.3.5.3.1 Protection collective

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 281 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

Pendant la phase des travaux, les mesures de sécurité ayant fait l'objet de planification opérationnelle doivent être mises en œuvre en mettant l'accent sur la dimension de protection collective. Pour cela, chaque risque défini doit être soit éliminé, réduit par des mesures telles que :

- ☞ *Signalisation sécurité et balisage autour de toutes les zones susceptibles de présenter des risques d'accidents ;*
- ☞ *Vérification de l'état parfait de chaque équipement et engins ;*
- ☞ *Respecter les vérifications périodiques de tout engin et équipements ;*
- ☞ *Installer tout le dispositif de sécurité incendie.*

1.3.5.3.2. Protection individuelle

En effet, lorsque les mesures collectives sont insuffisantes ou difficiles à mettre en œuvre, des mesures individuelles doivent être appliquées. Les entreprises chargées de réaliser les travaux et leurs sous-traitants sont obligés de doter et au besoin de rendre le port obligatoire des EPI. Ils concernent généralement :

- ☞ *le casque (le port du casque doit être obligatoire partout sur les chantiers) ;*
- ☞ *les chaussures de sécurité (obligatoires partout sur les chantiers et pour toute personne impliquée dans les travaux et manipulations physiques) ;*
- ☞ *les gants (obligatoires pour les travaux au marteau de piquage, travaux de ferrailage, etc.) ;*
- ☞ *les protections anti bruit pour les travaux exposés au bruit ;*
- ☞ *les masques anti poussière pour les travaux de mise en œuvre des enrobés ;*
- ☞ *les gilets fluorescents ;*
- ☞ *les Tenues de travail avec manches et jambes longues ;*
- ☞ *Gilet à haute visibilité, Visière ou Lunettes, Masque respiratoire.*

1.3.5.3.3 Mesures spécifiques aux engins de chantier et équipements

Elles concernent des mesures spécifiques (i) aux engins et équipements, (ii) aux bétonnières, (iii) au groupe électrogène, (iv) à l'organisation des secours, (v) à la documentation sécurité. Les principales mesures de sécurité sont consignées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 39 : Récapitulatif des mesures spécifiques de sécurité

Engins/installations/Aspects sécurité	Mesures spécifiques
Bétonnières	<p>Vérifier régulièrement l'état des câbles, des accessoires, ainsi que les dispositifs de sécurité ;</p> <p>Placer la bétonnière sur une surface plate et horizontale ;</p> <p>Protéger les parties mobiles des bétonnières par des carters de protection ;</p> <p>Immobiliser les bétonnières à la fin des travaux.</p>
Engins de chantier	<p>Former le personnel en conduite préventive et écologique ;</p> <p>Utiliser des moyens de manutention adaptés aux charges ;</p> <p>Inspecter visuellement les engins avant démarrage ;</p> <p>Utiliser des engins conformes à la réglementation ;</p> <p>Faire l'entretien préventif et curatif des engins (les accessoires de levage).</p>
Groupes électrogènes	<p>Ventiler et imperméabiliser le local groupe électrogène ;</p> <p>Former une cuvette étanche (le seuil des baies étant surélevé d'au moins 0,10 mètre) ;</p> <p>Fixer les canalisations des combustibles ;</p> <p>Installer un dispositif de coupure rapide pour l'alimentation en combustible à l'extérieur du local ;</p> <p>Déposer au moins 100 litres équivalent sable accompagné de dispositifs de sécurité incendie (extincteurs à portée de main) ;</p> <p>Prendre en compte les risques naturels et contraintes dans le choix des locaux de groupe électrogène ;</p> <p>Choisir un site accessible pour l'implantation du groupe électrogène.</p>
Organisation secours	<p>Prévoir un moyen de communication permanent (téléphone mobile, fixe,) pour lancer les appels au secours et les numéros d'urgence doivent être affichés et vulgarisés ;</p> <p>Former un personnel chargé d'assurer les premiers secours avant évacuation des blessés en cas d'accident ;</p> <p>Avoir une trousse ou boîte à pharmacie pour les premiers secours ;</p> <p>Définir les instructions et conduites à tenir en cas d'accident ;</p> <p>Afficher et vulgariser les instructions relatives aux conduites à tenir en cas d'accident.</p>
Documentation	<p>Tenir et mettre à jour toutes les procédures prévues dans le PAQ (Plan d'assurance qualité) sensé accompagner la réalisation du projet. A ce titre les formulaires/procédures suivantes seront renseignés de manière périodique.</p> <p>Il s'agit :</p>

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT ----- ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Page 283 sur 292
			Date : Avril 2026
			Version : Préliminaire

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Registres de suivi des non-conformités du chantier ;</i> ✓ <i>Registre de sécurité détaillant les moyens de protection sur le chantier ;</i> ✓ <i>Certificats de contrôle de conformité des engins ;</i> ✓ <i>Registre des accidents/incidents ;</i> ✓ <i>Registre des plaintes des travailleurs ;</i> ✓ <i>Registre des plaintes des populations ;</i> ✓ <i>Etc.</i>
--	--



ANNEXE E : MODÈLE DE REGISTRE D'ENREGISTREMENT DES NON-CONFORMITÉS

N° fiche de NC	Equipe concernée /Tracé concerné	Date	Description de non- conformité (NC)	Actions correctives	Nom de la personne qui a rédigé la NC	Vérifiée et approuvé par (Responsable du Contrôleur technique)	Etat de correction

ANNEXE F : FICHE DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Nom de l'agent de suivi :

Structure :

Fonction :

Adresse (Tel/mail) :

1- Le choix des lieux de stockage des déchets

Conforme		
Non conforme		

Commentaires :

2- Désignation d'un Agent Hygiène/Sécurité/Environnement

Présence d'un agent HSE au niveau des chantiers	Présent	Absent

Commentaires :

3- Dotation de matériel de protection/Respect des règles de sécurité pour le personnel de chantier

	Conforme	Non conforme
Port de casques		
Port de gants (usage du marteau-piqueur par exemple)		
Port de bottes		
Port de gilet (tout le personnel)		
Port de lunettes anti-projections (travaux de creusement mécanique)		
Port de casque anti-bruit (usage du marteau-piqueur)		
Boîte à pharmacie (trousse) de premiers soins		
Sensibilisation sur la sécurité au travail		

Commentaires :



4- Protection des zones de chantiers/Protection des riverains

Signalisation temporaire et balisage des travaux	Réalisé
	Non réalisé
Sécurisation du chantier	Réalisée
	Non réalisée
Dispositif d'éclairage du chantier	Réalisé
	Non réalisé
Gardiennage du chantier (au besoin)	Réalisé
	Non réalisé

5- La gestion des déchets au niveau du chantier

Types de déchets		
Mode délimitation		
Lieux de stockage		

Commentaires

6- Voies d'accès et de déviation

Aménagement de voies de contournement et chemins d'accès temporaires	Réalisé
	Non réalisé
Aménagement de passerelles piétons et accès riverains	Réalisé
	Non réalisé

Commentaires

7- Sensibilisation sur le VIH-SIDA-IST

Réalisée		
Non Réalisée		

Commentaires :

8- Utilisation de la main d'œuvre

Emploi de la main d'œuvre	Catégorie	Homme	Femme
	Main d'œuvre locale		
	Main d'œuvre étrangère		
	Main d'œuvre mixte		
	Autres		

Commentaires :

9- Approvisionnement en eau du personnel/Règles d'hygiène

Fourniture d'eau potable au personnel de chantier	Réalisée	
	Non réalisée	
Installation de toilettes mobiles de chantier	Réalisée	
	Non réalisée	
Sensibilisation sur l'hygiène au travail	Réalisée	
	Non réalisée	

Commentaires :

10- Remise en état progressive des emplacements des travaux

Retrait progressif des déchets et matériaux excédentaires	Réalisé
	Non réalisé
Régalage progressif de toutes les zones excavées	Réalisé
	Non réalisé
Nettoyage et élimination progressive de toute forme de pollution	Réalisé
	Non réalisé

Commentaires :

Fait à.....le.....

ANNEXE G : FICHE D'ENREGISTREMENT ET DE TRAITEMENT DES PLAINTES DES RIVERAINS

<i>Intitulé du projet :</i>						
<i>Entrepreneur :</i>						
<i>Mission de contrôle et de supervision des travaux</i>					
<i>Site/Tronçon :</i>		Gestionnaire registre				
N°	Date de la plainte	Prénom(s) & Nom et Coordonnées du plaignant	Sexe	Libellé de la plainte/doléance	Signature du/de (la) plaignant(e)	Réponse apportée à la plainte + date et avis du/de (la) plaignant (e)



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES
VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT

**ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL
ET SOCIAL SIMPLIFIEE**

Page 289 sur 292
Date : Avril 2026
Version : Préliminaire

ANNEXE H : LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES



LISTE DE PRÉSENCE DES PARTIES PRENANTE

N°	Prénom (s) & Nom	Structure	Fonction
1.	Jean Baptiste Diouf	Grand Dakar	Maire
2.	Alassane Thiendelle Fall	Grand Dakar	Présidente ENVIRONNEMENT
3.	Soulymane COPPEL	Grand Dakar	Président
4.	Aïssatou Diouf	Coord Agte CIS	Coordonatrice agte
5.	Marie ABUS	Coord CIS	Coordonatrice CIS
6.	Alyxatou Coly	SG-CIS Patte d'oie	Secrétaire G.A
7.	Mohya FAYE	SGA-CIS Patte d'oie	Secrétaire G.A
8.	Diogo BUEYE	Patte d'oie	Adjoint au Maire
9.	Mariam SANO	DSOS	chargée de la liste
10.	Che Adama Diouf	Sepans-Pompia	CDU 13° CIS
11.			



Liste de présence des parties prenantes

N°	Prénom (s) & Nom	Structure	Fonction
1.	Assane Diop	Commune Mermoz - S. Geur	Directeur de cabinet
2.	Alouane B. Diédhiou	Coord. CIS Sicap/Soc	Coordinateur
3.	Moustapha Wade	Resp. Stationnement	dans l'aire Commune
4.	El Hadji Ousmane Goumarty	DPE	chef de Bureau
5.	Babacar NGON	AGEROUITE	Environnemental ite
6.	Nafie Touré	Commune CIS Grand yoff	Adjoint Maire chargé du buslay
7.	Mamadou Ciss	CIS - Gy	Communautaire membre CIS
8.	Abdou Aziz	DIAW	AG MAIRIE
9.	El Hadji Oumar	Gueye	Secrétaire M
10.	Mohamed E F Diop	DIOP	Chargé des Projets
11.	Papa Magette	Sonape	CIS / Goumarty

N°	Prénom (s) & Nom	Structure	Fonction
12.	Balla GUEYE	Golf Sud	Président Com d'Environnement
13.	El Hadj Ibrahima KANE	SG délégué de quartier notaire commune de	Délégué de quartier
14.	Mamadou Thiame	Coordonnateur CIS/SPM Notaire	Coordonnateur
15.	Sylone Ndiaye	ST Sam Nola	Agent
16.	Cheremoum Aïssa Diop	Sam Notaire	Adjoint Maire
17.	Toutou Ndiaye	Sam Notaire	Secrétaire Municipal
18.	Matar Ndiaye	Fam Notaire	Print local
19.	Khadija Ndiaye	Sam Notaire	Chef de Cabinet
20.	Mamadou Thiame	CIS/SPM Notaire	Coordonnateur
21.	Daouda GUYE	Commune Ndiaye	Conseiller du Maire
22.	Mbaye Fatou Ndiaye		Présidente Fam
23.	Bassirou FAYE	Notaire W L	Adjoint Maire
24.	Ahmadou Doum	Notaire W L	Conseiller de Maire
25.	Aliou NDIAYE	Mairie WNZ	Chef de Bureau Voirie & mobilité
26.	Doumane Guissé	Division d'entretien des routes/BEEC	Agent technique

N°	Prénom (s) & Nom	Structure	Fonction
27.	Maima Diaye	DEEC/DIC	Inspecteur
28.	Galeou NIANG	CDA	P.F
29.	Ibra FALL	Préfecture Gu	Préfet 10
30.	Abdoulaye Toure	DREEC-DK	Assistant Technicien
31.	Bachira ATARA	DREEC-DK	Assistant technique
32.	Abdoulaye BA	DREEC-DK	stagiaire
33.	MOR Marra doud	DREEC-DK	stagiaire
34.	Aissatou Bengue	DREEC-DK	Assistant technique
35.	Cheikh FALL	SRPT-DK	chef de service
36.	Manna Fall	Division aménagement	chef de Division
37.	Thalya Gueye	PHT Conseil de l'association de la jeunesse	Président
38.	Che Ndiar B. SALL	Eaux et Forêts /DK	chef de secteur
39.			
40.			
41.			



LISTE DE PRÉSENCE DES PARTIES PRENANTE

N°	Prénom (s) & Nom	Structure	Fonction
1.	Amicodé BASSI	DGIRD/MITTD	chef Division Règlement Normalisation Environnemental
2.	Seignabon Gning	DGIRD/MITTD	ingénieur en géotechnique
3.	Alla Djouck	DGIRD/MITTD	Ingénieur Géographie cartographie
4.			
5.			

ANNEXE I : RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

République du Sénégal
Un peuple-Un but-Une foi

.....
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE

.....
DIRECTION DE LA REGLEMENTATION
NATIONALE ET DU CONTROLE

.....
DIVISION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES ETABLISSEMENTS CLASSES DE DAKAR

000848

N°...../METE/DIREC/DREEC-skD

Dakar, le **28 MAI 2024**

**Compte rendu de la réunion du comité technique pour la validation
du rapport d'Analyse Environnementale Initiale du PROJET
D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE
DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT.**

INTRODUCTION

Le **Mardi 14 mai 2024**, s'est tenue à la **Salle de conférence de la DREEC de Dakar**, la réunion du Comité technique en vue de l'examen du rapport provisoire d'Analyse environnementale initiale (AEI) portant sur le **PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT.**

Le promoteur du projet est **Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD).**

Le rapport a été réalisé par le **Cabinet PYRAMIDE CONSULTANTS**, bureau d'études agréé par le Ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la Transition Ecologique pour la réalisation des évaluations environnementales au Sénégal.

La réunion est présidée par **Monsieur Assane GUEYE, Adjoint au Gouverneur Chargé des Affaires Administratives.**





Déroulement de la rencontre

Après les présentations d'usage, le Chef de la Division régionale de l'Environnement et des Etablissements classés de Dakar (DREEC-DK) a fait un bref rappel de l'objet de la réunion et de la procédure de validation d'une AEI au Sénégal.

A sa suite, **Madame Awa DIOUF** du **Cabinet PYRAMIDE CONSULTANT** a fait l'économie du rapport. Dans sa présentation, il est revenu sur les points suivants :

- ✓ *Introduction/Contexte ;*
- ✓ *Informations Générales ;*
- ✓ *Utilisation antérieure du terrain ;*
- ✓ *Description du projet ;*
- ✓ *Classement administratif des installations classées (Nomenclature ICPE) ;*
- ✓ *Distance entre l'établissement et la zone avoisinante la plus proche ;*
- ✓ *Description du milieu susceptible d'être affecté par le projet ;*
- ✓ *Synthèse du milieu physique et humain ;*
- ✓ *Liste des matières et autres utilisés ;*
- ✓ *Type de rejets ;*
- ✓ *Les exigences légales applicables au projet ;*
- ✓ *Consultation du Public ;*
- ✓ *Analyse des variantes ;*
- ✓ *Analyse des risques ;*
- ✓ *Plan de Gestion Environnementale et Sociale ;*
- ✓ *Plan de suivi environnemental ;*
- ✓ *Plan de renforcement des capacités institutionnelles et de communication ;*
- ✓ *Cout du PGES ;*
- ✓ *Conclusion ;*

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 297 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

1- Observations

Constats

- L'étude porte sur l'aménagement et la réalisation de voies de dessertes ou voie de rabattement (des transports en commun, des véhicules particuliers, des vélos, etc.) autour du corridor du BRT et de ses dépendances ;
- Le projet est localisé dans des zones densément occupées sur l'axe Guédiawaye-Dakar comprenant au moins 10 communes et divisé en 08 sections suivant le linéaire du tracé de BRT ;
- Ainsi les principaux enjeux identifiés concernent :
 - La fluidité dans la voie du BRT ;
 - La continuité de la circulation et des déplacements dans les voies connexes ;
 - La maîtrise des nuisances telles que la pollution de l'air, le bruit, l'encombrement de la voie et des risques d'accidents induits ;
 - La préservation des activités économiques et des nuisances du cadre de vie des riverains (encombres, déchets, bruits, etc.).
- Le titre du projet « aménagement et réalisation de voies de desserte du BRT » et le contenu du rapport ne sont pas concordants. On dirait qu'il s'agit de l'évaluation des impacts de la réalisation du tracé. Or cette phase, à mon avis, avait déjà fait l'objet d'étude d'impact. On attendait plus à une évaluation des impacts positifs comme négatifs des types d'aménagement (exemples la réalisation des espaces verts, l'implantation du mobilier urbain sur le corridor ...) Les impacts associés à la réalisation des voies secondaires de raccordement au BRT...
- Deuxièmement le rapport n'a pas bien présenté les aménagements prévus. On aimerait comprendre les types d'aménagement prévus ;
- Le rapport n'a pas présenté la cartographie des voies de desserte. On a aucune idée sur ce réseau routier qui va desservir le BRT. En lieu et place nous avons noté une juxtaposition de photographies prises sur ces linéaires. Cf photographies insérées aux **pages 9,10,11** ;
- Il est proposé dans ce rapport (cf tableau de gestion des rejets liquides à la **page 108**) de verser aussi bien les eaux d'entretien et de lavage des engins et les eaux des sanitaires du personnel du BRT dans le réseau public d'eaux usées ;

- Premièrement, il sera formellement interdit de déverser dans les égouts, sans traitement, les eaux d'entretien et de lavage des engins. **Voir article L28 du Code de l'Assainissement.** Nous citons : « **Nul ne peut raccorder à un dispositif d'évacuation des eaux usées domestiques séparatifles hydrocarbures, les huiles usagées, les résidus de peinture, les corps et matières solides, les liquides ou produits gazeux nocifs ou inflammables, les eaux de température supérieure à 30°C, les eaux de pH inférieur à 5,5 ou supérieur à 8,5, les substances susceptibles de favoriser la manifestation d'odeurs ou de colorations anormales dans les eaux acheminées par les égouts publics, les eaux non domestiques ou chimiques, ne répondant pas aux conditions générales d'admissibilité, celles n'ayant pas fait l'objet de neutralisation ou traitement préalable, ou contenant des substances nocives dont les valeurs dépassent les limites prescrites par la réglementation en vigueur** ». La Loi est impersonnelle et elle s'applique à tous y compris aux structures de l'Etat et à ses concessionnaires. Nous voulons nommer ici la société de gestion du BRT ;
- Nous suggérons au cabinet de revoir les documents relatifs à l'assainissement du BRT et de mettre les données réelles sur l'assainissement pluvial du BRT et sur la gestion des eaux usées du BRT. Pour les eaux usées de lavage et d'entretien des véhicules et autres engins, il est déjà réalisé au niveau de la plateforme de Gadaye, une station d'épuration. Pour la gestion des eaux pluviales, le BRT dispose de l'un des meilleurs réseaux d'assainissement routier que le Sénégal n'a jamais réalisé. Il faudra juste améliorer ce drainage par la réalisation d'ouvrages d'assainissement pluvial au niveau des voies de desserte pour celles qui n'en disposent pas encore ;

Deuxièmement, certains quartiers que traverse le BRT pourraient ne pas disposer pour le moment d'un branchement à l'égout. Il faudra, de la part des autorités du BRT, surveiller les pratiques récurrentes « des branchements clandestins » des eaux usées domestiques dans les réseaux d'eaux pluviales. L'autoroute à péage est confrontée en ce moment à ces problèmes ;

Troisièmement, à moins que toutes les canalisations soient enterrées et inaccessibles, ce risque mérite d'être pris en compte dans le **volet sensibilisation du BRT** ;

Pendant la réalisation des voies secondaires, certains ouvrages d'assainissement précaires (fosses septiques et puisards), implantés sur la voie publique, pourraient être impactés. Il faut les recenser et appuyer si possible ces ménages vulnérables de la banlieue à disposer d'ouvrages d'assainissement répondant aux normes ;

La description détaillée des aménagements à réaliser sur chaque section ainsi que la justification des choix retenus. En effet les incidences sur l'environnement et les mesures prévues doivent s'apprécier sur la consistance précise des aménagements prévus dans chaque section. Cet aspect va déterminer les impacts directs prévisibles et les mesures prévues sur chaque section du projet ;

- L'inventaire exhaustif des occupations et de la nature juridique des titres d'occupations (maisons, places d'affaires, parking, espace de divertissement, etc.) présentent sur les sections devant accueillir des travaux ;
- Le plan d'occupation du sol global ou par département intégrant l'emplacement des différentes sections du chantier et des emprises ;
- La détermination des distances entre le tracé du BRT et les aménagements à réaliser au niveau de chaque section ;
- La carte des réseaux surtout les réseaux enterrés de l'ONAS, la SDE ;
- Les impacts cumulés prévisibles sur certaines sections notamment les **sections 1 et 4** ;
- L'analyse et les mesures des incidences du projet sur la qualité de l'air et le bruit et les vibrations en phase chantier et en phase exploitation ;
- Le plan de gestion des déchets et des gravats de chantier indiquant les types de déchets, le type de collecte envisagé, le lieu de stockage, la réutilisation au sein même du projet le mode et le lieu d'élimination ;
- Le trafic induit dans le périmètre d'influence du corridor du BRT généré par les aménagements à réaliser ou réhabiliter (voirie, pistes cyclables, parkings, etc.);
- L'identification des sites/sections exposés au risque d'inondation et de stagnation d'eau pluviale sur certaines sections notamment les **sections 1, 2 et 4** ;
- Le plan d'organisation des déplacements ou plan de circulation temporaire en phase chantier ;
- Le plan d'information et de sensibilisation de la population et le Mécanisme de gestion des plaintes et des conflits du projet précisant les cibles, les thèmes et le mode d'information retenu ;
- **Page 179**, au niveau du Plan de surveillance environnementale et sociale avant démarrage des travaux, l'indicateur relatif à la conformité des tracés par rapport aux orientations du PNADT est le Visa de localisation. A l'heure actuelle le tracé du projet BRT n'est pas soumise au Visa pour validation ;
- **Page 186**, la budgétisation des mesures environnementales et sociales du projet est partielle voire absente ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 300 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- **Phase exploitation**, le mode de traitement ou d'élimination proposé pour les déchets dangereux (Huiles mortes des engins, chiffons souillés, batteries usagées, etc. issus de l'entretien des véhicules et de la machinerie) n'est pas pertinent car ces déchets ne peuvent pas suivre la filière des déchets ménagers après le nettoyage par les agents de PROMOGED lors du nettoyage quotidien des rues et ruelles de Dakar ;

- **Page 113** :

- Absence de cadres politiques et Institutionnels qui sont pertinents pour le projet ;
- A la **Page 6**, la Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation du Sol (DSCOS) est devenue une Direction Générale avec changement d'acronyme (DGSCOS), tandis que la DEEC a été renommée Direction de la Réglementation environnementale et du contrôle (DIREC) ;
- A la **page 22**, « réduction de la mobilité et difficultés d'accès à certains services lors des phases travaux, par exemple la DSCOS ». Il s'agit plutôt de la Brigade Zonale de la surveillance et du contrôle de l'Occupation du Sol BZSCOS de Pikine Guédiawaye. La DGSCOS se situe au niveau de la VDN1. De même, il est mentionné à la **page 28** ;
- A la **page 77**, au niveau de la localisation du projet, la commune des parcelles assainies fait partie du projet ;
- Les impacts sociaux sont considérables et multiformes allant des pertes d'activités économiques à des déguerpissements via des entraves à la circulation. Par conséquent, il faut mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes efficace afin que les populations puissent surmonter les difficultés induites par le projet ;
- Forte présence des réseaux de concessionnaires qui risque de perturber les conditions de vie des populations riveraines et des usagers de ces axes ;
- Absence d'images d'illustration ; il est recommandé d'inclure des images illustratives pour mieux visualiser les impacts environnementaux et les solutions proposées ;
- Autorisation de démolition pour les bâtiments à démolir : Assurez-vous de rechercher et d'obtenir toutes les autorisations nécessaires pour la démolition des bâtiments prévus dans le projet ;
- **Page 251**, absence d'informations des impacts issues de l'irritation oculaire ;

Questions :

- Pour l'aménagement paysager : qu'est ce qui est prévu ? Le nombre d'arbres à planter ? Quelles espèces ? Analyser aussi les impacts positifs comme négatifs des espèces exotiques ?
- En termes de compensation forestière qu'est ce qui est prévu ?
- Le mobilier urbain : préciser la nature du mobilier ?
- Est-ce qu'il y aura des acquisitions foncières dans le projet ?
- Est-ce que des sites de recasement des impactés ont été identifiés préalablement notamment pour les PAP Habitat, PAP place d'affaires ?
- Les Commissions départementales de Recensement et d'Evaluation des Impenses de Guédiawaye et de Dakar sont-elles impliquées dans le recensement des PAP ?
- Comment gérez-vous les inondations les sites inondables, en particulier à Ndiareme limamoulaye et à wakhinane Nimzatt ?
- Y a-t-il pas d'espèces végétales protégées sur le tracé des activités envisagées ?
- Pourquoi les communes de Dakar-Plateau et Médina ne sont pas prévues dans l'aménagement des contours et détours du BRT ?

Recommandations

- ✚ Le BRT et le TER font parties des plus grands projets verts de l'Etat du Sénégal (voir qualification des projet BRT et du TER en termes d'évitement et d'atténuation d'émissions de gaz à effet de serre). Il faudra continuer dans cette dynamique de développement durable. Pour cela je suggère, entre autres, la réutilisation des eaux usées traitées pour l'arrosage des espaces verts le long du BRT. De manière pratique, il s'agira de nouer une collaboration avec l'ONAS, précisément avec les stations d'épuration pour s'approvisionner en eaux usées traitées et en boues de vidange traitées (pour l'amendement des espaces verts). Ceci va réduire la consommation en eau du BRT et va booster la vente des sous -produits des stations d'épuration de Dakar ;
- ✚ Pour les tarifs de sous -produits d'assainissement :
 - Un mètre cube d'eaux usées traitées coute **100 F HTVA** ;

- Un mètre cube de boues séchées traitées **600 F HTVA** ;
- ✚ Par rapport aux préoccupations et recommandations formulées lors de la consultation du SRAT en date du 14 décembre 2023, des efforts d'analyse et de détermination des impacts et des mesures prévisibles parmi les plus significatifs ont été pris en compte dans le rapport. La caractérisation des formes d'occupations et d'usage des emprises sont bien réalisées. Néanmoins les constats dans l'étude qui restent à améliorer ou à intégrer sont :
L'articulation du projet avec :
 - Le Plan de Mobilité Urbaine Durable de Dakar (PMUD) à l'horizon 2035 ;
 - L'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet BRT déjà réalisé ;
 - Le Plan Climat Energie Territorial de la ville de Dakar ;
 - Et les autres lignes de transport en commun notamment les lignes des bus Tata, Dakar Dem Dikk et le TER ;
- ✚ Le **Tableau 24**, Synthèse des travaux à réaliser par section mis en annexe à la **page 200** doit être intégré dans la partie Description du projet et complété par des informations relatives à la justification du choix des aménagements prévus ;
- ✚ L'évaluation des risques **page 248** est aussi à intégrer dans le rapport et pas en annexe.
- ✚ Ajouter la **norme NS 05 060** qui fixe les exigences auxquelles doivent satisfaire les gaz et les fumés des véhicules terrestres à moteur ;
- ✚ **Page 160**, Budgétiser le Plan de gestion environnementale et sociale et des risques ;
- ✚ Assurer la continuité du transport et des déplacements dans les voies secondaires et tertiaires durant les travaux ;
- ✚ **Page 177**, en termes de suivi et de surveillance environnementale, les problématiques d'inondation ou de stagnation d'eaux pluviales, de pollution de la qualité de l'air, de bruit et de vibration en phase chantier et en phase exploitation mériteraient une analyse plus fournie et des mesures de suivi plus conséquentes. En outre les emprises libérées des excroissances de places d'affaires et de la continuité du fonctionnement des réseaux d'assainissement, de télécommunications et d'approvisionnement en eau et en électricité dans chaque section devraient être prises en compte dans le plan de suivi environnemental et social ;
- ✚ **Page 184**, les Mesures de renforcement des capacités doit être élargies au CTRSE en matière de suivi des aménagements routiers et du plan d'action du PAR ;
 - D'autres recommandations :

- Un mètre cube de boues séchées traitées **600 F HTVA** ;
- ✚ Par rapport aux préoccupations et recommandations formulées lors de la consultation du SRAT en date du 14 décembre 2023, des efforts d'analyse et de détermination des impacts et des mesures prévisibles parmi les plus significatifs ont été pris en compte dans le rapport. La caractérisation des formes d'occupations et d'usage des emprises sont bien réalisées. Néanmoins les constats dans l'étude qui restent à améliorer ou à intégrer sont :
L'articulation du projet avec :
 - Le Plan de Mobilité Urbaine Durable de Dakar (PMUD) à l'horizon 2035 ;
 - L'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet BRT déjà réalisé ;
 - Le Plan Climat Energie Territorial de la ville de Dakar ;
 - Et les autres lignes de transport en commun notamment les lignes des bus Tata, Dakar Dem Dikk et le TER ;
- ✚ Le **Tableau 24**, Synthèse des travaux à réaliser par section mis en annexe à la **page 200** doit être intégré dans la partie Description du projet et complété par des informations relatives à la justification du choix des aménagements prévus ;
- ✚ L'évaluation des risques **page 248** est aussi à intégrer dans le rapport et pas en annexe.
- ✚ Ajouter la **norme NS 05 060** qui fixe les exigences auxquelles doivent satisfaire les gaz et les fumés des véhicules terrestres à moteur ;
- ✚ **Page 160**, Budgétiser le Plan de gestion environnementale et sociale et des risques ;
- ✚ Assurer la continuité du transport et des déplacements dans les voies secondaires et tertiaires durant les travaux ;
- ✚ **Page 177**, en termes de suivi et de surveillance environnementale, les problématiques d'inondation ou de stagnation d'eaux pluviales, de pollution de la qualité de l'air, de bruit et de vibration en phase chantier et en phase exploitation mériteraient une analyse plus fournie et des mesures de suivi plus conséquentes. En outre les emprises libérées des excroissances de places d'affaires et de la continuité du fonctionnement des réseaux d'assainissement, de télécommunications et d'approvisionnement en eau et en électricité dans chaque section devraient être prises en compte dans le plan de suivi environnemental et social ;
- ✚ **Page 184**, les Mesures de renforcement des capacités doit être élargies au CTRSE en matière de suivi des aménagements routiers et du plan d'action du PAR ;
 - D'autres recommandations :

- + La description des travaux sera affinée avec les données du CETUD, notamment en ce qui concerne la nature des aménagements au niveau des trottoirs, les équipements à mettre en place, les aménagements paysagers à réaliser et la manière dont les arbres qui se trouvent au niveau de ces trottoirs seront pris en compte dans les aménagements ;
- + Respecter les clauses environnementales des travaux notamment les mesures contre les entraves à la circulation et le nettoyage et la remise en état des sites après la fin des travaux ;
- + Actualiser les acronymes :
 - ADIE devient SENEGAL NUMERIQUE SA ;
 - DEEC devient DIREC ;
 - DSCOS devient DGSCOS ;
- + **Page 82**, donner une conclusion du tableau des Installations classées (nomenclature) en précisant la rubrique visée par le projet ;
- + **Page 111, Déchets ;**
 - Phase construction : Revoir le mode de traitement ou d'élimination proposé pour les déchets inertes, déchets plastique (Chutes de fourreaux en PVC & Chutes de grillages avertisseurs) et les déchets végétaux qui ne seront pas mise à disposition de personnes qui en ont besoin et nous préciser clairement la destination finale de ses déchets puisqu'il n'y a pas de site autorisé ;
- + Concernant le Code de l'Environnement dans les exigences légales applicable au projet **appliquer**, soit la **Loi N° 2001-01 du 15 janvier 2001** portant Code de l'Environnement ou la **Loi N°2023 – 15 du 02 août 2023** portant code de l'environnement mais pas les deux à la fois ;
- + **Page 51**, Mettre à jour la lettre de politique de développement du secteur de l'environnement et du développement durable et de la transition Ecologique LPSDEDDTE sur l'horizon temporel **2022- 2026 qui s'aligne avec plan Sénégal émergent PSE (PSE) ;**
- + **Page 118, 121 et 147**, harmoniser les codes de l'environnement à harmoniser avec celui de 2023 ;
- + A la **page 81**, pour le classement ICPE, il faut préciser la rubrique qui est visé ou le point sur **l'annexe 2 du code de l'environnement ;**
- + A la **page 113**, Les exigences légales applicables au projet comprennent l'inclusion du nouveau code de construction et l'urbanisme, ainsi que les articles pertinents au projet ;

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 305 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

- ✚ A la **page 117**, Le **Décret n°2019-748** prévoit la création d'une réserve naturelle urbaine de la grande Niaye de Pikine et dépendances, au lieu de la grande Niaye ;
- ✚ A la **page 118**, consulter le nouveau Code de l'Environnement ;
- ✚ A la **page 136**, dans les textes internationaux, l'**Accord de paris de 2015** avec les contributions déterminer au niveau national (CDN) doit être cité à côté du protocole de Kyoto ;
- ✚ La loi sur l'expropriation pour des raisons d'utilité publique est ajoutée à la partie législative sur le domaine foncier ;
- ✚ Ajouter également un code forestier ;
- ✚ Le décret de **2020-1445** concernant la pose et le dépose de conduites diverses et l'occupation de l'emprise des routes du réseau routier classé doit être mentionné dans la partie règlementaire ;
- ✚ Il est important de distinguer les acteurs du suivi environnemental des acteurs de la surveillance environnementale au niveau du PGES ;
- ✚ Mettre à jour les références du Code de l'environnement en nommant **La loi 2023-15 du 02 aout 2023** ;
- ✚ Circonscrire la durée des travaux dans la période sèche pour éviter les contraintes que pourraient occasionner les travaux croisés aux eaux de pluie et la nature des sols des communes du département de Guédiawaye ;
- ✚ Maximiser la réalisation des travaux durant la saison sèche pour réduire les contraintes liées à l'hivernage ;
- ✚ Eviter la création de points de rétention d'eau pluviale induite par les travaux ;
- ✚ Mettre des balises de sécurité pour protéger les différents usagers de ces axées routiers;
- ✚ Veiller à une gouvernance efficace du mécanisme de gestion des plaintes ;
- ✚ Plan de circulation en phase de chantier :
 - Élaborez un plan détaillé de la circulation pendant la phase de chantier afin de minimiser les perturbations et assurer la sécurité des travailleurs et des usagers ;
- ✚ Matérialisation du linéaire en précisant le nombre de kilomètres ou de mètres ;
 - Indiquez clairement la longueur totale des voies de dessertes des bus rapide transit afin d'avoir une vision globale du projet ;
- ✚ Précision du nombre de Personnes Affectées par le Projet (PAP) :

- Identifier et détailler le nombre de personnes directement impactées par le projet, que ce soit en termes de relogement, d'expropriation ou d'autres changements majeurs ;

Réponses

En reprenant la parole, le consultant et le promoteur ont apporté les éléments de réponse ci-après :


A cet effet, le consultant affirme avoir pris bonne note par rapport à l'ensemble des observations et recommandations émises et s'engage ainsi à les intégrer dans le rapport final.

Il précise par ailleurs concernant le libellé de l'étude, ce dernier est composé de l'aménagement, de la réalisation des voies de dessertes ; des voies de détours, des voies de rabattement. Et pour ce cas précis, dans le cadre de ce projet, en termes d'aménagement c'est **la COMPOSANTE B du projet BRT.**

Le BRT en tant que tel est circonscrit dans le tracé de 18 km du Corridor de Guédiawaye à PETERSEN ; il y a également d'autres voies qui complètent cet axe-là, ce sont des voies qui sont parfois parallèle et qui constituent des voies de rabattements permettant au bus DDK de verser du monde au niveau du BRT.

Il rajoute à ses propos, que le projet consiste également à l'aménagement des espaces qui ont été libérées et qui appartiennent au projet et ces dernières feront l'objet d'aménagement en termes de parking ou d'aire de stationnement. Précisant toujours, sur la notion d'aménagement, il y a lieu de préciser l'aménagement de la façade mais aussi l'aménagement des voies qui ont été libérés dans le cadre de ce projet qui constituent par endroit des reliquats fonciers ou un aménagement futur pourrait se faire s'agissant de stationnement ou d'espaces verts ; donc **l'objectif c'est de relier le BRT au TER ;**

Cet étude ne concerne pas le tracé du BRT en tant que tel c'est plutôt des voies existantes qui vont faire l'objet de réhabilitation, de revêtement par endroit ; il ya une seule partie ou il sera question de démolition des maisons entre le « Marché Sobelé » derrière Faysal et la voie qui mène vers Cambérène ; et cette dernière fera l'objet d'une nouvelle construction ; 3 ou 4

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 307 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

maisons seront démolis ; il y a lieu de préciser que pour le cas de ce projet il n'y aura pas de recasement, toutes les personnes qui seront impactées seront indemnisées en espèce.

Par rapport au nombre de PAP, le PAR pourra faire ressortir le nombre exact, le document est disponible et pourra être partagé.

Par rapport aux communes traversées, il n'est pas forcément dit que toutes les Communes traversées par le Corridor du BRT abritant des voies de desserte ou des voies de rabattement feront l'objet de réhabilitation.

Par rapport aux plaintes et doléances riveraines, sur les nuisances environnementales sur les voies d'accès, dans le cadre du BRT, il y avait un mécanisme de gestion des plaintes mis à disposition et ce dernier continue toujours d'exister.

Pour ce qui concerne la libération des emprises sur les PAP, toute la rigueur du point vue réglementaire sera appliquée au niveau national mais aussi sera fait également selon les normes de la Banque Mondiale allant du recensement, la conciliation, le paiement jusqu'à la libération des emprises. Rappelons que les PAP concernent plus des places d'affaires, des tabliers qui sont présent de part et d'autre le long des tracés et pour le bâti il y a peu de personnes impactées ;

La question de l'assainissement est bien prise en compte, et en réhabilitant une voie il ya tout une rigueur à respecter par rapport aux normes de la voirie (canalisation) et même en termes d'exutoire pour verser soit sur le corridor BRT soit sur d'autres exutoires de l'ONAS (eaux pluviales ou eaux usées) surtout pour tout ce qui concerne la gestion des eaux pluviales en termes de drainage,

Par rapport aux déchets banales, ils seront gérés par l'entreprise avec une convention avec la SONAGED mais s'agissant des déchets dangereux, ces derniers seront pris en compte avec toute sa rigueur en termes de prestataire agréé par le METE même si parfois la gestion de certains déchets posent problème en prenant l'exemple des sols souillés ;

Les tracés sont définitifs mais des réaménagements peuvent toujours se faire au moment opportun dépendant de certains paramètres à prendre en compte.

Et enfin, pour une meilleure fluidité de la circulation, il est prévu une continuité de la circulation avec l'aide des déviations et des déplacements dans les voies connexes.

CONCLUSION

A la suite des réponses apportées, le Comité Technique a **validé le rapport sous réserve de l'intégration des observations et recommandations formulées.**

Ensuite, **Monsieur le Gouverneur** a demandé au consultant de prendre toutes les dispositions pour intégrer les observations et recommandations du Comité Technique.

Sur ce, **Monsieur le Gouverneur** a remercié les membres du comité technique et a levé la séance.

		PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REALISATION DES VOIES DE DESSERTES DES BUS RAPID TRANSIT	Page 309 sur 292
		-----	Date : Avril 2026
		ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL SIMPLIFIEE	Version : Préliminaire

ANNEXE J : RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **Arrêté ministériel n° 794 MJEHP-DEEC-DEC** en date du 6 février 2002 réglementant l'exploitation d'une activité de distribution d'hydrocarbure d'une installation dangereuse, insalubre ou incommode rangée dans la 2e classe
- Ministère chargé de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MEPN) – Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés ; Guide méthodologique d'étude de dangers ; 2005.
- **Décret n°2013-10 du 28 décembre 2013** relatif au Code des Collectivités Locales du Sénégal
- **Décret n° 96-745 du 30 avril 1996** relatif aux communes d'arrondissement de la région de Dakar
- **Gaye, C. B. (1983)** : La nappe des sables infra basaltiques de la tête de la Presqu'île du Cap-Vert. Bull. IFAN, Tome 45, série A, 1-2, 1 - 48.
- **Fall, M. (1986)** : Environnements sédimentaires quaternaires et actuels des tourbières des Niayes de la Grande Côte du Sénégal.
- Rapport projection de la Population du Sénégal 2013-2063 ; ANSD, Juillet 2015
- Plan Directeur Urbain (PDU), Pikine-Guédiawaye, Août 2014
- Etudes APS, APD et élaboration du dao pour l'assainissement des eaux usées de la ville de Guédiawaye, ONAS Juillet 2017.
- ANSD (2016) : Rapport projection de la population du Sénégal 2013-2063