



## **PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ URBAINE AU SÉNÉGAL (PAMUS)**

**(PAMUS / DASUM SOP - P507844)**

**Plan de la Mobilisation des Parties  
Prenantes (PMPP) ou Plan  
d'Engagement des Parties Prenantes  
(PEPP)**

**Version Préliminaire**

Version (draft) : avril 2025



# Table des matières

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>6</b>
1.1. CONTEXTE .....	6
1.2. JUSTIFICATION DU PLAN D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES (PEPP) OU DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES (PMPP) .....	11
1.3. SOURCES D'INFORMATION .....	11
<b>2. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>11</b>
2.1. COMPOSANTE 1 - LA RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PHASE 2 .....	12
2.2. COMPOSANTE 2 - PROFESSIONNALISATION DES ACTEURS DU TRANSPORT ARTISANAL .....	14
2.3. COMPOSANTE 3 - GESTION DU TRAFIC ET INTEGRATION URBAINE .....	16
2.4. COMPOSANTE 4 - ETUDES POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS CAPACITAIRES .....	17
2.5. COMPOSANTE 5 - GOUVERNANCE, ARRANGEMENT INSTITUTIONNEL ET GESTION DE PROJET .....	18
<b>3. PRESENTATION DE LA ZONE D'INFLUENCE DU PROJET .....</b>	<b>20</b>
<b>4. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX .....</b>	<b>21</b>
4.1. ANALYSE DES RISQUES SOCIAUX .....	22
4.1.1. RISQUE POLITIQUE/COMMUNICATION .....	22
4.1.2. RISQUE SOCIAL : MAUVAISE DIVULGATION DES INFORMATIONS/MESSAGES SUR LE PROJET (INHERENT AU PREMIER POINT) .....	22
4.1.3. RISQUE SOCIAL : FAIBLE INTEGRATION DE LA PRESSE ET DES ORGANISATIONS DE LA SOCIETE CIVILE .....	23
4.1.4. RISQUE SOCIAL : POLITISATION ET DISCRIMINATION DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES .....	23
4.1.5. RISQUE SOCIAL : NON PRISE EN COMPTE DES BESOINS DES GROUPES VULNERABLES .....	24
4.1.6. RISQUE SOCIAL : NON-RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES NORMES/CONVENTIONS .....	25
4.1.7. ÉCONOMIE ET SITUATION SOCIALE .....	26
4.1.8. RISQUE SOCIAL : REJET DES TAUX PROPOSES/FAIBLES INDEMNISATIONS .....	26
4.1.9. RISQUE SOCIAL : FRUSTRATION DUE AU RETARD D'INDEMNISATION DES PAP .....	27
4.1.10. RISQUE SOCIAL : NON PRISE EN COMPTE DES ACTEURS ECONOMIQUES RIVERAINS DU CHANTIER .....	28
4.1.11. RISQUE SOCIAL : PERTE DE SOURCES DE REVENUS POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES TRAVERSEES ET FRUSTRATION DES POPULATIONS LOCALES .....	28
4.2. MODE DE VIE ET CULTURE .....	28
4.2.1. RISQUE SOCIAL : REFUS DU DEPLACEMENT .....	28
4.2.2. RISQUE SOCIAL : DELAIS COURTS POUR LE DEMENAGEMENT DES PAP .....	30
4.2.3. RISQUE SOCIAL : DESTRUCTURATION DE RESEAUX SOCIAUX, VULNERABILITE SOCIALE .....	30
4.2.4. RISQUE SOCIAL : DESAGREMENTS/DEGATS/REVOLTES .....	31
4.2.5. RISQUE SOCIAL : DEPLACEMENT DE LIEUX DE CULTE ET DESERTION DES LIEUX DE CULTE .....	32
4.2.6. RISQUE ECONOMIQUE : PERTES DE REVENUS DES ACTUELS OPERATEURS .....	32
4.3. SECURITE ET ASPECTS SANITAIRES .....	32
4.3.1. RISQUE SOCIAL : AUGMENTATION DES CAS D'INFECTIONS (IRA, IST/VIH, COVID 19 ET AUTRES MALADIES TRANSMISSIBLES) .....	32
4.3.2. RISQUES DE VIOLENCES ET ABUS SEXUELS .....	33
4.3.3. RISQUE SOCIAL : INSECURITE .....	33
4.4. ANALYSE DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX, SANTE ET SECURITE ET DE MESURES DE MITIGATION .....	34
4.4.1. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES LIES AUX POUSSIERES GENEREES SUR LE CHANTIER .....	34
4.4.2. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES LIES AUX REJETS GAZEUX DES ENGIN/CAMIONS .....	35
4.4.3. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX LIES AUX DECHETS GENERES PAR LE CHANTIER .....	35
4.4.4. NUISANCES SONORES ASSOCIEES AU BRUIT DE CHANTIER .....	37
4.4.5. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX LIES AUX EAUX USEES PRODUITES SUR LE CHANTIER .....	37
4.4.6. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX LIES AU DEVERSEMENT ACCIDENTEL D'HYDROCARBURES .....	37
4.4.7. RISQUES D'ACCIDENT DE CIRCULATION ET DE CHUTES CONCERNANT LES RIVERAINS .....	37
4.4.8. RISQUES D'ACCIDENT DE TRAVAIL CONCERNANT LES TRAVAILLEURS .....	38

<b>5.</b>	<b>NORMES APPLICABLES EN MATIERE D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES .....</b>	<b>51</b>
5.1.	REGLEMENTS NATIONAUX.....	51
5.2.	EXIGENCES DES BAILLEURS .....	52
<b>6.</b>	<b>IDENTIFICATION DES PARTIES PRENANTES .....</b>	<b>55</b>
6.1.	DEFINITION DES PARTIES PRENANTES .....	55
6.2.	IDENTIFICATION DES PARTIES PRENANTES .....	55
6.3.	CATEGORIES DE PARTIES PRENANTES.....	57
6.3.1.	PARTIES PRENANTES INTERESSEES.....	58
6.3.2.	PARTIES PRENANTES AFFECTEES.....	54
6.3.3.	GROUPES VULNERABLES .....	54
6.3.4.	PERSONNEL DU PROJET .....	57
6.4.	ANALYSE DES PARTIES PRENANTES.....	57
<b>7.</b>	<b>ACTIVITES D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES A CE JOUR .....</b>	<b>65</b>
7.1.	INFORMATION ET CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES.....	65
7.2.	APPROCHE SUIVIE POUR L'ENGAGEMENT DES INTERVENANTS ET DES RESSOURCES CONNEXES.....	66
7.3.	LES PRINCIPES D'ACCORDS DE COMPENSATION PREVUS .....	66
7.3.1.	PLAN D' ACTIONS DE REINSTALLATION (PAR).....	66
7.3.2.	PLAN DE RESTAURATION DES MOYENS DE SUBSISTANCES (PRMS) .....	67
7.4.	DEMARCHE SUIVIE LORS DE LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES .....	68
7.5.	ANALYSE DES RESULTATS DES CONSULTATIONS .....	69
<b>8.</b>	<b>PLAN D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES.....</b>	<b>94</b>
8.1.	PRINCIPES.....	94
8.2.	BUT ET OBJECTIFS DE L'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES.....	94
8.3.	METHODE D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES .....	97
8.3.1.	ASSEMBLEES AVEC LES COMMUNAUTES .....	97
8.3.2.	FOCUS GROUPES .....	97
8.3.3.	ENTRETIENS INDIVIDUELS.....	98
8.3.4.	MEDIAS DE MASSE .....	98
8.3.5.	COMMISSIONS OU COMITES LOCAUX .....	98
8.3.6.	FORUMS, ATELIERS ET EXPOSITIONS.....	98
8.3.7.	BROCHURES SUR LE PROJET .....	99
8.3.8.	SITE WEB DU PROJET .....	99
8.3.9.	VISITES DES SITES DU PROJET .....	100
8.3.10.	GESTION DES FEEDBACKS ET PARTAGE D'INFORMATION AVEC LES PARTIES PRENANTES.....	100
8.3.11.	METHODE D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES .....	100
8.4.	ACCOMPAGNEMENT DES PARTIES PRENANTES.....	102
<b>9.</b>	<b>PLAN D'ACTION DE COMMUNICATION ET DE DIVULGATION .....</b>	<b>104</b>
9.1.	OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS D'ELABORATION DU PLAN DE COMMUNICATION.....	104
9.2.	MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE COMMUNICATION.....	128
<b>10.</b>	<b>NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE DE LA COMMUNICATION PROJET .....</b>	<b>128</b>
<b>11.</b>	<b>PROCEDURES DE GESTION DES GRIEFS ET RECOURS .....</b>	<b>131</b>
11.1.	PRINCIPES CLEFS.....	131
11.2.	RESUME DE LA PROCEDURE .....	132
11.3.	PRINCIPALES ETAPES DE LA PROCEDURE .....	134
11.3.1.	DEPOT ET ENREGISTREMENT .....	134
11.3.2.	EXAMEN PRELIMINAIRE.....	135
11.3.3.	RECOURS .....	136
11.3.4.	FERMETURE OU CLOTURE DE LA PLAINTE.....	137
11.3.5.	SUIVI DES GRIEFS ET REPORTAGE.....	137

11.4.	NIVEAU D'OPERATIONNALISATION DU MGP ET DU VBG .....	139
<b>12.</b>	<b>SUIVI ET REPORTING.....</b>	<b>143</b>
12.1.	PARTICIPATION DES DIFFERENTS ACTEURS CONCERNES AU COMITE DE SUIVI .....	143
12.2.	LE RAPPORT AUX GROUPES DE PARTIES PRENANTES.....	143
12.3.	INDICATEURS DE SUIVI DU PEPP .....	144
<b>13.</b>	<b>MISE EN ŒUVRE, RESSOURCES ET RESPONSABILITES .....</b>	<b>147</b>
<b>14.</b>	<b>BUDGET DE LA MISE EN ŒUVRE DU PEPP .....</b>	<b>149</b>
<b>15.</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>150</b>
15.1.	ANNEXE 1: EXEMPLE DE FORMULAIRES DE PLAINTES DU BRT.....	150
15.2.	ANNEXE 2 : FORMULAIRE DE FEEDBACK .....	152
<b>16.</b>	<b>CHAPITRE 11 : PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE, CONSULTATIONS ET NEGOCIATIONS TENUES / CONDUITES .....</b>	<b>154</b>
<b>11.1.</b>	<b>APPROCHE METHODOLOGIQUE DES CONSULTATIONS .....</b>	<b>154</b>
<b>11.2.</b>	<b>CALENDRIER DES CONSULTATIONS.....</b>	<b>155</b>
<b>11.3.</b>	<b>DIFFICULTES RENCONTREES.....</b>	<b>157</b>
<b>11.4.</b>	<b>RESULTATS DES CONSULTATIONS .....</b>	<b>157</b>
<b>11.5.</b>	<b>QUESTIONS POSEES/REPONSES APPORTEES.....</b>	<b>157</b>
<b>11.6.</b>	<b>PERCEPTIONS, AVANTAGES ET ENJEUX ASSOCIES AU PROJET.....</b>	<b>158</b>
<b>11.7.</b>	<b>PREOCCUPATIONS MAJEURES ET PRINCIPALES RECOMMANDATIONS LIEES AU PROJET .....</b>	<b>159</b>
<b>11.8.</b>	<b>LES RECOMMANDATIONS ET ATTENTES SOULEVEES .....</b>	<b>161</b>
<b>11.9.</b>	<b>MECANISME DE GESTION DES PLAINTES (MGP) .....</b>	<b>163</b>
<b>11.10.</b>	<b>SOUHAITS D'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL ET DE RENFORCEMENT DE CAPACITE ET APPUI .....</b>	<b>164</b>
<b>11.11.</b>	<b>PREFERENCE EN TERMES D'INDEMNISATION .....</b>	<b>164</b>
<b>11.12.</b>	<b>SYNTHESE DES PREOCCUPATIONS SOULEVEES PAR LES ACTEURS TOUTES CATEGORIES CONFONDUES ET DE LEUR PRISE EN COMPTE DANS LE PAR.....</b>	<b>164</b>
<b>11.13.</b>	<b>NEGOCIATIONS TENUES / CONDUITES.....</b>	<b>166</b>
<b>11.14.</b>	<b>PROGRAMME D'ENGAGEMENT DES PP.....</b>	<b>166</b>
<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>170</b>
<b>2.</b>	<b>JUSTIFICATION DE LA CONSULTATION DU PUBLIC .....</b>	<b>170</b>
2.1.	EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE (EES) .....	170
2.2.	ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES).....	173
2.3.	AUDIENCE PUBLIQUE .....	174
2.4.	VULGARISATION A L'ECHELLE LOCALE .....	175
<b>3.</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>175</b>

## Acronymes

AFD	Agence française de Développement
AFTU	Association pour le Financement des Transports Urbains
AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes
ASC	Association Sportive et Culturelle
BEI	Banque Européenne d'Investissement
BM	Banque Mondiale
BRT	Bus Rapid Transit
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables
CIS	Comité d'Information et de Suivi
CPR	Cadre de Politique de Réinstallation
DDD	Dakar Dem Dikk
DiREC	Direction de la Réglementation Environnementale et du Contrôle
DREEC	Direction Régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
EPI	Equipement de Protection Individuelle
IEC	Information Education Communication
IRA	Infection Respiratoire Aiguë
MGP	Mécanisme de Gestion des Plaintes
NES	Normes Environnementales et Sociales
OCB	Organisation Communautaire de Base
ONAS	Office National de l'Assainissement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OSC	Organisation de la Société Civile
PAP	Personne Affectée par le Projet
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PEPP	Plan d'engagement des parties prenantes
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PP	Partie Prenante
RTC	Restructuration du réseau de transport en commun de Dakar
SDE	Sénégalaise Des Eaux
SENEAU EX SDE	
SENELEC	Société Nationale d'Electricité
SONATEL	Société Nationale de Télécommunication
SONES	Société Nationale des Eaux du Sénégal
SF	Structure Facilitatrice
UCP	Unité de Coordination de Projet
UES	Unité Environnementale et Sociale
VBG	Violence Basée sur le Genre

## 1. Introduction

### 1.1. Contexte

Le Plan d'Engagement des Parties Prenantes a été préparé dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'amélioration de la mobilité au Sénégal (PAMUS).

Bien que les projets en cours ou en perspective de réalisation contribuent de manière significative aux objectifs stratégiques du CETUD et aux piliers du PMUD, plusieurs aspects essentiels restent à adresser pour garantir une transformation durable et efficace du système de mobilité urbaine au Sénégal. Il s'agit notamment de :

- **la poursuite de la professionnalisation du secteur informel** qui reste un enjeu majeur compte tenu de la croissance démographique. En effet, une grande partie du transport urbain est encore assurée par des opérateurs artisanaux fonctionnant de manière informelle notamment les cars rapides et les Ndiaga Ndiaye, ce qui limite l'efficacité et la qualité du service public de transport. Ainsi, il est nécessaire de renforcer l'encadrement de ces acteurs, d'instaurer des règles en termes de formation, de sécurité et de gestion, et d'assurer leur intégration progressive dans le système structuré de transport collectif ;
- **l'amélioration du cadre de gouvernance du secteur**, notamment à travers le renforcement de la capacité institutionnelle du CETUD qui doit être doté de ressources humaines et techniques suffisantes pour exercer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). La mise en place d'un cadre réglementaire clair, l'amélioration des mécanismes de coordination entre les différents acteurs institutionnels et la digitalisation des processus de gestion sont indispensables ;
- **le financement du secteur du transport urbain** qui constitue un défi critique. La pérennisation des investissements et la maintenance des infrastructures et des matériels roulants nécessitent des mécanismes financiers durables. Il est essentiel d'explorer des solutions innovantes telles que la tarification intégrée, la mise en place d'un fonds de financement dédié et l'implication accrue du secteur privé à travers des partenariats public-privé (PPP) ;
- **la poursuite de la restructuration du réseau de transports collectifs** à mener de manière plus complète. Bien que des efforts soient réalisés avec le BRT et le RTC 1, le maillage du territoire et l'accessibilité dans les zones périurbaines restent insuffisants en termes de qualité de service de l'offre. Une planification intégrée du réseau, combinée à une amélioration des infrastructures de rabattement et de connexion entre les différents modes de transport, est nécessaire pour assurer une offre fluide et efficace ;
- **l'amélioration des systèmes d'information et de gestion du transport** pour améliorer l'exploitation et l'optimisation du réseau. La mise en place d'un système centralisé de suivi des opérations de transport, l'usage de la billetterie électronique intermodale et l'intégration des technologies de gestion intelligente du trafic sont des leviers stratégiques pour une mobilité plus performante et mieux régulée ;

- **la mise en place d'une seconde ligne de Transport en commun capacitaire** afin de renforcer le réseau de transport de masse et répondre à la demande croissante de mobilité. Une extension du BRT vers d'autres axes structurants, notamment vers les pôles urbains en développement, contribuerait à renforcer l'attractivité du transport public et à assurer une meilleure interconnexion avec les autres modes de transport, notamment le TER et les lignes de bus restructurées.

Quatrième grand projet de transport collectif de Dakar, la restructuration vise à accompagner les projets majeurs du TER et du BRT en proposant une réorganisation complète du réseau de transport collectif de Dakar autour de ces deux projets. Ses principaux objectifs consistent : (i) à réorganiser des lignes de transport en commun à Dakar, (ii) à favoriser l'attractivité et la viabilité globale des transports collectifs de Dakar, notamment sur le BRT et le TER, et (iii) à assurer la réponse aux importants besoins de transports collectifs de la région qui sont en augmentation continue. De façon spécifique, les objectifs du Projet RTC sont les suivants :

- réorganiser les lignes de bus de la région de Dakar : hiérarchisation des lignes, suppression des lignes redondantes avec les corridors des transports de masse, création de lignes nouvelles de rabattement ou de desserte, ajustement des tracés, etc. ;
- créer un réseau de bus prioritaire, équipé de matériel roulant capacitaire et respectueux de l'environnement (GNC) remisé dans des ateliers-dépôts, équipé de billetterie et de SAEIV ;
- mettre en place une intégration physique et tarifaire permettant d'offrir des tarifs adaptés sur les trajets de rabattement effectués sur le réseau de bus prioritaire en correspondance avec les transports de masse (TER et BRT) et rendre possible l'utilisation d'un système de billetterie interopérable et la création d'une chambre de compensation
- réaliser des aménagements de voirie, y compris aux arrêts, terminus et carrefours, pour favoriser et fiabiliser les conditions de circulation du réseau prioritaire (temps de parcours, fiabilité, accessibilité en toute saison, etc.).

La hiérarchisation du réseau global de transport collectif s'organisera ainsi selon quatre niveaux : (i) les transports capacitaires, i.e. le TER et BRT, dont les mises en services sont effectives pour le TER et en cours pour le BRT ; (ii) le réseau prioritaire de bus ; (iii) le réseau classique de bus, qui consiste en la réorganisation des lignes actuelles AFTU et DDD ; et enfin (iv) le réseau artisanal de desserte locale (notamment en banlieue).

Le réseau prioritaire est constitué de 32 lignes, un parc de 930 bus neufs, 4 ateliers-dépôts, plus de 80 km de voiries et trottoirs à aménager le long des axes desservis, y compris des carrefours, des arrêts et terminus de bus.

Compte tenu de l'envergure du projet et de sa durée globale de mise en œuvre prévue sur 10 ans, un phasage a été effectué avec un programme prioritaire d'investissement dit « première phase » constitué de 14 lignes, 380 nouveaux bus, 2 ateliers-dépôts et 30 km de voiries et trottoirs, 9 carrefours, 12 terminus et des arrêts à aménager et équiper.

En plus des résultats attendus en termes de mobilité des usagers, les aménagements prévus permettront aussi d'améliorer le cadre de vie des populations, de promouvoir un développement

économique tout en contribuant à la diminution de la pollution environnementale liée aux transports routiers.

Le présent PEPP consistera en la réalisation de ce programme prioritaire de 14 lignes, présenté ci-après.

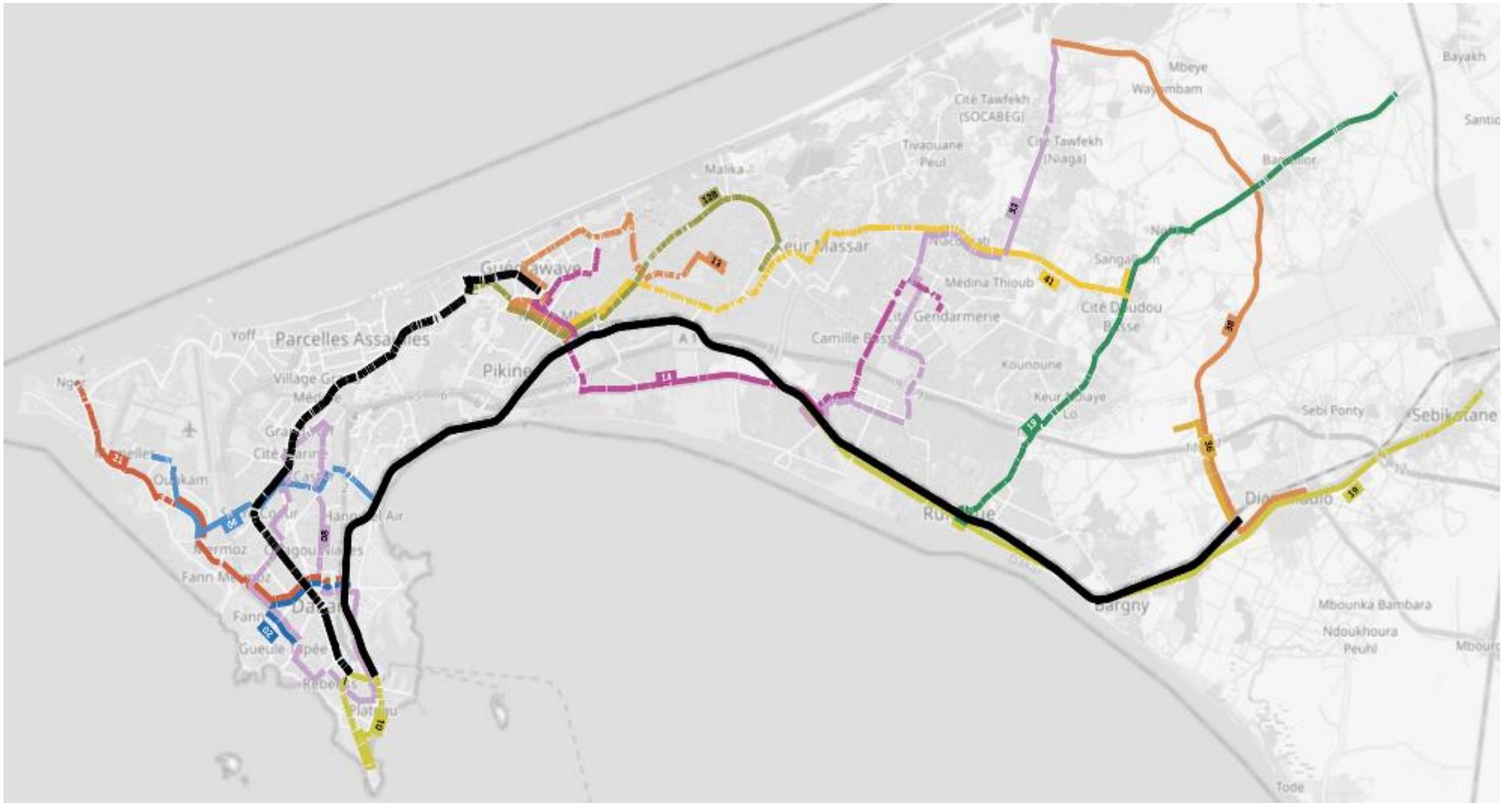


Figure 1 : Programme prioritaire de 14 lignes

La phase 1 de la restructuration des lignes de transport collectif recouvre toute la région de Dakar. Toutefois, les aménagements et impacts physiques seraient uniquement localisés en certains points ou sur certains axes du réseau.

Dans le cadre de ce projet de restructuration du réseau du transport collectif de Dakar, une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) a été réalisée. Les objectifs de cette étude ont permis d'identifier les potentiels impacts environnementaux et sociaux négatifs de ces activités et de proposer les mesures d'atténuation appropriées pour réduire ces impacts négatifs.

Parmi les impacts les plus importants, il est identifié les risques liés à :

- L'aménagement de deux axes routiers nécessitant des élargissements sur plusieurs centaines de mètres, avec des maisons à acquérir, et
- La construction des deux dépôts ateliers sur des sites accueillant aujourd'hui des activités économiques et de l'habitat informel avec une particularité pour l'un qui est situé dans la Forêt Classée de Mbao.

En traitement à ces risques, l'étude EIES propose les actions suivantes :

- L'acquisition de terres pour les infrastructures et aménagements prévus par le Projet
- L'indemnisation des personnes affectés par le Projet
- L'accompagnement social des réinstallations décrits dans le Plan d'Actions de Réinstallation (PAR), le Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) et le Plan de restauration des moyens de subsistance (PRMS).
- ...

Le chapitre 4 dudit document traite en détails des risques et mesures de traitements.

Dans cette perspective, afin de mieux traiter le volet environnementale et social du Projet, le Maître d'Ouvrage (CETUD), sur la base du CPR validé, a décidé de mettre à niveau et de finaliser le plan d'actions et de réinstallation (PAR) de manière complète et applicable, pour l'ensemble des composantes de la première phase du projet RTC. Cette étape du Projet permettra de finaliser l'identification des personnes affectées et d'évaluer leurs actifs et biens, en vue de leur indemnisation, conformément aux dispositions de la législation nationale et aux exigences des bailleurs (AFD, BEI, etc.) en matière de réinstallation involontaire de populations.

## **1.2. Justification du plan d'engagement des parties prenantes (PEPP) ou de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP)**

Le projet de restructuration du réseau de transport en commun de Dakar est conçu dans le but de mettre en place un système de rabattement de bus efficace sur le BRT et le TER et d'améliorer, en général, les services de transport public. La réorganisation du réseau de transport collectif autour des lignes BRT et TER devra permettre de créer un premier réseau prioritaire avec une intégration physique et tarifaire.

Ce plan d'engagement des parties prenantes, élaboré à cet effet, vise à construire des relations solides, constructives et réactives qui sont essentielles pour la gestion réussie des impacts environnementaux et sociaux du Projet.

Au-delà de cet objectif, le CETUD est conscient que la réussite du Projet passe, inévitablement par la participation active des parties prenantes affectées et intéressées, et ceci dans un environnement de confiance et de collaboration.

## **1.3. Sources d'information**

Les sources d'information suivantes ont été utilisées pour préparer ce plan d'engagement des parties prenantes (PEPP) :

- Les résultats des études techniques, sociales et environnementales des projets BRT et de restructuration du réseau de transport en commun de Dakar ;
- Les résultats des consultations menées pendant la préparation de l'EIES, du PAR et d'autres études sectorielles ;
- Les résultats des larges consultations menées dans le cadre de la préparation du présent PEPP ;
- Les expériences des projets antérieurs ;
- Les entretiens avec les nouvelles PAP impactées ou intéressées ;
- Les consultations avec les parties prenantes menées dans le cadre de cette seconde mise à jour du Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP), et de la préparation de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES), du Plan d'Action de Réinstallation (PAR).

## **2. Description du projet**

Le PAMUS s'articule autour des cinq (05) composantes suivantes, pour l'agglomération de Dakar à savoir :

- **La restructuration du réseau de transport en commun phase 2 ;**
- **La professionnalisation des opérateurs de transport artisanal ;**
- **La gestion du trafic ;**
- **Les études pour le développement des transports capacitaires ;**
- **La gouvernance, arrangement institutionnel et la gestion du projet**

## 2.1. Composante 1 - la restructuration du réseau de transport en commun phase

En 2020, le CETUD avait réalisé, pour ce projet, des études de faisabilité et d'avant-projet sommaire qui ont permis : (i) d'identifier un réseau prioritaire de 32 lignes en termes d'investissement, (ii) et de phaser le projet comme suit :

- Phase 1 : Phase prioritaire, en cours de réalisation, constituée de 14 lignes, 30 km de voirie, 9 carrefours, 2 ateliers-dépôts et 13 infrastructures terminales à aménager ;
- Phase 2 : 18 lignes, environ 50 km de voirie, une dizaine de carrefours, 2 ateliers-dépôts et 11 infrastructures terminales à aménager.

La restructuration du réseau de transport en commun est une activité majeure pour la région de Dakar. En l'intégrant dans le PAMUS sous la composante 1, le CETUD vise à capitaliser et rendre efficace les systèmes de transport de masse que sont le TER et le BRT en proposant une réorganisation complète du réseau de transport collectif de Dakar.

Cette restructuration intègre plusieurs aspects dont :

- Une réorganisation des lignes de bus de la région de Dakar ;
- La création d'un réseau de bus prioritaire avec un matériel roulant moins polluant et équipé d'un système billettique interopérable et d'information voyageurs dynamique, remisé dans des dépôts-ateliers modernes ;
- Une intégration tarifaire permettant d'offrir des tarifs réduits sur les trajets en correspondance entre le réseau prioritaire et les transports de masse (TER et BRT) ;
- La réalisation d'aménagements de voiries, y compris des arrêts de bus, des terminus et des carrefours pour améliorer la vitesse commerciale et la qualité de service du réseau prioritaire.

Ainsi, la composante « restructuration », phase II du projet RTC, est déclinée en six (06) sous-composantes que sont :

- **SOUS-COMPOSANTE 1.1 - Etudes préparatoires pour la professionnalisation des acteurs et l'évaluation des anciens programmes.** Elle vise à fournir une base analytique et stratégique pour la professionnalisation du transport artisanal et l'optimisation des services de mobilité urbaine. Son objectif global est d'identifier les leviers d'amélioration du système de transport collectif à travers une évaluation rigoureuse des programmes antérieurs et la définition de nouveaux cadres organisationnels et techniques. Elle comprend trois axes majeurs : (i) les activités préparatoires au nouveau programme de mobilité à Dakar, qui incluent le recensement du parc de transport collectif, l'accompagnement technique du groupe de travail interministériel sur l'intégration des services - la mise en place et animation d'un groupe de travail sur la billettique intermodale pour favoriser l'intégration tarifaire en créant un cadre de coordination et d'harmonisation entre les différents opérateurs. Cette intégration tarifaire devra constituer un vecteur d'amélioration de

l'attractivité des services en place et permettre de renforcer le rôle du CETUD, en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité urbaine - la mise en œuvre de solutions pour une meilleure intégration du numérique dans les transports en menant des réflexions sur les technologies envisageables, proposant un cadre de gouvernance de la mobilité numérique et identifiant les opportunités que représente le Mobility as a Service (MaaS) pour les différents acteurs - l'identification de nouvelles lignes et services, l'évaluation des besoins en modernisation technologique (billettique, SAE, IV) - l'analyse du renouvellement du parc et la définition d'un schéma organisationnel optimisé, ainsi que l'établissement d'un référentiel des objets fixes et des stratégies de financement associées ; (ii) les activités préparatoires au PAMUS (Pôles Territoires hors Dakar), qui portent sur la restructuration du transport informel et le renforcement des capacités des exploitants pour améliorer la desserte urbaine dans les pôles régionaux ; et (iii) les activités complémentaires comprenant des études stratégiques supplémentaires pour affiner la mise en œuvre du programme tant à Dakar que dans les pôles territoriaux. Cette sous-composante contribuera à jouer un rôle clé dans l'alignement des politiques publiques avec les exigences de modernisation et d'efficacité du transport collectif urbain ;

- **SOUS-COMPOSANTE 1.2 – Réalisation des études Environnementales et Sociales** du lot Etudes Ateliers-dépôts (Diamniadio, Gadaye ...) de la phase II de la Restructuration de transport en commun et les gares routières urbaines (cf. s/c 2.2) ; Sur financement de l'Etat du Sénégal, des études d'impacts environnementales et sociales seront réalisés en parallèle pour l'atelier-dépôt de Thiaroye ;
- **SOUS-COMPOSANTE 1.3 - Renforcement de capacités et études d'intégration de la RTC phase 2** : cette sous composante a pour objectif d'assurer une mise en œuvre efficace et durable de la seconde phase du Réseau de Transport Collectif (RTC) en garantissant son intégration technique, financière et institutionnelle. Elle repose sur plusieurs axes stratégiques notamment les études d'implémentation et d'opérationnalisation de la RTC phase 2, visant à structurer le modèle d'exploitation, définir un cadre financier viable et préparer les contrats d'exploitation tout en assurant un suivi continu, Il est prévu dans cette sous-composante les études de situation de référence et ex-post, qui s'appuient sur des enquêtes pour évaluer la performance des infrastructures de transport collectif (RTC 2, BRT 1 et BRT 2) et mettre en place un observatoire permanent de la mobilité à Dakar et Thiès Un troisième volet porte sur l'évaluation des externalités négatives, avec des partenariats pour l'exploitation des données mobiles, le développement d'un Think Tank Mobilité Urbaine Durable, et la réalisation d'études prospectives comme l'Enquête Ménage Déplacement 2029. Par ailleurs, la formation professionnelle des personnels des opérateurs de transport est renforcée par l'acquisition d'équipements spécialisés et la mise en place de formations techniques adaptées. Il est aussi prévu l'assistance technique et le renforcement des capacités pour accompagner la réforme du cadre réglementaire pour une gouvernance optimisée du RTC ;

- ***SOUS-COMPOSANTE 1.4 - Mesures de sauvegardes environnementales et sociales de la RTC phase 2*** : l'objectif de cette sous-composante est de garantir une transition sociale et environnementale maîtrisée dans le cadre de la restructuration du transport collectif. Elle se concentre sur la libération des emprises et la réinstallation des populations affectées par le projet, en mettant en œuvre des mesures d'indemnisation équitables, la sécurisation des sites concernés et un accompagnement adapté aux personnes affectées par le projet (PAP). Le Programme d'Engagement et de Participation des Parties Prenantes (PEPP) assure une approche inclusive, favorisant la concertation et l'adhésion des communautés concernées ;
- ***SOUS-COMPOSANTE 1.5 - Travaux d'aménagements urbains et de constructions des ateliers dépôt de la RTC phase 2*** : cette sous-composante vise à structurer les infrastructures nécessaires à l'exploitation efficace et durable du RTC. Elle comprend les travaux d'aménagements urbains, incluant la réhabilitation des voiries et réseaux divers (VRD), l'aménagement de carrefours stratégiques, l'installation de stations et terminus adaptés aux besoins des usagers. Parallèlement, elle couvre les travaux des ateliers-dépôts, essentiels pour la maintenance et l'exploitation du parc de véhicules, intégrant des bâtiments spécialisés, des installations énergétiques et des équipements techniques de pointe. Enfin, des aménagements paysagers sont prévus afin d'améliorer l'intégration urbaine des infrastructures et de renforcer l'attrait esthétique et environnemental des espaces publics ;
- ***SOUS-COMPOSANTE 1.6 - Acquisition des matériels roulants, des équipements de recharge et des systèmes pour l'intégration au réseau de transport*** : l'objectif de cette sous-composante est de garantir la disponibilité des équipements et systèmes nécessaires à l'exploitation efficace du réseau restructuré. Elle comprend l'acquisition de matériels roulants, avec des véhicules adaptés aux exigences opérationnelles du RTC. L'acquisition des équipements de distribution est également intégrée pour assurer un service fluide et accessible aux usagers. Par ailleurs, cette sous-composante couvre l'intégration des systèmes avec la mise en place de solutions avancées telles que le Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageur (SAEIV), la billettique intelligente, ainsi que des outils de graphichage et d'habillage, permettant une gestion optimisée des flux de transport et une expérience utilisateur améliorée.

## **2.2. Composante 2 - Professionnalisation des acteurs du transport artisanal**

Le réseau de transport à Dakar opéré par les GIE de l'AFTU est aujourd'hui composé de 72 lignes de bus transportant près d'un million de passagers par jour. Avec la mise en œuvre de cette composante, il est prévu l'organisation, la modernisation et le renouvellement du parc de transport artisanal. Il s'agira de faciliter l'intégration des acteurs dans la dynamique actuelle pour contribuer à l'offre de service pour une meilleure accessibilité.

Les objectifs poursuivis sont listés ci-après :

- Intégrer l'ensemble des opérateurs artisanaux dans le programme de renouvellement de la flotte au cours des prochaines années ;
- Lancer une nouvelle phase de modernisation du parc pour procéder au remplacement des premiers véhicules issus de ce programme visant spécifiquement les cars rapides et ndiagna ndiaye continuant de contribuer à l'offre de service à Dakar ;
- Organiser et moderniser le réseau, et accompagner la professionnalisation de tous les acteurs du transport artisanal, y compris les opérateurs de l'AFTU, à travers le renforcement de leurs capacités logistiques, humaines et organisationnelles à travers la dotation d'outils numériques modernes (SAE, SIV, billettique) afin d'harmoniser leurs pratiques et leur permettre de s'intégrer au réseau métropolitain en construction.

La composante « professionnalisation » est déclinée en deux (02) sous-composantes que sont :

- **SOUS-COMPOSANTE 2.1 - Professionnalisation du transport** artisanal par la mise en place d'un nouveau programme de renouvellement du parc, de renforcement de capacités et d'aménagements des espaces et lieux de transport (gares et terminus) : Elle vise à structurer et moderniser le transport artisanal afin d'en améliorer la qualité de service, l'efficacité et la viabilité économique. Elle repose sur deux axes complémentaires : l'assistance technique à la professionnalisation des acteurs, incluant la mise en place d'un schéma organisationnel pour l'exploitation des lignes, la fourniture d'équipements adaptés à une gestion mutualisée du service, ainsi que des actions de renforcement des capacités des chauffeurs, décideurs et formateurs du secteur via l'accompagnement de consultants spécialisés. En parallèle, l'organisation, la modernisation et le renouvellement du parc vise à structurer un programme de remplacement des véhicules vétustes, à renforcer les moyens logistiques et organisationnels des exploitants et à intégrer des outils numériques avancés (SAE, SIV, billettique) pour optimiser l'exploitation des lignes. L'aménagement des gares et des infrastructures associées sont également pris en compte afin d'améliorer l'intégration du transport artisanal dans le réseau global ;
- **SOUS-COMPOSANTE 2.2 - Réaménagement des grandes gares routières urbaines** pour améliorer l'accessibilité, la sécurité des infrastructures de transport, le modèle d'exploitation, la régularité et la qualité de service : cette sous-composante comprend d'abord les études et travaux des gares routières urbaines (Colobane, Rufisque, Lat-Dior, Parcelles-Assainies ...), qui englobent la conception architecturale et technique, la construction des bâtiments d'exploitation, la réhabilitation des voiries et réseaux divers (VRD), ainsi que l'aménagement des abords avec des espaces commerciaux, paysagers et des dispositifs de sécurisation des aires de stationnement ((Jaxaay, Cité enseignants, Sam Notaire, Diamalaye, Malika, APIX, ...)) . La liste des gares routières urbaines est à compléter. En outre, des interventions spécifiques sont prévues pour la réalisation/réaménagement des gares stratégiques de Gounass, Wakhinane à Guédiawaye, ainsi que celle de Petersen et Baux Maraîchers, un hub majeur de la mobilité urbaine. En complément, un volet dédié aux études et travaux du Centre de

formation de la mobilité durable permettra de doter le secteur d'une structure de formation moderne, destinée à professionnaliser les métiers du transport urbain et à renforcer les compétences techniques et opérationnelles des acteurs du secteur.

### **2.3. Composante 3 - Gestion du trafic et intégration urbaine**

Les conditions de circulation à Dakar, tous modes confondus, se sont fortement dégradées avec l'accroissement du nombre de véhicules en circulation. L'absence de stratégie multimodale globale à l'échelle métropolitaine incluant la gestion de la circulation, une politique de stationnement et l'optimisation des performances du transport public se traduit par des embouteillages de plus en plus importants en heure de pointe.

Compte tenu de l'importance de cette facture socioéconomique, des solutions d'amélioration de la circulation et du stationnement et de désengorgement des grandes voies constituent une priorité absolue pour le CETUD dont les missions ont été élargies à la gestion de la circulation et du stationnement avec l'adoption de la loi 2022-05 du 15 avril 2022 portant création du Conseil exécutif des Transports urbains durables. L'activité de gestion de la circulation et du stationnement vise à apporter une solution aux problèmes susmentionnés et prévoit la réalisation de plusieurs études et actions.

La composante « circulation et stationnement » est déclinée en trois (03) sous-composantes que sont :

- ***SOUS-COMPOSANTE 3.1 – Aménagement des axes et gestion des dépendances autour du pilote BRT*** par la mise en œuvre des activités qui étaient prévues dans l'ex-« composante B » du pilote BRT. Ces activités sont en majorité des aménagements urbains et travaux à réaliser sur les axes et voiries connexes au BRT. La mise en service de transport de masse dans la région de Dakar est un des projets clés de la transition vers une mobilité durable. Ces lignes vont transformer en profondeur l'agglomération de Dakar, en particulier les territoires qui seront traversés, augmentant le caractère stratégique de ces espaces. Ainsi, l'aménagement concerté autour des axes des lignes de TCSP a pour objectif d'accompagner le développement urbain le long des axes de transport en commun à travers des aménagements connexes. Cette sous-composante aura pour objectif d'optimiser l'intégration urbaine et la fluidité de la circulation autour du Bus Rapid Transit (BRT) en améliorant l'accessibilité, la gestion des infrastructures et l'accompagnement des collectivités locales. Elle repose sur deux volets stratégiques. Le premier concerne le développement des infrastructures urbaines, avec l'aménagement et la surveillance des voiries connexes au BRT ainsi que la libération des emprises pour garantir la fluidité et la sécurité des déplacements. Le second volet vise à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation et du stationnement, notamment par la gestion optimisée des dépendances du BRT, un appui technique aux collectivités locales, et des actions complémentaires pour l'opérationnalisation du Centre de la Mobilité. Enfin, un mécanisme de financement pour l'entretien et la maintenance du BRT est prévu afin de garantir la pérennité des infrastructures et

services associés, assurant ainsi un cadre de mobilité durable et performant pour les usagers ;

- **SOUS-COMPOSANTE 3.2 - Gestion de la circulation et du stationnement** à travers la mise en place et l'animation d'un cadre de gouvernance et de concertation, la réalisation d'une étude d'opportunité d'apaisement pour décliner une stratégie à l'échelle des villes et définir le type d'apaisement possible pour les différentes zones en vue d'une mise en œuvre progressive des mesures dans les secteurs prioritaires - une étude sur les franchissements des modes actifs au niveau des infrastructures capacitaires afin de garantir la continuité dans les itinéraires et d'augmenter la sécurité des usagers - la définition d'une stratégie de sécurité routière au niveau de l'agglomération avec un diagnostic détaillé et territorialisé des accidents et de suggérer et mettre en œuvre des mesures concrètes pour améliorer la situation - la mise en œuvre du plan de circulation de Dakar et l'aménagement d'aires de stationnement - la définition, la réalisation d'études et le renforcement de capacités des parties prenantes (acteurs de la sécurité routière, auto-écoles, forces de défense et de sécurité ...).

#### **2.4. Composante 4 - Etudes pour le développement des transports capacitaires**

Le Plan de Mobilité urbaine durable (PMUD) horizon 2035 a permis de faire un choix fort pour la mise en place de modes de transport urbain vertueux, notamment de lignes transport en commun sur site propre comme base d'une offre qualitative.

Entre aujourd'hui et 2035, sept (7) nouvelles lignes de TCSP dont 3 prioritaires sont prévues en complément des lignes actuelles de TER et de BRT existantes. A partir de ces 7 lignes, colonne vertébrale du réseau de TC, d'autres services de transport en commun viendront s'ajouter pour compléter l'offre, tout en gardant une vision multimodale des services de transport. La hiérarchisation de l'offre de transport en commun favorisera le maillage complet du territoire urbain à l'horizon 2035 et offrira ainsi une solution de mobilité aux habitants pour accéder aux opportunités et aux services de Dakar.

Il est prévu, dans le cadre de ce programme de mobilité, d'étudier la faisabilité de la deuxième ligne de TCSP (TCSP 2) dans un premier temps, afin d'améliorer l'offre de transport en commun et d'aboutir à terme à un réseau structurant.

La composante « Etudes transports capacitaires » est déclinée en trois (03) sous-composantes que sont :

- **SOUS-COMPOSANTE 4.1 – Etudes de mise en place de la deuxième ligne TCSP**, actualisation des études antérieures et réalisation des études d'avant-projet détaillées et le dossier d'appel d'offres pour la deuxième ligne de Transport en Commun sur Site Propre (TCSP) – les études d'intégration, d'exploitation – les audits de sécurité routière pour la deuxième ligne de TCSP à Dakar – les études de faisabilité et activités préparatoires pour la troisième ligne TCSP. Elle comprend l'actualisation des études antérieures et la réalisation d'études préliminaires (APS, EP) pour structurer le projet.

Des analyses approfondies du trafic, de la circulation, du stationnement et des flux piétons permettront d'optimiser l'accessibilité et l'intégration de la nouvelle ligne dans l'écosystème urbain. En complément, les études techniques détaillées (APD, PRO, DAO) couvriront l'aménagement des pôles d'échange multimodaux, la gouvernance du projet, son montage financier et contractuel. Un volet spécifique est dédié aux études de rentabilité socio-économique et d'exploitation afin d'assurer la viabilité du projet. Enfin, un plan intégré pour la gestion des aménagements le long de l'axe du TCSP et une stratégie de sécurité routière en phase travaux et exploitation seront développés pour garantir un déploiement fluide et sécurisé du projet ;

- **SOUS-COMPOSANTE 4.2 – Mesures de sauvegardes environnementale et sociale de la deuxième ligne de TCSP** à Dakar. Cette sous-composante vise à encadrer les impacts sociaux et environnementaux liés à la mise en place de la deuxième ligne de TCSP afin d'assurer une transition inclusive et durable. Elle repose sur la réalisation d'études de sauvegarde environnementale et sociale (EES, EIES) intégrant un plan de restauration des moyens de subsistance (PRMS) et un plan d'action de réinstallation (PAR) pour accompagner les populations affectées. Un dispositif d'évaluation des risques sociaux élargis sera mis en place, appuyé par un plan d'engagement des parties prenantes afin de garantir la participation active des acteurs locaux. Cette approche vise à anticiper et à atténuer les externalités négatives du projet, tout en renforçant l'adhésion des populations concernées à la modernisation du réseau de transport ;
- **SOUS-COMPOSANTE 4.3 - Etudes ferroviaires** à travers la mise en œuvre des études APS de la ligne principale Dakar Tambacounda Phase 1 et 2, d'analyse comparative - Elaboration du Schéma Directeur Ferroviaire du Sénégal. Cette sous-composante permet d'évaluer les opportunités de développement ferroviaire en complément du réseau de transport urbain existant. Elle comprend la réalisation d'études ferroviaires approfondies visant à analyser les besoins, la faisabilité et l'intégration d'une infrastructure ferroviaire dans la stratégie globale de mobilité urbaine et régionale. Ces études permettront d'identifier les corridors stratégiques, les modèles d'exploitation envisageables ainsi que les conditions techniques et économiques nécessaires pour le déploiement de solutions ferroviaires adaptées aux besoins de transport collectif à long terme.

## 2.5. Composante 5 - Gouvernance, Arrangement institutionnel et Gestion de Projet

La composante « gouvernance et gestion de projet » est déclinée en trois (03) sous-composantes que sont :

- **SOUS-COMPOSANTE 5.1 - Schéma Directeur des Systèmes d'Information (SDSI)** du CETUD. Il est prévu à travers le SDSI d'arriver à disposer d'un système d'information performant prenant en compte tous les aspects liés aux processus « Métier et Organisationnel » du CETUD ainsi que les projets en cours, en particulier les systèmes (SAE, SIV, Billettique, ...) prévus dans le cadre des projets BRT et RTC. Le SDSI propose

une liste de 40 projets couvrant un ensemble de domaines clés tels que la vision stratégique et l'alignement opérationnel, l'organisation et la gouvernance des systèmes d'information, la sécurité informatique, l'architecture des systèmes d'information et l'infrastructure IT.

- **SOUS-COMPOSANTE 5.2 - Gouvernance de la mobilité.** Cette activité vise à améliorer et à adapter le cadre de gouvernance des transports urbains en place. Jusque-là, la gestion de la mobilité à Dakar est marquée par une politique de mise en place d'infrastructures et de services pour répondre aux besoins des citoyens de plus en plus nombreux. Le système de transports publics urbains de Dakar est caractérisé par une coexistence de réseaux de transport faiblement intégrés et une pluralité d'acteurs. Cette sous-composante englobera : - la mise en place d'une instance de coordination pour la gestion intégrée de la circulation et du stationnement dans la région de Dakar qui sera aussi un cadre de concertation pour les éventuelles adaptations du PMUD. Cette instance de coordination mobilité-urbanisme devra en outre garantir que le fonctionnement polycentrique prévu pour la ville sera bien supporté par le système de mobilité. Il s'agira d'instaurer un dialogue systématique entre les principaux acteurs de la mobilité et de l'urbanisme, en abordant au besoin les sujets transverses - Réalisation d'études sur la mobilité inclusive et l'accessibilité des systèmes de transports aux PMR ;
- **SOUS-COMPOSANTE 5.3 Gestion de projet** à travers la mise en place d'une unité de gestion de projet, d'un cadre de suivi-évaluation et de communication. L'objectif de cette sous-composante est d'assurer une mise en œuvre efficace, transparente et performante du projet en garantissant une coordination optimale entre les parties prenantes. Elle repose sur une gestion rigoureuse du projet, pilotée par la CETUD en tant que maître d'ouvrage, avec l'appui d'assistances à maîtrise d'ouvrage (AMOA, MOEG) et d'experts techniques pour assurer la supervision et le contrôle de qualité des réalisations. Un volet renforcement de capacités est intégré pour professionnaliser les acteurs impliqués et renforcer la gouvernance du projet. La communication joue un rôle clé à travers des campagnes de sensibilisation et la diffusion d'informations stratégiques pour favoriser l'adhésion des parties prenantes. Enfin, un dispositif robuste de suivi-évaluation est mis en place pour mesurer l'impact du projet, à travers des enquêtes, des évaluations intermédiaires et finales, permettant ainsi d'ajuster les actions en fonction des résultats obtenus et de garantir l'atteinte des objectifs fixés.

### 3. Présentation de la zone d'influence du projet.

La région de Dakar a une population qui atteint presque 4 millions d'habitants en 2023 soit environ 22% de la population sénégalaise sur 0,3% de sa superficie. Elle pourrait atteindre plus de 6 millions en 2025 si la croissance actuelle (6% par an) se maintient. Cet essor démographique est lié à l'attrait exercé par la capitale sur les populations rurales (Dakar, capitale du Sénégal, accueille l'essentiel des migrants intérieurs du fait de la macrocéphalie) et à l'accroissement naturel important. Elle renferme les plus fortes densités du pays avec plus de 7 277 habitants au km<sup>2</sup> (RGPH-5 2023). La répartition par âge laisse voir une domination des jeunes (moins de 15 ans) qui constituent plus de 39,15 % de la population et un sex-ratio ou rapport de masculinité (110,8) qui fait apparaître un léger avantage en faveur des hommes.

La région de Dakar compte 5 départements à savoir : Dakar, Guédiawaye, Pikine, Keur Massar et Rufisque. Ces derniers sont organisés autour 4 communes de villes (Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque) et 50 communes intégrales à l'issue de l'adoption et de l'application de l'acte 3 de la décentralisation.

Par sa position géographique (décrite plus haut), Dakar est au carrefour des routes maritimes et aériennes reliant l'Europe et l'Amérique. Elle se présente comme le principal pôle de développement du Sénégal. Dakar concentre plus de 80% des installations industrielles et commerciales et dispose d'un équipement artisanal important et du réseau de télécommunications le plus dense au Sénégal. Son port et son aéroport, qui vient d'être transféré à Diass, sont parmi les plus actifs et les plus modernes d'Afrique ; favorisant ainsi les activités de pêche et de tourisme qui donnent une dimension nouvelle à l'ouverture au monde extérieur du Sénégal et de sa capitale.

Véritable pôle d'attraction, Dakar connaît un développement fulgurant ; ce qui ne manque pas de poser un certain nombre de problèmes. En effet, la rapide croissance démographique a pour corollaire une urbanisation galopante non maîtrisée (prolifération des bidonvilles, problèmes d'espaces, tensions foncières, insuffisance des services sociaux de base surtout en matière d'assainissement (pollution, encombrements, gestion des déchets, etc.), sous-emploi, délinquance etc.). Sa position géographique lui permet difficilement de s'étendre ; ce qui n'est pas sans conséquences majeures sur le transport, le développement territorial et l'environnement (érosion côtière, inondations).

Au plan de l'organisation spatiale, la région de Dakar peut être découpée en six ensembles :

- Le Plateau, lieu de naissance de la « ville coloniale », est aujourd'hui le centre administratif ;
- Le Grand Dakar qui accueille notamment les quartiers populaires de la Médina, de Colobane, Fass et du Grand Dakar ;
- Les premières zones d'habitat planifié ou « cités » HLM et Sicap produites par les sociétés immobilières du même nom;
- Les zones résidentielles ou grand standing de Fann, du Point E et des Almadies ;
- La banlieue proche constituée des Parcelles Assainies, de Pikine, de Guédiawaye et de Thiaroye;

- La banlieue lointaine de Malika-Keur Massar qui prolonge la ville de Rufisque en grignotant la couronne rurale de l'agglomération.

La macrocéphalie de la conurbation dakaroise reste associée à une dissociation des lieux de résidence et travail. Alors que Dakar concentre l'essentiel des activités industrielles, de services et d'emploi, les villes périphériques de Pikine, de Guédiawaye et de Rufisque- Bargny hébergent près de 60% de la population. Situé sur une superficie de près de 7 ha, Dakar Plateau abrite la Présidence de la République, la Primature, les différents Ministères, l'Assemblée Nationale, le Palais de Justice, l'Etat-major des Forces armées, plusieurs ambassades, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dakar, les sièges des principales Banques et des grandes sociétés nationales, les principaux hôpitaux, etc. De cette concentration résultent de très importants mouvements journaliers de populations et de travailleurs, facteurs d'encombrements, de pertes de temps et de pollutions liées à l'importance du trafic et à la vétusté du parc roulant ainsi que des caractéristiques de transport de marchandises.

Au niveau du transport routier et urbain, d'après le CETUD, le coût économique annuel des embouteillages urbains équivaut à près de 40 milliards de Francs CFA et celui environnemental à 63 milliards de Francs CFA, soit chaque année un manque à gagner de l'Etat du Sénégal de plus de 100 milliards de Francs CFA, sans compter la facture sanitaire.

#### **4. Risques environnementaux et sociaux**

Les études déjà réalisées dans le cadre du Projet BRT, et de la mise en œuvre de la composante 2 dudit Projet « Restructuration du réseau de transport collectif dans le grand Dakar » (Etude d'Impact Environnemental et Social, Cadre de Politique de Réinstallation, Cadre de Gestion Environnementale et Sociale, Plan d'Action de Réinstallation, etc.), révèlent l'existence d'enjeux importants vis-à-vis du milieu d'accueil et sur les populations riveraines.

En effet, la réalisation du projet de restructuration globale du réseau de transport en commun va entraîner des impacts négatifs et risques qui méritent une attention particulière en ce sens que leur maîtrise ou mitigation contribue à l'acceptation du projet par toutes les parties prenantes et à sa bonne mise en œuvre.

La revue de la documentation existante a permis d'identifier les catégories de risques inhérents à la mise en œuvre du Projet.

Dans le cadre de la préparation et de la mise à jour du présent plan d'engagement des parties prenantes, ces impacts et risques ont été approfondis sur la base des consultations menées auprès des parties prenantes. Le but visé est de mieux comprendre les causes, les conséquences et recueillir les recommandations de toutes les parties prenantes en termes de mesures de mitigation.

Les risques ci-dessous analysés ainsi que les mesures de mitigation y afférentes, découlent de cet exercice et portent sur plusieurs registres.

## **4.1. Analyse des risques sociaux**

### **4.1.1. Risque politique/communication**

Les risques sociaux liés aux orientations stratégiques et à la communication concernent, entre autres, le non-respect des engagements, une communication inappropriée ou une mauvaise divulgation des informations, une faible implication de la presse et des organisations de la société civile, une politisation ou discrimination dans le processus de dialogue avec les parties prenantes et la non prise en compte des besoins des personnes et groupes vulnérables.

Les potentiels impacts et risques cumulés peuvent constituer des facteurs de rejet ou de non-acceptation sociale de ces activités connexes initiées par le CETUD et qui vont occasionner des communautés et des personnes affectées du fait de l'aménagement de terminales, de dépôts et de carrefours. Dès l'approbation de ce Plan d'engagement actualisé, la stratégie de communication adoptée par le CETUD dans le cadre de la mise en œuvre du Projet devra intégrer les enjeux et les risques qui peuvent être générés par les activités de restructuration du réseau de transport collectif de Dakar.

En termes de mesures pour le traitement de ce risque, il s'agira de prendre en compte les préoccupations des nouvelles parties prenantes, notamment les personnes affectées additionnelles, les communes et communautés affectées, afin de répondre à leurs besoins en informations sur ledit Projet, avant, pendant et après sa mise en œuvre. Le but est d'adopter une stratégie de communication qui tient compte de la spécificité et des besoins de toutes les parties prenantes, afin d'éviter la formulation et divulgation de rumeurs, qui pourraient être sources de réticences et de conflits.

Le nouveau découpage administratif et la période électorale sont aussi des enjeux importants à intégrer dans la mise à jour de la stratégie de communication.

### **4.1.2. Risque social : mauvaise divulgation des informations/messages sur le projet (inhérent au premier point)**

La communication est le pilier de toutes les interventions ou activités initiées pour la réalisation du projet de restructuration du réseau de transport en commun. Le projet doit s'appuyer sur une stratégie de communication éclairée, dynamique et inclusive. La communication doit évoluer en fonction des étapes du projet et être adaptée au contexte social de chacune des parties prenantes, notamment celles influentes. Elle s'adressera non seulement aux populations affectées, mais à toutes les entités intéressées ou susceptibles d'apporter leur soutien à la réalisation du projet, telles que les autorités administratives, les organisations de la société civile ou communautaires de base, les religieux, la presse.

En effet, une communication inadaptée ou un gap communicationnel peut conduire les parties prenantes à la construction de fausses informations ou rumeurs qui pourraient engendrer des comportements de résistance ou de révolte.

Les effets cumulatifs dus à la réalisation des activités de la restructuration du réseau de transport collectif de Dakar, pourraient constituer des contraintes du point de vue de l'acceptabilité sociale, en raison des effets et impacts négatifs additionnels sur les moyens de vie des personnes et

communautés affectées, sur l'environnement et le cadre de vie. Un plan de communication intégré prenant en compte les enjeux additionnels, les contraintes et limites notées dans la mise en œuvre des activités de communication déjà réalisées et en cours de mise en œuvre, sera préparé et diffusé à travers les principaux canaux d'information adoptés, de concert avec les parties prenantes.

#### **4.1.3. Risque social : faible intégration de la presse et des organisations de la société civile**

La communication sociale doit s'appuyer sur une stratégie dynamique construite et mise en œuvre en partenariat avec la presse et les organisations de la société civile. L'option de collaborer avec elle, peut aider à transmettre une information juste, ciblée et en temps réel pour améliorer l'adhésion sociale des parties prenantes au projet de restructuration du réseau de transport en commun. Leur faible niveau d'intégration peut avoir comme risque la construction de fausses rumeurs qui peuvent entraîner une mauvaise perception du projet et engendrer des frustrations, sources de révolte sociale, mais aussi, constituer un frein pour le projet. Ces entités doivent être des partenaires et leur collaboration à la réalisation du projet est plus qu'utile.

#### **4.1.4. Risque social : Politisation et discrimination dans le processus de dialogue avec les parties prenantes**

La transparence et l'équité sont des principes importants à considérer dans la réalisation du projet. Les populations affectées et autres parties prenantes doivent avoir les mêmes chances, jouir des mêmes droits et autres avantages générés par la mise en œuvre du projet. Des effets différentiels sur divers groupes ne devraient pas être notés, de même qu'une mise à l'écart des vrais acteurs ou interlocuteurs. Il est nécessaire de promouvoir l'intégration parfaite de toutes les parties prenantes qui doivent être informées et consultées afin que leurs avis et préoccupations soient dûment pris en compte.

L'autre aspect important à considérer reste la transparence et l'équité dans le processus d'indemnisation et de réinstallation des personnes affectées, mais aussi dans le processus de recrutement de la main-d'œuvre locale. En effet, l'indemnisation des PAP pour les pertes subies et le recrutement de la main-d'œuvre locale pendant la phase de réalisation des travaux sont des questions sensibles dont le traitement nécessite une grande attention, de même que la prise en compte du genre et la question de la vulnérabilité. Le recrutement de la main-d'œuvre par les entreprises chargées des travaux doit être ouvert à toutes les populations affectées, sur la base d'un processus de sélection inclusif, transparent et qui respecte le principe de l'équité. La politisation du processus et la discrimination pourraient être à l'origine de frustrations sources de révolte, de blocage des travaux et ou de sabotage des installations des chantiers, etc.

Dans le cadre de la réalisation du projet de la restructuration globale du réseau de transport en commun à Dakar, les communautés et personnes affectées additionnelles devront être traitées de façon équitables, assistées dans le processus de compensation et accompagnées dans leur réinstallation, dans le but d'éviter les risques de conflits et les effets pervers de la réinstallation. Il est important que toutes les parties prenantes aient les mêmes chances d'accéder aux opportunités offertes par le Projet.

Pour certains postes, notamment ceux qui ne nécessitent pas de qualifications spécifiques, les communautés affectées seront privilégiées dans le recrutement de la main d'œuvre locale sur la base de quotas et à travers un processus transparent avec la collaboration des collectivités territoriales. Elles seront aussi représentées dans les instances telles que les comités de gestion des plaintes, afin de s'assurer de la prise en compte de leurs préoccupations.

#### **4.1.5. Risque social : Non prise en compte des besoins des groupes vulnérables**

La question de la vulnérabilité est centrale dans les activités de déplacement et de réinstallation de populations affectées. Du fait de leurs handicaps physiques, visuels, ou encore liés à leur état de santé, leur sexe ou situation matrimoniale, certaines PAP et leurs ménages risquent de ne pas pouvoir saisir les opportunités offertes par le projet ou assurer leur réhabilitation socio-économique. Ces personnes et groupes doivent être identifiés, leur situation socioéconomique et besoins spécifiques mieux appréhendés pour une bonne définition des mesures d'accompagnement appropriées, ciblées et durables permettant l'amélioration de leur résilience.

Parmi cette catégorie dite vulnérable en sus de certains ménages, les occupants irréguliers des dépôts ont été identifiés et devront par conséquent bénéficier d'un Plan de restauration des moyens de subsistance en sus de l'accompagnement social.

Dans le cadre de ce PRMS, il serait utile de procéder à un approfondissement de la situation de vulnérabilité de ces personnes affectées en les identifiant et en analysant leurs difficultés et leurs besoins, dans le but de définir, avec elles, les mesures d'assistance pertinentes adaptées à chaque cas et qui soient durables pour une amélioration significative de leurs moyens d'existence et de leur bien-être.

La mise en place d'un mécanisme local regroupant les autorités administratives et tous les représentants légitimes des parties prenantes y compris les PAP et des différentes entités locales pourrait étayer les conditions de cette transparence et donner à tous, y compris les femmes et les personnes et groupes vulnérables, la même chance de pouvoir être recrutés s'ils ont l'expertise requise. La prise en compte du genre et des personnes et groupes vulnérables est aussi un aspect important à considérer dans le processus de déplacement, de réinstallation, mais aussi dans le recrutement de la main d'œuvre et le processus d'information et de consultation.

Le PAR en cours de préparation identifiera les personnes et groupes vulnérables et proposera des mesures d'assistance et d'accompagnement, en adéquation avec leurs besoins spécifiques et attentes. Si de nouvelles préoccupations, de nouveaux risques ou besoins sont identifiées, le PEPP sera actualisé par le Projet, afin de les intégrer et de définir les moyens de leur prise en charge, le but est de trouver les meilleures stratégies et les canaux adéquats, afin d'impliquer toutes les parties prenantes, selon leurs spécificités, dans la mise en œuvre du Projet.

#### **4.1.6. Risque social : Non-respect des engagements et des normes/conventions**

Le non-respect des engagements et des normes/conventions est une question sensible qui doit être traitée à travers un dialogue entre le projet et les populations concernées, en collaboration avec les autorités locales.

L'autre dimension à considérer est le travail des enfants (les enfants étant définis comme ceux âgés de moins de 18 ans). En effet, l'exploitation économique des enfants au Sénégal est un fait avéré. Souvent encouragés par des parents démunis, ils sont exposés et contraints à exercer des activités dans des situations ou conditions dangereuses qui portent atteinte à leur santé et leur intégrité physique. Dans le cadre de ce projet, le risque peut être réel, les enfants pouvant être utilisés comme des manœuvres pour certaines tâches telles que la récupération de matériaux et ou comme personnels d'appui (aides ménagers, vendeurs ou serveurs) dans les gargotes aux alentours des chantiers. D'un autre côté, ils peuvent aussi envahir le chantier et ses alentours pour proposer des services ou des produits tels que les cigarettes, l'eau, les cacahuètes et autres petits produits. Leur présence dans le chantier ou aux alentours doit être formellement interdite pour prévenir toute utilisation abusive ou violation de leurs droits.

D'autres risques peuvent être liés aux violences et abus sexuels sur les personnes vulnérables telles que les enfants, les personnes vivant avec un handicap, les personnes âgées et les femmes. La prise en charge de ces questions reste une exigence, surtout si le risque est élevé ou substantiel pour le Projet qui a d'importantes activités de travaux de génie civil. Conformément aux directives et exigences des bailleurs, le Projet devra préparer et mettre en œuvre un plan de prévention, d'atténuation des risques et de prise en charge des violences basées sur le genre et autres violences contre les enfants.

Ce plan sera diffusé pour une meilleure protection des enfants et des femmes durant la réalisation de ce projet. Une communication ciblée sera initiée autour de la question du travail des enfants, de la tolérance zéro violence dans les chantiers et parmi le personnel du Projet, à travers des activités continues de formation, d'information, de sensibilisation.

Une supervision et suivi rapprochés sont recommandés, notamment pour les travaux de génie civil et la préparation des documents de sauvegarde qui doivent être élaborés conformément aux exigences nationales et des bailleurs en matière de sauvegarde environnementale et sociale, y compris les procédures de recours, l'inclusion sociale, l'engagement citoyen ou communautaire et la mise en œuvre de mesures d'atténuation efficaces et durables.

#### **4.1.7. Économie et situation sociale**

Les impacts du projet sur les activités socioéconomiques des populations et entreprises affectées directement ou indirectement sont établis par les études de faisabilité du projet. Dans le cadre du projet, des déplacements/réinstallations de places d'affaires ou d'entreprises sont prévus le long de l'emprise et en particulier au niveau des dépôts. Ces impacts sont importants puisqu'ils affectent la productivité et la situation socioéconomique des populations. Ils se traduisent donc par des pertes d'actifs et donc de sources de revenus. En réalité, les pertes d'actifs concernent non seulement les personnes affectées, mais aussi les ménages qui vivent des revenus de ces activités. Ces pertes de places d'affaires affectent aussi indirectement les collectivités locales traversées et se traduisent par une perte de recettes issues de ces activités socio-économiques à déplacer. Les risques sociaux et les effets induits sont l'accentuation de la vulnérabilité des populations qui vivent de ces activités résultant du choc socioéconomique subi et un manque à gagner significatif pour les collectivités locales. Ce sont des risques importants qui doivent faire l'objet d'une attention particulière au regard de la multiplicité et de la diversité des parties prenantes concernées (commerçants et autres revendeurs, collectivités territoriales traversées, acteurs du transport exerçant sur les axes et dépôts du projet, mécaniciens, soudeurs, écailleuses, squatters, gargotières, etc.).

Par ailleurs, les acteurs du transport œuvrant autour des gares, des terminaux et au niveau des dépôts (commerçants, mécaniciens, revendeurs, soudeurs, etc.), qui sont dans un contexte où les conditions de vie sont déjà très fragilisées constituent également un groupe sensible.

Les activités de restructuration globale du réseau de transport collectif de Dakar risquent d'affecter sévèrement les moyens de subsistance de plusieurs personnes et groupes socio-professionnels du secteur des transports, mais aussi de toutes les autres parties prenantes établies sur les emprises à libérer pour les aménagements et infrastructures prévus (commerçants, revendeurs, restaurateurs/restauratrices, coxeurs, collectivités territoriales, etc.). Les impacts et risques socioéconomiques seront traités avec une grande attention par le Projet. A cet effet, il est recommandé la formulation et la mise en œuvre de mesures socioéconomiques fortes et durables, en vue renforcer la capacité de résilience de ces acteurs du secteur informel, fortement éprouvés par la crise sanitaire qui prévaut. Un des défis majeurs de ce projet de restructuration globale du réseau de transport de Dakar sera de ne laisser en rade aucune partie prenante (aucun acteur économique affecté), mais de fournir un accompagnement inclusif, à travers un processus participatif.

#### **4.1.8. Risque social : Rejet des taux proposés/faibles indemnisations**

La question de l'indemnisation est importante à analyser, même si les taux ou barèmes sont déjà arrêtés dans le document du PAR. Une indemnisation juste et équitable à la hauteur du préjudice et des pertes, permet de prévenir plusieurs problèmes pouvant retarder l'exécution du projet. Par exemple, une sous-évaluation du préjudice subi par une PAP peut induire une non-conciliation, et donc un refus de libérer l'emprise. Pour parer à cette éventualité de rejet des taux proposés pour la compensation des pertes, il est recommandé de :

- Établir un dialogue avec les parties prenantes concernées pour expliquer la démarche utilisée (le coût de remplacement et la valeur du marché) et envisager, par exemple,

l'organisation d'atelier avec les PAP (collectifs ou représentants) pour expliquer la base de l'évaluation des indemnités ;

- Impliquer davantage les autorités administratives dans la communication avec les PAP, notamment sur la question de l'évaluation des pertes et les barèmes utilisés. .

Ce risque social touche aussi une autre catégorie de parties prenantes, notamment les entreprises formelles (stations-services, pharmacies, banques) qui vont faire l'objet d'un déplacement. L'évaluation du préjudice ou manque à gagner subi ou la consistance des options de compensation pourraient constituer une source de conflit et retarder la conciliation et par conséquent la libération des emprises. La principale recommandation pour prévenir les conflits avec cette catégorie est de :

- S'assurer d'une évaluation juste et préalable du préjudice ;
- Partager les résultats clés du PAR du projet de RTC et communiquer sur les procédures et les étapes de sa mise en œuvre ;
- Prodiguer un accompagnement approprié, en vue de la minimisation du manque à gagner.
- Pour les PAP dont les moyens de subsistance sont touchés, les accompagner dans la réhabilitation socioéconomique, à travers la formulation et la mise en œuvre d'actions durables de restauration.

#### **4.1.9. Risque social : Frustration due au retard d'indemnisation des PAP**

Le paiement des indemnités est une opération très attendue par les personnes affectées. Le processus doit être transparent et les activités de paiement exécutées dans les meilleurs délais pour leur permettre d'organiser leur déplacement dans les meilleures conditions possibles. En définitive, une fois le principe de réinstallation volontaire accepté par les PAP, le recouvrement des indemnités dues aux ayants-droits devient un préalable à leur déplacement et un enjeu important dans la relation de confiance entre ceux-ci et le projet. Il est donc recommandé de :

- S'assurer de la compréhension du processus et des délais d'indemnisation par les PAP ;
- Établir un calendrier de paiement et veiller au respect des dates annoncées aux PAP (éviter les retards et les conflits) ;
- Élaborer une stratégie ou un plan de mobilisation des fonds de contrepartie avec des échéances pour les décaissements (si c'est l'Etat qui paie les indemnités) ;
- Réduire les délais entre le temps du passage en commission de conciliation et la réalisation des prestations dues aux PAP à titre de compensation.

#### **4.1.10. Risque social : Non prise en compte des acteurs économiques riverains du chantier**

De nombreux acteurs économiques sont installés dans les environs immédiats du projet. Même s'ils ne sont pas directement touchés par le projet, ils vont subir les impacts négatifs liés aux travaux occasionnant un ralentissement de leurs activités et une baisse de la fréquentation. En effet, la prise en charge de la compensation des pertes directes dans le cadre des plans de réinstallation entraîne souvent des frustrations chez des acteurs économiques à proximité de la zone des travaux, exposant ces derniers à des baisses de revenus et aux nuisances générées par les chantiers. Le projet devra accorder une grande importance à cette catégorie de parties prenantes dans les plans de communication sociale et prendre en compte ces dimensions dans l'ingénierie des travaux (accessibilité, réduction des nuisances, sécurité, etc.).

Par ailleurs, le Projet devra prévoir, dans le PAR, des mesures de sauvegarde, afin d'accompagner ces acteurs qui risquent d'être affectés de façon indirecte.

#### **4.1.11. Risque Social : Perte de sources de revenus pour les collectivités territoriales traversées et frustration des populations locales**

Les collectivités locales traversées par le projet vont probablement enregistrer une perte de recettes issues des activités commerciales exercées par des tiers. La perte de ces recettes pourrait créer un manque à gagner important et être une source de frustration, les activités commerciales et de services, sur la voie publique, étant une des principales sources de revenus des Collectivités locales. De même, les populations riveraines pourraient être frustrées et révoltées de supporter les impacts négatifs et de ne pouvoir bénéficier des retombées (recrutement) du projet. Le recrutement de la main-d'œuvre locale est souvent un enjeu d'acceptabilité sociale pour le milieu humain environnant.

Les mesures suivantes prises pourraient être renforcées :

- travailler à obtenir une bonne adhésion des collectivités territoriales au projet ;
- envisager des programmes d'appui aux collectivités territoriales (aménagement, projets) en guise de réparation ;
- privilégier le recrutement de la main d'œuvre locale, lors de la tenue de travaux dans chaque collectivité ;
- recruter prioritairement les populations des zones traversées, lorsque les compétences requises existent ;
- s'assurer de faire bénéficier les localités traversées des retombées positives liées au projet.

## **4.2. Mode de vie et culture**

### **4.2.1. Risque social : Refus du déplacement**

Un déplacement physique involontaire est souvent vécu comme une grande injustice sociale. Il reste un événement douloureux pour certains ménages ayant vécu pendant de longues années dans leur maison obtenue au prix de nombreux sacrifices. Ils ont développé des liens forts avec cet endroit qui les a vus naître et grandir, qui les a façonnés et qui renferme toute leur histoire.

Quitter ce milieu social veut dire aussi laisser derrière eux toute cette histoire et une partie de leur vie. Il s'y ajoute, la peur de l'inconnu, puisqu'appelés à s'installer dans un nouveau milieu social. La découverte de cet autre monde peut faire peur. L'attachement à ce terroir est un sentiment fort qui peut conduire à un refus du déplacement avec comme conséquences un ralentissement de la libération de l'emprise et un retard dans l'exécution des travaux sur le site.

Ce risque social peut toucher plusieurs catégories de parties prenantes, notamment les propriétaires de maisons et de places d'affaires et autres propriétaires de maison et détenteurs de commerces établis sur le tracé des travaux prévus.

Le Projet entamera la communication avec les potentielles PAP dès la stabilisation du tracé des nouveaux aménagements et ouvrages, et la maintiendra à travers le processus de consultation et de mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation. Une communication ciblée sera préparée et mise en œuvre en direction des PAP réticentes.

**Les propriétaires de concessions à déplacer** : Les diverses expériences de restructuration ont été vécues d'une manière difficile. Ce nouveau déplacement peut nourrir ou réveiller des ressentiments par rapport à ce projet et à toute proposition de déplacement. Par ailleurs, l'intégration sociale de ces ménages réinstallés dans ce nouvel environnement peut prendre du temps, ils devront réapprendre à vivre dans un nouveau milieu, à tisser des relations et construire de nouveaux réseaux ou liens sociaux avec la population hôte. Dans ce processus d'intégration, des conflits peuvent survenir, des frustrations, des regrets. Un accompagnement social est donc recommandé pour les aider à réussir leur intégration dans leur nouveau milieu social.

En vue de minimiser les impacts négatifs de la réinstallation involontaire, une assistance sera fournie à toutes les PAP Concession qui feront l'objet d'un déplacement, notamment une aide au déménagement, une aide à la garantie locative, un accompagnement pour la recherche d'un terrain de remplacement ou d'une maison dans une zone sécurisée (titre formel, site non inondable, etc.)

**Les propriétaires détenteurs de titres formels** : ils seront identifiés lors du recensement additionnel. L'effet de surprise, l'attachement au terroir et les options de compensation proposées à cette catégorie de PAP peuvent constituer une source de réticence ou refus.

**Les marchands ambulants** : c'est une cible assez difficile à canaliser du fait de son caractère informel et squatteur des espaces publics. En effet, Ce sont des tabliers et des ambulants qui à chaque opération de déguerpissement reviennent car étant mobiles. Dans ce cas précis, ils sont considérés comme PAP conformément aux politiques des bailleurs.

**Les propriétaires de places d'affaires** : des expériences précédentes ont montré la difficulté de déplacer les tenants d'activités commerciales et de services dans le cadre d'opérations de désencombrement de la voie publique ou de projet impliquant un déplacement involontaire, surtout dans le centre-ville.

**Les acteurs du transport informel** : ces acteurs du transport peuvent percevoir le projet comme une menace, le phénomène de résistance au changement aidant, ils pourraient à tout moment se retourner contre le projet, suivant la perception qu'ils ont de la remise en cause de leurs intérêts.

Ces nombreux enjeux et risques peuvent constituer un frein quant à la réalisation du projet et

devraient être pris en charge à travers un processus de dialogue inclusif, transparent et itératif.

Les recommandations qui suivent ont été formulées pour prévenir ces comportements (refus du déplacement, révolte, réticence, résistance) et permettre une libération des emprises dans les délais prévus et dans un climat apaisé :

- s'assurer d'une évaluation juste et équitable des préjudices (matériels et moraux) en vue d'offrir des options de compensations acceptables ;
- prodiguer un accompagnement approprié, en vue de l'amortissement du choc émotionnel ;
- travailler en étroite collaboration avec les autorités locales et administratives pour trouver des sites alternatifs ou l'intégration de ces PAP dans des infrastructures commerciales existantes ;
- envisager, dans le cadre de l'accompagnement social des PAP, un encadrement pour la formalisation ou la formation de réseaux professionnels ;
- échanger avec ces acteurs sur les alternatives ;
- étudier les possibilités d'intégration de ces acteurs dans le projet (aménagement et système de rabattement) ;
- maintenir l'implication de ces acteurs dans le processus de projet, afin d'établir une relation de confiance et de partenariat gagnant-gagnant.
- Envisager l'élaboration et la mise en œuvre de mesures de sauvegarde sociale, telles que les activités de restauration des moyens de vie, et prévoir des aides, notamment une aide au déménagement, une aide à la garantie locative (pour les PAP déplacées physiques), et une aide à la vulnérabilité (PAP vulnérables).

#### **4.2.2. Risque social : Délais courts pour le déménagement des PAP**

Les délais accordés aux PAP pour la libération des emprises, une fois l'indemnité versée, sont souvent une cause de blocage lors des activités de libération des emprises, surtout pour les PAP (entreprises formelles, Habitats, etc.) dont le déplacement nécessite une logistique plus ou moins lourde. Les mesures suivantes sont recommandées pour que cette phase très sensible soit organisée dans les meilleures conditions :

- responsabiliser les structures facilitatrices les activités afférentes à l'organisation et la gestion des déplacements, notamment au niveau des sites comme Grand Médine;
- établir un calendrier de déménagement et de libération des emprises, en fonction des priorités fixées pour la réalisation des travaux, et le partager avec les PAP ;
- accorder des délais raisonnables aux PAP pour leur déplacement, notamment celles détentrices de structures d'habitation et de places d'affaires formelles;
- informer à temps sur les délais de libération des emprises ;
- envisager des formes d'appui appropriées pour faciliter leur déplacement (appui logistique, par exemple).

#### **4.2.3. Risque social : Déstructuration de réseaux sociaux, vulnérabilité sociale**

Le mode de vie des populations habitant le long des emprises risque d'être perturbé. Parmi les

impacts du projet, les pertes de concessions figurent en bonne place et nécessitent un déplacement involontaire de plusieurs ménages. En effet, le déplacement physique et la réinstallation vont entraîner une distanciation des liens familiaux et communautaires, la dislocation ou l'éclatement de groupes de soutien ou de solidarité (organisations féminines, caisses d'épargne ou tontines), qui contribuent à maintenir l'équilibre social, resserrer les liens entre les femmes et à améliorer leur résilience et celle de leurs ménages.

#### **4.2.4. Risque social : Désagréments/dégâts/révoltes**

La phase de réalisation des travaux comporte son lot d'impacts et de risques sociaux, notamment la réduction de l'espace dans les quartiers traversés et l'obstruction des voies d'accès, les nuisances sonores, la poussière, la cohabitation des chantiers avec la nécessité de la continuité des autres activités des zones traversées, les difficultés de stationnement.

En effet, la vie sociale des populations affectées, notamment les riverains proches de la zone des travaux risque de connaître de nombreux bouleversements avec la réalisation de ce projet, en particulier lors des travaux qui peuvent être une source de désagréments multiples pour les résidents à proximité du chantier tels que l'obstruction d'accès, les nuisances sonores et atmosphériques. Il est ainsi recommandé de :

- veiller à l'application et au suivi des mesures de réduction des nuisances contenues dans le PGES ;
- impliquer davantage la Direction régionale de l'Environnement et des Etablissements classés, mais aussi le Comité régional de Suivi environnemental et social dans le suivi de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde environnementale et sociale ;
- prendre en compte ces aspects dans l'ingénierie de travaux ;
- mettre en place des campagnes d'IEC destinées à ces cibles ;
- mettre en place un dispositif efficace de collecte, de remontée et de traitement des griefs ;
- impliquer les autorités locales dans la surveillance et le suivi des travaux.

En dehors des nuisances et autres désagréments, la réalisation des travaux peut aussi occasionner des dégâts mitoyens à des tiers situés hors des emprises formelles. La discipline de chantier étant difficile à garantir lors de la phase des travaux, des dommages causés à des tiers pourraient survenir. Pour minimiser ces dommages ou les prévenir, des mesures doivent être prises et respectées :

- délimiter et matérialiser l'emprise des travaux ;
- s'assurer que les entreprises respectent les prescriptions techniques et normes de sécurité lors des travaux ;
- s'assurer que ces aspects soient inscrits dans les cahiers des charges des entreprises ;
- mettre en place un dispositif efficace de collecte et de remontée des griefs ;
- Recruter un spécialiste en HSE ;
- impliquer les autorités locales dans la surveillance et le suivi des travaux.

#### **4.2.5. Risque social : Déplacement de lieux de culte et désertion des lieux de culte**

Dans une société où le religieux et le sacré ont un sens très élevé, le déplacement de ce type d'établissement peut s'avérer complexe et être source d'une grande frustration. Il serait utile d'engager des discussions avec les parties prenantes concernées dans les meilleurs délais et explorer les moyens à mettre en place pour la relocalisation de ces sites, avec une forte implication des autorités locales et administratives.

#### **4.2.6. Risque économique : Pertes de revenus des actuels opérateurs**

Il est redouté que les transports en commun connaissent des baisses considérables de recettes notamment durant la phase de réalisation des travaux. En ce qui concerne l'exploitation, les réflexions sur la structuration se poursuivent et une plateforme de concertation a été mise en place pour garantir l'appropriation du projet par les opérateurs et leur mise à niveau pour l'exploitation des lignes de rabattement.

#### **4.3. Sécurité et aspects sanitaires**

#### **4.4. Risque social : augmentation des cas d'infections (IRA, IST/VIH, COVID 19 et autres maladies transmissibles)**

La réalisation du projet peut affecter la sécurité et la santé des populations riveraines. Lors de la réalisation des travaux, des nuisances peuvent être notées telles que la poussière, le bruit et autres effets désagréables pouvant entraîner des infections respiratoires et fragiliser la santé des populations riveraines du chantier, en particulier les enfants, les femmes et personnes âgées. La présence des ouvriers avec l'ouverture du chantier, l'afflux de populations à la recherche de travail et le développement de petits commerces aux alentours du chantier peuvent développer des relations de promiscuité ; ce qui peut augmenter l'exposition des femmes et des enfants au risque de contracter des infections sexuellement transmissibles ou de les encourager à mener des activités de prostitution dans la clandestinité.

Par ailleurs, dans un contexte de pandémie, et particulièrement de recrudescence des cas de Covid 19, le risque sanitaire est élevé pour le personnel des entreprises et les sous-traitants, ainsi que le personnel du Projet. Les activités de chantier, mais aussi l'organisation de réunions, ateliers de formation ou de partage, visites de chantier, campagnes de sensibilisation, visites à domicile, devront être exécutées dans le respect strict des mesures édictées par les autorités sanitaires, si elles ne peuvent pas être suspendues. Les réunions virtuelles pourraient être privilégiées, de même que les visites ou ateliers en comité restreint.

- Définir des protocoles pour la prévention de la Covid 19 dans les chantiers et parmi le personnel du Projet et les faire respecter ;
- Evaluer les risques et choisir les formats de rencontres (réunions, visites de chantiers, ateliers, etc.) qui présentent le moins de risques.

#### **4.4.1. Risques de violences et abus sexuels**

Du fait de la nature des travaux à réaliser (génie civil), il est attendu sur les chantiers, des mouvements continus de travailleurs, en l'occurrence les personnels des entreprises en charge des travaux et des missions de contrôle. Ces personnes étrangères au milieu pour la plupart, cohabiteront avec les communautés riveraines des chantiers. Cette cohabitation et les possibles interactions avec ces communautés pourraient entraîner des risques de violences basées sur le genre et contre les enfants (exploitation, violences physiques, violences verbales, violences et abus sexuels, harcèlement sexuel, chantage, etc.)

Il est recommandé la préparation et la mise en œuvre d'un plan de prévention, d'atténuation des risques et de prise en charge des cas de violences et abus sexuels commis au cours de la mise en œuvre du Projet.

Dans la stratégie de prévention et de prise en charge des violences basées sur le Genre, la préparation et la signature d'un code de conduite par les entreprises attributaires des marchés seront amenées à signer un code de conduite qui les engagera à respecter les clauses contenues dans les Dossiers d'Appel d'Offres (DAO), notamment celles relatives à la prévention de ces types de risques. Leurs personnels, ainsi que tous ceux qui seront appelés à intervenir dans les chantiers et dans la mise en œuvre des activités du Projet signeront aussi un code de conduite individuel et s'engageront à protéger les enfants, les femmes et autres personnes vulnérables contre toutes formes de violences, exploitation et abus sexuels. Ce code les engagera aussi à signaler les cas avérés de violences commises sur le personnel ou les populations riveraines des chantiers.

- Préparer un plan de réponse en vue de la prévention et de la prise en charge des VBG/EAS/HS ;
- Recruter un spécialiste en Genre et VBG
- Procéder à la cartographie des fournisseurs de services médicaux, psychosociaux, juridiques et analyser leurs capacités à accompagner la mise en place des procédures de prise en charge des victimes de violences sexuelles ;
- Procéder à la codification du personnel en particulier du personnel féminin et surtout pour les signaleuses pour la garantir la confidentialité de la procédure de plainte en cas de VBG ;
- Définir le mécanisme de gestion des plaintes liées aux violences et abus sexuels.

#### **4.4.2. Risque social : Insécurité**

L'ouverture du chantier est un moment crucial du projet qui risque d'entraîner un afflux de populations, des désagréments, notamment une circulation perturbée, des encombrements, des accidents, l'insécurité (agressions, vols), des problèmes d'notamment pour les enfants, les femmes et personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Les dysfonctionnements sur la voirie et les réseaux existants (cohabitation avec le réseau actuel) auront des effets sur la circulation et les activités connexes. L'obstruction des voies de ruissellement des eaux pluviales pourrait créer des inondations suite aux aménagements du chantier dans les quartiers riverains et le franchissement des voies réservées aux personnes âgées, vivant avec un handicap (visuels, physiques), et aux écoliers, risque de mettre cette catégorie de personnes vulnérables en danger. Il serait utile

d'organiser des activités d'information et de sensibilisation, mais aussi de baliser les emprises, ou encore créer des postes de surveillants communautaires pour prévenir les risques d'accidents et d'agressions, et l'occupation anarchique des environs immédiats du chantier. Il faudra veiller à mettre en place un comité de réseau technique et maintenir le comité réseau régional.

#### **4.5. Analyse des risques environnementaux, santé et sécurité et de mesures de mitigation**

La mise en œuvre du Projet de restructuration du réseau de transport en commun de Dakar nécessite la réalisation de plusieurs activités. Les travaux consistent en :

- la préparation du site par les travaux de terrassement, d'excavation, déboisement;
- la préparation et l'installation de chantier et prise en charge du matériel;
- l'aménagement des sites de travail, des installations de base chantier, les travaux de génie civil.

Des mesures seront prises pour faire l'état de l'ensemble des dispositions mises en œuvre en période de chantier afin de réduire soulèvements et grief, ainsi que les risques et les nuisances environnementales avec un Plan des dispositions générales de gestion environnementale et sociale (PGES) des sites de chantiers et de leurs dépendances qui sera appliqué pendant le déroulement des travaux. Ces dispositions sont entre autres :

- la délimitation de la zone des travaux ;
- la limitation des nuisances sonores (choix des équipements et engins de chantier) ;
- le choix des sites d'installation de chantier (base chantier, parking, site de stockage et de décharge...);
- la réduction des émanations de poussière et de la production de polluants atmosphériques ;
- la gestion des déchets dangereux produits sur le chantier ;
- la gestion de l'écoulement des eaux de surface ainsi que le refoulement des eaux usées ;
- la gestion et la protection de la faune et de la flore ;
- la promotion de la main d'œuvre locale de la zone d'influence du projet ;
- la prise en compte du genre.

##### **4.5.1. Risques environnementaux et sanitaires liés aux poussières générées sur le chantier**

Les émissions de poussières constituent les aspects environnementaux les plus récurrents sur les chantiers. Les travaux de terrassement et la circulation des engins et camions peuvent entraîner des émissions de poussières et particules. Les poussières peuvent également provenir de l'acheminement des matériaux de construction sur le chantier.

Les émissions de poussières de chantier peuvent entraîner les impacts et risques sanitaires suivants :

- dégradation de la qualité de l'air;
- environnement de travail poussiéreux (nuages de poussières) pouvant occasionner

une mauvaise visibilité pour la circulation des engins et occasionner ainsi des accidents d'engins ;

- des affections respiratoires pour les ouvriers travaillant sur le chantier.

Les affections respiratoires pouvant être contractées sur le chantier dépendent de la taille des particules. En effet, la dangerosité des poussières/particules est fonction de leur taille. Les particules de diamètre compris entre 2,5 et 10  $\mu\text{m}$  atteignent les parties supérieures du système respiratoire et peuvent être éliminées par filtration des cils de l'arbre respiratoire et la toux. Les particules les plus fines ( $< 2,5 \mu\text{m}$ ) appelées aussi PM 2,5 sont les plus dangereuses. Capables de pénétrer au plus profond de l'appareil respiratoire, elles atteignent les alvéoles pulmonaires et se déposent par sédimentation ou pénètrent dans le système sanguin. Ces particules peuvent véhiculer des composés toxiques, allergènes, mutagènes ou cancérigènes, comme les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux lourds.

Les autres types de poussières dangereuses qu'on peut retrouver sur les chantiers sont les poussières de ciment. Ces poussières peuvent être à l'origine d'impacts sanitaires négatifs. Les poussières de ciments peuvent provoquer des maladies dont certaines se révèlent invalidantes pour les ouvriers :

- irritations oculaires en cas de projection de ciment dans les yeux;
- rhinites provoquées par l'inhalation de ciment sec;
- pathologies broncho-pulmonaires, bronchites chroniques et atteinte de la fonction respiratoire par l'inhalation de poussière de ciment (notamment sur des sites de production).

#### **4.5.2. Risques environnementaux et sanitaires liés aux rejets gazeux des engins/camions**

Les émissions de gaz font partie des facteurs d'impacts et de risques sanitaires sur les chantiers. Les dégagements gazeux peuvent provenir des centrales d'enrobage et de béton, des générateurs et des tuyaux d'échappement des véhicules/engins tels que l'oxyde de carbone (CO), les oxydes de soufre (SO) et d'azote (NO), les vapeurs d'hydrocarbures. Ces émanations gazeuses peuvent entraîner la dégradation de la qualité de l'air et être sources d'affections respiratoires chez les ouvriers qui inhalent ces substances.

#### **4.5.3. Risques environnementaux liés aux déchets générés par le chantier**

Les déchets de chantier peuvent générer plusieurs types d'impacts en fonction de leur typologie. Plusieurs types de déchets peuvent être produits sur le chantier. Les déchets les plus importants et les impacts associés sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Types de déchets de chantier et impacts associés

Types de déchets	Exemples de déchets	Provenance	Risques associés
Déchets inertes	Bétons, pierres, déchets de terrassement, déblais, les terres, granulats non pollués...	Démolition des impenses des PAP Travaux de construction et matériaux	Nuisances visuelles, Encombrement
Déchets industriels banals	Papier, carton, déchets de plastiques, métaux	Travaux de construction et matériaux	Nuisances visuelles, Encombrement
Déchets dangereux	Huiles usagées, pneus, graisses, cartouches, chiffons souillés, filtres à huile, filtre à air, sable souillé, déchets d'emballage ou de matériels souillés par de l'huile ou d'autres substances dangereuses ...	Travaux de maintenance des équipements	Pollution du sol/sous-sol, Pollution de l'air
	Laitance de béton (mélange très fluide de Ciment, d'éléments fins et d'eau)	Eaux de lavage des bennes à béton, Toupies et bétonnières... Ces rejets sont très basiques (pH de 12 à 13), souvent chargées de métaux, dus aux adjuvants qui sont des produits dangereux	Pollution du sol, Pollution de la nappe, Altération de la santé des ouvriers due aux rejets corrosifs (en cas de contact cutané ou projection dans les yeux) Les eaux de lavages ont un pH élevé ; autrement dit, elles sont très basiques ou « alcalines » Elles présentent un risque à la fois pour les ouvriers (projections dans les yeux, etc.), pour les organismes aquatiques et pour la fertilité des sols.

#### **4.5.4. Nuisances sonores associées au bruit de chantier**

En phase de chantier, la production de bruit est associée aux activités de construction, aux mouvements des engins de chantier et à la circulation des véhicules et équipements. Le bruit généré par ces activités de chantier peut être source de gêne pour le voisinage ou de lésions auditives chez les ouvriers qui constituent des récepteurs sensible quand la durée d'exposition est très longue et quand le niveau sonore est supérieur à ceux prescrits par le code de l'environnement du Sénégal (moins de 60 dB le niveau sonore à ne pas dépasser le jour comme énoncé dans le Décret N°2001-282 du 12 Avril 2001 portant application du Code de l'Environnement et moins 40 dB la nuit).

Les sources de bruit à l'origine des nuisances sonores potentiellement générées par le chantier sont les suivantes :

- Engins de chantier (pelleteuses, chargeuses, brise béton, tracteurs, grues, ...)
- Équipements techniques (compresseurs, groupes électrogènes, ...)
- Outils et machines de chantier (bétonnières, perceuses, ...)
- Camions de chantier (y compris les sirènes de marche arrière)
- Manipulation des matériaux (chocs, bruits de chargements/déchargements, ...)

#### **4.5.5. Risques environnementaux liés aux eaux usées produites sur le chantier**

Les activités de chantier génèrent des eaux usées de diverses natures. Les eaux issues d'un chantier sont chargées de matières en suspension et parfois polluées par des hydrocarbures. De plus, celles qui sont en contact avec du béton, ciment, etc. deviennent alcalines ( $\text{pH} > 9$ ) et peuvent présenter une teneur significative en micropolluants. Il y a aussi les eaux polluées par le lessivage (pluies...) d'éléments ou de surfaces bétonnées (travaux d'injection, de stabilisation, de gunitage, etc.) sans oublier les eaux usées sanitaires. Ces eaux usées produites sur les chantiers peuvent être à l'origine de la pollution du sol ou de la nappe si elles ne font pas l'objet d'une bonne gestion.

#### **4.5.6. Risques environnementaux liés au déversement accidentel d'hydrocarbures**

Le déversement accidentel ou la fuite d'hydrocarbures peut être source de pollution (sol, sous-sol). Les hydrocarbures sont dangereux pour l'environnement du fait de certaines de leurs compositions qui sont toxiques. Ils peuvent être source de contamination du sol, ils sont également toxiques pour le milieu aquatique et peuvent entraîner des effets néfastes à long terme pour l'environnement aquatique.

#### **4.5.7. Risques d'accident de circulation et de chutes concernant les riverains**

Le chantier va générer l'augmentation du trafic routier. C'est pour cela qu'il est nécessaire de produire et de réaliser des plans de déviation efficaces et adaptés en concertation avec les autorités administratives, les forces de sécurité et les autorités locales. L'acheminement des matériaux de construction et des équipements de travail sur le chantier va nécessiter le déplacement de beaucoup de camions et d'engins. La circulation de ces engins et camions de

chantier peut occasionner des accidents tels que :

- Collision avec les véhicules des usagers de la route ;
- Heurts de piéton par les engins ou camions de chantier ;

Les mesures suivantes pourraient aider à éviter ou minimiser les risques d'accidents et autres impacts négatifs :

- Préparer et mettre en œuvre un plan de déviation adapté
- Renforcer la signalisation dans les voies de déviation et insister sur la signalisation d'approche
- Préparer un plan de gestion de la circulation, en vue d'assurer la sécurité des populations riveraines et des usagers empruntant les tronçons concernés par les travaux ;
- Installer des bonhommes de chantier dans les artères les plus fréquentées ;
- Baliser les zones de travaux et interdire strictement leur accès aux personnes étrangères
- Impliquer fortement les délégués de quartier et comités de gestion des plaintes dans l'information et la gestion de la sécurité des populations riveraines des chantiers
- Partager le calendrier de l'exécution des travaux et leur consistance avec les parties prenantes riveraines.

Il en est de même pour le non-balissage des fouilles qui entraînent des chutes pour les personnes vivant avec un handicap et les piétons.

#### **4.5.8. Risques d'accident de travail concernant les travailleurs**

Le secteur des BTP fait partie des secteurs les plus accidentogènes. Les accidents de travail et maladies professionnelles sont récurrents dans les chantiers de construction. Des accidents de travail graves, voire mortels se produisent souvent sur les chantiers. Cette situation est due à la réalisation de certains travaux à risques sans mesures de prévention et à la présence de certains facteurs de risques : circulation d'engins et de camions de chantier; présence d'équipement à risque (équipement électrique, toupies, bétonnières); manipulation de produits dangereux (toxiques, inflammables...); le non-respect du port d'EPI (masques respiratoires, gants, chaussures de sécurité, gilet réfléchissant, casque...); le manque ou l'insuffisance de sensibilisation et de formation des ouvriers; la présence de poussières sur le chantier; l'encombrement du chantier. Les principaux risques professionnels liés au projet sont :

- les risques de heurt de piéton par engin ou camion de chantier ;
- les risques électriques (électrocution, électrisation) ;
- les risques mécaniques (coupure ou écrasement par un organe d'un équipement) ;
- les risques de chute de plain-pied ;
- les affections respiratoires ;
- les risques d'incendie ;
- les risques d'affaissements de fouilles ou excavations ;
- les risques de cassure de la cohésion sociale.

Dans le but d'éviter ou de minimiser ces risques qui pourraient conduire à un arrêt ou blocage

des chantiers, une attention particulière sera accordée à la gestion des aspects de sécurité, santé et hygiène dans toutes les zones de chantier. Les mesures de sauvegarde suivantes sont à prévoir et à appliquer par le Projet :

- recrutement d'un expert environnementaliste qui sera placé sous la tutelle du Directeur des travaux pour accorder plus d'importance au suivi E&S du projet ;  
recrutement d'un spécialiste en Hygiène, Santé et Environnement ;préparation d'un plan d'hygiène, santé et sécurité, dans le but de prévenir les accidents et de protéger les communautés riveraines, le personnel des entreprises et les usagers des tronçons abritant des travaux ;élaboration d'un plan de réponse aux situations d'urgence ;exiger le recrutement et la mobilisation du personnel des entreprises et des missions de contrôle en charge des aspects de sauvegarde environnementale et sociale pendant toute la durée des travaux.
- évaluation périodique des risques, des procédures et mesures de gestion environnementale et sociale, afin d'identifier les contraintes et faiblesses et proposer des actions correctives, dans le but d'améliorer les pratiques ou modes opératoires retenus par les entreprises pour exécuter les travaux de génie civil.
- mise en place d'un comité de santé composé du représentant des populations des différentes communes traversées par le projet, du représentant du personnel, de l'infirmière de l'entreprise ainsi que de l'environnementaliste et de l'expert en genre et développement

Chaque fois que des changements importants sont apportés au Projet et que des impacts et risques additionnels substantiels sont générés, particulièrement pour les parties prenantes affectées le projet, le CETUD les informera de ces impacts et risques, et les consultera sur les mesures d'atténuation envisagées.

Tableau 2 : Principaux risques environnementaux et sociaux

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
<b>Economique et social</b>									
1	Economique & Social	Transporteurs (Taxis, AFTU, Ndiaga Ndiaye, DDD)	Restructuration du réseau de transport	Pertes de revenus ou de moyens de subsistance	Précarité accrue- Dégradation des conditions de vie et de résilience	Très probable	Fort	56	Baser le schéma de restructuration sur des hypothèses de revenus conservatrices  Ipour cette catégorie, il est préconisé une formalisation et une professionnalisation du section cf. à la politique transport et la note d'orientation de la Direction des Opérations(DOP) du CETUD. Faudra-til oublier que ce projet est pratiquement destiné à ces acteurs.
2		PAP	Déplacement/réinstallation des places d'affaires	Pertes de sources de revenus ou de moyens de subsistance	Vulnérabilité économique et difficultés de trésorerie des communes traversées (pertes de recettes)	Très probable	Fort	56	Compenser de manière juste et équitable les pertes, et assister les PAP à développer des mesures de réhabilitation économique (élaborer et mettre en œuvre un plan de restauration)

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
3	Social	PAP	Déplacement/réinstallation des concessions	Pertes d'habitations, de logis et de revenus locatifs	Déstructuration du lien social, difficultés d'intégration dans leur nouveau site, éclatement des réseaux sociaux notamment chez les femmes	Très probable	Fort	56	Privilégier la réinstallation des ménages affectés notamment aux alentours de leur quartier initial, Mettre en place des mesures d'accompagnement telles que la réalisation d'infrastructures sociales et l'assistance des ménages déplacés en particulier les personnes vulnérables
3	Social	Groupes vulnérables	Manque de maîtrise de la situation de référence des ménages des PAP sur le plan socio-économique	Non prise en compte des besoins spécifiques des groupes vulnérables	Exclusion de groupes spécifiques, en particulier des femmes et les personnes vulnérables.	Probable	Moyen	30	Approfondir la situation sur la vulnérabilité des ménages affectés, Développer des mesures de résilience adaptées aux conditions de vie sociales et économiques, Mettre en place des mesures d'accompagnement sociales destinées à tous les ménages affectés
4	Social	Populations riveraines	Non transparence dans le recrutement de la main d'œuvre local  Problèmes d'accès  Dégâts collatéraux	Soulèvement des jeunes dans les localités traversées  Risques d'accidents et augmentation des plaintes  Non	Blocage des travaux par les communautés traversées pour non recrutement de la main d'œuvre locale  Rupture de l'adhésion sociale	Probable	Moyen	30	Etablir un plan de recrutement de la main d'œuvre locale, Mettre en place un mécanisme de gestion de cette main d'œuvre en associant les autorités administratives et locales ainsi que les représentants des populations riveraines et organisations communautaires de base

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
				identification des bâtiments menaçant ruines	Délais de traitement des plaintes longs				
				Prise en compte dans le contrat d'assurance de l'entreprise et éviter des montants planchers	Insécurité				
5	Social	Personnel de chantier, personnel du Projet, prestataires et riverains	Manque/insuffisance de sensibilisation des populations et des ouvriers et autre personnel	Propagation VIH/SIDA, MST et autres maladies transmissibles telles que la Covid 19	Augmentation du taux de prévalence dans les localités traversées Apparition de cas et propagation de la Covid 19	Probable	Fort	42	Sensibiliser les communautés sur les risques de transmission de VIH/SIDA, sur la Covid 19 et les moyens de sa prévention (quart d'heure HSE, port des équipements de protection, gestion des effectifs sur les chantiers) Préparer et mettre en œuvre un plan de prévention, d'atténuation des risques et de prise en charge des violences et abus sexuels/violences contre les enfants
8	Social	Autorités locales	Politisation et discrimination dans le processus de dialogue avec les parties prenantes	Pourparlers avec des interlocuteurs non légitimes	Faible adhésion des parties prenantes	Probable	Moyen	30	Identifier et faire participer les interlocuteurs légitimes Traiter et impliquer de façon équitable, toutes les parties prenantes et prendre en compte leurs besoins et spécificités

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
9	Social	PAPs	Procédures lourdes de mise en place des indemnisations	Retard dans le processus de libération des emprises	Retard dans l'exécution du projet	Probable	Moyen	30	Privilégier les procédures d'ententes directes avec les PAP en lieu et place de leur passage en commission de conciliation Préparer une stratégie de mobilisation des fonds de contrepartie et un calendrier de paiement
10	Social	PAPs	Faible niveau de compensation	Refus de certaines PAP à signer des ententes, Nombre important de réclamations	Retard dans le processus de libération des emprises, surtout du budget du PAR	Probable	Moyen	30	Se conformer aux barèmes contenus dans le PAR, Envisager des ajustements notamment pour les places d'affaires détentrices de structures formelles
11	Social	Personnel de chantier	Mauvaises conditions de travail du personnel de chantier	Perturbation des travaux	Retard dans la mise en œuvre	Probable	Faible	18	Prévoir dans les cahiers des charges des clauses spécifiques garantissant des conditions de travail décentes Elaborer un Plan de Gestion de la Main d'œuvre (PGMO)
12	Social	Enfants mineurs	Travail des enfants	Trafic de personnes	Exploitation des enfants, déperdition scolaire, violence physique Violences contre	Probable	Faible	18	Prévoir dans les cahiers des charges des clauses spécifiques interdisant le travail des enfants, Développer une communication spécifique, Mettre en place un mécanisme de surveillance sur ces questions

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
					les enfants				
13	Social	CETUD et Entreprises	Non-respect des engagements du projet vis-à-vis des parties prenantes	Non adhésion des parties prenantes	Blocage et retards dans l'exécution des travaux	Probable	Faible	18	Assurer la transparence et le respect des engagements durant tout le processus, Mettre en place un mécanisme de communication assurant l'implication de toutes les parties prenantes
<b>Environnement -sécurité sur la zone des travaux et sur le voisinage</b>									
14	Environnement	Riverains	Ouvrages inadéquats pour le drainage des eaux pluviales	Inondation des habitations riveraines	Dégâts sur les biens appartenant aux riverains	Probable	Fort	42	Assurer un bon dimensionnement des ouvrages de drainage d'eaux pluviales en fonction des intensités des pluies; Mettre en place des exutoires; Tenir compte des ouvrages déjà réalisés par d'autres projets dans les zones traversées
15	Environnement-Sécurité	Faune/flore/Ouvriers/Riverains	Exploitation de carrières et sites d'emprunts	Ecosystème perturbé, Génération de poussières, Accident d'engin/camion	Perte de biodiversité, Affections respiratoires liées aux poussières, Blessures/décès en cas d'accident	Probable	Moyen	30	Réhabilitation et remise en état des carrières, Sensibiliser les ouvriers sur les mesures environnementales et sécuritaires à respecter lors de l'exploitation, Utiliser des engins adaptées et conformes aux normes lors de l'exploitation des carrières, Entretien régulièrement les engins,

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
									S'assurer que les conducteurs d'engin sont formés, Couvrir les camions qui transportent les matériaux, Avoir l'autorisation des eaux et forêts pour d'éventuelles coupes d'arbres Faire un reboisement compensatoire à la fin des travaux
16	Sécurité	Ouvriers	Non-respect des mesures sécuritaires ; absence de sensibilisation/information des ouvriers sur les risques liés aux travaux de construction et les mesures de prévention, non-respect du port d'EPI, Chantier encombré	Accidents de travail/maladies professionnelles	Lésions/blessures corporelles, chute de plain-pied, affections respiratoires, autres accidents divers	Probable	Faible	18	Intégrer des dispositions sécuritaires dans les cahiers des charges des entreprises; Mettre en place un plan d'hygiène, sécurité et santé qui prend en compte la formation, les mesures de sécurité, l'information et la sensibilisation des communautés riveraines, Prévoir des secouristes formés en permanence sur le chantier, Mettre en place des trousse de premiers secours, Nettoyer et désencombrer régulièrement le chantier Recruter un Spécialiste en HSE

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
17	Sécurité	Riverains/Ouvriers du chantier	Circulation des engins et camions de chantier sur les voies utilisées par les riverains et usagers (véhicules des passants, charrettes, piétons)	Accident de circulation (collision entre engins/véhicules d'usagers, heurt de piéton par engin);	Soulèvement des riverains/Lésions corporelles d'ouvriers et de riverains/décès en cas d'accident	Probable	Fort	42	Respecter la limitation des vitesses de circulation des engins et camions de chantier, S'assurer que les conducteurs sont bien formés, Baliser les zones de travaux, Mettre en place un plan de circulation, Sensibiliser les riverains sur les travaux et les risques associés ; Aménager des horaires pour l'acheminement des matériaux de construction sur le chantier
18	Environnement-Sécurité	Riverains/Ouvriers du chantier	Circulation d'engins lourds lors des travaux / Acheminement des matériaux de construction sur le chantier	Emissions de bruit/vibrations/ envol poussières/ émission de gaz de combustion par les engins	Nuisances sonores; Affections respiratoires liées aux poussières et gaz de combustion	Probable	Faible	18	Utiliser des engins/camions conformes aux normes ; Entretenir régulièrement les engins et camions de chantier; Respecter la limitation des vitesses de circulation; Sensibiliser les riverains sur les travaux et les risques associés; Arroser régulièrement les zones des travaux; Doter les ouvrier de masques respiratoires et exiger leur port; Couvrir (bâcher) les camions acheminant les matériaux de construction; Aménager des horaires pour l'acheminement des matériaux de construction sur le chantier

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
19	Environnement	Flore	Destruction de plantations d'alignement et d'ornement sur l'emprise du projet	Déboisement sur sites	Perte de végétation	Probable	Faible	18	Avoir l'autorisation de coupe du service des eaux et forêts ou un protocole ; Procéder à des reboisements compensatoires; Compenser les pertes d'arbres subies par les PAP; Délimiter les zones de déboisement afin de réduire au minimum la déforestation.
<b>Environnement-Sécurité au niveau de la base chantier</b>									
20	Environnement	Sol/sous-sol	Fabrication de béton au niveau de la centrale à béton/lavage des camions malaxeurs, camions toupies et bétonnières	Présence de laitance de béton sur le sol au niveau de la centrale à béton	Pollution du sol/sous-sol	Probable	Faible	18	Aménager un bassin de décantation étanche ou filtrant pour recueillir les eaux chargées de béton ; Curer le béton solidifié et le stocker avec les déchets inertes
21	Environnement	Sol/sous-sol	Production de	Déversement/dépôt de produits dangereux sur le sol	Pollution du sol/sous-sol	Probable	Faible	18	Stocker les déchets dangereux dans des fûts étanches placés sur une aire étanche; Fermer les fûts contenant les produits dangereux et les protéger contre les intempéries, Aménager une aire étanche et munie de séparateur d'hydrocarbures pour le lavage des équipements

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
22	Sécurité	Personnel de la base vie	Présence d'installations électriques Réflectoires	Electrisation/ Electrocution	Brûlures/décès	Probable	Fort	42	Mettre en place des équipements électriques conformes aux normes, Afficher dangers liés aux équipements et les consignes de sécurité associées, N'autoriser l'intervention sur les installations électriques que les personnes formées et habilitées, Afficher les consignes pour les personnes victimes de choc électrique, Prévoir un secouriste en permanence sur le site
23	Environnement	Sol/sous-sol	Stockage d'hydrocarbures	Fuite/déversement d'hydrocarbures	Pollution du sol/sous-sol	Probable	Faible	18	Aménager une cuvette de rétention étanche et bien dimensionnée pour les cuves d'hydrocarbures, la cuvette doit être dimensionnée en fonction du volume de stockage ; Mettre en place des produits absorbants pour neutraliser les déversements d'hydrocarbures
24	Sécurité	Personnel de la base vie	Manipulation/dépotage d'hydrocarbures	Incendie suite à une fuite ou déversement d'hydrocarbures ; Explosion de réservoirs d'hydrocarbure	Blessures, brûlures, décès	Probable	Fort	42	Identifier la zone de stockage de carburant, Indiquer la nature du produit stocké et les pictogrammes de danger, Afficher les consignes de sécurité, Interdire les sources de flamme ou de chaleur à proximité de la zone de stockage, Mettre en place des produits absorbants pour neutraliser les déversements d'hydrocarbures, Mettre en place des

Identification du risque						Évaluation du risque			Mesures de mitigation/prévention
N°	Catégorie	Partie Prenante/récepteur d'impact	Cause	Risque (Évènement)	Effet/dommage/lésions/conséquences	Probabilité	Gravité	Criticité	Description de l'action
									extincteurs adaptés, Former le personnel sur l'utilisation des extincteurs, Mettre en place un bac de sable muni de pelle, Mettre en place des procédures pour le dépotage d'hydrocarbures, Limiter l'accès au niveau de la zone de stockage
<b>Communication</b>									
25	Communication	CETUD	Enchérissement de la demande sociale lors de la période pré-électorale Faible intégration de la presse et des organisations de la société civile	Mauvaise divulgation des informations/messages sur le projet	Mauvaise perception des résultats du projet par l'opinion publique	Probable	Faible	18	Assurer que le projet dispose d'une stratégie et d'un plan de communication effective avec la presse Impliquer davantage la société civile et la presse, notamment les médias de proximité en signant des conventions ou partenariats, en vue de soutenir les efforts de communication sociale sur toutes les activités du Projet

### Grille d'estimation des niveaux de probabilité et de gravité

Echelle de Probabilité		Echelle de gravité	
Signification	Score	Signification	Score
Très improbable	2	Mineur	1
Improbable	4	Faible	3
Probable	6	Moyen	5
Très probable	8	Fort	7

### Matrice de criticité

	P1	P2	P3	P4
G1	2	4	6	8
G2	6	12	18	24
G3	10	20	30	40
G4	14	28	42	56

Le risque est évalué par la formule :  $R \text{ (risque)} = G \text{ (gravité)} \times P \text{ (probabilité)}$ , une "matrice de criticité" est établie et permet de voir les risques acceptables et les risques non acceptables c'est-à-dire les risques importants

	inférieur à 15
	compris entre 15 et 39
	supérieur à 40

### Signification des couleurs :

Un risque très limité aura une couleur verte. La couleur jaune matérialise un risque moyen.

Le risque élevé inacceptable est représenté par la couleur rouge.

## **5. Normes applicables en matière d'engagement des parties prenantes**

### **5.1. Règlements nationaux**

Certes, le cadre légal au Sénégal ne prévoit pas la présentation d'un plan d'engagement des parties prenantes, mais traite des consultations publiques prévues dans le cadre des évaluations environnementales et sociales.

En effet, la loi sénégalaise présente des exigences réglementaires en matière de consultation et de divulgation durant l'EIES pour les projets.

Hormis le cas d'une expropriation pour utilité publique, la législation sénégalaise n'a pas prévu de dispositions spéciales concernant la consultation du public.

Les exigences de participation durant l'EIES sont extraites du Code de l'Environnement et sont présentées dans l'Arrêté n°009471 du 28 Novembre 2001 portant contenu de termes de référence des EIES, l'Arrêté n°009472 du 28/11/2001 portant contenu du rapport de l'EIES et l'Arrêté n°009468 du 28/11/2001 portant réglementation de la participation du public à l'étude d'impact environnemental.

Conformément à ces exigences, la consultation et la participation des parties prenantes sont des éléments intrinsèques et continus du processus d'EIES ainsi qu'une condition préalable à l'approbation de l'EIES. La responsabilité de la participation des parties prenantes incombe au promoteur du Projet.

Le processus de participation des parties prenantes doit suivre le processus suivant :

- Première étape : Validation des termes de référence de l'EIES par la DEEC
  - Avis de projet et soumission de projets de termes de référence par le Promoteur;
  - Consultation de la DiREC sur les termes de référence ;
  - Intégration des commentaires de la DiREC dans les termes de référence.
- Deuxième étape : Rédaction d'un rapport provisoire EIES
  - Sélection d'un consultant agréé par le Ministère de l'Environnement pour la réalisation des études d'impact environnemental ;
  - Identification et consultation de l'ensemble des parties prenantes : populations, personnes directement affectées par le projet, élus, société civile, etc. ;
  - Rédaction d'un rapport provisoire.
- Troisième étape : Validation du rapport par le comité technique régional
  - Transmission des rapports provisoire à la DiREC, pour exploitation par les membres du Comité technique ;
  - Réunion d'analyse de rapport en présence du consultant, du promoteur, de la DiREC et des membres du Comité technique ;
  - Intégration des commentaires dans un rapport corrigé.
- Quatrième étape : Audience publique
  - Transmission du rapport et affichage à la mairie et à la sous-préfecture des résumés non techniques, avant l'audience ;

- Audience publique de restitution du rapport de l'étude d'impact environnemental en présence du consultant, du promoteur, des autorités locales (sous-préfet), de la DIREC et des services techniques régionaux ;
- Intégration des commentaires dans un rapport définitif.
- Délivrance par le ministère de l'Environnement d'une attestation de conformité environnementale.

## **5.2. Exigences des bailleurs**

La participation et la consultation du public ainsi que l'engagement des parties prenantes sont la base d'une relation solide, constructive et réactive essentielle à une bonne gestion des impacts environnementaux et sociaux d'un projet, conformément aux normes 2 du cadre de durabilité environnementale et sociale de la BEI, notamment à ses articles 15 à 43 et à la 5 de la Banque Mondiale.

En effet, les bailleurs sont conscients que l'aide au développement a pour but essentiel de promouvoir un développement durable sur toutes ses dimensions (économique, sociale, environnementale et culturelle).

Ils intègrent la responsabilité sociétale dans leur système de gouvernance et dans leurs activités. Dans ce cadre, ils exigent des « clients » la prise en compte de mesures destinées à évaluer et maîtriser les risques environnementaux et sociaux des opérations qu'ils financent. Ils mettent en place des procédures visant à identifier, prévenir ou atténuer les dommages environnementaux et sociaux, ainsi que les atteintes aux droits humains susceptibles de résulter des activités qu'ils financent.

L'engagement des parties prenantes est un de ces processus systématiques qui garantissent :

- L'analyse des parties prenantes et la planification de leur participation,
- La divulgation et la diffusion d'informations, la consultation et la participation des parties prenantes,
- Les mécanismes de recours et la présentation systématique de rapports aux communautés affectées.

La nature, la fréquence et le niveau d'effort de l'engagement des parties prenantes peuvent varier considérablement et seront proportionnels aux risques et aux impacts négatifs du projet et du stade de la mise en œuvre de ce dernier.

Pour les bailleurs, un processus de consultation efficace doit :

- Commencer à un stade précoce du processus d'identification des risques et des impacts environnementaux et sociaux et se poursuivre tant que les risques et les impacts se matérialisent ;
- Etre fondé sur la divulgation et la diffusion préalables d'informations pertinentes, transparentes, objectives, utiles et facilement accessibles présentées dans une ou plusieurs langues autochtones, sous une forme culturellement acceptable, et compréhensible par les communautés affectées ;
- Privilégier la participation inclusive des communautés directement affectées plutôt que celle d'autres communautés ;

- Se dérouler à l’abri de toute manipulation, interférence, coercition ou intimidation par autrui ;
- Permettre une participation réelle, le cas échéant ; et,
- Etre décrit dans des rapports.
- Toute opération de développement comporte des risques potentiels d’impacts négatifs, en particulier de nature environnementale et sociale.

Pour les projets d’infrastructures, les bailleurs conditionnent leur financement à la mise en œuvre par les maîtres d’ouvrage bénéficiaires d’une démarche continue et systématique d’évaluation environnementale et sociale permettant (i) d’évaluer les impacts environnementaux et sociaux des opérations, (ii) de proposer des mesures appropriées visant à éviter les impacts négatifs, ou lorsqu’ils sont inévitables à les réduire ou à les compenser de manière appropriée, (iii) de suivre la mise en œuvre de ces mesures lors des phases d’exécution des travaux et de mise en service ou de l’exploitation de l’infrastructure afin d’évaluer l’impact des interventions et l’efficacité des mesures proposées.

L’évaluation environnementale et sociale systématique des opérations vise ainsi à assurer leur durabilité environnementale et sociale, à contribuer à intégrer les aspects environnementaux et sociaux des opérations dans la prise de décision par toutes les parties prenantes, et à fournir une base solide pour gérer les risques financiers et d’adhésion.

Elle permet également d’engager les maîtres d’ouvrage dans une démarche de progrès et d’amélioration de leurs performances environnementales et sociales, et d’en évaluer la progression.

L’évaluation environnementale et sociale s’applique à toutes les étapes du cycle du projet, de l’identification à l’approbation du financement, jusqu’au suivi et à l’évaluation ex-post.

Elle vise également à améliorer l’efficacité et l’impact du développement sur le terrain, appuyer les Bénéficiaires des financements dans la mise en œuvre de leurs réglementations environnementales et sociales, aider les maîtres d’ouvrage à s’acquitter de leurs obligations environnementales et sociales, et à fournir un cadre pour la consultation du public.

Certes, les politiques opérationnelles des bailleurs en vigueur ne disposent pas d’un cadre spécifique de référence sur l’engagement des parties prenantes.

Seules les **activités de participation-consultation** des parties prenantes pour les projets à risques sont encadrées notamment par le biais des analyses conduites (EES, PGES, PAR) qui doivent faire l’objet d’une consultation libre, préalable et informée, des personnes potentiellement affectées, ainsi que des administrations centrales et locales concernées et des représentants de la société civile impliqués dans les questions environnementales et sociales. Cette consultation est organisée et financée par le maître d’ouvrage et peut être réalisée à différentes étapes du processus d’évaluation, en cohérence avec la réglementation nationale. Ses résultats doivent être utilisés dans la rédaction finale des rapports d’analyses soumis à la validation des bailleurs.

La consultation initiale doit être conduite de manière transparente, et être accessible à toutes les personnes potentiellement affectées par le projet, et notamment les populations vulnérables. Elle

peut être assurée par l'usage de langues et références culturelles et pédagogiques appropriées. Pour les projets les plus risqués, ou lorsque ces projets connaissent des révisions ou modifications majeures, des consultations des personnes potentiellement affectées pourront également, au cas par cas, être conduites pendant la phase d'exécution.

Quant à la **divulgence de l'information**, elle intervient une fois les documents environnementaux et sociaux approuvés par les bailleurs, notamment les rapports d'EES, PGES et/ou PAR. En effet, le maître d'ouvrage sera encouragé, pour des raisons de transparence et de redevabilité, en particulier vis-à-vis des principales parties prenantes, à mettre lesdits documents à disposition du public dans des lieux accessibles dans le pays et sur Internet.

Les bailleurs apporteront, si besoin, leur appui à cette divulgation. Les délais de consultation doivent permettre la prise en compte des retours utiles par les personnes et les groupes ayant consulté lesdits documents.

Lorsque des révisions majeures des documents-clés (EES, PGES, PAR) sont requises en cours d'exécution d'un projet, le maître d'ouvrage sera également encouragé à les divulguer dans le pays et sur Internet.

Pour ce qui concerne la **gestion des réclamations** environnementales et sociales : à minima pour les projets à risques, le maître d'ouvrage devra mettre en place, financer et doter de moyens adéquats un système de gestion des réclamations. Ce système devra être l'objet d'une vaste publicité, en langues et formes appropriées, et être facilement accessible aux personnes potentiellement affectées.

Dans la mesure du possible, le système de gestion des réclamations devra être accessible, transparent et sera tenu systématiquement à jour durant tous les travaux, et-delà pendant la phase d'exploitation. Les rapports périodiques devront également faire mention du bilan de l'activité du système de gestion des réclamations du Maître d'ouvrage.

Ce dispositif vise à assurer un traitement indépendant des réclamations portant sur les incidences environnementales et sociales d'un projet.

Sur la question des violences, exploitation, abus sexuels et harcèlement sexuel, il est fortement recommandé, pour les projets dont le risque est élevé ou substantiel, de préparer un plan de réponse pour la prévention, l'atténuation et la prise en charge des violences basées sur le genre et des violences contre les enfants. La préparation et la mise en œuvre de ce plan seront faites en conformité avec les principes et exigences des bailleurs, y compris les procédures liées à la prévention de la Covid, mais aussi en tenant compte des Procédures Opérationnelles Standard (POS) en matière de prévention et de prise en charge des cas de VBG au Sénégal.

Si le personnel de l'Unité de gestion du Projet n'a pas d'expertise dans le domaine de la prévention et de la gestion des violences basées sur le genre, le recrutement d'un expert est nécessaire ou la formation de l'expert en communication sociale, en vue de mettre en œuvre les mesures prévues.

## **6. Identification des parties prenantes**

### **6.1. Définition des parties prenantes**

Les parties prenantes du projet sont définies comme des individus, des groupes ou d'autres entités qui:

- peuvent avoir un intérêt dans le projet («parties intéressées»). Elles comprennent des individus ou des groupes dont les intérêts peuvent être affectés par le Projet et qui ont le potentiel d'influencer les résultats du Projet de quelque manière que ce soit. Cette catégorie englobe par exemple les autorités gouvernementales locales ou nationales, les politiques, les médias, les responsables religieux, les groupes et organisations de la société civile avec leurs intérêts spéciaux, les entreprises, etc.;
- sont impactés ou susceptibles d'être affectés directement ou indirectement, positivement ou négativement par le Projet (également connu sous le nom de «parties affectées»).

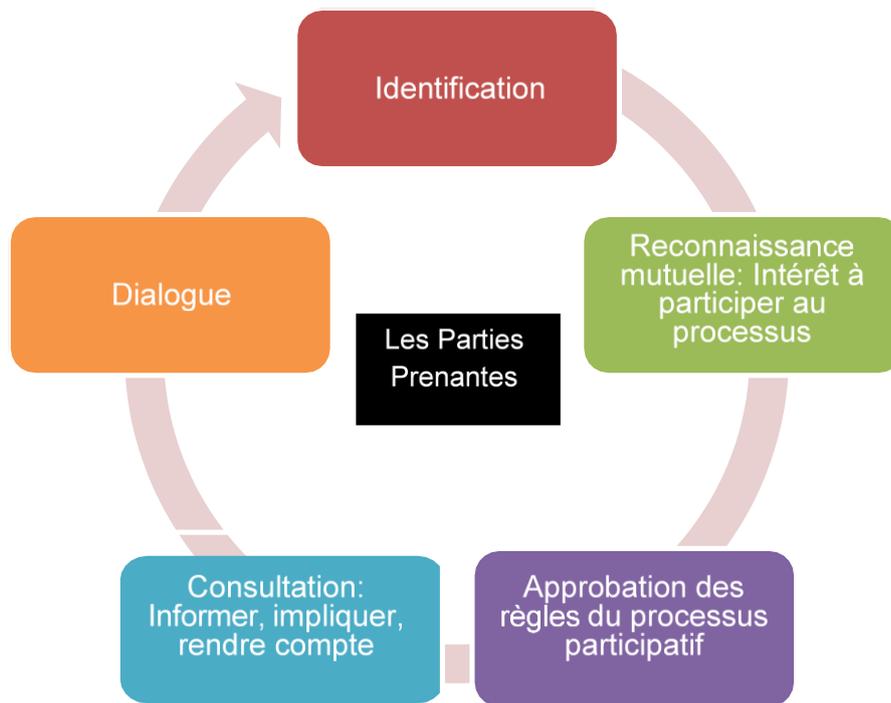
La coopération et la négociation avec les parties prenantes pendant toutes les phases du projet nécessitent également l'identification de personnes au sein des groupes qui agissent en tant que représentants légitimes de leurs groupes respectifs, c'est-à-dire les personnes auxquelles les membres du groupe ont confié leurs intérêts.

Les représentants de la communauté peuvent fournir des informations utiles sur les contextes locaux et agir en tant que canaux principaux pour la diffusion des informations liées au Projet et en tant que lien de communication / liaison principal entre le Projet et les communautés ciblées.

La légitimité de ces représentants découle à la fois de leur statut d' élu officiel et de leur statut informel et largement soutenu au sein de la communauté qui leur permet d'agir en tant que points de contact dans l'interaction du CETUD avec ses parties prenantes.

### **6.2. Identification des parties prenantes**

Aux fins d'un engagement efficace et personnalisé, les parties prenantes du projet sont identifiées afin de comprendre leurs besoins, leurs préoccupations et leurs attentes en termes de participation, ainsi que leurs priorités et leurs objectifs concernant le projet.



**Figure 2 : Processus d'identification des parties prenantes**

Par ailleurs, il est particulièrement important d'identifier les personnes et les groupes qui peuvent avoir plus de difficultés à participer et ceux susceptibles d'être affectés indirectement ou de manière disproportionnée par le Projet, en raison de leur situation marginalisée ou vulnérable.

Ces groupes vulnérables ou marginalisés sont des personnes qui, en vertu de leur genre, appartenance ethnique, âge, handicap physique ou mental, désavantage économique ou statut social ont une participation limitée aux consultations. On s'assure que ces personnes sont dûment représentées, et au besoin seront consultées via d'autres canaux tels que les réseaux différents comme les associations.

Le CETUD compte affiner les enquêtes afin d'identifier les personnes vulnérables lors de la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR).

Dès lors, identifier l'ensemble des parties prenantes est une nécessité, car elles peuvent jouer un rôle important en termes de bénéfices, d'opportunités et de risques (sociaux, techniques, financiers, environnementaux, etc.).

La liste des parties prenantes ci-dessous présentée est établie sur la base des connaissances actuelles du Projet. Elle pourrait être mise à jour à la suite des consultations et sera incluse dans le Registre des communications qui, en réalité, est une base de données évolutive mise à jour périodiquement par le CETUD, car l'identification des parties prenantes se fera de façon continue tout au long du projet.

On y indiquera pour chaque partie prenante, le nom et les coordonnées détaillées de son représentant en s'assurant que la personne-contact représente l'intérêt du groupe de façon légitime.

Les parties prenantes sont identifiées suivant plusieurs critères :

- la nature des activités,

- les zones d'influence du projet, c'est-à-dire les zones géographiques dans lesquelles le projet risque de causer des impacts, et par conséquent les environs dans lesquels les personnes et les groupes pourraient être affectés.
- la nature des impacts éventuels, et par conséquent, les types d'individus, de groupes d'individus, d'institutions gouvernementales ou non gouvernementales qui peuvent avoir un intérêt sur le sujet,
- les intérêts et attentes des parties prenantes du projet

À ce jour, les parties prenantes ont été identifiées à

partir :

- des autorités gouvernementales;
- des personnes affectées et groupes avec intérêts économiques;
- des usagers et Organisations Non Gouvernementales (ONG) ;
- du personnel du projet.

Cette liste d'intervenants est susceptible d'augmenter ou de changer de composition à mesure que le projet évolue vers la construction et l'exploitation. Des groupes d'intervenants supplémentaires pourraient inclure:

- les fournisseurs et les entreprises;
- les syndicats ;
- les collectivités territoriales ;
- les comités de gestion des plaintes ;
- les bureaux de contrôle, entreprises de BTP et leurs sous-traitants ;
- les Commissions départementales de Recensement et d'Évaluation des Impenses (CDREI) ;
- l'Agence régionale de développement (ARD) ;
- les Concessionnaires

A titre illustratif, les principales parties prenantes de chaque groupe sont indiquées à la figure tableau ci-dessous comme outil visuel des parties prenantes du Projet.

### **6.3. Catégories de parties prenantes**

Pour les besoins de l'analyse ces parties prenantes ont été groupées sous les trois catégories suivantes :

- les parties affectées - personnes, groupes et autres entités dans la zone du projet qui sont directement impactées (effectivement ou potentiellement, positivement ou négativement) par le projet et / ou qui ont été identifiées comme les plus susceptibles d'être affectées par le projet et qui doivent être étroitement impliquées dans l'identification des impacts et de leur importance, ainsi que dans la prise de décision sur les mesures d'atténuation et de gestion;
- les parties prenantes intéressées - individus / groupes / entités qui pourraient ne pas ressentir directement les impacts du Projet mais qui considèrent ou perçoivent leurs intérêts comme étant affectés par le Projet et / ou qui pourraient affecter le Projet et le processus de sa mise en œuvre d'une manière ou d'une autre et;

- les groupes vulnérables - Personnes susceptibles d'être touchées de manière disproportionnée ou davantage défavorisées par le Projet par rapport à d'autres groupes en raison de leur vulnérabilité et cela peut nécessiter des efforts d'engagement spéciaux pour assurer leur représentation égale dans le processus de consultation et de prise de décision associé au projet.

### 6.3.1. Parties prenantes intéressées

Les parties prenantes intéressées incluent toutes les entités et communautés impliquées et indirectement affectées, notamment :

- les entités gouvernementales, y compris les services départementaux et l'administration territoriale et autres entités qui assurent le contrôle de l'utilisation des ressources naturelles et la protection de l'environnement, la santé et la sécurité des communautés, le bien-être humain, la protection sociale et l'emploi, etc.;
- les collectivités territoriales ainsi que les communautés riveraines qui peuvent bénéficier d'opportunités de travail, d'emploi et de formation découlant du Projet, et de l'amélioration des infrastructures sociales et de transport dans les zones desservies par le Projet;
- les organisations de la société civile et la chefferie locale qui poursuivent des intérêts environnementaux et socio-économiques ainsi que la médiation et la protection des droits des communautés et peuvent devenir des partenaires du CETUD dans la réalisation du Projet;
- les entreprises et fournisseurs de services, de biens et de matériaux qui seront impliqués ou intéressés par les travaux de manière plus large;
- les bailleurs de fonds et autres institutions financières actuels et ceux susceptibles de devenir des partenaires potentiels du projet à l'avenir ;
- les médias et les groupes d'intérêt associés, y compris les médias parlés, écrits et audiovisuels ainsi que leurs associations.

Le tableau n°5 présente la grille de répartition des parties prenantes intéressées, tandis que le tableau n°6 présente les catégories de parties prenantes intéressées ainsi que leur rôle dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Tableau 6 : Grille de répartition des parties prenantes

Secteur privé	Secteur public	Communautés locales	Société civile	Bailleurs de fonds
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sociétés privées</li> <li>- Associations professionnelles</li> <li>- Syndicats de transporteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gouvernement, fonctionnaires et services de l'administration</li> <li>- Collectivités territoriales</li> <li>- Autorités locales</li> <li>- CETUD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Communautés riveraines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Médias</li> <li>- Mouvements sociaux et groupes de mobilisation</li> <li>- ONG</li> <li>- CIS</li> <li>- GIE</li> <li>- Associations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- AFD</li> <li>- Banque Européenne d'Investissement</li> <li>- Union Européenne</li> <li>- KFW</li> <li>- Etc.</li> </ul>

Tableau 3 : Liste des parties prenantes intéressées

Catégorie	Partie Prenante	Entité	Description du rôle
Parlementaires	Assemblée Nationale	Réseaux des parlementaires sur la sécurité routière et sur l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposer des réformes sur les textes réglementaires régissant la sécurité routière</li> <li>- Proposer des textes sur la réduction des pollutions engendrée par le secteur des transports</li> <li>- Réforme législative sur le comportement humain et son impact sur l'utilisation des infrastructures mises en place en vue du changement de comportement et l'adoption des modes éco- citoyens</li> </ul>
Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Comité ad hoc & Groupe Opérationnel de Dakar & CDREI	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superviser les Opérations de libération des emprises des grands projets</li> <li>- Informer et sensibiliser les populations concernées</li> <li>- Recenser les impenses et occupants des emprises</li> <li>- Evaluer et payer les impenses</li> <li>- Notifier de la libération des lieux par sommation</li> <li>- Assister les autorités administratives pour les opérations afférentes à la libération des sites</li> <li>- Recenser les déplacés et assurer leur réinstallation sur les sites aménagés</li> <li>- Traiter les réclamations</li> </ul>
		Direction Générale de la Protection civile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivre le PGES</li> <li>- Suivre la gestion des risques en rapport avec le projet.</li> </ul>
Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Direction de la Réglementation Environnementale et du Contrôle (DiREC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valider les termes de références des EIES et PAR</li> <li>- Assurer le secrétariat du comité technique</li> <li>- Organiser l'audience publique</li> <li>- Suivre la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)</li> <li>- Instruire le dossier d'établissement classé</li> <li>- Contrôler et prévenir les pollutions et nuisances</li> </ul>
		Direction des Eaux et Forêts et Chasses et de la Conservation des Sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>- - Autoriser toute activité de déboisement, défrichement ou de reforestation sur le site du projet</li> </ul>
Gouvernement	Ministère chargé des Mines	Direction de la réglementation et du Contrôle de l'Exploitation minière	<ul style="list-style-type: none"> <li>- - Autoriser le Projet à ouvrir une carrière pour ses travaux</li> </ul>

Catégorie	Partie Prenante	Entité	Description du rôle
Gouvernement	Ministres chargés du Travail, de l'emploi et de la femme et de l'action sociale	Direction Générale du Travail et de la sécurité sociale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi du respect de la réglementation du Travail, notamment les conditions de travail et d'hygiène</li> <li>- Lutte contre les Maladies Professionnelles</li> <li>- Suivi de la qualité des relations entre les salariés et les employeurs dans la double perspective de la protection des travailleurs et de la compétitivité de l'économie.</li> <li>- Accompagnement social</li> </ul>
Gouvernement	Ministère chargé de la Santé	Direction Générale de la Santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévention et suivi des maladies professionnelles</li> <li>- Prévention et suivi des autres maladies et la propagation des IST/VIH Sida</li> </ul>
Gouvernement	Préfectures de Guédiawaye, Pikine, Rufisque, Keur Massar et de Dakar & Services techniques départementaux	Commission départementale de recensement et d'évaluation des impenses (CDREI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participe à assurer la paix et la sécurité des personnes et des biens au niveau des départements</li> <li>- Gestion des services techniques de l'Etat au niveau département en tant que chefs de l'administration déconcentrée.</li> <li>- Détermination de la valeur des biens touchés dans toute opération d'acquisition de terres détenues par des personnes physiques ou morales</li> <li>- Organiser les sessions de conciliation des PAP et les cérémonies de remise des chèques aux PAP</li> <li>- Participer à la gestion des conflits et griefs et conduire les activités de libération des emprises</li> </ul>
Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	AGERROUTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maître d'Ouvrage délégué</li> <li>- -</li> </ul>
Secteur privé	Secteur privé des BTP et les bureaux d'études et de contrôle	Entreprises BTP et Bureau de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre des travaux d'infrastructures</li> <li>- Suivi et contrôle des chantiers d'infrastructures</li> <li>- Respect des clauses sociales et environnementales inscrites dans les marchés</li> <li>- Signature du code de conduite (entreprise) et supervision de la signature des codes de conduite individuels du personnel mobilisé dans les chantiers</li> </ul>
	Concessionnaires	SONES ; SENEAU ex SDE ; ONAS ; SONATEL ; SENELEC ; FREE & Espresso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- - Gestion des réseaux divers</li> <li>- - Fournir tout l'appui et le suivi nécessaires pendant les éventuelles opérations de repérage, de déplacement ou de modification de réseaux</li> <li>- Fournir/valider les autorisations demandées par le Projet ou les entreprises dans les délais requis pour ne pas bloquer les travaux</li> <li>- - Apporter toute la diligence nécessaire à la réhabilitation de réseaux ayant subi des dommages du fait de l'exécution des travaux (compteurs ou tuyaux d'eau endommagés, poteaux électriques endommagés et présentant un</li> </ul>

Catégorie	Partie Prenante	Entité	Description du rôle
			danger pour la population ou les travailleurs des chantiers, etc.) -
Organisations syndicales	Syndicat des transporteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Syndicats et organisations socioprofessionnelles impliquées dans le transport interurbain</li> <li>- Associations des Taxis (Rassemblement pour la Modernisation des Transports du Sénégal, Syndicat des Chauffeurs des Taxis du Sénégal,</li> <li>- Circulation Taxis Dakar, Darou Salam (sise à</li> <li>- Grand Médine), etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défense des intérêts des transporteurs</li> </ul>
Collectivités territoriales	Villes de Dakar, Pikine, Rufisque, Keur Massar, et Guédiawaye	Communes touchées par la RTC Communes concernées par le projet de restructuration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion de l'environnement local</li> <li>- Planification et aménagement communal</li> <li>- Développement économique et social</li> <li>- Gestion de l'environnement et des ressources naturelles.</li> <li>- Recouvrement des redevances sur le périmètre communal</li> <li>- Facilitation sociale</li> <li>- Délivrance pièces d'état civil et légalisation des actes</li> <li>- Appui à l'information et à la sensibilisation des populations et à leur mobilisation/engagement</li> <li>- Appui à la gestion des plaintes</li> <li>- Appui à la communication sociale avec les PAP</li> </ul>
Organisations de la société civile	Organisations Non Gouvernementales (ONG) et de défense des consommateurs	Associations locales, organismes travaillant dans le secteur urbain des zones affectées (à recenser lors des consultations)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défense des intérêts des communautés.</li> <li>- Alliés lors des médiations sociales.</li> <li>- Intervention dans le processus de gestion des litiges.</li> <li>- Appui à la mise en œuvre du plan de communication et à l'accompagnement social.</li> <li>- Appui à la mise en place du mécanisme de gestion des plaintes et à la prise en charge des cas de violences sexuelles (assistance médicale, juridique, psychologique et sociale)</li> </ul>

Catégorie	Partie Prenante	Entité	Description du rôle
Chefferie locale	Chefs de quartiers & Dignitaires locaux (autorités religieuses, notamment)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chefs de quartiers</li> <li>- Imams</li> <li>- Prêtres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alliés</li> <li>- Intervention dans le processus de gestion des litiges</li> <li>- Gestion de la mobilisation des communautés locales</li> <li>- Délivrance d'actes de résidence</li> <li>- Appui à la gestion de la sécurité (veille, alerte, suivi)</li> </ul>
Communautés	Communautés riveraines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Résidents des communautés riveraines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les communautés riveraines qui peuvent bénéficier d'opportunités de travail, d'emploi et de formation découlant du Projet, et de l'amélioration des infrastructures sociales et de transport dans les zones desservies par le Projet: axes et dépôts. Ils sont pris en charge dans le cadre du PGES et du PEES du projet</li> </ul>
Media	Radios, télévisions et journaux	Radios, Télévisions et Presse écrite de la région de Dakar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diffusion de l'information dans la zone d'étude du Projet et au-delà</li> <li>- Canaux de communication</li> </ul>
Porteur du Projet	CETUD	Unité de Coordination du Projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination de la réalisation des activités du projet dans le respect des délais et dispositions requises</li> <li>- Mise à œuvre du PEPP</li> <li>- Information et implication des parties prenantes</li> <li>- Assurance du respect des engagements pris en rapport avec les parties prenantes</li> <li>- Veille à la prise en charge des besoins et intérêts des populations</li> <li>- Veiller à la transparence du processus</li> <li>- Gestion et suivi du mécanisme de gestion des griefs</li> <li>- Mise en place et suivi du mécanisme de gestion des plaintes liées aux violences et abus sexuels (diffusion, formation, signature des codes de conduite par les entreprises et leur personnel, etc.)</li> </ul>
Partenaires financiers	Bailleurs de fonds	<ul style="list-style-type: none"> <li>- AFD</li> <li>- Banque Européenne d'Investissement</li> <li>- UE</li> <li>- KFW</li> <li>- Etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Appui financier</li> <li>- Supervision et appui à la mise en œuvre des activités du Projet</li> <li>- Garant de la participation des parties prenantes</li> <li>- Contrôle les ressources</li> </ul>

### **6.3.2. Parties prenantes affectées**

Cette catégorie concerne les parties prenantes directement affectées par le projet, que ce soit du fait de l'acquisition involontaire de terres sur les emprises du projet, ou les effets environnementaux et sociaux tels que les pollutions et nuisances, ou encore les effets sociaux et économiques négatifs y compris les risques pour la santé et la sécurité induits tout au long de la mise en œuvre du Projet.

Ainsi, en prenant en compte la sphère d'influence du Projet qui va au-delà des emprises des travaux, l'analyse des différents types de risques sociaux et environnementaux a permis d'identifier les personnes et groupes distincts qu'il convient de dénommer les parties prenantes affectées soit directement ou indirectement.

Quatre (04) catégories de parties prenantes suivantes directement ou indirectement affectées ont été identifiées :

- les personnes affectées par le projet (PAP), autrement dit, les personnes et leurs ménages qui, en raison des biens et des activités qu'ils possèdent dans l'emprise du Projet, subiront un déplacement physique ou économique. Ces PAPs sont catégorisées en fonction des pertes dans le document Cadre du Processus de Réinstallation (CPR) et seront identifiés à travers le processus de mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) actuellement en cours de finalisation ;
- les personnes et groupes dont les activités seront perturbées, voire impactées négativement par le Projet, à savoir les taxis, les transporteurs AFTU, les Ndiaga Ndiaye et Bus DDD qui subiront probablement des pertes de recettes lors des travaux;
- les communautés riveraines au projet qui, durant les travaux et au-delà, seront exposées à des risques environnementaux et sociaux y compris des risques d'accident;
- les collectivités territoriales traversées qui, du fait des déplacements économiques des PAP, perdront des sources de recettes, ou en cas de relocalisation des PAP ou des activités bénéficieront de sources de revenus;
- les usagers de la route

### **6.3.3. Groupes vulnérables**

Le concept de vulnérabilité peut être abordé sous différents angles dépendant du contexte.

La vulnérabilité réfère aux difficultés que peuvent rencontrer certaines personnes affectées par un projet (PAP) à s'adapter aux changements induits par le projet, à profiter pleinement des bénéfices du projet ou encore à retrouver des conditions et/ou un niveau de vie équivalents ou supérieurs à ce qui existaient avant le projet.

A cet effet, la vulnérabilité de certaines PAP peut être de nature physique, psychologique, social et/ou économique.

Cependant, le PEPP traite de la vulnérabilité au sens plus large en adressant toutes les parties

prenantes qui sont, davantage à risque de rencontrer des difficultés insurmontables inhérentes à leur vulnérabilité, quelle que soit la nature de cette vulnérabilité ou son degré d'importance.

En effet, la vulnérabilité suppose un rapport dynamique à l'événement incertain. Face à la menace, les individus ou les groupes sociaux élaborent des stratégies de sortie de crise en mobilisant leur capital social, culturel ou économique. Bref, la particularité de la vulnérabilité est qu'elle est réversible.

Néanmoins – malgré ce consensus autour de la définition de la vulnérabilité par les différentes disciplines sociales et humaines (géographie, économie, sociologie, surtout.) – pour avoir une compréhension exacte du concept, il est important de le contextualiser, c'est-à-dire, il faut éclaircir la situation dans laquelle il est employé. Il est, en effet, possible qu'une personne riche, dans certaines circonstances, soit vulnérable : par exemple, si elle habite dans une zone qui a des risques d'inondation du fait des travaux du Projet. Selon cette perspective, c'est une personne qui peut être vulnérable. Être vulnérable, en somme, c'est être dans une situation de fragilité réversible face à un événement extérieur.

La vulnérabilité réfère donc aux difficultés que peuvent rencontrer certaines parties prenantes (PAP, Personnes à mobilité réduite, etc.) à s'adapter aux changements qu'il induits, à profiter pleinement de ses bénéfices ou encore à retrouver des conditions et/ ou un niveau de vie équivalents ou supérieurs à ce qui existaient avant le projet.

La vulnérabilité peut donc être de nature physique, psychologique, social et/ou économique.

Le PAR vise, notamment, à identifier toutes les PAP qui sont davantage à risque de rencontrer des difficultés inhérentes à leur vulnérabilité, quelle que soit la nature de cette fragilité ou son degré d'importance.

En effet, dans le contexte de la réinstallation, on parle de vulnérabilité pour toutes « Personnes qui, du fait de leur sexe, de leur ethnie, de leur âge, de handicaps physiques ou mentaux, ou de facteurs économiques ou sociaux, peuvent se trouver affectées de manière plus importante par le processus de déplacement et de réinstallation ou ont une capacité limitée à réclamer ou à bénéficier de l'assistance à la réinstallation et autres avantages. »

Néanmoins, pour rendre le concept plus opérationnel et l'inscrire dans une perspective des risques redoutés dans le cadre de la mise en œuvre du projet, il est important de le lier à un autre concept, celui de résilience.

Ainsi, l'un des enjeux d'un PEPP est d'identifier les parties susceptibles d'être affectées de manière différenciée par le projet (les personnes ou les groupes) eu égard à leur situation particulière, pouvant les défavoriser ou les rendre vulnérables<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Le caractère de défavorisé ou de vulnérabilité se réfère aux personnes qui, en vertu de, par exemple, leur âge, sexe, statut ethnique, religion, incapacité physique, mentale ou autre, statut social, civique et de santé, orientation sexuelle, identité sexuelle, statut économique ou statut d'autochtone, et / ou dépendance sur des ressources naturelles uniques, peuvent être plus susceptibles d'être affectés par les impacts du projet et / ou plus limitées que d'autres dans leur capacité

Par conséquent, le PEPP sera l'occasion de mettre en place un processus participatif et inclusif qui permet d'identifier les préoccupations ou priorités en ce qui concerne les impacts du projet, les mécanismes d'atténuation, les avantages, et qui peuvent nécessiter des formes différentes ou distinctes d'engagement.

Dans la zone d'influence du projet, les groupes vulnérables sont principalement ceux dont leur identification est en cours. Les principaux critères qui président à leur identification sont :

- L'âge;
- le handicap;
- la taille du ménage;
- le sexe du chef de ménage;
- la situation matrimoniale du chef de ménage;
- le nombre de personnes dépendantes tels que les enfants mineurs ou les personnes âgées en charge ;
- le revenu du ménage tiré du bien ou de l'activité affectée ;
- la nature informelle ou illégale des activités économiques qui fait que la personne en question ne bénéficierait pas de compensation ou d'assistance selon la loi Sénégalaise ; ...

Les groupes vulnérables au sein des communautés touchées par le projet seront confirmés par les équipes en charge de la mise en œuvre du PAR du projet.

Toutefois, des discussions avec les représentants des groupes vulnérables et les autorités locales et autres entités communautaires ont été l'occasion d'identifier des actions spécifiques dans le cadre du plan d'engagement des parties prenantes.

Il existe toute une gamme d'instruments d'action permettant de répondre aux besoins spécifiques des groupes vulnérables, notamment :

- L'accessibilité pour les handicapés;
- Le besoin de création d'emploi;
- La gestion des risques d'accident de la circulation;
- L'égalité des sexes dans les activités du projet;
- L'accès à moindre coût aux personnes pauvres.

---

à profiter des avantages d'un projet. Ces groupes ou personnes sont également plus susceptibles d'être exclus de / incapables de participer pleinement au processus de consultation global, et en tant que tel, peuvent nécessiter des mesures et / ou une assistance spécifique pour le faire. Les considérations relatives à l'âge concernent les personnes âgées et les personnes mineures, y compris dans les cas où elles peuvent être séparées de leur famille, de la communauté ou d'autres personnes dont elles dépendent.

### **6.3.4. Personnel du projet**

L'Unité Environnementale et Sociale (UES) du projet aura pour mission de gérer la consultation des parties prenantes, traiter les réclamations et mettre en œuvre des programmes de développement communautaire pour minimiser les risques et impacts redoutés dans le cadre de la mise en œuvre du Projet y compris durant sa phase de mise en service.

Il est important que le personnel du CETUD et du projet soient inclus dans les processus de consultation et d'engagement, notamment afin de mieux communiquer sur :

- les activités du projet;
- les politiques et procédures de recrutement des entreprises;
- les procédures de santé et de sécurité des travailleurs;
- les informations relatives à l'état des programmes de développement communautaire.

### **6.4. Analyse des parties prenantes**

L'analyse des parties prenantes détermine la relation probable entre les parties prenantes et le projet, et aide à identifier les méthodes de consultation appropriées pour chaque groupe de parties prenantes pendant la durée du projet. Certaines des méthodes les plus courantes utilisées pour consulter les parties prenantes comprennent:

- Téléphone / email;
- Des entrevues individuelles;
- Des ateliers / groupes de discussion;
- Distribution de brochures et de bulletins d'information;
- Des réunions publiques; et
- Journaux / magazines / radio.
- Plateformes digitales
- Visites de proximité (visites à domicile par la Structure Facilitatrice)

Au moment de décider de la fréquence et de la technique d'engagement appropriée utilisée pour consulter un groupe de parties prenantes particulier, trois critères doivent être pris en compte :

- L'étendue de l'impact du projet sur le groupe des parties prenantes ;
- L'étendue de l'influence du groupe de parties prenantes sur le projet ; et
- Les méthodes d'engagement et de diffusion de l'information culturellement acceptables.

En général, l'engagement est directement proportionnel à l'impact et à l'influence, et à mesure que l'impact d'un projet sur un groupe de parties prenantes augmente ou que l'influence d'un acteur particulier augmente, l'engagement avec ce groupe de parties prenantes doit s'intensifier, s'approfondir en termes de fréquence et d'intensité de la méthode d'engagement utilisée.

Tout engagement devrait se faire sur la base de méthodes culturellement acceptables et appropriées pour chacun des différents groupes de parties prenantes. Par exemple, lors de la consultation des représentants du gouvernement, les présentations officielles sont la méthode de consultation privilégiée, alors que les communautés préfèrent les réunions publiques et les discussions de groupe informelles animées par des affiches, des brochures non techniques et d'autres aides visuelles.

Diverses techniques d'engagement sont utilisées pour établir des relations avec les parties prenantes, recueillir des informations auprès d'elles, les consulter et diffuser les informations sur les projets aux parties prenantes. Lors de la sélection d'une technique de consultation appropriée, des méthodes de consultation appropriées sur le plan culturel et le but de la collaboration avec un groupe d'intervenants doivent être pris en compte. Leurs niveaux d'influence, d'intérêt et de désir de collaborer avec le projet sont nuancés et varient selon leur intérêt vis-à-vis du projet.

De manière générale, les acteurs du transport qui sont directement intéressés, toutes les autres parties prenantes vont être amenées à jouer un rôle prépondérant dans le projet.

L'analyse faite ci-dessous repose sur plusieurs catégorisations et évaluations.

Pour les parties prenantes, leur influence vis-à-vis du projet a été évalué sur trois niveaux simples (élevé, moyen et faible). La note a été déduite des entretiens réalisés avec chacun et de leur rôle théorique officiel. L'influence vis-à-vis du projet a été évaluée sur la base des critères suivants :

**Tableau 4 : Catégorisation des niveaux d'influence suivant les critères**

Niveau d'influence	Critères
<b>Elevé</b>	Sont classés dans cette catégorie : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Secteur public (Gouvernement, fonctionnaires et services de l'administration, Autorités locales et CETUD) directement en charge de suivi du projet</li> <li>- Les institutions collectives directement sur les emprises ;</li> <li>- Les personnes affectées par le projet (PAP) ainsi que les acteurs du transport</li> </ul>
<b>Moyen</b>	Sont classés dans cette catégorie : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le secteur privé qui estime qu'il est peu représenté dans les instances de gestion et de prise de décisions ;</li> <li>- Les organisations professionnelles concernées indirectement par le projet mais n'ayant pas de lien direct</li> </ul>
<b>Faible</b>	Sont classés dans cette catégorie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les médias</li> <li>- Les mouvements sociaux et groupes de mobilisation</li> <li>- Les syndicats</li> <li>- Les ONG et Associations</li> </ul>

Enfin, sur la base des entretiens et des informations disponibles, les parties prenantes ont été classées en trois (3) catégories : Essentielle, Importante et Intéressante. Cette classification prend en compte le niveau d'influence et la volonté des parties prenantes à collaborer.

Cette classification a permis d'évaluer le niveau d'engagement de chaque partie prenante à contribuer ou empêcher le projet. La notation a été faite selon le tableau suivant :

**Tableau 5 : grille de notation des niveaux d'influence par rapport aux critères d'évaluation**

	<b>Classification</b>	<b>Niveau d'influence</b>	<b>Volonté à collaborer / Disposition</b>	<b>Critères d'évaluation</b>
1	Essentielle	Elevé	Aucune volonté, antagoniste	Ce critère est attribué aux acteurs qui indiquent dans les entretiens être contre le projet, vouloir s'y opposer ou préférer ne pas le voir mettre en œuvre (les PAP sont quasiment toutes dans cette catégorie)
2	Importante Intéressante	Moyen Faible	Passif	Ce critère est attribué aux acteurs n'ayant pas exprimé un intérêt pour le projet et démontrant aucune volonté de contribuer à son développement et/ou sa mise en œuvre. Sont également classés ici, les acteurs n'ayant pas d'intérêt à ce que le projet se mette en œuvre mais qui ne s'opposent pas à son développement. Les taxis clando et certains GIE de taxis qui exploitent actuellement sur les emprises du projet sont dans cette catégorie.
3	Intéressante	Faible	Acteur présent mais faible capacité de collaborer	Sont classés dans cette catégorie les acteurs qui sont intéressés par le projet, souhaitent y collaborer mais ne présentent qu'une faible capacité à participer effectivement au développement et la mise en œuvre du projet. Les organisations communautaires de base (ASC et groupements de jeunes et de femmes et associations des personnes handicapées) et le secteur privé (entreprises locales) sont dans cette catégorie.
4	Essentielle	Elevé	Volonté avérée, mobilisation certaine	Ces acteurs démontrent une forte volonté de coopérer, ils sont facilement mobilisables et participent activement aux discussions. Ils ont des intérêts directement liés au projet. Les syndicats de transporteurs (Ndiaga Ndiaye, AFTU, Taxi) qui exploitent actuellement les emprises du projet sont dans cette catégorie.
5	Importante	Elevé	Initiateur, acteur actif, permanent	Ces acteurs sont proactifs, ils entament des initiatives, communiquent sur le projet, mobilisent les gens. Les autorités administratives, les collectivités territoriales, l'AGEROUTE et certains syndicats de transporteurs sont dans cette catégorie.

L'objectif de cet exercice est d'analyser la capacité d'influence des parties prenantes vis-à-vis du Projet, et de proposer une stratégie pour leur engagement, notamment en matière de communication.

Cette analyse repose principalement sur les consultations réalisées lors de la préparation du PEPP.

Dans un certain nombre de cas, l'analyse est faite sur la base d'un seul entretien et de la connaissance

des enjeux du projet sur les parties prenantes. Dans d'autres cas, c'est en comparant les résultats des consultations successives que l'évaluation a été faite. Les documents à disposition et les précédents rapports disponibles ont également été utilisés.

Globalement, l'analyse montre qu'excepté les personnes dont les biens, les revenus et les sources de revenus sont impactés par le projet, aucune partie prenante n'a été jugée antagoniste ou opposée au projet.

Un très grand nombre d'acteurs est en revanche jugé relativement passif ou peu intéressé du fait de leur faible capacité à collaborer activement, bien que directement concernés par le projet. C'est le cas des associations de femmes et de jeunes et de l'association des personnes handicapées. La faiblesse de ces organisations et la faible mobilisation des personnes qui pourraient les composer ne leur permettent pas de jouer un rôle actif dans le projet. L'accès à l'information et la contribution aux organes de prise de décisions peuvent être mis en cause à ce niveau : ces personnes ne font en effet pas partie des instances de prise de décision du projet et ne sont pas toujours informées des activités du Projet.

Afin de s'assurer de la mobilisation de ces différents groupes et la prise en compte de leurs avis et points de vue, des consultations spécifiques doivent être menées par le Projet, suite à la finalisation du PEPP.

En définitive, certains groupes peuvent s'opposer au projet. Pour ces derniers, il importe de considérer leur influence potentielle sur le projet et d'être proactif dans la gestion de tels risques en offrant des opportunités d'engagement constructif (figure suivante).

<b>Capacité à influencer le Projet</b>	<b>Élevé</b>	<b>Quadrant 1 = Les impliquer au besoin</b>	<b>Quadrant 2 = Les approcher pro- activement et les appuyer</b>
	<b>Faible</b>	<b>Quadrant 3 = Les garder informés</b>	<b>Quadrant 4 = Répondre à leurs préoccupations</b>
		<b>Faible</b>	<b>Élevé</b>
	<b>Niveau d'impact par le Projet</b>		

**Tableau 6 : Registre des parties prenantes**

#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Rôle dans le Projet	Étape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'Engagement	Action suggérée
1	Assemblée Nationale	Parlementaires	Importante	Réseaux des parlementaires sur la sécurité routière et l'environnement	réformes législatives	durant toute la durée du projet en phase travaux et exploitation	Élevé	Meneur	Les garder informés
2	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Importante	Gouvernance, Préfectures	Appui, facilitation	durant toute la durée du projet en phase travaux et exploitation	Élevé	Meneur	Les garder informés
1	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Importante	Comité ad hoc et Groupe opérationnel de Dakar	Pilote des activités du projet	Suivi du processus de libération des emprises	Élevé	Meneur	Les garder informés
2	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Importante	Commission départementale de recensement et d'évaluation des impenses (CDREI)	Pilote des activités du projet	Evaluation des impenses; Conciliation des PAP ; Gestion des réclamations ; Gestion des demandes d'emploi au niveau local	Élevé	Meneur	Les garder informés
3	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Importante	Direction de la Réglementation Environnementale et du Contrôle (DiREC)	Contrôle des activités du projet	Délivrances des permis environnementaux ; inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés
4	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Importante	Direction des eaux, forêts et conservation des sols (DEFCCS)	Contrôle des activités du projet	Délivrances des autorisations de coupes ; Membre du comité d'inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés

#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Rôle dans le Projet	Étape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'Engagement	Action suggérée
5	Gouvernement	Ministre chargé des mines	Importante	Direction des mines et de la géologie	Contrôle des activités du projet	Délivrances des autorisations de coupes ; Membre du comité d'inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés
6	Gouvernement	Ministère chargé du travail	Importante	Direction générale du travail et de la sécurité sociale	Contrôle des activités du projet	Inspection des conditions de travail dans les chantiers ; Membre du comité d'inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés
7	Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	Importante	AGERROUTE	Porteur du projet (maîtrise d'ouvrage déléguée)	Design et exécution	Élevé	Favorable	Les garder informés
8	Collectivités territoriales sur et/ou concernées par le projet de restructuration	Collectivités territoriales et/ou concernées par le projet de restructuration	Importante	Mairies de Dakar, Pikine, Rufisque, Guédiawaye et Keur Massar Autres collectivités territoriales concernées Collectivités d'accueil des PAP ou des opérateurs Toutes les communes touchées par le projet de restructuration	Partenaires du Projet (planification et exécution)	Mobilisation pendant les phases de Design, exécution et mise en service	Élevé	Favorable	Répondre à leurs préoccupations En teme entre autres d'emploi local, appui sur des aménagements communautaires et équipements, ...

#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Rôle dans le Projet	Étape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'Engagement	Action suggérée
9	Secteur privé	Secteur privé des BTP et bureaux d'études et de contrôle	Intéressante	Entreprises BTP et Bureau de contrôle	Prestataires du Projet	Exécution	Faible	Retissant	Répondre à leurs préoccupations
10	Secteur privé	Concessionnaires	Intéressante	SONES, SENEAU ex SDE, ONAS, SONATEL, SENELEC, FREE, Expresso	Partenaires du Projet (préparation et exécution)	Desing Design et exécution	Faible	Favorable	Les garder informés
11	Secteur privé	Exploitants	Intéressante	Futurs exploitants du réseau restructuré	Exploitations du réseau restructuré	Mise en service du réseau restructuré	Faible	Favorable	Les garder informés
12	Syndicats de transport	Syndicats des transporteurs	Essentielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Syndicats et organisations socioprofessionnelles impliquées dans le transport interurbain</li> <li>• Associations des Taxis (Rassemblement pour la Modernisation des Transports du Sénégal, Syndicat des Chauffeurs des Taxis du Sénégal, Circulation Taxis Dakar, Darou Salam (sise à Grand Médine), etc.)</li> </ul>	Cibles spécifiques du projet	Planification et mise en œuvre des activités de restructuration	Elevé	Meneur	Répondre à leurs préoccupations (mais à surveiller)
13	Communautés riveraines	Populations riveraines du projet et/ou	Intéressante	Représentants des populations y compris Chefs de quartiers,	Cibles spécifiques du projet	Mobilisation sociale et développement d'activités	Elevé		Répondre à leurs préoccupations

#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Rôle dans le Projet	Étape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'Engagement	Action suggérée
		touchées par le projet de restructuration		Dignitaires locaux (autorités religieuses, etc.)		socioéconomiques et de mesures d'accompagnement			s
14	Communautés affectées par le Projet et personnes vulnérables	Personnes affectées par le Projet y compris celles vulnérables	Essentielle	Personnes affectées, toutes catégories confondues (habitats, places d'affaires notamment)	Cibles spécifiques du projet	Libération des emprises			Répondre à leurs préoccupations
15	ONG/OCB	Associations / GIE de la zone d'impact	Intéressante	Association nationale des handicapés moteurs du Sénégal & GIE départementaux comprenant les membres de femmes	Cibles spécifiques du projet	Participation à la conception du Projet & Planification, mise en œuvre et suivi des mesures d'assistance ciblées.		Meneur	Les approcher pro-activement et les appuyer
16	Médias	Presses écrites et parlées	Intéressante	Radios, télévisions et journaux	Pouvoir à affecter positivement et/ou négativement le projet, et influence directe sur les informations communiquées sur le projet.	Dans le cours du projet	Elevé	Neutre	Les impliquer au besoin (mais à surveiller)
17	Bailleurs de fonds	Partenaires financiers du Projet	Intéressante	AFD et BEI, KFW, BAD principalement	Partenaires financiers du Projet	Planification, exécution et exploitation	Elevé	Favorable	Les garder informés

## **7. Activités d'engagement des parties prenantes à ce jour**

### **7.1. Information et consultation des parties prenantes**

Les activités d'engagement des parties prenantes à ce jour comprennent principalement :

- les consultations et réunions statutaires tenues dans le cadre des processus de réalisation de l'étude d'impact environnement et social (EIES) d'un plan de réinstallation (PAR) et d'un Plan de restauration des moyens de subsistance ;
- les consultations tenues dans le cadre de la préparation du présent PEPP;
- les réunions d'information avec les personnes dont les terres devaient être acquises ou occupées aux fins du projet;
- Autres activités d'engagement organisées dans le cadre d'activités de relations publiques, y compris les assemblées tenues sous l'égide des autorités administratives et locales et autres foras au niveau régional et départemental (Région de Dakar et Départements de Dakar, Pikine, Keur Massar, Rufisque et Guédiawaye).
- Dans le cadre du présent PEPP, les collectifs de PAP concessions, les mécaniciens, les opérateurs de transport (AFTU, DDD, Ndiaga NDIAYE), les taxis clandos ont été consultés et leurs préoccupations prises en compte

Pour les besoins du PEPP et de la préparation de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES), des consultations ont été réalisées. Ces consultations ont été menées avec les parties prenantes suivantes :

- Les autorités administratives de la région de Dakar (Préfets des départements de Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Keur Massar) ;
- Les services techniques nationaux, régionaux et départementaux de l'Action Sociale, de l'Urbanisme et de l'Habitat, des Eaux, Forêts et Chasse, de l'Hydraulique, de l'Hygiène, de l'Inspection du travail et de la sécurité sociale, de l'Environnement et des établissements classés, des Mines et de Géologie, Direction des Routes, Direction des Stratégies de Désenclavement, etc.
- Les Collectivités territoriales de la région de Dakar,
- L'AGERROUTE
- L'Agence régionale de développement (ARD) de Dakar
- L'Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT)
- Les acteurs communautaires (délégués de quartier, associations de jeunes et de femmes dignitaires, Bajenu Gox, CIS, etc.) et les associations de transporteurs

## **7.2. Approche suivie pour l'engagement des intervenants et des ressources connexes**

Les activités d'engagement des parties prenantes ont commencé dès la phase de planification du projet et ont beaucoup évolué pour comprendre actuellement :

- Les communications sur le projet ;
- La participation du CETUD à des fora sur les infrastructures, le transport et autres discussions sur le modèle de transport que le Sénégal compte promouvoir à travers l'expérience pilote des transports de masse TER et BRT ainsi que la restructuration du réseau ;
- Les réunions régulières avec l'administration locale (Gouverneur, Préfets), les collectivités territoriales (maires), etc. sur des questions telles que l'état d'avancement du projet, ses opportunités socio-économiques y compris les emplois qu'il peut générer, les impacts sociaux, environnementaux et économiques, ainsi que la gestion des interfaces réseaux ;
- Les réunions avec le secteur privé national et les Opérateurs de transport sur les opportunités présentées par la restructuration du réseau de transport en commun, notamment en termes de réalisation des travaux et d'emploi ;
- Les réunions avec diverses parties prenantes au niveau local ;
- La plateforme d'échanges avec les acteurs.

## **7.3. Les principes d'accords de compensation prévus**

### **7.3.1. Plan d'actions de réinstallation (PAR)**

Le Projet RTC est en train de finaliser un plan d'actions de réinstallation (PAR) qui définit clairement le cadre de compensation qui fonde les accords avec les personnes affectées par le projet (PAP).

Ces accords de paiement de compensation adressent les impacts du projet sur les personnes et les biens, y compris les pertes de revenus et de moyens d'existence.

D'autres paiements seront, également faits aux PAP au titre d'assistance pour le déplacement physique et pour prendre en charge les personnes vulnérables.

Les montants spécifiques de paiement et les types d'assistance sont stipulés dans des accords de compensation que le Projet signe avec les PAP sous la supervision des autorités administratives qui sont les garants des engagements du Projet vis-à-vis de la communauté en général, et des PAP en particulier.

Ce PAR va recenser toutes les personnes et les biens situés sur le tracé des ouvrages prévus dans le cadre de la réalisation de la sous-composante 2.1 portant sur la restructuration du réseau de transport collectif à Dakar.

Ce second PAR sera préparé et mis en œuvre conformément aux dispositions inscrites dans la réglementation sénégalaise en matière d'expropriation et à la Politique Opérationnelle 4.12, organisant les activités de déplacement et de réinstallation involontaire de populations.

Le Projet ne pourra prendre possession des emprises que lorsque des indemnités justes et équitables couvrant la valeur des biens perdus seront versées aux ayants droits, comme prôné dans les textes

réglementaires nationaux et les politiques des bailleurs.

En plus du paiement d'indemnités justes et préalables, des actions devront être faites par le Projet, en vue d'accompagner les personnes affectées dans leur déplacement, et leur réinstallation, mais aussi dans leurs efforts de rétablissement et de développement de leurs moyens de subsistance, surtout si leurs actifs sont touchés.

### **7.3.2. Plan de restauration des moyens de subsistances (PRMS)**

La réalisation du PAR du projet RTC engendre des enjeux sociaux particulièrement importants identifiés sur les sites des deux ateliers-dépôts abritant les activités économiques liées plus particulièrement aux métiers de l'automobile et d'autres activités commerciales diverses. En réalité dans le cadre de ce projet RTC, la perte de revenus liée à la perturbation des activités professionnelles est l'un des impacts les plus importants de la réinstallation. Le risque très élevé de perdre des activités économiques ou la restriction de l'accès aux sites des dépôts pour les PAP du projet RTC, constitue une source de risque de précarité sociale. D'où un besoin spécifique d'élaborer un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance (PRMS) permettant de compléter les mesures de compensation prévues par le PAR.

L'objectif principal de la restauration des moyens de subsistance sera de définir et mettre en œuvre des mesures sociales et économiques pour permettre la continuité et le développement des activités socioéconomiques susceptibles d'améliorer, de façon sensible, les conditions de vie des personnes déplacées par le Projet sur les deux sites des ateliers-dépôts.

Il s'agit en particulier d'accompagner les PAP, à travers :

- la mise à disposition d'un site de recasement aux métiers de l'automobiles
- l'organisation de sessions de renforcement de capacités au bénéfice des PAP pour donner une opportunité de pouvoir être recrutées dans les futurs ateliers mécaniques des dépôts,
- le développement des activités principales et secondaires existantes ,
- la formalisation des acteurs en organe faîtière ,
- la création de nouvelles activités de reconversion ,
- la facilitation avec les institutions financières (Mutuelles de crédit), banques pour signer des conventions de crédit à des taux préférentiels , pour le montage de projets durables
- etc. ....

La stratégie de restauration sera formulée suivant un processus participatif et inclusif. L'approche participative sera privilégiée en vue de formuler des propositions de mesures de restauration des moyens de subsistance durables, émanant des différentes catégories de bénéficiaires (mécaniciens actuellement sur le site, groupes vulnérables, femmes).

#### 7.4. Démarche suivie lors de la consultation des parties prenantes

La consultation des parties prenantes est un « processus qui consiste à recueillir des informations et des conseils auprès des parties prenantes et à en tenir compte lors de la mise en œuvre des différentes phases du projet (planification, exécution et mise en service).

Dans le cadre de la préparation du PEPP, cette consultation a représenté une source d'informations importante et complémentaire à la phase préliminaire qui a permis notamment de:

- approfondir l'identification des risques et parties prenantes pré identifiés;
- évaluer les risques latents non encore cernés et identifier les mécanismes de prévention et d'anticipation ;
- évaluer le niveau de connaissance des enjeux du Projet par chaque partie prenante ainsi que sa légitimité, son pouvoir (capacité à influencer et à nuire) et sa représentativité;
- évaluer le niveau d'engagement de chaque partie prenante ainsi que sa volonté à dialoguer.

La même démarche a été suivie pour le présent PEPP, afin d'identifier les nouveaux enjeux et acteurs, les risques additionnels, et de formuler les mesures de gestion de ces risques sociaux, économiques, environnementaux, sécuritaires et sanitaires liés à la réalisation de la composante 2, relative à la restructuration globale du réseau de transport collectif de Dakar.

La méthodologie suivie lors de la consultation est basée sur les outils suivants :

Tableau 7 : Outils de consultation

Outils	Description	Application
<b>Entretiens</b>	Les entretiens constituent une méthode essentiellement qualitative qui permet de poser des questions à la partie prenante et d'obtenir une réponse de sa part sur des sujets et domaines spécifiques. Cette méthode a permis d'adapter la technique de questionnement si de nouvelles informations, pertinentes du point de vue de l'étude portant sur le PEPP, sont apportées au cours de l'entretien. Les questions étant traitées au fur et à mesure qu'elles sont évoquées, cette méthode a contribué ainsi à améliorer la collecte de données.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtenir des informations sur le niveau de connaissance des parties prenantes vis-à-vis du projet et des risques</li> <li>- Permettre l'identification de nouvelles informations ou inquiétudes pertinentes</li> <li>- Comprendre les exigences des parties prenantes</li> </ul>
<b>Groupes de discussion</b>	Les groupes de discussion consistent à réunir les représentants des parties prenantes clés de certains groupes et communautés pour débattre des risques, attentes et recommandations afférents au PEPP et autres thématiques y afférentes. Ces groupes de discussions ont rassemblé des parties prenantes qui défendent des points de vue différents, ce qui a permis de cerner les inquiétudes et les exigences des différents bords.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier les exigences pour définir le périmètre des solutions</li> <li>- Identifier les exigences qui ne sont pas ouvertement affirmées, mais qui doivent tout de même être satisfaites pour répondre aux besoins des parties prenantes</li> <li>- Définir quelles exigences sont prioritaires ou parvenir à un</li> </ul>

Outils	Description	Application
		consensus - Identifier et résoudre les conflits potentiels entre parties prenantes et/ou vis-à-vis du projet
<b>Analyse participative</b>	L'analyse participative porte sur les activités des parties prenantes. Ces dernières doivent au préalable répertorier leurs activités, processus et méthodes, et faire état des changements souhaités, de leurs inquiétudes et de leurs besoins. Cette méthode a permis d'impliquer directement certaines parties prenantes dans le processus de consultation et de porter une attention particulière à leur point de vue sur le processus d'élaboration et de mise en œuvre du PEPP.	- Envisager les processus ou procédures du point de vue de chaque partie prenante
<b>Forums publics</b>	Les forums publics permettent à la population d'exprimer ses idées et ainsi de contribuer efficacement au processus de prise de décision. Ils peuvent servir à prendre rapidement connaissance des préoccupations du public.	- Identifier les exigences du public - Tenir compte des valeurs défendues par le public lors de la prise de décision - Identifier et répondre aux inquiétudes du public
<b>Séances de réflexion</b>	Procéder à une séance de réflexion avec les parties prenantes permet de recueillir rapidement leurs idées et contributions. Les parties prenantes sont invitées à soumettre leurs idées quant à un sujet ou problème spécifique.	- Répondre aux exigences et résoudre les conflits - Répertorier différentes options et solutions

Sur la base de l'utilisation de chaque outil ou la combinaison d'outils de consultation décrits ci-dessus, les parties prenantes essentielles ont été consultées, de façon à obtenir des résultats probants et d'éviter les lacunes.

## 7.5. Analyse des résultats des consultations

Un processus de consultation, dont la méthodologie est ci-dessus, a donné l'opportunité aux parties prenantes de s'exprimer librement sur les risques du projet RTC, ses impacts et les mesures d'atténuation.

Les principales craintes et préoccupations, ainsi que leurs attentes, suggestions et recommandations sont présentées ci-dessous.

Tableau 8 : Synthèse des préoccupations et recommandations déclinées par les parties prenantes lors de la préparation du PEPP

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
1	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Comité ad hoc et Groupe opérationnel de Dakar		
2	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Commission départementale de recensement et d'évaluation des impenses (CDREI)	- Risques d'accident lors des travaux et pendant l'exploitation ; - Problèmes de sécurité à hauteur des établissements scolaires ;	- Former le personnel conducteur d'engins aux normes de bonnes pratiques et régir leur travail par une ligne de conduite ;
3	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Direction de la Réglementation Environnementale et du Contrôle (DiREC)	- Risques d'inaccessibilité des coûts de transport à toutes les couches sociales ; - Risques de pression sur le projet par la société civile, les lobbies ou organisations d'intérêts corporatistes ;	- Recruter et former le personnel exploitant pour une meilleure prise en charge des préoccupations des usagers ;
4	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Direction des eaux, forêts et conservation des sols (DEFCCS)	- Risques sur la santé des riverains lors des travaux (recrudescence des affections oculaires, dermatologiques, broncho-pulmonaires)	- Respecter les conditions d'hygiène, d'assainissement et de gestion des ordures dans tous les terminus
5	Gouvernement	Ministre chargé des mines	Direction des mines et de la géologie		
6	Gouvernement	Ministère chargé du travail	Direction générale du travail et de la sécurité sociale		
7	Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	AGERROUTE	- Dégâts hors emprises associés à la phase de démolition des structures impactées sur le corridor - Non recrutement de la main d'œuvre locale, en particulier pour les jeunes.	- Impliquer les associations de jeunes afin de toucher les personnes les plus influentes. - Contacter la Protection Civile et un Huissier pour diagnostiquer les structures hors emprises susceptibles de subir les impacts des vibrations. - Prendre en compte les taxis clandos

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
8	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales et populations riveraines	Mairies de Dakar, Pikine, Rufisque et Guédiawaye et autres collectivités associées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- - Risques d'accidents redoutés pendant les travaux et l'exploitation</li> <li>- Difficultés de traversée des biens et des personnes du fait de la mise en place du projet</li> <li>- Risques d'inondation des quartiers riverains</li> <li>- Non compensation des équipements collectifs de manière juste (équipements du PRECOL car la mairie rembourse à hauteur de 30 millions par année).</li> <li>- Pertes de recettes des collectivités locales du fait des déplacements des places d'affaires et autres activités sources de recettes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter le planning et la durée des travaux</li> <li>- Recrutement de la main d'œuvre locale</li> <li>- Bien gérer la communication avec les personnes affectées</li> <li>- Compensation des pertes d'équipements collectifs dont les communes sont propriétaires</li> <li>- Veiller à l'accessibilité des quartiers riverains</li> <li>- Impliquer les communes traversées et les associations de quartiers dans la gestion sociale du projet.</li> <li>- Veiller à la mise en place d'un cadre transparent pour le recrutement de la main d'œuvre locale.</li> <li>- Prendre en compte les risques d'accidents par le biais d'une sécurisation des traversées et de la circulation</li> <li>- Renforcer la collaboration avec les communes traversées</li> <li>- Former les conducteurs locaux des transports en perspective de l'exploitation du réseau</li> </ul>
9	Syndicats de transport	Syndicats des transporteurs	Syndicats et organisations socioprofessionnelles impliqués dans le transport interurbain Associations des Taxis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de visibilité sur les mesures concrètes à mettre en œuvre au titre de la restructuration du réseau et des modes de compensation</li> <li>- Risques d'appauvrissement et de pertes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réorganiser le transport de manière à spécialiser les lignes.</li> <li>- Renforcer les taxis en termes de formation et de logistique</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
			(Rassemblement pour la Modernisation des Transports du Sénégal, Syndicat des Chauffeurs des Taxis du Sénégal, Circulation Taxis Dakar, Darou Salam (sise à Grand Médine), etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- de sources de revenus des transporteurs du fait des travaux</li> <li>- Manque de maîtrise sur les modalités compensatoires (dédommager les transporteurs pour les pertes qu'ils vont subir au même titre que les familles affectées)</li> <li>- Risques de faillite de GIE, notamment le GIE Darou Salam (le GIE va perdre 7 des 14 lignes à supprimer)</li> <li>- Difficultés de gérer le remboursement des prêts bancaires consentis lors de l'acquisition des véhicules AFTU</li> <li>- Pertes de recettes et risques sociaux potentiellement induits</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diligenter l'octroi de licences aux taxis et de manière transparente</li> <li>- Mettre en place un cadre de communication et d'échanges qui regroupe tous les groupements de GIE</li> <li>- Intégrer les nationaux en ouvrant le capital</li> </ul> <p>Implication de l'AFTU à toutes les étapes du projet</p>
10	Communautés affectées par le Projet et personnes vulnérables	Personnes affectées par le Projet y compris celles vulnérables	Personnes affectées, toutes catégories confondues (habitats, places d'affaires notamment)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pertes de réseaux de solidarité ;</li> <li>- Dislocation des familles déplacées</li> <li>- Eclatement du tissu social, des réseaux de solidarité " groupes de tontine", des groupements d'intérêt économique (GIE) et des activités de promotion des femmes etc.</li> <li>- Perte d'activités et de rentabilité financière surtout dans l'informel et le privé ;</li> <li>- Forme d'indemnisation en espèce imposée aux PAP;</li> <li>- Inégalité dans le processus d'indemnisation et de réinstallation ;</li> <li>- Déstabilisation de l'équilibre socio-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un système efficace de conciliation et de paiement des PAP ;</li> <li>- Favoriser l'indemnisation en nature pour les pertes de terres d'habitations ;</li> <li>- Revaloriser les barèmes du foncier pour permettre aux PAP de trouver des terres dans les quartiers environnants ;</li> <li>- Appliquer la transparence dans tout le processus de réinstallation ;</li> <li>- Aider au maintien des tissus sociaux par un recasement d'ensemble de toutes les PAP sur un seul et même site ;</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
				<p>économique déjà précaire des personnes vulnérables : veuves, chômeurs et personnes à mobilité réduite en particulier ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pertes d'emplois surtout pour les jeunes et les femmes qui détiennent des places d'affaires dans le quartier à déplacer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partager régulièrement l'information inhérente à la réinstallation avec les PAP à travers leur collectif ;</li> <li>- Aider à la survie des réseaux de solidarité féminins " Tontine" par l'accès au crédit par les femmes et par le financement de leurs activités commerciales ;</li> <li>- Veiller à l'emploi et à l'insertion socioprofessionnelle des jeunes de la localité par le recrutement et la formation complémentaire dans les métiers, tels que de tailleurs, de coiffure, de soudeur</li> </ul> <p>Assister les groupes vulnérables</p>
11	ONG/OCB	Associations / GIE de la zone d'impact de la RTC	Association nationale des handicapés moteurs du Sénégal & GIE départementaux comprenant les sections de femmes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non prise en compte des groupes vulnérables dans le projet (femmes, personnes à mobilité réduite notamment) ;</li> <li>- Faible capacité des groupes vulnérables à bénéficier des avantages du projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La prise en compte des besoins (aménagement dédiés) des personnes à mobilité réduite en termes d'accès ;</li> <li>- Promouvoir les femmes conductrices, régulatrices, etc. et faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau à moindre coût.</li> </ul>

Tableau 9 : Synthèse des préoccupations et recommandations déclinées par les parties prenantes lors de la seconde mise à jour du PEPP prenant en compte le projet de restructuration globale du réseau de transport collectif à Dakar

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Crainces / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
1	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Préfectures de Pikine, Rufisque, Guédiawaye et Dakar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages au cours des travaux</li> <li>- Risques d'insécurité aux abords des chantiers</li> <li>- Risques sur la santé des riverains lors des travaux (recrudescence des affections oculaires, dermatologiques, broncho-pulmonaires)</li> <li>- Risques de non disponibilité foncière pour les PAP à déplacer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter les normes d'hygiène, de sécurité et environnementales durant la phase des travaux</li> <li>- Respecter les directives du Code du Travail</li> <li>- Respecter les procédures de libération des emprises</li> <li>- Eviter les zones non aedificandi pour la réinstallation des PAP déplacées</li> <li>- Eviter les retards de livraison des travaux</li> </ul>
2	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Division régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés (DREEC de Dakar)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de perturbation des activités économiques</li> <li>- Risques de disparition d'espèces</li> <li>- Risques de prolifération des déchets générés par les travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre un plan d'accompagnement social pour les déplacés économiques</li> <li>- Prendre en compte les personnes à mobilité réduite</li> </ul>
3	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Centre de Gestion de la Qualité de l'Air (CGQA/DEEC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de pollution atmosphériques (poussière) et nuisances sonores</li> <li>- Risques d'inondations</li> <li>- Risques liés à la fragmentation sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des allées piétonnes inaccessibles aux véhicules</li> <li>- Aménager des passages piétons bien matérialisés</li> <li>- Mettre en place un mécanisme fonctionnel de gestion des plaintes</li> </ul>
4	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Division des Installations classées (DIC/DiREC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de discontinuité territoriale et conflits de délimitation entre communes</li> <li>- Risques de dégradation de la bande de filaos</li> <li>- Accélération de l'érosion côtière</li> <li>- Destruction des stocks de sédiments</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter les conditions d'hygiène, d'assainissement et de gestion des ordures dans tous les terminus</li> <li>- Faire la situation de référence avant le démarrage des travaux sur la qualité de l'air dans la zone de</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
5	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Inspection régionale des Eaux, forêts et conservation des sols (IREF Dakar)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accentuation de la fragilisation du littoral</li> <li>- Modifications des formations littorales</li> <li>- Recul du trait de côte et abaissement des plages</li> <li>- Dégradation de l'habitat marin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- projet (avant-pendant-après travaux- et phase exploitation)</li> <li>- Définir un schéma clair de démantèlement des IC sur l'emprise du projet après approbation de la DIC</li> <li>- Établir un plan de réhabilitation des carrières</li> </ul>
6	Gouvernement	Ministère de l'Eau et de l'Assainissement	Service régional de l'Hydraulique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la pollution marine</li> <li>- Obstruction des voies naturelles de ruissellement des eaux</li> <li>- Menaces sur les cordons dunaires</li> <li>- Interruption de l'équilibre écosystémique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtenir des autorisations de la DIC pour l'ouverture des carrières</li> <li>- Identifier les installations de seconde classe qui seront soumises au régime de déclaration (centrale à béton, appareils de pression, groupe électrogène, réservoirs de gasoil...)</li> </ul>
7	Gouvernement	Ministère de l'Eau et de l'Assainissement	Direction régionale de l'Assainissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accentuation de l'agressivité des houles du Nord</li> <li>- Accentuation de la littoralisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procéder au calibrage des appareils de mesure de la qualité de l'air</li> <li>- Favoriser le développement d'un parc automobile à faible émission de polluants</li> </ul>
8	Gouvernement	Ministère de la Santé et de l'Action sociale	Service régionale d'Hygiène		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un dispositif sécuritaire pour lutter contre les accidents en phase travaux et exploitation</li> <li>- Favoriser l'utilisation d'engins moins polluants dans les chantiers</li> </ul>
9	Gouvernement	Ministère de la Santé et de l'Action sociale	Direction régionale de l'Action sociale		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les ressources en eau de toute source de pollution</li> <li>- Faire l'inventaire des installations qui vont émettre des gaz polluants</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
10	Gouvernement	Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène publique	Direction régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposer un système de contribution pour réduire l'émission de CO2 au niveau national avec les gaz d'échappement</li> <li>- Cibler et sensibiliser les usagers sur les dispositifs de lutte contre la pollution</li> </ul>
11	Gouvernement	Ministère des Collectivités territoriales, du Développement et de l'Aménagement des Territoires	Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procéder au reboisement et à l'aménagement paysager pour fixer les dunes</li> <li>- Décaler le tracé à une distance raisonnable de l'estran</li> <li>- Éviter les zones humides telles que définies par la convention de Ramsar</li> </ul>
12	Gouvernement	Ministère chargé des mines	Service régionale des Mines		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les ressources en eau de toute source de pollution</li> <li>- Cibler et sensibiliser les usagers sur les dispositifs de lutte contre la pollution</li> </ul>
13	Gouvernement	Ministère chargé du travail	Inspection Régionale du Travail et de la Sécurité sociale		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenir compte des mouvements géomorphologiques naturels (effondrements, inondations...)</li> <li>- Prendre en compte l'aspect genre dans la conception des ouvrages</li> <li>- Promouvoir le développement du petit commerce développé par les femmes le long des corridors en aménageant des mini-marchés</li> <li>- Accompagner le projet de projets d'investissement communautaires (aménagement paysager, parcours sportifs, aires récréatives et ludiques,</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
					<p>etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un programme de reboisement compensatoire</li> <li>- Préserver les domaines forestiers classés</li> <li>- Mener une bonne campagne de sensibilisation auprès des populations pour l'acceptabilité du projet</li> <li>- Assurer une bonne coordination avec les concessionnaires des réseaux (eau, électricité, téléphone, etc.)</li> <li>- Mettre en place des plans de circulation alternatifs accompagnés de plans de communication</li> <li>- Prévoir des voies d'accès et des passerelles suffisantes pour éviter les risques d'accidents et la fragmentation sociale</li> <li>- Prévoir des pistes cyclables pour réduire les risques d'accidents</li> <li>- Tenir compte des impacts cumulatifs avec les autres projets en cours dans la zone ;</li> <li>- Veiller à ne pas obstruer les points de liaison des différents quartiers ;</li> <li>- Procéder au recrutement de la main d'œuvre locale ;</li> <li>- Accompagner les femmes et les jeunes impactés à mettre en place des AGR ;</li> <li>- Avoir une visibilité sur les tracés et</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- avoir des variants au besoin ;</li> <li>- Proposer des contournements pour amoindrir les impacts (habitats, cimetières, lieux de culte...)</li> </ul>
1 4	Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	Direction régionale de l'AGEROUTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité foncière pour le recasement des impactés</li> <li>- Absence de régulation formelle et efficace du secteur du transport</li> <li>- Absence de parking</li> <li>- Prolifération de garages avec l'absence d'espaces aménagés dédiés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégrer le projet dans le plan global d'urbanisme de Dakar</li> <li>- Garantir le respect des principes de circulation pour plus d'efficacité du projet</li> <li>- Faire beaucoup d'IEC pour que les mentalités évoluent car le BRT et le TER sont des infrastructures modernes qui demandent plus d'élan citoyen de la part des usagers</li> </ul>
1 5	Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	Direction des Stratégies de Désenclavement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuffisance d'encoches pour le stationnement</li> <li>- Problèmes d'assainissement (Eaux usées, eaux pluviales)</li> <li>- Anarchie dans l'emplacements des arrêts des bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintenir le même niveau de confort du BRT pour les voies connexes et les voies de rabattement</li> <li>- Libérer les emprises occupées par les places d'affaire en collaboration avec les collectivités territoriales ;</li> </ul>
1 6	Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	Direction des Transports routiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de voies de passage des eaux de pluies source d'inondation</li> <li>- Conflits sociaux entre les populations locales et le personnel de chantier</li> <li>- Pertes d'habitats</li> <li>- Perturbation, chevauchement des réseaux des concessionnaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter la destruction des réseaux des tiers durant les travaux ;</li> <li>- Prévoir un plan de circulation pour la perturbation de la mobilité des populations</li> </ul>
1 7	Gouvernement	Ministère chargé des	Direction des Routes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau hydrographique perturbé d'où pertes de plans d'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un système d'information pour le transport adapté et accessible aux usagers</li> <li>- Réaliser les travaux avec une haute</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
		infrastructures			<ul style="list-style-type: none"> <li>- intensité de main d'œuvre pour participer à la création d'emploi des jeunes</li> <li>- Transmettre à L'AGEROUTE les axes visés par le projet pour superposition avec les travaux en cours</li> <li>- Disposer des autorisations au préalable pour l'utilisation du réseau classé</li> <li>- Prévoir un volet reboisement pour une bonne cadre de vie ;</li> <li>- Regrouper les arrêts AFTUu et DDD pour rationaliser l'espace en milieu urbain</li> </ul>
1 8	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de pollution atmosphérique lors des travaux</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer les communes traversées dans toutes les phases</li> <li>- Veiller à la bonne application des politiques des bailleurs</li> <li>- Accompagner le projet d'aménagements paysagers (espaces verts avec bancs publics, etc.)</li> </ul>
1 9	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non implication des collectivités territoriales traversées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser la main d'œuvre locale</li> <li>- Impliquer les communes dans tous le processus</li> </ul>
2 0	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la	Ville de Dakar, Pikine, Rufisque, Guédiawaye et	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non application du PGES de l'EIES</li> <li>- Non implication des collectivités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un bon plan de circulation avec des panneaux de signalisation</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
		restructuration globale du transport en commun	autres collectivités associées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- territoriales traversées</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des gares aux normes pour les véhicules de transport</li> <li>- Impliquer la ville dans tous le processus</li> <li>- Indemniser et accompagner les PAP</li> <li>- Renforcer les capacités de la commune dans la gestion de la voirie et des aménagements</li> <li>- Prioriser le solaire pour l'éclairage public</li> </ul>
2 1	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Ville de Dakar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque de cohérence entre les visions de la ville et du projet sur les projets d'aménagement de la ville ;</li> <li>- Risques liés aux questions foncières</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> <li>- Problèmes de suivi après la réception des travaux</li> <li>- Non implication de la ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter les recommandations du PGES</li> <li>- Harmoniser avec les projets de la ville</li> <li>- Faire un recensement exhaustif des personnes affectées par le projet</li> <li>- Favoriser la main d'œuvre locale au niveau des communes concernées</li> <li>- Impliquer les communes concernées ;</li> <li>- Arroser régulièrement les chantiers pour éviter les émanations de poussières</li> <li>- Développer et mettre en œuvre un PGES-chantier cohérent.</li> <li>- Assurer un transfert de compétences vers les communes et villes</li> </ul>
2 2	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvaise appropriation du projet</li> <li>- Mauvaise communication du projet</li> <li>- Non-implication des communes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer les communes dans tout le processus du projet</li> <li>- Bien communiquer pour une bonne appropriation du projet chez les</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
		globale du transport en commun		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plaintes des riveraines</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- populations</li> <li>- Identifier les besoins en renforcement de capacités des communes bénéficiaires</li> </ul>
2 3	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques d'accidents avec les tranchées creusées lors des travaux</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> <li>- Mauvaise communication du projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bien communiquer pour une appropriation du projet ;</li> <li>- Impliquer la commune dans tout le processus du projet.</li> <li>- Renforcer les capacités des communes pour la gestion des aspects techniques des projets urbains</li> </ul>
2 4	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de perturbation des réseaux de concessionnaires</li> <li>- Risques d'accidents de circulation dus aux travaux</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter la perturbation des réseaux des concessionnaires</li> <li>- Prioriser le travailler de nuit.</li> <li>- Former les marchands ambulants dans les métiers du commerce</li> </ul>
2 5	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque d'implication de la commune</li> <li>- Pollution atmosphérique due à l'émanation de poussières et L'émanation de la poussière et nuisances sonores</li> <li>- Risques d'inondations en cours de travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer la commune et la communauté dans le processus mise en œuvre du projet</li> <li>- Baliser les chantiers</li> <li>- Recenser tous les impactés</li> <li>- Prévoir des passerelles</li> <li>- Harmoniser avec le PROGEP 2</li> <li>- Appuyer la bibliothèque communale</li> </ul>
2 6	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques liés aux questions foncières</li> <li>- Développement de réseaux de transport informel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer la commune dans tout le processus du projet</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
		globale du transport en commun		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvaise gestion du dépôt</li> <li>- Projet de lotissement dans le site du dépôt prévu.</li> </ul>	
2 7	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques d'accidents avec les tranchées à ciel ouvert</li> <li>- Risques de pertes d'activités économiques</li> <li>- Fréquence des accidents avec les déviations dans les quartiers</li> <li>- Non-respect de la date de livraison du projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer la commune dans tout le processus du projet</li> <li>- Moderniser les arrêts bus avec des symboles et des bancs</li> <li>- Bien aménager les trottoirs pour une meilleure visibilité</li> <li>- Respecter les délais prévus du projet.</li> <li>- Renforcer la commune dans gestion des voiries</li> <li>- Doter la commune en matériels informatique ;</li> </ul>
2 8	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Ville de Pikine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficultés la mise en œuvre des PAR</li> <li>- Risques d'exacerbation des embouteillages (en cours de travaux)</li> <li>- Non implication de la commune</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des panneaux de sécurité lors des travaux</li> <li>- Assurer une bonne communication auprès des communes ;</li> <li>- Aménager des espaces verts</li> <li>- Régler la question de l'ensablement de la voirie</li> <li>- Renforcer les capacités des agents des services techniques de la ville sur la gestion des voiries</li> <li>- Recruter la main d'œuvre locale</li> </ul>
2 9	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de pollutions sonores et atmosphériques en phase travaux</li> <li>- Risques d'accident avec l'ouverture des tranchées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des aires de stationnement et des aménagements annexes pour les bus</li> <li>- Impliquer les populations en amont</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
		globale du transport en commun		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts sur les activités socioéconomiques présentes sur les trottoirs</li> <li>- Les risques d'impacts sur des concessions</li> <li>- Indisponibilité d'une réserve foncière dans la zone</li> <li>- Risques de chevauchement du projet CETUD avec celui de Promovilles en cours dans la zone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- et en aval</li> <li>- Mettre en place des signalisations et dégager des voies de contournement en phase travaux</li> <li>- Collaborer avec Promovilles et les autres concessionnaires pour éviter tout risque de chevauchement entre les différents projets</li> <li>- Recruter la main d'œuvre locale ;</li> <li>- Mettre l'accent sur l'amélioration du cadre de vie</li> <li>- Organiser une caravane de communication sur le long du tracé</li> <li>- Equiper et aménager les espaces verts de la zone</li> <li>- Collaborer avec les autorités des différentes communes cibles qui maîtrisent le tracé</li> <li>- Informer les personnes impactées sur les types d'indemnisation</li> <li>- Faire le recensement au préalable de toutes les personnes affectées par le projet</li> <li>- Préciser l'itinéraire et le linéaire des différents tracés et les quartiers concernés</li> <li>- Faire des actions de bonifications en réfectionnant les voies secondaires dans la commune</li> <li>- Impliquer les femmes dans les travaux de main d'œuvre</li> <li>- Privilégier la communication sociale</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- pour l'approbation des populations</li> <li>- Faire des signalisations et dégager des voies de contournement en phase travaux</li> <li>- Aménager des amorces et des pièges à sable</li> </ul>
30	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation des activités socioéconomiques dans la zone</li> <li>- Manque d'aires de stationnement</li> <li>- Proximité des concessions avec la chaussée</li> <li>- Risques d'accidents en phase travaux</li> <li>- Existence de mosquée et d'église sur la route qui risquent d'être impactées</li> <li>- Inondations en période hivernale à cause de l'occupation des pistes d'eau par la route</li> <li>- Risques de chevauchement de projets entre CETUD et PROMOVILLES.</li> <li>- Problématique des indemnités surtout dans les zones où les titres de propriété sont ou presque inexistantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alléger les embouteillages en phase travaux en créant des voies de contournement</li> <li>- Indemniser les PAP avant l'exécution des travaux</li> <li>- Mettre en place des bretelles pour rallier plus facilement les zones riveraines</li> <li>- Sensibiliser les PAP et les autorités territoriales en amont</li> <li>- Prévoir des parkings payants avec des retombées économiques pour la mairie</li> <li>- Prévoir des canalisations pour l'évacuation des eaux pluviales</li> <li>- Aménager les bordures des routes par un reboisement intensif</li> <li>- Employer la main d'œuvre locale</li> <li>- Minimiser les nuisances sonore et atmosphérique</li> <li>- Prévoir des ralentisseurs sur les routes</li> <li>- Construire des voiries secondaires dans la commune</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
3 1	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Conseil départemental de Rufisque	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problèmes de sécurité</li> <li>- Impacts sur la mobilité en phase travaux</li> <li>- Lenteur des travaux</li> <li>- Manque de communication et d'information avant le démarrage des travaux</li> <li>- Problématique de l'assainissement</li> <li>- Risques de chevauchement entre les travaux de CETUD et le projet piloté par le fonds d'entretien routier autonome qui est en collaboration avec le conseil départemental sur la réhabilitation des ponts à Rufisque.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recruter de la main d'œuvre locale.</li> <li>- Sensibiliser et communiquer sur les tenants et les aboutissants du projet</li> <li>- Sensibiliser et communiquer sur l'utilisation des infrastructures</li> <li>- Mettre fin aux garages clandestins</li> <li>- Nommer un point focal pour la sensibilisation et le suivi du projet</li> <li>- Adopter une démarche inclusive et transparente envers toutes les parties prenantes</li> <li>- Mobiliser les parties prenantes et les leaders sociaux connaissant la culture de leur zone surtout les Lébous</li> <li>- Appuyer le Conseil départemental en ressources humaines et en matériel informatique</li> </ul>
3 2	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problème d'insécurité</li> <li>- Manque de civisme des transporteurs</li> <li>- Étroitesse des voiries</li> <li>- Occupation anarchique des trottoirs par les activités socioéconomiques</li> <li>- Impacts négatifs sur les activités socioéconomiques</li> <li>- Impacts potentiels sur les concessions à proximité des routes</li> <li>- Problématique des inondations faute de systèmes d'assainissement adéquat</li> <li>- Perturbations liées aux pollutions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire des aménagements des espaces verts après le déplacement des véhicules en panne dans les rues</li> <li>- Porter une vigilance particulière sur les véhicules irréguliers</li> <li>- Créer une fourrière municipale</li> <li>- Prévoir des voies de rabattement dans certaines zones</li> <li>- Disposer d'un système d'assainissement performant dans les zones basses</li> <li>- Éclairer les pistes déjà aménagées</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
				sonores et atmosphériques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Désencombrer les rues</li> <li>- Privilégier la communication</li> <li>- Faciliter les discussions</li> </ul>
3 3	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales concernées par la restructuration globale du transport en commun	Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de conflits liés à la présence du champ <i>tollu buur</i> du fait de son importance minime dans l'économie de la commune</li> <li>- Problèmes d'embouteillages</li> <li>- Problématique foncière dans la zone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer et sensibiliser toutes les populations impactées</li> <li>- Indemniser les PAP à juste titre</li> <li>- Sensibiliser sur le VBG en impliquant les Bajenu Gox, les chefs de villages et les délégués de quartier ;</li> <li>- Aménager une gare dans l'espace appelé tollu buur au profit des transporteurs</li> <li>- Impliquer en amont et en aval tous les acteurs sociaux à la base</li> </ul>
3 4	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	<p>Collège des délégués de quartier des communes traversées.</p> <p>Collège des transporteurs des Communes traversées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts sur le secteur du transport notamment les cars rapides</li> <li>- Pertes d'emplois liées à la baisse des ressources économiques</li> <li>- Cherté des coûts de transport</li> <li>- Impacts potentiels sur des concessions qui se trouvent sur le linéaire choisi</li> <li>- Risques de déplacements économiques liés à la présence d'activités socioéconomiques sur le long des trottoirs</li> <li>- Problématique des canalisations qui induit à des problèmes d'inondations en période pluviale</li> <li>- Risques d'accidents avec l'ouverture des tranchées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collaborer avec les acteurs du secteur en amont et en aval;</li> <li>- Associer les cars rapides dans l'AFTU ;</li> <li>- Recruter les chauffeurs susceptibles de perdre leurs emplois ;</li> <li>- Créer des déviations pour faciliter le transport ;</li> <li>- Aménager des aires de stationnement et d'arrêt ;</li> <li>- Aménager des parkings payant dans la zone ;</li> <li>- Recruter la main d'œuvre locale ;</li> <li>- Créer des chronos pour minimiser les embouteillages ;</li> <li>- Recenser et indemniser les</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lenteur dans l'exécution des travaux ;</li> <li>- Existence d'une mosquée à côté du camp militaire</li> <li>- Présence des réseaux des autres concessionnaires</li> <li>- Problématique des agressions liées à la présence des charretiers dans la zone</li> <li>- Problématique de l'éclairage public</li> <li>- Risques de pollution sonores et atmosphériques en phase travaux</li> <li>- Contrôle et montage policiers récurrents créant des embouteillages ;</li> <li>- Occupation anarchique des routes par les activités économiques ;</li> <li>- Problèmes fonciers.</li> <li>- Problèmes d'espaces pour l'aménagement de gares urbaines.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- personnes affectées par le projet avant la phase des travaux ;</li> <li>- Insérer les jeunes dans le processus de mise en œuvre du projet.</li> <li>- Former les jeunes sur le secteur du transport à l'ère de la modernité et des nouvelles technologies ;</li> <li>- Appui matériel en améliorant le parc automobile ;</li> <li>- Appui financier des GIE et/ou transporteurs de la zone</li> </ul>
3 5	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	OCB, Président des jeunes et Bajenu Gox des Communes traversées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact sur les activités socioéconomiques des zones cibles</li> <li>- Etroitesse des ruelles surtout au niveau du camp militaire</li> <li>- Risques d'accidents liés à l'occupation anarchique des trottoirs par les activités socioéconomiques</li> <li>- Absence de ralentisseurs et de panneaux de signalisations</li> <li>- Débordement des concessions sur la route</li> <li>- Ouverture des tranchées qui est source d'accidents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accompagner financièrement les différentes personnes impactées</li> <li>- Communiquer sur les dates de début des travaux</li> <li>- Impliquer en amont les personnes ressource de la commune</li> <li>- Elargir les ruelles se trouvant près de la porte principale du camp</li> <li>- Mettre à la disposition de la commune des tuyaux PVC pour l'évacuation des eaux pluviales et usées</li> <li>- Accélérer la mise en œuvre du projet</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problématique du suivi et de nettoyage des routes</li> <li>- Déversement des eaux usées sur la route</li> <li>- Risques de chevauchement avec les travaux de Promovilles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des ralentisseurs et des panneaux de signalisations sur le long du tracé</li> <li>- Clarifier sur les délais d'exécution des travaux</li> <li>- Recruter la main d'œuvre locale</li> <li>- Arroser les zones des travaux pour diminuer la poussière</li> <li>- Collaborer avec promovilles sur les différentes phases d'exécution du projet</li> <li>- Faire un suivi et nettoyer régulièrement les route</li> <li>- Doter des femmes d'une unité de stockage de leurs produits</li> <li>- Aménager des aires de jeu et des espaces publics</li> <li>- Former les femmes dans la transformation des fruits et légumes</li> <li>- Former les femmes en tenant compte de leurs activités diverses</li> <li>- Former les jeunes sur les systèmes de pavage</li> </ul>
3 6	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Représentant des chefs de villages de Bambilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts sur des parcelles agricoles et des concessions</li> <li>- Risques d'accidents en phase travaux</li> <li>- Indisponibilité foncière dans les villages</li> <li>- Difficile cohabitation entre transport en commun et les camions.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer sur le tracé</li> <li>- Associer et communiquer avec les acteurs à la base du début à la fin</li> <li>- Soumettre le tracé aux acteurs concernés</li> <li>- Eviter ou minimiser l'impacter des sites culturels traversés</li> <li>- Former les chefs de village sur la</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- communication et la prévention des conflits</li> <li>- Appuyer les quartiers en camion de vidange pour les fosses septiques</li> </ul>
	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Association des transporteurs de Bambilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficultés dans la circulation liées à la présence des camions</li> <li>- Problèmes d'insécurité et des risques d'accidents dus à la cohabitation entre les transports en commun et les camions</li> <li>- Risques de pollutions sonore et atmosphérique</li> <li>- Manque de voiture en commun</li> <li>- Etrousses des routes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indemniser tous les impactés se situant sur le long du tracé</li> <li>- Employer la main d'œuvre locale</li> <li>- Aménager des voies de rabattements</li> <li>- Elargir les routes</li> <li>- Eviter la séparation des quartiers ou des villages en deux</li> <li>- Arroser les pistes de déviation</li> <li>- Créer des pistes de déviation en phase travaux</li> <li>- Renouveler le parc automobile</li> <li>- Augmenter le nombre de véhicules de transports en commun</li> <li>- Appuyer financièrement les transporteurs pour l'achat de nouveaux véhicules de transport</li> </ul>
3 7	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Association des Bajenu Gox de Bambilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Récurrence des inondations après la construction de routes qui bloquent les zones d'écoulement naturelles des eaux ;</li> <li>- Problématique des emplois des jeunes locaux ;</li> <li>- Manque d'assainissement dans la zone ;</li> <li>- Risques d'accidents dus aux inondations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir la réhabilitation des routes dégradées par le trafic dévié.</li> <li>- Sensibiliser sur les tenants et les aboutissants du projet</li> <li>- Respecter les voies naturelles d'écoulement des eaux pendant les phases travaux</li> <li>- Créer des canaux d'évacuation des eaux pluviales</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques de pollutions sonore et atmosphérique</li> <li>- Former les femmes en restauration et en transformation agricole (fruits et légume) et en commercialisation</li> <li>- Appui financier pour leur projet de pisciculture en cours</li> </ul>
3 8	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Association des transporteurs de wakhinane Nimzatt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agressions permanentes dans la zone</li> <li>- Occupation anarchique des trottoirs</li> <li>- Indisponibilité de parkings dans la zone</li> <li>- Persistance du transport irrégulier à travers les taxis « jakarta »</li> <li>- Lenteur dans l'exécution des travaux</li> <li>- Stagnation des eaux pluviales</li> <li>- Problèmes d'emploi des jeunes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer les taxi vert-blancs dans la gare prévue</li> <li>- Dégarnir d'urgence les bus tata sur les lieux d'implantation</li> <li>- Installer des toilettes publiques et des poubelles dans les aires de stationnement</li> <li>- Mettre un dispositif de sécurité dans les aires prévues</li> <li>- Tenir en compte les mécaniciens de la place</li> <li>- Prévoir des espaces de maintenances</li> <li>- Lutter contre les taxis irréguliers</li> <li>- Faire un partenariat avec les autres transporteurs hormis les DDD et AFTU</li> <li>- Réfection la route de l'ASECNA pour faciliter le transport dans la zone</li> <li>- Prévoir des espaces sanitaires et des poubelles</li> <li>- Formation sur les métiers du transport à l'ère moderne</li> <li>- Faciliter l'accès aux financements</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
					pour les PME et PMI exerçant le métier de transport
3 9	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Délégués de quartier et Bajénu gox de Wakhinane Nimzat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problème d'insécurité</li> <li>- Manque de civisme des transporteurs</li> <li>- Problématique des garages clandestins qui bloquent la circulation dans certains axes</li> <li>- Risques d'accidents en phase travaux</li> <li>- Etranglement de certains axes routiers</li> <li>- Problème d'hygiène et de cadre de vie dans les gares routières</li> <li>- Problématique des cars rapides et des clandos</li> <li>- Risques de pollution sonores et atmosphériques en phase travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organiser des séminaires de formation sur le droit, en gestion foncière et sur les méthodes de résolution des conflits et sur l'utilisation des NTIC</li> <li>- Outiller les délégués et les bajénu gox en matériels informatiques (téléphoniques, ordinateurs, etc.)</li> <li>- Former les bajénu gox sur la santé de la reproduction, sur le recensement et la quantification des décès</li> <li>- Former les Bajenu Gox sur les techniques de sensibilisation et l'ide communication, sur l'inscription à l'état civil</li> <li>- Formation en gestion économique, en leadership, sur l'acte 3 de la décentralisation appuyer la création d'activités génératrices de revenus</li> <li>- Doter en logement les délégués et les bajénu gox</li> </ul>
4 0	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Collège des délégués de quartier de Sangalkam	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problèmes d'assainissement qui provoquent des inondations en période hivernale</li> <li>- Problèmes des embouteillages</li> <li>- Obstruction de l'écoulement naturel des eaux pluviales</li> <li>- Problématique de l'ouverture des</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer et sensibiliser toutes les populations impactées</li> <li>- Recruter la main d'œuvre locale</li> <li>- Sécuriser l'emprise du projet</li> <li>- Construire des canaux d'évacuation des eaux pluviales</li> <li>- Indemniser les PAP à juste titre</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- tranchées et des risques d'accidents</li> <li>- Déboisement des arbres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer en amont et en aval tous les acteurs sociaux à la base</li> <li>- Appuyer la domiciliation des délégués</li> <li>- Doter les délégués d'un appui financier</li> <li>- Officialiser la fonction de délégué de quartier (dotation de drapeaux et cartes de membre)</li> <li>- Appuyer les délégués en matériel roulant</li> </ul>
4 1	Acteurs communautaires	Acteurs communautaires concernée par la restructuration globale du transport en commun	Transporteurs et chauffeurs AFTU de Sangalkam	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cohabitation difficile avec les camions</li> <li>- Accidents récurrents dans la zone</li> <li>- Problématique des embouteillages</li> <li>- Problèmes liés à la rémunération des chauffeurs des bus AFTU</li> <li>- Horaires de travail des chauffeurs sont longues</li> <li>- Non régularisation des contrats des chauffeurs qui sont la plupart des journaliers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doter les chauffeurs d'un local adéquat de stationnement de leurs véhicules avec une certaine commodité (eaux, toilettes)</li> <li>- Régulariser les contrats des chauffeurs</li> <li>- Augmenter les salaires</li> <li>- Renforcer et améliorer le parc du transport urbain.</li> <li>- Formater les chauffeurs et les receivers sur la communication avec la clientèle et le transport en général.</li> </ul>
4 2			Délégués de quartier de Sébikotane	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts sur les activités socioéconomiques qui se trouvent à proximité des trottoirs</li> <li>- Impacts sur des concessions proches de la route</li> <li>- Risques d'accidents en phase avec l'ouverture des tranchées</li> <li>- Agressions récurrentes qui provoquent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un comité de suivi des installations</li> <li>- Disposer d'un service de sécurité permanent dans les aires de stationnement</li> <li>- Aménager des passages cloutés pour les piétons</li> <li>- Indemniser toutes les personnes</li> </ul>

#	Catégorie de PP	ID	Nom PP	Craintes / Préoccupations	Attentes / Suggestions / Recommandations / Exigences (si sont identifiées)
				un sentiment d'insécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- susceptibles d'être impactées</li> <li>- Augmenter les lignes de transport pour desservir les zones éloignées</li> <li>- Collaborer avec les délégués durant tout le processus de mise en œuvre du projet</li> <li>- Informer et sensibiliser les populations en amont</li> <li>- Appui en matériels roulant (voitures, motos)</li> <li>- Appui financier et informatiques</li> <li>- Formation sur l'utilisation des matériels informatiques</li> <li>- Construire un siège pour les délégués</li> </ul>
4 3	Associations et ONG	Association de protection des droits des consommateurs	ASCOSEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les impacts potentiels sur les activités socioéconomiques se trouvant sur les trottoirs</li> <li>- La présence des gares routières en pleine chaussée</li> <li>- La problématique du suivi des activités</li> <li>- Les pollutions sonore et atmosphérique en phase travaux</li> <li>- La présence des réseaux des autres concessionnaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des gares hors des chaussées</li> <li>- Développer l'interopérabilité des tickets entre le BRT et les bus du réseau restructuré</li> <li>- Repenser la voirie avec les différentes parties prenantes</li> <li>- Respecter les délais d'exécution des travaux</li> <li>- Impliquer tous les services étatiques</li> <li>- Mettre en place des normes structurelles pour éviter l'occupation des trottoirs et chaussées.</li> <li>- Sensibiliser en amont et en aval les usagers</li> </ul>

## **8. Plan d'engagement des parties prenantes**

Cette section décrit les activités d'engagement des parties prenantes qui seront mises en œuvre par le projet, y compris les activités adaptées aux phases / développements spécifiques du projet ainsi que l'engagement de routine en cours.

### **8.1. Principes**

Les principes qui seront utilisés par le projet découlent des exigences nationales et de celles des bailleurs de fonds du Projet.

Ils comprennent les éléments suivants :

- L'engagement visera à fournir aux communautés locales directement touchées par le projet et aux parties prenantes intéressées, l'accès à des informations opportunes, pertinentes, compréhensibles et accessibles, culturellement appropriées et sans manipulation, ingérence, coercition et intimidation, mais aussi à un mécanisme de recours pour la gestion des litiges, griefs et autres conflits pouvant survenir pendant la mise en œuvre desdits projets. Dans le cadre de l'opérationnalisation de ce mécanisme de gestion des plaintes, les principes et procédures devront être compris et des sessions de renforcement des capacités des acteurs du mécanisme devront être organisées de façon périodique, un suivi régulier et un accompagnement assurés par les équipes du Projet, en vue de le rendre fonctionnel et performant.
- L'engagement consiste aussi, pour ledit Projet, à mettre à la disposition des communautés affectées et autres parties prenantes, un plan de réponse opérationnel pour la prévention, l'atténuation des risques et la prise en charge des violences et abus sexuels, et les violences contre les enfants. Le projet comporte un important volet de travaux de génie civil et les risques de violences doivent être pris en charge à travers un dispositif adapté aux réalités sociales et culturelles, et accessible à l'ensemble des parties prenantes, y compris les personnes et groupes vulnérables tels que les femmes, les enfants, les personnes vivant avec un handicap ou encore les personnes du troisième âge.
- La participation des parties prenantes comprendra les éléments suivants : identification et analyse des parties prenantes, planification de l'engagement des parties prenantes, divulgation de l'information, consultation et participation, mécanisme de gestion des griefs et rapports continus aux parties prenantes concernées.
- Les exigences de la législation nationale sénégalaise en matière d'information et de consultation du public seront satisfaites.

### **8.2. But et objectifs de l'engagement des parties prenantes**

L'objectif du plan d'engagement des parties prenantes (PEPP) est d'identifier les parties prenantes du projet, d'analyser leurs craintes et attentes et d'estimer leur volonté à coopérer pour la mise en œuvre du projet. Le PEPP doit décrire les efforts à réaliser en matière de communication et de consultation qui doivent être réalisés pour assurer l'engagement de toutes les parties prenantes.

L'engagement des parties prenantes est un processus inclusif mené tout au long du cycle de vie du

projet. Il vise à favoriser le développement de relations solides, constructives et réactives avec les personnes affectées par le projet RTC, mais aussi les autres parties intéressées et qui sont importantes pour une gestion réussie des risques environnementaux et sociaux du projet. Les principaux objectifs du plan d'engagement avec les parties prenantes sont les suivants :

- identifier toutes les parties prenantes
- obtenir la participation et la collaboration des parties prenantes
- partager l'information et dialoguer sur le Projet, ses impacts et ses bénéfices pour créer et maintenir un climat de confiance entre les parties prenantes et le Projet
- bien guider la conception et la mise en œuvre du Projet et diminuer les risques techniques, sociaux et budgétaires
- adresser les besoins, les préoccupations et les attentes des parties prenantes
- bien gérer la réinstallation et le rétablissement des moyens de subsistance des personnes affectées
- documenter les communications et les ententes avec les parties prenantes
- assurer un processus transparent, ouvert, accessible, inclusif et juste, dans un esprit de confiance et de respect, sans manipulation, ingérence, coercition et intimidation et sans frais de participation
- assurer un processus dans le respect des conventions et des protocoles locaux, y compris les considérations liées à l'inclusion sociale, l'équité et l'égalité entre les hommes et les femmes, et que des processus supplémentaires soient ajoutés au besoin pour les groupes vulnérables ou marginalisés.

Le tableau suivant précise les objectifs du plan d'engagement avec les parties prenantes :

Tableau 10 : Précisions sur les objectifs du PEPP

Objectifs	Justification
<b>Identifier l'ensemble des acteurs concernés par le Projet de restructuration globale du réseau de transport collectif de Dakar</b>	Impliquer autant d'acteurs que possible facilitera la communication inclusive et permettra de capter une large gamme de préoccupations et de questions.
<b>Réaliser la cartographie des parties prenantes du Projet de restructuration globale du réseau de transport collectif de Dakar</b>	Pour faciliter la gestion des parties prenantes par zone et par activité.

Objectifs	Justification
<p><b>Diffuser l'information sur le Projet de restructuration globale du réseau de transport collectif de Dakar de façon précise, ouverte et transparente</b></p>	<p>Veiller à ce que les parties prenantes, en particulier celles les plus directement touchées par les travaux envisagés, puissent disposer d'informations justes et crédibles qui leur permettront de faire des commentaires avisés et de faire des planifications pour l'avenir. Cette approche ouverte (franche, directe), accessible à tous et transparente est essentielle pour réduire les niveaux d'incertitude et d'inquiétude. L'information doit permettre aux parties concernées une meilleure compréhension des risques, impacts et bénéfices potentiels du Projet.</p>
<p><b>Recueillir les informations nécessaires aux études environnementales et techniques</b></p>	<p>Les personnes familières au milieu local peuvent fournir des informations sur le milieu local et son utilisation qui seront utiles aux études et à la mise en œuvre du Projet comprenant la restructuration globale du réseau de transport collectif de Dakar. Les informations recueillies des personnes du milieu aideront à ce que le Projet réponde à leurs besoins.</p>
<p><b>Appuyer et guider le processus de réinstallation et de rétablissement des moyens de subsistance des personnes affectées par le Projet (PAP)</b></p>	<p>Impliquer les PAPs dans l'analyse des impacts, dans la formulation et la validation des mesures de mitigation et de compensation relatives au déplacement physique et économique pour les différentes catégories de PAP est essentiel au bon déroulement du processus de réinstallation et au rétablissement réussi des moyens de subsistance.</p>
<p><b>Créer des partenariats pour promouvoir une interaction constructive entre toutes les parties</b></p>	<p>Développer des relations de confiance entre le CETUD et les parties prenantes contribuera à des interactions proactives afin d'éviter, si possible, les conflits inutiles basés sur la rumeur, la sous information et la désinformation. Identifier les structures et processus à travers lesquels les conflits et plaintes seront gérés au lieu de tenter de les étouffer donnant ainsi au Projet une meilleure compréhension des problèmes et attentes des parties prenantes et augmentant de ce fait les possibilités d'accroître la valeur ajoutée du Projet aux parties prenantes locales.</p>
<p><b>Enregistrer et adresser les griefs, préoccupations, questions et suggestions du public</b></p>	<p>Documenter les griefs et préoccupations des parties prenantes aide à retracer et à motiver la prise de décisions. Ceci permet d'intégrer les parties prenantes dans la conception et la planification du Projet. Le traitement diligent et le suivi du traitement des griefs permettent aussi de renforcer la confiance des parties prenantes et leur implication dans la mise en œuvre des différentes composantes du Projet.</p>
<p><b>Gérer les attentes des parties prenantes</b></p>	<p>Attentes, positives et négatives, sont souvent disproportionnées par rapport aux réalités d'un projet. Cela est particulièrement vrai dans les zones d'extrême pauvreté avec un développement limité et des infrastructures et prestations de service faibles. Veiller à ce que les attentes soient maintenues à des niveaux réalistes (par exemple possibilités d'emplois, fourniture d'infrastructures locales, développement social et réinstallation) limiter les attentes et frustrations des parties directement concernées aux stades de mise en œuvre du Projet. Frustrations et attentes non satisfaites sont des déclencheurs clés de</p>

Objectifs	Justification
	conflits et nécessitent une atténuation et une gestion, d'où la nécessité de maintenir une communication juste et vraie avec les parties prenantes en fonction des différentes étapes de mise en œuvre
<b>Satisfaire aux exigences nationales et internationales</b>	Assurer la conformité à la réglementation permet d'éviter les potentiels retards du Projet sur la base de questions de procédure plutôt que celles de fond.

### 8.3. Méthode d'engagement des parties prenantes

Cette section décrit les principes des méthodes qui pourraient être potentiellement utilisées pour l'engagement des parties prenantes dans le contexte du projet. Le plan présenté à la section 8.3 identifie les méthodes qui seront réellement utilisées.

#### 8.3.1. Assemblées avec les communautés

Les assemblées au niveau communautaire rassemblent différentes parties prenantes locales, généralement en présence de l'autorité locale et dans un cadre formel (comme une audience publique, présidée par l'autorité locale et dont le compte rendu est dûment rédigé). L'inconvénient de ce type de réunions est que, seules les personnes les plus influentes exprimeront librement ou facilement leurs opinions et, par conséquent ne constituent pas une voie de consultation appropriée.

Ces réunions sont néanmoins utiles pour les raisons suivantes:

- elles rassurent le public local sur le soutien que le projet a reçu des autorités
- elles sont appréciées comme un effort de transparence et de partage de l'information
- elles offrent l'opportunité de transmettre des informations à un grand nombre de personnes et complètent les petites réunions en rassurant le public local sur le fait que la communication échangée lors de petites réunions correspond à la communication «officielle»
- elles rapprochent l'équipe du Projet des communautés locales et aident à renforcer la confiance et l'adhésion sociale

#### 8.3.2. Focus Groupes

Les réunions sous forme de groupes de discussion permettent de regrouper les personnes intéressées par les mêmes questions (par exemple, la compensation foncière ou l'assistance aux groupes vulnérables ou l'emploi des femmes) à des fins de consultation. Ces groupes de discussion peuvent être établis par catégorie d'âge, par sexe, par type d'activité, etc.

Il s'agit d'une méthode très utile pour obtenir les opinions d'un groupe de personnes sur certaines questions spécifiques. En organisant des groupes de discussion, il est important de s'assurer (i) que toutes les opinions divergentes sont exprimées (ii) la discussion est centrée sur la question à discuter et (iii) conclure avec des propositions concrètes faites et les prochaines étapes s'il y a lieu.

### **8.3.3. Entretiens individuels**

Cette méthode est un excellent moyen d'établir des relations personnelles et est souvent utilisée pour mobiliser les autorités locales et les dirigeants locaux. Il est important d'établir des attentes avec l'interlocuteur sur la façon dont l'information sera utilisée et la gamme d'autres personnes à consulter, donc personne n'est déçue si toutes ses idées ne sont pas reflétées.

Il s'agit d'un moyen efficace de recueillir les commentaires d'un grand nombre de personnes prises individuellement.

Ils ont été utilisés dans le processus d'acquisition des terres. Pour devenir un outil de consultation efficace, les enquêtes doivent être suivies de mécanismes de dialogue et de recherche de consensus.

### **8.3.4. Médias de masse**

Les médias de masse (journaux, radios, télévisions, sites web) offrent des possibilités de diffusion de l'information par les moyens suivants:

- des communiqués de presse pour tenir la presse au courant des principaux jalons du développement du projet
- des entrevues avec la direction du Projet
- des visites de sites (visites de presse) organisées pour les journalistes
- Des émissions radiophoniques interactives.

Ces méthodes sont déjà largement utilisées par le Projet, qui a développé une bonne relation avec les médias de masse actifs dans la région de Dakar.

### **8.3.5. Commissions ou comités locaux**

Des comités et des commissions peuvent être établis au niveau local, départemental ou régional, afin de surveiller certaines activités sensibles du Projet (par exemple, recrutement local, suivi environnemental des travaux et de gestion de la sécurité (veille, alerte), acquisition de terres au niveau local, impact sur les personnes vulnérables, gestions des plaintes et conflits sociaux).

Ces comités et commissions mixant les représentants du Projet, les représentants de la société civile et de la communauté, et les autorités administratives et locales ou des organes locaux peuvent permettre un engagement régulier et efficace avec les parties prenantes.

Pour des sujets importants (par exemple, l'expansion du projet ou la modification de la documentation de conception du projet), ces instances seront privilégiées.

### **8.3.6. Forums, ateliers et expositions**

Des foras et des ateliers rassemblent diverses parties prenantes et sont des outils puissants pour partager des idées, établir un consensus et développer l'engagement. La clé est de structurer ces sessions pour qu'elles ne soient pas une série de discours représentant des positions formelles enracinées, mais de véritables ateliers avec une combinaison de discours et de sessions de

brainstorming moins formelles. Des ateliers thématiques peuvent être organisés autour d'un sujet spécifique d'intérêt général où les parties prenantes aux niveaux local et national sont impliquées.

### **8.3.7. Brochures sur le projet**

Le Projet RTC élaborera une brochure simplifiée de présentation du Projet (2 pages A4) présentant les informations suivantes pour une large diffusion :

- Objectifs du projet et caractéristiques clés, y compris l'emplacement exact et les principaux équipements à construire ;
- Principaux impacts environnementaux et sociaux du projet ;
- Mécanisme de consultation du projet ;
- Mécanisme de règlement des griefs du projet ;
- Disponibilité de la documentation (quoi, où) ;
- Informations de contact.

Cette brochure sera divulguée sur le site Internet du CETUD en français et en wolof, et sera également disponible au centre d'information et dans les bureaux de l'administration locale (Préfectures et Mairies).

Le Projet devrait préparer chaque trimestre une simple brochure de présentation du Projet (2 pages A4) présentant les informations suivantes pour une large diffusion :

- Réalisations clés du projet au cours du dernier trimestre (construction de nouveaux objets, sécurité des employés, investissement communautaire ou autres), avec illustrations et photographies pertinentes
- Principales activités de consultation au dernier trimestre
- Événement important (comme la participation du Projet à des foires ou des expositions)
- Toute activité de responsabilité sociétale ou autre
- Indicateurs d'emploi (nombre d'employés locaux pour les travaux (entreprises principales et sous- traitants) désagrégées par sexe
- Nouveaux documents disponibles
- Rappels sur les requêtes et les griefs, et les informations de contact.

### **8.3.8. Site web du projet**

Le projet ouvrira un site Web dédié où les informations sur le projet seront mises à la disposition du public (voir section 8.3.8), qui seront régulièrement mises à jour avec de nouveaux messages informatifs, communiqués de presse et offres d'emploi.

Le site Web du projet comprendra une feuille de commentaires où toute partie touchée ou intéressée pourra déposer une requête ou un grief.

### **8.3.9. Visites des sites du projet**

Les visites sur les sites du projet consistent à amener de petits groupes de parties prenantes (députés, élus locaux, journalistes, représentants des organisations de la société civile, comités locaux de gestion des plaintes, autorités administratives, collectivités territoriales, personnes affectées ou leurs représentants) à visiter les sites du projet et à transmettre des informations sur les impacts environnementaux et sociaux et les mesures d'atténuation.

La visite des installations du projet par des groupes de jeunes et d'écoliers peut également être efficace car elle peut donner une idée de l'objectif général du projet, susciter l'intérêt, l'appropriation locale et fournir des informations sur les formations supérieures soutenues par le projet.

### **8.3.10. Gestion des feedbacks et partage d'information avec les parties prenantes**

Les suggestions, réclamations et autres contributions des parties sont compilées dans un formulaire de feedback qui sera rempli durant les rencontres de consultation.

En outre, les parties prenantes ont la possibilité d'envoyer leurs feedbacks par email et courrier physique ou de manière interactive par téléphone, via les réseaux sociaux ou le site web de l'UCP-RTC.

Les comités locaux de gestion des plaintes constituent aussi des plateformes importantes d'information et de communication sur le Projet. Ceci pourrait résoudre le problème de l'accessibilité, puisqu'installés dans les communes/quartiers, d'où l'importance de les tenir informés de l'état de mise en œuvre de toutes les activités du Projet, des résultats, des exigences, mesures de sauvegarde sociale et environnementale, contraintes et autres informations importantes. Ces comités peuvent jouer un rôle essentiel dans la collecte des feedbacks et le partage des informations sur le Projet.

Les boîtes à idées offrent aussi une alternative en vue de décentraliser tout le processus d'information et de gestion des feedbacks des parties prenantes. Le choix des endroits stratégiques pour chaque catégorie de parties prenantes et l'installation de boîtes à suggestions/idées pourraient aussi être proposés pour compléter le dispositif de gestion de l'information et des feedbacks.

Les feedbacks compilés par le personnel de l'UCP sont partagés avec le management du projet pour une prise en charge, au besoin.

### **8.3.11. Méthode d'engagement des parties prenantes**

Les documents suivants seront divulgués publiquement par le Projet :

- La notice trimestrielle du projet sera divulguée à travers les canaux suivants :
  - o Site Web du projet/CETUD
  - o Préfectures
  - o Mairies des villes
  - o Bureaux des ONG facilitatrices
- L'EIES et le PAR du projet seront divulgués à travers les canaux suivants :

- o Site Web du projet/CETUD
- o Préfectures
- o Mairies des villes
- o DEEC et DREEEC Dakar.

La préparation de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) et du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) du projet de restructuration se fera conformément à la réglementation nationale et aux directives opérationnelles des bailleurs. Les exigences en matière d'information, de participation et de consultation, d'identification et d'évaluation des impacts et risques sociaux, économiques, environnementaux, sanitaires et sécuritaires, devront être respectées pendant toute la durée de préparation de ces documents de sauvegarde.

Le rapport de l'EIES fera l'objet d'une validation par le Gouvernement (Comité technique national présidé par la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés) et les communautés affectées (audience publique), mais aussi par les bailleurs.

Les rapports de l'EIES et du PAR en cours de préparation seront aussi publiés dès approbation par le Gouvernement et les bailleurs à travers les plateformes suivantes :

- Site Web du Projet/CETUD
- Préfectures de Dakar, Pikine, Rufisque, Keur Massar et Guédiawaye
- Mairies de toutes les communes de la région de Dakar
- DEEC et DREEC de Dakar

Des exemplaires des futurs PAR seront déposés au niveau des Préfectures, auprès des CDREI/Commissions de conciliation/Comité ad hoc en charge de l'organisation des sessions de conciliation et de la remise des chèques aux PAP.

Des réunions d'information sur les résultats clés des futurs PAR seront organisées avec les PAP qui devront être, par la même occasion, informées de toutes les étapes et des échéances de mise en œuvre des PAR, et représentées dans les comités de gestion des plaintes.

Tous les communiqués de presse du projet seront divulgués sur le site web (en plus d'être communiqués aux organes de presse). Des affichages pourraient aussi être faits dans les Préfectures de Dakar, Guédiawaye, Pikine, Rufisque et Keur Massar (le nouveau département), mais aussi au niveau des Communes (Hôtels de ville). Le but est de faire en sorte que les informations essentielles ou importantes soient accessibles à toutes les parties prenantes. De même, les postes vacants des projets seront divulgués sur le site Web des projets.

## 8.4. Accompagnement des Parties prenantes

- **Concessions**

La stratégie d'accompagnement social est mise en œuvre grâce aux activités de communication sociale opportune destinée aux différentes catégories de PAP et d'acteurs identifiées dans l'élaboration du Plan d'action de réinstallation qui sont:

### Les PAP Vulnérables Chef de Concession

- Appui en matériaux et équipements de construction : forfait 1 000 000/PAP
- Appui à la conception de Plans architecturaux : (cf. EJA : conseil en plan type)
- Facilitation pour l'obtention des documents administratifs : autorisation de construire
- Facilitation au raccordement de réseaux (Eau et électricité)
- Accompagner les PAP CC ayant une indemnité inférieure à 4000000F pour l'acquisition de parcelles; Forfait 40000000 F pour toutes ces PAP

- **PAP Places d'affaires vulnérables** : il est prévu une aide à la reprise des activités économiques sous forme de micro-projets : pour améliorer ou faciliter le développement des AGR et le renforcement de capacités (gestion de l'entreprise, finances et suivi).
- **PAP Places d'affaires** :
  - o appui à l'orientation vers la reconversion des marchés hebdo tournants selon les opportunités offertes par les municipalités
  - o intégration des PAP métiers de l'automobile au niveau des dépôts au niveau des sites de réinstallation de Sébikotane
  - o Renforcement de capacités des marchands pour les aider à mieux développer les activités

Il faudra également prendre en compte les PAP places d'affaires qui seront identifiées dans le cadre de l'élaboration du projet de restructuration du transport en commun de Dakar.

- **Opérateurs de transport** :

- o Exploitation des lignes du réseau restructuré
- o Appui à l'aménagement de sites de relocalisation
- o Réhabilitation de gares

En vue de mieux accompagner les personnes affectées par les activités du Projet, particulièrement les PAP économiques dont les actifs sont affectés et les PAP vulnérables, le Projet prévoit de préparer un plan de restauration des moyens de subsistance contenant toutes les mesures d'assistance appropriées et planifiées.

La préparation de ce plan se fera de façon inclusive et participative, avec la collaboration des services techniques compétents tels que la Direction régionale de l'Action Sociale, la Direction régionale du Développement communautaire, les structures de financement et d'appui à l'entrepreneuriat, les centres de formation professionnelle, les entreprises de BTP, etc.

- **Collectivités territoriales traversées**
  - Aménagement des espaces publics avec le pavage
  - Fournitures scolaires
  - Matériels informatiques
  - Matériel de nettoyage
  - Matériel et équipements sanitaires
  - Construction de salles de classes
  - Renforcement de capacités
  - Retombés économiques liées à l'installation des terminus (redevance)
- **Organisations communautaires à la base** : renforcement des capacités et la dotation en équipement sportifs
- **Etablissements scolaires et inspections d'académie impactées :**
  - La construction et la réhabilitation des toilettes publiques jugées opportunes
  - La distribution de fournitures scolaires
  - L'appui en matériel informatique
  - La construction de salles de classes, de cantines et d'équipements
  - L'Appui en produits d'entretien

## **9. Plan d'action de communication et de divulgation**

### **9.1. Objectifs et principes directeurs d'élaboration du plan de communication**

La communication est un processus de transmission d'informations qui utilise un ensemble de moyens et techniques permettant la diffusion d'un message auprès d'une audience. Elle peut donc être considérée comme un processus pour la mise en commun d'informations et de connaissances pouvant être décrites comme étant le processus de transmission d'un message d'un émetteur à un ou plusieurs récepteurs.

Ce plan de communication qui est donc développé pour appuyer l'opérationnalisation de l'engagement des parties prenantes n'est pas un document figé. Les actions de communication pourront être revues et évoluer en fonction des priorités (et des événements importants) dans la vie du projet RTC, et aussi, par les leçons à tirer acquises au cours des diverses actions de communication menées.

Ce plan n'a pas pour vocation de communiquer exclusivement envers les bénéficiaires finaux (populations). Il s'oriente vers toutes les parties prenantes qu'elles soient affectées, intéressées ou vulnérables.

En effet, de nombreuses représentations peuvent impacter négativement le RTC. Pour y remédier, un plan de communication sera défini dont l'objectif est d'arriver à susciter un changement de comportement des parties prenantes par rapport aux aspects qui peuvent influencer négativement le projet. Il s'agira de maintenir l'information et le dialogue avec toutes les parties prenantes durant toute la vie du projet.

S'agissant de la phase de travaux et d'exploitation, le plan de communication vise à :

- Informer les parties prenantes sur le processus et les critères et choix du projet et surtout du tracé retenu
- Favoriser et maintenir l'adhésion des parties prenantes intéressées et engagés
- Obtenir la participation et la collaboration des parties prenantes antagonistes et passifs
- Adopter une démarche inclusive et participative dans le processus d'identification et résolution des problèmes sociaux et environnementaux découlant de la mise en œuvre du RTC
- Impliquer les groupes vulnérables (les couches sociales, en particulier les femmes, les groupes vulnérables, les personnes à mobilité réduite) à travers une approche ciblée,
- Promouvoir la transparence du processus et son appropriation par toutes les parties prenantes.

A cet égard, le plan de communication veillera à identifier les meilleurs messages à faire passer et les vecteurs pertinents dont :

- Des consultations publiques qui seront prévues avec les populations bénéficiaires du projet
- Des focus group pour envisager les personnes affectées et les représentants des organisations communautaires de base comprenant associations de quartiers, les

groupements de femmes, etc.

- Des entretiens directs avec les structures telles qu'ONG, Services, autorités administratives, collectivités locales, les organisations de transporteurs
- Des ateliers seront organisés périodiquement avec les parties prenantes.

Ces systèmes de communication sont sanctionnés par un PV de réunion et une liste de présence signée par les participants en plus d'un registre photographique.

Les informations recueillies ainsi que les questions, commentaires et suggestions sont notés par un des moyens préétablis : procès-verbal de la rencontre, documents individuels signés ou enregistrement audio- vidéo. Par la suite, ces informations sont inscrites dans la base de données consacrée à la gestion de l'information.

Des messages clés sont ainsi élaborés à l'endroit des parties prenantes. Aussi, des éventuelles questions que les populations des sites d'intervention du projet et leurs voisins pourraient poser seront répertoriées. Des réponses seront proposées à ces probables questions.

Ce répertoire sera partagé à tout le personnel et les partenaires de l'UCP, afin d'assurer l'uniformité des réponses données par ces derniers à une même préoccupation des populations. Pour ce faire, un rappel de la nécessité de garder sur soi le recueil des messages et questions clés, doit être fait à l'endroit de toute équipe qui entreprend une mission sur le terrain ou sur une séance de communication.

Tableau 11 : Activités de communication pour l'implication des parties prenantes en vue de leur adhésion au projet

Activité	Méthode	Catégories de PP	Nom de PP	Objectifs	Échéance / Étape	Fréquence
Divulgateion de l'information et communication autour du Projet						
Réunion publique pour la divulgation de l'EIES	Réunion publique	Collectivités territoriales		Connaissance du projet et de ses implications Acceptation sociale et engagement citoyen.	Dès la validation de l'EIES et durant la phase de finalisation du PAR	A déterminer
		Communautés riveraines				
		Communautés affectées par le projet	XX XX  Toutes les catégories de PAPs occupant les sites des dépôts  XX XX			
Diffusion du mécanisme de gestion des plaintes	Réunion publique Publication dans les médias Affichage dans les mairies XX XX	Collectivités territoriales Communautés riveraines Communautés affectées par le projet				
Formation des comités de gestions des plaintes						
Planification autour de l'emploi local						

Engagement autour du PAR et du PRMS

--	--	--	--	--	--	--

Identification						Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
1	Assemblée Nationale	Réseaux des parlementaires sur la sécurité routière et l'environnement	importante	RPSE REPES	Proposent des loi et règlement pour les reformes des secteurs de l'environnement et des transports	Réforme pour l'actualisation de la loi sur l'expropriation pour réviser le décret de 2010 qui est caduc Révision du code de l'environnement pour la prise en compte de la dimension changement climatique et renforcer la disposition de lutte contre les pollutions et les nuisances des milieux récepteurs notamment l'AIR	Elevé	Meneur	Les garder informés	Mise en place d'une plateforme d'échanges. Les impliquer dans la mise en œuvre du projet : renforcement des capacités et sécurité routière	Dès la validation du PEPP

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
2	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Importante	Comité ad hoc et Groupe opérationnel de Dakar	Pilote des activités du projet	Suivi du processus de libération des emprises	Élevé	Meneur	Les garder informés	<p>Mettre en place un mécanisme de communication étroite avec les acteurs gouvernementaux pour assurer qu'ils sont régulièrement informés de l'évolution des activités du projet et les exigences des usagers et autres parties prenantes contenues dans les accords avec le Projet sont prises en compte respectées, et</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'ils ont une compréhension claire des résultats des étapes clé des activités et/ou d'éventuelles</li> </ul>	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

	Identification					Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
										difficultés rencontrées.	

Identification						Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
3	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Importante	Gouvernance et Préfectures des Départements de la région de Dakar	Accompagnement, appui à la mise en œuvre du projet	Instruction des services techniques, mobilisation des forces de sécurité, convocation des parties prenantes, médiation en cas de conflit	Élevé	Meneur	Les garder informés	<p>Mettre en place un mécanisme de communication étroite avec les acteurs gouvernementaux pour s'assurer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'ils sont régulièrement informés de l'évolution des activités du projet et les exigences des usagers et autres parties prenantes contenues dans les accords avec le Projet sont prises en compte respectées, et</li> <li>- qu'ils ont une compréhension claire des</li> </ul>	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

	Identification					Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
										résultats des étapes clé des activités et/ou d'éventuelles difficultés rencontrées.	

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
4	Gouvernement	Ministère de l'Intérieur	Importante	Commissions départementales de recensement et d'évaluation des impenses (CDREI)	Pilote des activités du projet	Evaluation des impenses Conciliation des PAP Gestion Des réclamations Gestion des demandes d'emploi au niveau local	Élevé	Meneur	Les garder informés	Appui en terme de moyens logistiques (logiciels, tablettes, fourniture et consommables, véhicules)	Pendant les phases du Projet de préparation et de construction
5	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Importante	Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC)	Contrôle des activités du projet Appui et mise en œuvre du dossier GCF Acquisition de station de mesures de la qualité de l'air et de capteur	Délivrances des permis environnementaux inspection environnementale des travaux Développement d'un mécanisme de développement propre MDP	Élevé	Favorable	Les garder informés	Mettre en place un mécanisme de communication étroite avec la DEEC/DREEC et Prendre des dispositions pour assurer que les exigences environnementales en vigueur au Sénégal sont respectées et que le Ministère en charge de l'Environnement est régulièrement informé et impliqué dans les	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

	Identification					Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
										actions relatives à l'environnement	

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
6	Gouvernement	Ministère chargé de l'Environnement	Importante	Direction des eaux, forêts et conservation des sols (DEFCCS)	Contrôle des activités du projet  Convention pour le dépôt de bus du projet	Délivrances des autorisations de coupes Membre du comité d'inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés	Prendre des dispositions pour assurer que les exigences de la réglementation forestière en vigueur au Sénégal sont respectées et que le département des eaux et forêts est saisi pour toutes les autorités requises et est régulièrement informé et impliqué dans les actions le concernant	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
7	Gouvernement	Ministre chargé des mines	Importante	Direction des mines et de la géologie	Contrôle des activités du projet	Délivrances des autorisations de coupes Membre du comité d'inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés	Prendre des dispositions pour assurer que les exigences de la réglementation minière en vigueur au Sénégal sont respectées et que le département des mines est saisi pour toutes les autorités en termes d'exploitation de carrières et d'emprunt et est régulièrement informé et impliqué dans les actions le concernant	Pendant les phases de préparation, et de construction
8	Gouvernement	Ministère chargé du travail	Importante	Direction générale du travail et de la sécurité	Contrôle des activités du projet	Inspection des conditions de travail dans les chantiers Membres du comité d'inspection environnementale des travaux	Élevé	Favorable	Les garder informés	Prendre des dispositions pour assurer que les exigences de la réglementation afférente au Code du travail en	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en

Identification						Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
				sociale						vigueur au service) Sénégal sont respectées par les prestataires du Projet (entreprises et sous- traitant) et que les aspects afférents à l'hygiène, la santé et la sécurité au travail sont dument pris en compte dans le Projet	
9	Gouvernement	Ministère chargé des infrastructures	Importante	AGEROUTE	Porteur du projet (maîtrise d'ouvrage déléguée)	Design et exécution	Élevé	Favorable	Les garder informés	Mettre en place un mécanisme de communication étroite avec le Ministère chargé des infrastructures pour assurer: - qu'il est régulièrement informé de l'évolution des activités d'infrastructur	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
										<p>es routières et ses exigences, en tant que répondant au niveau gouvernemental, sont prises en compte, et</p> <p>- qu'il a une compréhension claire des résultats des étapes clé des activités et/ou d'éventuelles difficultés rencontrées.</p>	
10	Gouvernement	Ministère de la santé et de l'action sociale	important	Service régional de l'Action sociale Médecin chef de région Service d'Hygiène	<p>Gestion des vulnérables avec la préparation de la délivrance du certificat d'indigence</p> <p>Gestion des accidents de travail</p>	Durant toutes les phases du projet et suivi environnemental	Moyen	Favorable	Les garder informés	Cf. le point sur l'implication de la DEEC car la mise en œuvre de la convention prenant en compte les axes de collaboration de ces entités	Dès l'étape de libération des emprises et des travaux

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
					HSE						
11	Collectivités territoriales	Collectivités territoriales	Importante	Mairies de Dakar, Pikine, Rufisque et Guédiawaye et autres collectivités associées	Partenaires du Projet (planification et exécution)	Mobilisation pendant les phases de Design, exécution et mise en service	Élevé	Favorable	Répondre à leurs préoccupations Gestion de la gare de Pétersen et recasement des commerçants  Remplacement des ouvrages du Précol	Elaborer et mettre en œuvre le plan de communication avec les villes et communes riveraines de façon à leur permettre d'avoir des informations précises sur les activités et opportunités du projet avec une mise à jour régulière, et les implications dans le processus de planification et de mise en œuvre des mesures d'accompagnement et de l'emploi de la main d'œuvre locale	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

Identification						Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
13	Secteur privé	Secteur privé des BTP et bureaux d'études et de contrôle	Intéressante	Entreprises BTP et Bureau de contrôle	Prestataires du Projet	Exécution	Faible	Réticent	Répondre à leurs préoccupations	Visibilité des actions du Projet lors des événements spéciaux / des journées spéciales / les expositions Communication sur les critères de sélection des prestataires	Pendant toutes les phases de préparation et de construction
14	Secteur privé	Concessionnaires	Intéressante	SONES, SDE, ONAS, SONATEL, SENELEC, FREE, Expresso	Partenaires du Projet (préparation et exécution)	Design et exécution	Faible	Favorable	Les garder informés	Mettre en place un mécanisme intégré de communication étroite avec l'ensemble des concessionnaires pour assurer une bonne coordination des étapes clé des activités de construction et d'exploitation du réseau et/ou d'éventuelles difficultés rencontrées	Pendant toutes les phases de préparation et de construction

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
										Mise en place d'un comité régional réseau sous la supervision du Gouverneur	
15	Secteur privé	Exploitant	Intéressante	Futur exploitants du réseau restructuré	Exploitations du réseau restructuré	Mise en service du restructuré	Faible	Favorable	Les garder informés	Information, Consultation, Communication continue selon un plan de communication à élaborer et mettre à jour régulièrement	Pendant la phase de mise en service
16	Syndicats de transport	Syndicats des transporteurs	Essentielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Syndicats et organisations socioprofessionnelles impliquées dans le transport interurbain</li> <li>Associations des Taxis (Rassemblement pour la Modernisation des</li> </ul>	Cibles spécifiques du projet  Activité illégale de transport mais impactée par le projet	Planification et mise en œuvre des activités de restructuration  Libération des emprises	moyen	Meneur	Répondre à leurs préoccupations (mais surveiller)	Dérouler un plan de communication en direction des Syndicats des Transporteurs, de façon à leur permettre d'avoir des informations précises sur les activités du projet avec une mise à jour régulière. Identifier les	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)  Avant Exploitation du réseau restructuré

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement		Planification de la réponse	
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
				Transports du Sénégal, Syndicat des Chauffeurs des Taxis du Sénégal, Circulation Taxis Dakar, Darou Salam (sise à Grand Médine), etc.)  Taxi clando de Grand Médine						actions de reconversions avec les opérateurs  Procéder à leur formalisation en facilitant leur intégration dans le projet des taxis de proximités	
17	Volontaires	Organisation communautaire	essentielle	CIS	Relais communautaires	Phase travaux	Elevé	important	Sensibilisation recueil de plainte Transmission des demandes d'emploi Anticipation sur les plaintes	Protocole pour définir leur périmètre d'intervention sur la supervision de la structure facilitatrice	Dès leur installation et la signature du protocole
18	Communautés riveraines du corridor et concernées par le projet de restructuration	Populations riveraines et/ou concernées par la restructuration du transport	Intéressante	Représentants des populations y compris Chefs de quartiers, Dignitaires locaux (autorités	Cibles spécifiques du projet	Mobilisation sociale et développement d'activités socioéconomiques et de mesures d'accompagnement	Elevé		Répondre à leurs préoccupations	Mettre en œuvre un plan de communication avec les communautés riveraines de façon à leur	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en

Identification						Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
		en commun		religieuses, etc)						permettre d'avoir des informations précises sur les activités et opportunités du projet avec une mise à jour régulière, et les implications dans le processus de planification et de mise en œuvre des mesures d'accompagnement et de l'emploi de la main-d'œuvre locale	service)
19	Communautés affectées par le projet et personnes vulnérables	Personnes affectées par le projet (PAP), y compris celles vulnérables	Essentielle	Personnes affectées, toutes catégories confondues (habitats, places d'affaires notamment)	Cibles spécifiques du projet	Libération des emprises	Elevé	Important	Répondre à leurs préoccupations	Assurer que les options techniques sont les plus optimales  Opérationnaliser le plan de communication sociale envers les PAP pour leur assurer de la transparence et de l'équité dans le	Pendant toutes les phases de préparation et de construction

		Identification				Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
										processus d'indemnisation	
20	ONG/OCB	Associations / GIE de la zone d'impact du projet, y compris les communes touchées	Intéressant	Association nationale des handicapés moteurs du Sénégal & GIE départementaux comprenant les membres femmes	Cibles spécifiques du projet	Participation à la conception du Projet & Planification, mise en œuvre et suivi des mesures d'assistance ciblées.		Meneur	Les approcher pro-activement et les appuyer	Communication, consultation et/ou implication dans la mise en œuvre de certaines activités du projet	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)
21	Médias	Presse écrite, parlée et audiovisuelles	Intéressant	Radios, télévisions et journaux	Pouvoir à affecter positivement et/ou négativement le projet, et influence directe sur les informations communiquées sur le projet.	Dans le cours du projet	Elevé	Neutre	Les impliquer au besoin (mais à surveiller)	Assurer que le projet dispose d'une stratégie et d'un plan de communication effective avec la presse	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)
22	Instances de résolution des griefs et conflits	Comités de gestion des plaintes	Essentielle	Comités d'information et de suivi	Appuyer le Projet dans la communication	Dans le cours du Projet	Elevé	Favorable	Les impliquer et les tenir informés	Mettre les ressources nécessaires à leur	Pendant les phases de Préparation

Identification						Evaluation de l'influence		Evaluation de l'engagement	Planification de la réponse		
#	Catégorie de PP	ID	Classification	Nom PP	Explication	Etape de l'influence	Niveau d'influence	Niveau d'engagement	Action suggérée	Action pour l'implication et/ou le maintien de l'adhésion	Date d'échéance
	et de prise en charge des VBG	Structures de prises en charge des VBG		Fournisseurs de services médicaux, juridiques, psychologiques et sociaux	n sociale, la gestion des griefs et la prise en charge des victimes de VBG				toutes les étapes de mise en œuvre du Projet Les appuyer dans la prise en charge des frais de fonctionnement	disposition	et de construction
23	Bailleurs de fonds	Partenaires financiers du Projet	Intéressant	AFD, BEI, etc.	Partenaires financiers du Projet	Planification, exécution et exploitation	Elevé	Favorable	Les garder informés	Mettre en place un mécanisme de communication étroite avec la BM et la BEI pour assurer qu'elles sont régulièrement informées de l'évolution des activités du projet et elles ont une compréhension claire des résultats des étapes clé des activités et/ou d'éventuelles difficultés rencontrées	Pendant toutes les phases du Projet (Préparation, construction et mise en service)

## 9.2. Mise en œuvre du plan de communication

L'engagement des parties prenantes sera un processus continu qui se déroulera suite à la divulgation du présent PEPP et pendant toutes les phases du Projet RTC (préparation, construction et exploitation du projet). Cette section vise à décrire les influences que les parties prenantes ont sur le projet selon leurs niveaux d'engagement ainsi que, les différentes méthodes qui serviront à communiquer avec chacun des groupes d'intervenants identifiés dans les sections précédentes. La mise en œuvre consiste à organiser, piloter et gérer la communication. Cela revient à élaborer des stratégies, à gérer ces dernières, à les budgétiser et à prévoir un suivi et une évaluation des actions menées pour l'engagement des parties prenantes.

Pour atteindre les objectifs de communication, la démarche suivante est tenue :

- des forums sur les résultats des consultations relatives à l'engagement des parties prenantes
- des réunions sectorielles avec les leaders d'opinion (délégués de quartiers, responsables syndicaux, organisations patronales, collectif des personnes affectées, etc.)
- des rencontres avec les jeunes, les groupements de femmes et les autres couches vulnérables
- des concertations sur les mesures d'accompagnement et la sensibilisation des populations
- des entretiens individuels pour conseiller et accompagner les PAP avant le passage en commission de conciliation
- un système d'affichage au niveau des mairies, des préfectures
- des communiqués de presse (radios et journaux) tout au long du processus du projet pour bien informer sur les activités du Projet.
- des sessions de formation (renforcement des capacités) en communication des associations de quartiers en tant que relais du projet dans les modules suivants :
  - les techniques de l'approche participative
  - la préparation et la conduite des réunions : le cas de la mobilisation sociale
  - la prise de parole en public et l'art de convaincre.

En perspective, il est prévu la mise en place de la maison de la mobilité et de six kiosques d'informations qui seront animés par le CETUD avec l'aide des CIS et de EJA.

## 10. Niveau de mise en œuvre de la communication projet

La communication développée a été proactive et dynamique car dépend du contexte économique politique et social. Ainsi, la stratégie ci-après a sous-tendue le déroulement des activités, il s'agit :

- **Informier régulièrement les parties prenantes pour une mise à niveau permanente sur :**
  - Les bénéfiques de la restructuration globale du réseau de transport en commun : création d'emplois, croissance, accès aux opportunités urbaines, rapidité du parcours, sécurité routière, diminution de la congestion routière, offres de services, le renouveau du centre-ville, les aménagements urbains, l'inclusion sociale, projet de transport vert, etc...

- Les instruments du projet : plans de déviations, travaux, désagréments ...
- Les Plans de Gestion environnementaux et sociaux des 2 projets
- La dimension innovante du projet
- **Promouvoir les bénéfiques locaux par section suivant avancement des travaux et grâce à une démarche incrémentale** : Chaîne de valeur
- **Fournir des informations justes avant et pendant les travaux** de chaque section grâce aux Comités d'Information et de Suivi
- **Informier, sensibiliser et outiller** les institutions nationales, les autorités locales et coutumières, les leaders de groupements locaux (ASC, badiènou gox, notables, délégués de quartiers, CIS ...) et religieuses sur les enjeux et bénéfiques pour une acceptation et appropriation du projet
- **Maintenir l'adhésion de l'ensemble des populations des communes traversées par les projets**
- **Renforcer le caractère participatif du projet** grâce à l'opérationnalisation du Plan d'engagement des parties prenantes
- **Maintenir une communication de proximité** avec les Personnes affectées par le projet (Directes et indirectes)

Tableau 12 : contractualisation avec les radios et en particulier les Radios communautaires

Activités réalisées	Activités en cours
campagne d'activation type road-show et rollers pour distribution flyers aux riverains	Diffusion communiqué de presse opérations de démolition Presse papier et presse en ligne
porte-à-porte avec distribution de flyers	Aménagement d'un point d'information projet (type kiosque)
campagne digitale active avec sponsoring	conception et diffusion spot 30s de sensibilisation sur RST, TFM, SEN TV, 2stv/Radios
vulgarisation du plan de déviation en audio	2 caravanes de sensibilisation (1fois/mois) sur le corridor
mise en place d'un panneau de chantier	

Pour le cas du BRT, une communauté des ambassadeurs du BRT a été créée avec 2000 adhérents qui sont des volontaires qui ne sont ni impactés ni intéressés. Cette communauté devra être transformée en ambassadeur de la mobilité et va défendre le Projet RTC participer aux manifestations de masse telles que les randonnées pédestres, les road-show, ... voir la figure ci-après.

Communauté des ambassadeurs du BRT



Plus de 600 inscriptions

Média social Flickr



Présence sur les réseaux sociaux

facebook

9 280 Fans 2018

18 000 Fans 2019

twitter

LinkedIn

Instagram

Supports de communication



Affiche début travaux BRT : section 1



Caravane sur le corridor du BRT



Figure 3 : Exemple de la plateforme digitale du BRT

## 11. Procédures de gestion des griefs et recours

Les bailleurs exigent l'établissement et le maintien d'un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) ouvert à toutes les parties prenantes. Ce mécanisme sera établi dès les premières étapes du projet et maintenu tout au long du cycle de vie du projet.

Il vise à fournir un système d'enregistrement et de gestion des recours équitable et rapide pour toute plainte liée au projet.

L'un de ses principaux objectifs est d'éviter de recourir au système judiciaire et de rechercher une solution amiable dans autant de situations que possible, préservant ainsi l'intérêt des plaignants et de Promoteur de Projet et limitant les risques inévitablement associés à une action en justice.

### 11.1. Principes clefs

Les personnes qui souhaitent porter plainte ou soulever une inquiétude ne le feront que si elles sont certaines que les plaintes seront traitées de manière rapide, juste et sans risque pour elles ou pour autrui. La crainte de représailles (action de se venger d'une personne qui a porté plainte) est souvent redoutée chez les plaignants.

Pour s'assurer qu'un système de plainte est efficace, fiable et opérationnel, il faut respecter quelques principes fondamentaux :

- **Participation** : Le succès et l'efficacité du système ne seront assurés que s'il est développé avec une forte participation de représentants de tous les groupes de parties prenantes et s'il est pleinement intégré aux activités du projet. Les populations, ou groupes d'utilisateurs, doivent participer à chaque étape des processus, depuis la conception jusqu'à l'exploitation, en passant par la phase de travaux. La conception, la mise en place et le suivi du mécanisme de gestion des plaintes requièrent la participation de toutes les parties prenantes, afin de s'assurer que leurs préoccupations sont prises en compte. Le dialogue sera privilégié dans le processus de traitement des griefs et conflits. Les parties prenantes seront représentées dans ce mécanisme, y compris les nouvelles identifiées, et particulièrement les PAP additionnelles, qui seront recensées dans le Plans d'Action de Réinstallation en cours de préparation dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 2 du Projet de restructuration du réseau de transport de Dakar.
- **Mise en contexte et pertinence** : Tout processus de développement d'un système doit être localisé de façon à être adapté au contexte local, conforme aux structures de gouvernance locale et inscrit dans le cadre particulier du programme mis en œuvre. Encore une fois, cela ne pourra se réaliser que si le mécanisme est conçu de manière participative en consultation avec ses utilisateurs potentiels et autres parties prenantes.
- **Sécurité** : Pour s'assurer que les personnes sont protégées et qu'elles peuvent présenter une plainte ou exprimer une préoccupation en toute sécurité, il est nécessaire d'évaluer, soigneusement, les risques potentiels pour les différents utilisateurs et les intégrer à la conception d'un mécanisme de gestion des plaintes (MGP). Il est essentiel aussi, d'assurer la sécurité des personnes qui ont recours au mécanisme pour garantir sa fiabilité et efficacité. Aucune menace, aucun chantage, demande de faveurs venant des acteurs du mécanisme, du personnel des entreprises et bureaux de contrôle, du personnel du Projet, ou encore d'autres prestataires de services recrutés, ne doit être admis.

- **Confidentialité** : Pour créer un environnement où les parties prenantes peuvent aisément soulever des inquiétudes, avoir confiance dans le mécanisme et être sûrs de l'absence de représailles, il faut garantir des procédures confidentielles. La confidentialité permet d'assurer la sécurité et la protection des personnes qui déposent une plainte ainsi que leurs cibles. Il faut, pour ce faire, limiter le nombre de personnes ayant accès aux informations sensibles.
- **Transparence** : Les parties prenantes doivent être clairement informées de la démarche à suivre pour avoir accès au MGP et des différentes procédures qui suivront une fois qu'elles l'auront fait. Il est important que l'objet et la fonction du mécanisme soient communiqués en toute transparence.
- **Accessibilité** : Il est essentiel que le mécanisme soit accessible (saisine facile aussi bien des points de vue du système que de la langue) au plus grand nombre possible de personnes appartenant aux différents groupes de parties prenantes en particulier celles qui sont souvent exclues ou qui sont les plus marginalisées ou vulnérables. Lorsque le risque d'exclusion est élevé, une attention particulière doit être portée aux mécanismes sûrs qui ne demandent pas à savoir lire et écrire.
- **Équité** : Les parties prenantes doivent avoir un accès équitable au mécanisme, elles doivent toutes être informées des principes et procédures de recours et bénéficier d'un traitement impartial de leurs doléances ou réclamations.
- **Légitimité** : pour susciter l'acceptation, la confiance, l'adhésion et l'engagement des parties prenantes, les acteurs du mécanisme de gestion des plaintes doivent être choisis de façon démocratique.

## 11.2. Résumé de la procédure

Le CETUD traitera les plaintes et les demandes reçues par les moyens ci-dessous résumés:

- un service en ligne permettant de faire part des commentaires des parties prenantes sur le site Web du CETUD
- un numéro de téléphone dédié permettant le contact avec le personnel désigné de l'UCP
- un courrier électronique ou courrier postal
- des dépliants d'information sur la procédure de règlement des griefs publics accompagnés d'un formulaire de griefs
- d'autres moyens, notamment par l'intermédiaire de boîtes à suggestions installées dans les bureaux des ONG facilitatrices ou Préfectures des départements.
- Le numéro du Centre des Urgences Environnementale de la DiREC (1221) sera mis à la disposition du projet pour son utilisation par les PP, les PAP et toute personne ayant une réclamation, une alerte ou une recommandation.

Dans le cadre du projet BRT, par exemple, il est mis en place un comité de gestion des plaintes composé des équipes de CETUD/UES, de l'AGEROUTE, de la mission de contrôle, de l'entreprise, etc. Ce comité est chargé de statuer l'éligibilité de la plainte, de mener des VAD. Ce comité sera maintenu pour le projet de restructuration du réseau de transport en commun.

Lorsqu'une plainte ou un grief est reçu, ceux-ci seront gérés par une série d'étapes prédéterminées (voir sections ci-dessous pour plus de détails). Après chaque plainte, un accusé de réception ou un feed-back est envoyé au plaignant avec l'assurance que sa plainte sera bien

traitée

En résumé, les délais de traitement des plaintes ou griefs dépendront de leur complexité ou du problème soulevé toutefois, un délai maximal (15 jour dans le cadre du BRT) est fixé à compter la date de réception d'un grief.

Toutes les plaintes et tous les griefs entrants seront consignés dans un registre de griefs dédié afin d'attribuer un numéro de référence individuel. Le registre sera aussi géré sous forme de base de données électroniques avec les derniers outils modernes de traitement et de reporting.

Le registre des griefs est également utilisé pour suivre l'état d'avancement du traitement, analyser la fréquence des plaintes, leur répartition géographique, les sources typiques et les causes des plaintes, ainsi que pour identifier les sujets dominants et les tendances récurrentes.

Le registre des griefs contiendra les informations suivantes:

- le numéro de référence unique
- la date du grief entrant
- l'endroit où le grief a été reçu / soumis et sous quelle forme
- le nom et les coordonnées du plaignant (dans le cas d'enquêtes et de griefs non anonymes)
- le contenu
- l'identification des parties responsables du traitement et de la résolution du problème
- les dates d'ouverture et d'achèvement du traitement de la plainte
- les conclusions du traitement
- des informations sur les actions correctives proposées à envoyer à la partie initiatrice (sauf si elles étaient anonymes) et la date de la réponse envoyée sur les mesures de réparation
- les délais pour les actions internes requises du personnel de l'UCP
- l'indication à savoir si une déclaration de satisfaction a été reçue de la personne qui a déposé le grief, ou un motif de non-résolution du grief
- la date de clôture
- toutes les actions en suspens pour les griefs non clos.
- Deux moyens d'archivage sont utilisés pour les plaintes ou griefs : physique et numérique. Par ailleurs quelques vidéos en la matière ont été réalisées et archivées.

L'UCP nommera du personnel responsable pour rassembler et enregistrer les demandes / griefs, tenir le registre des griefs, coordonner les réponses et gérer le processus de résolution des problèmes. Un gestionnaire de la base de données sous la tutelle de l'expert de base de données administrera la base au quotidien. Un assistant chargé des activités de terrains sera aussi désigné.

Lorsqu'une solution au problème identifié ne peut être fournie dans les délais impartis, le personnel désigné de l'UCP en informera la partie initiatrice.

L'UCP veillera à ce que le nom et les coordonnées de l'initiateur d'une plainte ou d'un grief ne soient pas divulgués sans son consentement et que seule l'équipe travaillant directement sur la

plainte aura accès à toutes les informations jugées confidentielles.

Dans les cas où le traitement d'une plainte nécessite la transmission de tout ou partie des informations aux instances citées dans les sections suivantes pour résolution, l'accord du plaignant pour sa divulgation sera recherché de manière appropriée.

La disponibilité de la procédure de règlement des griefs publics n'empêchera pas les plaignants de chercher d'autres recours juridiques, conformément aux lois et règlements applicables au Sénégal.

La procédure de règlement des griefs sera opérationnelle à compter de la divulgation publique de ce PEPP.

Les plaintes complexes nécessitant une intervention de l'assureur sont remontées au niveau de la coordination pour un suivi et appui et à la résolution.

En plus de l'UCP, les comités d'information et de suivi (CIS) mis en place appuieront dans l'enregistrement et la résolution des plaintes.

L'UCP s'efforcera de respecter les étapes ci-dessous :

### **11.3. Principales étapes de la procédure**

Le processus de gestion et de réparation des griefs comprend les étapes suivantes :

- Dépôt et enregistrement
- Accusé de réception transmis au plaignant
- Attribution pour examen et résolution
- Examen et résolution
- Notification de la résolution proposée
- Appel (le cas échéant)
- Fermeture.

Un guide du plaignant sera divulgué et mis à la disposition du grand public.

#### **11.3.1. Dépôt et enregistrement**

Les plaintes concernant le projet pourront être déposées auprès de l'Unité de Coordination du Projet (UCP) ou du CETUD en utilisant l'un des moyens suivants :

**Message électronique** : [mgprtc@cetud.sn](mailto:mgprtc@cetud.sn) | ou toute autre adresse mail que le CETUD validera  
Site web : [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn)

**Adresse postale** : Route du Front de Terre, Dakar Liberté, Sénégal Téléphone : +221 33 859 47 20

Toute personne lésée ou supposée l'être est libre d'écrire une plainte dans n'importe quel format et de garder l'anonymat si cela est demandé.

Il est cependant important de spécifier une adresse pouvant être utilisée par le Projet [rtc@etud.sn](mailto:rtc@etud.sn) pour envoyer une réponse au plaignant.

Toutes ces informations doivent être communiquées aux parties prenantes, y compris les femmes

et les autres groupes vulnérables, selon des formats et canaux adaptés à leurs besoins spécifiques. Pour les rendre plus accessibles, elles peuvent être affichées dans les endroits stratégiques, tels que les Préfectures, le siège de la structure facilitatrice, les Mairies et Sous-Préfectures traversées. Dès la phase d'élaboration du rapport du Plan d'Action de Réinstallation, un calendrier sera préparé, afin de planifier des réunions communautaires d'information sur le Projet et sur les procédures de recours, en direction des nouvelles parties prenantes, notamment les collectivités territoriales additionnelles et les personnes affectées par les nouvelles activités liées à l'exécution de la composante 2 RTC.

Le Projet enregistrera toutes les plaintes reçues dans un journal de bord établi dans chacun des bureaux des ONG facilitatrices et en accusera réception par écrit, informant le plaignant du numéro de référence attribué à sa plainte, soit à la date du dépôt (si une plainte est déposée personnellement ou par téléphone) ou dans les vingt (20) jours suivants la réception (si une plainte est envoyée par courrier ordinaire ou par courrier électronique).

Le journal de bord (électronique ou papier) permettra également de capter les informations suivantes :

- le numéro de référence, la date et le signataire de la lettre d'accusé de réception
- la personne au sein de l'UCP-RTC à qui la plainte est imputée pour examen et résolution
- Le numéro de référence, la date et le signataire de la lettre proposant une résolution ou tout autre échange de courrier avec le plaignant
- La catégorisation du grief, selon l'une des catégories suivantes (liste indicative et non exhaustive) :

<b>Impacts sociaux</b>	<b>Nuisances environnementales</b>	<b>Libération des emprises</b>	<b>Personnel entreprise</b>	<b>Autres (à préciser)</b>
Litige social	Emanation d'odeurs nauséabondes (nuisance olfactive)	Omission	Harcèlement	
Abus sexuel	Emission de poussière	Acquisition de terre	Licenciement abusif	
Violences (physique, verbale, etc.)	Inondation	Compensation	Salaire et pointage	
Accidents	Problème d'accès	Perturbation d'activité	Conflit avec hiérarchie	
Recrutement, emploi	Bruit et vibration Affaissement de dalle Affaissement de mur fissuration de mur			
Information, sensibilisation	Destruction de bien			

### **11.3.2. Examen préliminaire**

Chaque plainte est attribuée par le responsable des griefs à une personne désignée au sein de l'UCP- (ou éventuellement auprès de la mission de contrôle et des entreprises contractantes), en fonction des problèmes soulevés (par exemple ingénieur principal chargé de la supervision de la construction, responsable de la réinstallation, responsable de l'environnement, la santé et la

sécurité, etc.).

Si la résolution de la plainte est jugée être sous la responsabilité de l'un des entrepreneurs en construction, une personne responsable devrait toujours être désignée au sein du pour surveiller la résolution satisfaisante du problème par l'entrepreneur en question.

Toutefois, l'UCP- ainsi que l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus de résolution des plaintes veilleront à maintenir la communication avec le plaignant pendant tout le processus de résolution. En effet, le fait de maintenir ouverts les canaux de communication peut améliorer la confiance entre le Projet et les parties prenantes et satisfaire les personnes dont les griefs ont été enregistrés, même si le résultat du traitement n'est pas encore disponible. Résolution et notification de la solution proposée.

Une fois la plainte enregistrée, son éligibilité sera analysée.

Chaque plainte est examinée dans un délai maximum de 30 jours après sa réception, et de 7 jours dans le cas de plaintes liées à la mise en œuvre du plan de réinstallation et de restauration des moyens de subsistances.

La réponse est communiquée par écrit en utilisant l'adresse postale ou l'adresse électronique indiquée par le plaignant.

L'UCP conserve des copies de toutes les plaintes et réponses dans un répertoire papier ou électronique spécifique, où les dossiers de plainte sont classés par date.

Le responsable désigné de l'UCP chargé des griefs veillera à ce qu'une réponse soit donnée dans le délai susmentionné et surveillera, en outre l'accord du plaignant sur la résolution proposée.

De plus, la mise en œuvre de la résolution proposée est également surveillée sous la responsabilité du chargé des griefs de l'UCP.

### **11.3.3. Recours**

Si un plaignant n'est pas satisfait de la résolution proposée, d'autres étapes de négociations peuvent avoir lieu jusqu'à ce que la plainte soit résolue.

Si les négociations entre l'UCP et le plaignant n'aboutissent pas à un résultat satisfaisant menant à la clôture de la plainte, un comité de médiation sera mis en place de façon ponctuelle dans un délais raisonnable qui n'excèdera pas les 10 jours, incluant, par exemple, une ou plusieurs des personnes suivantes:

- le délégué de quartier ou un dignitaire de la zone
- Les élus locaux de la commune concernée et les responsables des services techniques départementaux de l'Etat (par exemple, les agents de santé, d'environnement, en fonction de la nature de la plainte)
- Le représentant local des organisations de la société civile (OSC) lorsque cela est possible ou des organisations communautaires de base (OCB)
- Le représentant de l'UCP ;
- Les membres du CIS de la commune compétente.

Lorsqu'un tel comité de médiation ne parvient pas à un règlement dans les délais impartis, les

parties peuvent porter le différend devant l'Autorité Administrative (Préfet ou Sous-Préfet).

En effet, du moment que les voies de recours (à l'amiable ou arbitrage) sont encouragées très fortement, il est admissible d'entreprendre une médiation au niveau de l'Autorité Administrative pour tenter d'arriver à un consensus avec le plaignant.

Si la tentative de résolution à l'amiable n'aboutit pas, ou si une partie n'est pas satisfaite de la résolution rendue par l'Autorité administrative, les parties peuvent porter le différend devant les tribunaux.

En effet, le mécanisme de gestion des réclamations à l'amiable a pour objectif d'éviter autant que possible les actions en justice, la partie lésée peut recourir à des organes judiciaires compétents à tout moment du processus de gestion des réclamations. Dans le cas où l'une des parties intenterait une action en justice, la procédure stipulée dans ce document cesse d'être effective dans le cas d'espèce.

#### **11.3.4. Fermeture ou clôture de la plainte**

La plainte ou le grief peut être enregistré comme fermé dans le registre des griefs si :

- le plaignant a accepté la résolution proposée (si possible par écrit, en utilisant un formulaire dédié), et cette résolution a été mise en œuvre à la satisfaction du plaignant
- l'UCP-, tout en déployant tous les efforts possibles pour résoudre le problème, n'arrive pas à s'entendre avec le plaignant dans ce cas, le plaignant a le droit d'intenter une action en justice afin de contester la décision de l'issue proposée.

#### **11.3.5. Suivi des griefs et reportage**

Des statistiques trimestrielles sur les griefs seront produites, comme suit:

- nombre de griefs ouverts au cours du trimestre
- nombre de griefs clos au cours du trimestre
- Nombre de griefs en suspens à la fin du trimestre et comparaison avec le dernier trimestre
- Catégorisation des nouveaux griefs (par catégories énumérées ci-dessus à la section 9.2)
- Nombre de griefs enregistrés et jugés non éligibles
- Un reporting selon la zone spécifique désignée
- Le temps moyen de résolution des griefs

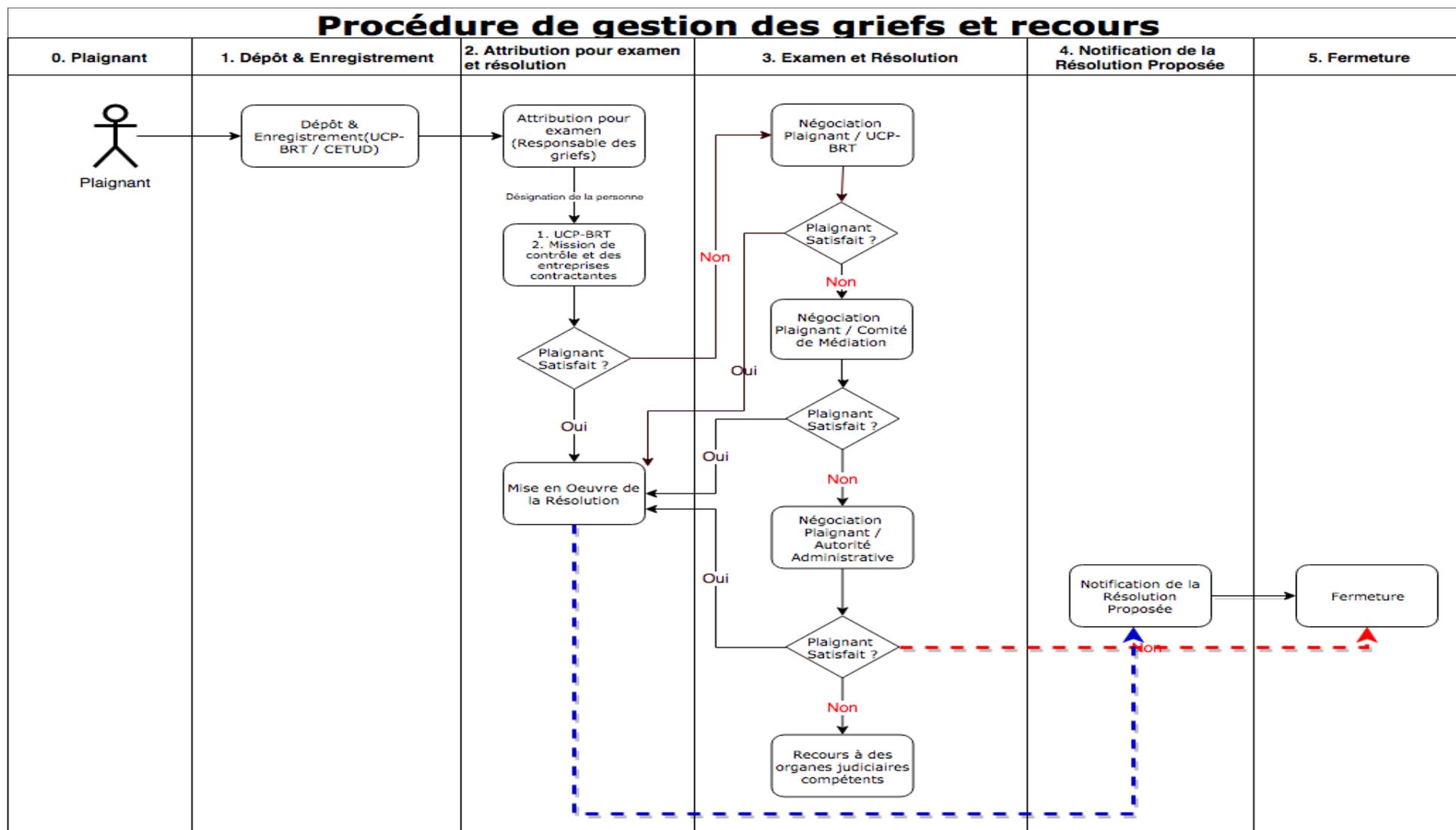


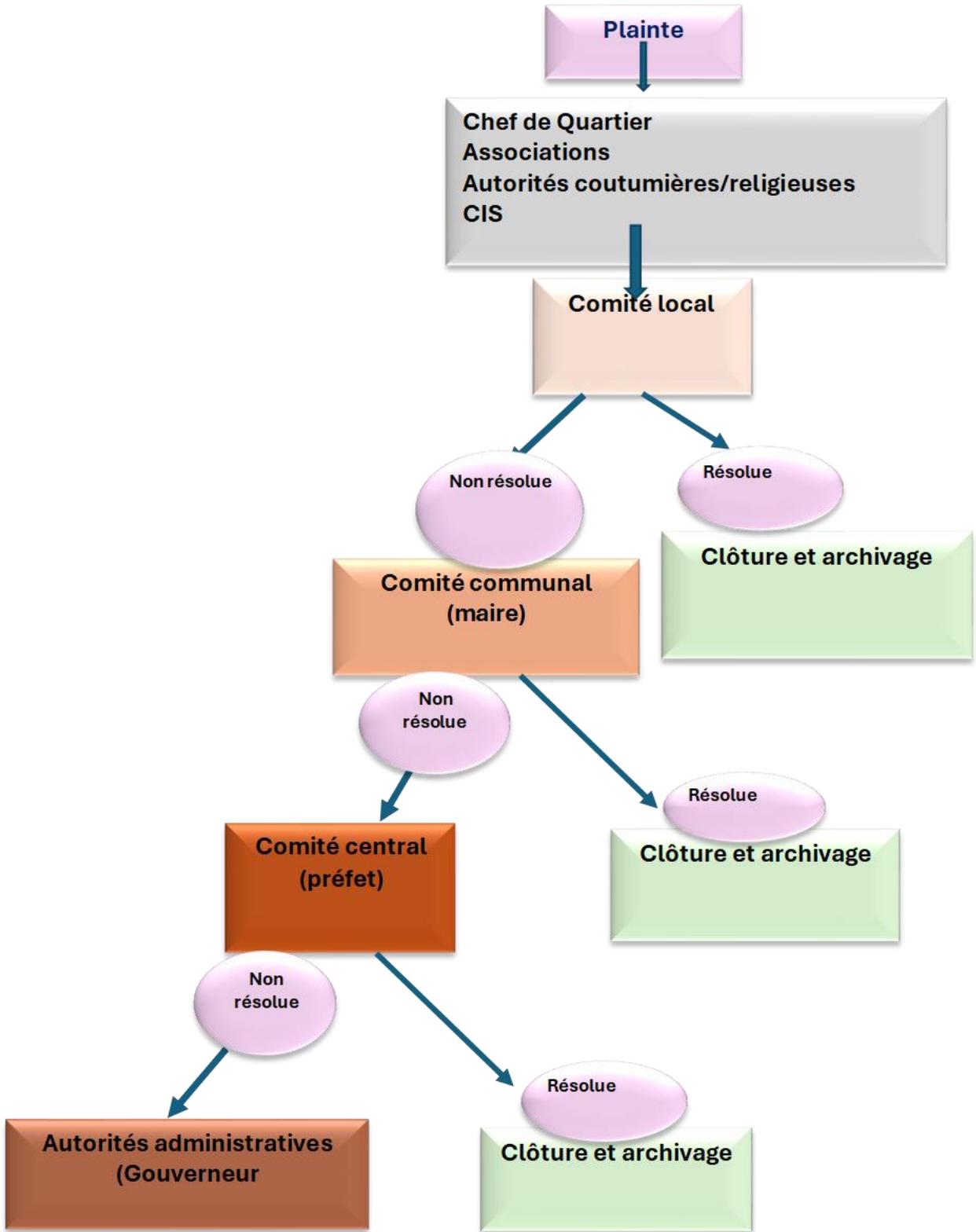
Figure 4 : Procédure de gestion des griefs et des recours

#### **11.4. Niveau d'opérationnalisation du MGP et du VBG**

Les actions ci-après seront effectuées pour rendre opérationnel le mécanisme de gestion des plaintes :

- Signature d'une convention pour le suivi environnemental et social du projet entre la DEEC et le CETUD ;
- Mise en œuvre du PGES chantier ;
- Elaboration d'une base de données et d'une matrice de saisie ;
- Mise en place d'un comité (plateforme d'échange pour discuter et anticiper sur le plan de la communication, (communiqués de presse, road-show) les plaintes ;
- Demande d'utilisation du numéro d'appel d'urgence de la DEEC : le 1221
- Création d'une adresse e-mail de réception des plaintes avec réponse automatique via à ces canaux à valider par la DG du CETUD : [pmpg@pamus@cetud.sn](mailto:pmpg@pamus@cetud.sn) ou [reclamations@cetud.sn](mailto:reclamations@cetud.sn) ou [plaintes@cetud.sn](mailto:plaintes@cetud.sn) ;
- Elaboration d'un code de conduite pour les travailleurs ;
- Mise en place d'une équipe dédiée à la gestion des plaintes ;
- Mise en place d'un dispositif particulier de gestion des plaintes liées aux VBG.

Le dispositif décliné est présenté par la figure ci-après



La diffusion du mécanisme de gestion des plaintes est essentielle. Il doit faire l'objet d'une large diffusion auprès des parties prenantes, en particulier les communautés affectées et riveraines du projet, qui doivent toutes être informées de son existence, mode de fonctionnement et des moyens de le saisir. Les activités prévues pour la diffusion du mécanisme sont listées à la section 9 Plan d'Actions de l'Engagement des Parties Prenantes.

La durée de traitement des plaintes est un indicateur important de la performance du mécanisme. Le Projet doit apporter toute la diligence nécessaire au traitement des réclamations et griefs enregistrés, cela contribue à améliorer la confiance des parties prenantes et leur engagement dans la mise en œuvre du Projet. Par ailleurs, certaines réclamations liées à des problèmes de sécurité ou de santé, seront prises en charge.

Les parties prenantes (PP) consultées dans le cadre de la présente mise à jour du PEPP ont recommandé que les plaintes soient traitées dans un délai raisonnable et que des cellules ou des comités locaux restreints, composés des autorités locales (Maires et Délégués de quartier), des mouvements de Jeunesse et de Femmes, des leaders d'opinion, soient mis en place.

D'autres PP ont aussi recommandé la mise en place de comités départementaux pour le traitement des plaintes qui relèvent d'un niveau de complexité avéré et dépassent les compétences des comités locaux. Toutes ont précisé que le Projet devra mettre à la disposition de ces instances, les ressources nécessaires au fonctionnement du mécanisme.

Il sera aussi utile de définir et vulgariser le format de rencontres, en vue du traitement des plaintes enregistrées, mais aussi de l'évaluation périodique du mécanisme. Le système de rapportage sera également précisé, ainsi que la périodicité et les canaux de divulgation des résultats obtenus aux parties prenantes.

En définitive, toutes les parties prenantes devront participer au fonctionnement du mécanisme, au suivi du traitement des griefs et à l'amélioration des procédures, en vue d'une meilleure performance et adhésion sociale.

### **Mécanisme de gestion des plaintes liées aux violences basées sur le genre**

En ce qui concerne les plaintes liées aux Violences et abus sexuels, un mécanisme parallèle sera mis en place, en partenariat avec les fournisseurs de services de prise en charge des victimes de violences sexuelles., dans le strict respect des principes de confidentialité, de sécurité et de garantie de la vie privée des victimes.

Un plan de réponse pour la prévention, l'atténuation des risques et la prise en charge des VBG préparé par le Projet selon les Procédures Opérationnelles Standard (POS) en vigueur au Sénégal et les exigences des bailleurs. Après approbation, il sera largement diffusé auprès des parties prenantes à travers les canaux appropriés, accessibles à toutes. Les principes et procédures de signalement et de prise en charge devront être communiquées aux parties prenantes, en particulier les communautés affectées ou riveraines des chantiers.

Le plan de communication qui sera mis à jour intégrera cette dimension, et mettra l'accent sur les informations fondamentales suivantes :

- Aucune faveur sexuelle ou autre ne peut être demandée en échange d'une offre d'emploi, du règlement d'un conflit, d'une assistance médicale, ou d'une protection

- Il est interdit au personnel des entreprises et autres prestataires recrutés pour la réalisation des travaux, au personnel des fournisseurs de services médicaux et de sécurité, de se livrer à l'exploitation et aux abus sexuels
- Tout cas d'exploitation et d'abus sexuels peut être signalé en toute confidentialité
- Non-tolérance des Violences Basées sur le Genre (exploitation et abus sexuels, harcèlement sexuel)
- Dispositions juridiques prévues par la loi pour sanctionner les auteurs de VBG/EAS/HS
- Endroits où se rendre pour signaler et obtenir de l'aide (procédures de signalement des cas avérés)
- Procédures de prise en charge, des services disponibles et des modalités d'accès à ces services
- Principes/conditions de confidentialité
- Principes de sécurité et de respect de la vie privée des victimes.

Certains de ces messages devront être affichés de façon visible à des endroits stratégiques au niveau des chantiers et des sièges de tous les partenaires (Structures Facilitatrices), pour une meilleure vulgarisation, en complément du code de conduite à faire signer aux entreprises et à leur personnel, et autres prestataires de services mobilisés dans le cadre de l'exécution du Projet, (consultants, fournisseurs, bureaux de contrôle prestataires de services, services de signalement et de prise en charge médicale, sociale, juridique, psychologique, etc.)

Tous les cas de Violences et abus sexuels devront être signalés aux bailleurs, dans le respect des principes de confidentialité et du consentement éclairé (aucune information spécifique sur les victimes ne sera communiquée). Les données à fournir porteront sur : la nature de l'affaire, le lien avec le Projet, la localisation, l'âge et le sexe de la victime et la référence vers des services si tel a été le cas.

## **12. Suivi et reporting**

### **12.1. Participation des différents acteurs concernés au comité de suivi**

Le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des activités des deux projets et des impacts qui leur sont associés visent à s'assurer, d'une part, que les mesures d'atténuation et de participation des parties prenantes proposées sont mises en œuvre tel que prévu et dans le temps opportun, et d'autre part, que les résultats attendus sont atteints. Le suivi et l'évaluation permettent également d'enclencher des mesures correctives appropriées lorsqu'on rencontre des difficultés et de s'assurer que l'objectif principal du projet soit atteint, et que les parties prenantes participent de manière à la fois inclusive et participative à tous les processus.

Dans cette optique, les actions de suivi/évaluation tournent autour du suivi, de la surveillance et de l'évaluation. Elles seront assumées par le spécialiste en sauvegarde sociale et en communication de la maîtrise d'ouvrage déléguée, en collaboration avec un comité chargé du suivi et évaluation, qui est à mettre en place avant le démarrage activités du projet. Ce comité sera composé de l'UCP, des représentants des parties prenantes touchées négativement par la mise en œuvre du projet par catégorie d'impacts, et le représentant des préfectures et des communes concernées, les représentant des services techniques participant à la mise en œuvre du projet, les entreprises et bureaux de contrôle.

Les indicateurs suivants seront utilisés pour suivre et évaluer l'efficacité des activités de mobilisation des parties prenantes :

- Nombre de parties prenantes mobilisés par catégorie
- nombre de réunions de différentes sortes (consultations publiques, ateliers, rencontres avec les dirigeants locaux) tenues avec chaque catégorie de parties prenantes et nombre de participants ;
- nombre de suggestions et de recommandations reçues par l'UCP à l'aide de divers mécanismes de rétroaction ;
- nombre de publications couvrant le projet dans les médias ;
- nombre de plaintes et de griefs reçus et traités

### **12.2. Le rapport aux groupes de parties prenantes**

L'expert en sauvegarde environnemental et social ainsi que le chargé de communication de l'UCP auront comme tâche principale la coordination permanente de la gestion et de suivi de la mise en œuvre du programme de mobilisation élaboré. Il doit à cet effet se concerter avec toutes les parties prenantes pour assurer la bonne mise en œuvre de ce volet afin d'atteindre tous les résultats escomptés du projet. En plus de l'élaboration des PV de réunions et des ateliers, ces experts assureront le partage et la diffusion de ces PV, des rapports de synthèse de traitement des plaintes aux différentes parties prenantes. Par ailleurs, ils sont tenus également d'assurer la diffusion et la communication des résultats et impacts du projet selon un plan de communication élaboré au démarrage du projet.

Enfin, ils évoqueront dans le rapport d'activité, et ce tous les 6 (six) mois, les actions de mobilisation mises en place spécifiquement, les problèmes rencontrés et les solutions apportées

pour les résoudre.

### **12.3. Indicateurs de suivi du PEPP**

Les indicateurs sont des paramètres dont l'utilisation fournit des informations quantitatives ou qualitatives sur les impacts et les bénéfices des activités du projet. Les indicateurs dits de performance permettent de vérifier si chacun des objectifs du plan seront atteints. L'information obtenue des indicateurs nourrit donc l'approche de gestion adaptative et permet d'ajuster le tir, le cas échéant, afin de maximiser l'engagement des parties prenantes. En vue d'évaluer l'efficacité des activités du plan d'engagement des parties prenantes des indicateurs de suivi ont été développés.

Tableau 13 : Indicateurs de suivi du PMPP ou PEPP

Activités	Indicateurs	Fréquence
Établir et maintenir une relation constructive avec les différents acteurs au cours de la vie du Projet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de parties prenantes mobilisés par catégorie</li> <li>- Nombre de réunions de différentes sortes (consultations publiques, ateliers, rencontres avec les dirigeants locaux) tenues avec chaque catégorie de parties prenantes et nombre de participants</li> <li>- Taux de participation des populations locales aux activités d'engagement du projet par rapport à la population totale du lieu de l'activité               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1=Très faible, absence de participation</li> <li>• 2=Faible, entre 10 et 20 %</li> <li>• 3=Moyen, entre 20 et 40 % d</li> <li>• 4=Élevé, entre 40 et 75 % de</li> <li>• 5=Très élevé, plus de de 75 %</li> </ul> </li> </ul>	Trimestriel
Veiller à ce que les communautés affectées et les autres parties prenantes aient accès aux canaux établis pour faire des commentaires et des suggestions sur des actions susceptibles d'affecter leur milieu et leur vie d'une manière générale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité de la boîte de suggestions/ commentaires</li> <li>- Nombre de suggestions et de recommandations reçues par l'UCP à l'aide de divers mécanismes de rétroaction ;</li> <li>- Existence et utilisation d'un numéro vert</li> </ul>	Trimestriel
Veiller à ce que les communautés affectées par les projets et les autres parties prenantes reçoivent les opportunités et les plateformes pour exprimer leur point de vue sur le projet grâce à un processus d'implication continue	<p>Fréquence des activités d'information sur le projet (par trimestre)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 =Très faible, moins de 2 activités</li> <li>• 2=Faible, entre 2 et 4 activités</li> <li>• 3=Moyenne, entre 4 et 6 activités</li> <li>• 4=Élevée, entre 6 et 8 activités</li> <li>• 5=Très élevée, plus de 8 activités</li> </ul>	Trimestriel
Assurer un engagement ciblé et inclusif auprès des hommes, des femmes, des personnes âgées, des jeunes, des personnes déplacées et des personnes vulnérables et défavorisées ou des groupes directement touchés par les interventions du PROGEP.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'activités spécifiques pour ces groupes (nombre de personnes, ventilation selon âge et sexe)</li> <li>- Nombre de visites dans les maisonnées des personnes vulnérables (personnes handicapées par exemple) (nombre de personnes, ventilation selon âge et sexe)</li> </ul>	Trimestriel
Assurer la divulgation en temps opportun d'informations pertinentes, transparentes, objectives, significatives et facilement accessibles qui se trouvent dans une langue et un format locaux culturellement appropriés qui sont compréhensibles pour les communautés affectées pour les aider à participer de manière significative.	<p>Niveau de communication et d'information</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1=Très faible, aucun outil d'information et de communication</li> <li>- 2=Faible, outils d'information limités et méthodes de communication non-structurées</li> <li>- 3=Moyen, outils d'informations limités et méthodes de communication semi-structurées</li> <li>- 4=Élevé, outils d'information généraux et méthodes de communication structurées</li> <li>- 5=Très outils d'information et méthodes de communication structurées</li> </ul>	Trimestriel

MGP	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nombre de doléances reçues</li><li>- Nombre plaintes reçus et traités</li><li>- Nombre de griefs reçus et traités</li></ul>	Trimestriel
-----	---	-------------

### **13. Mise en œuvre, ressources et responsabilités**

Le CETUD mettra en place une équipe dédiée basée à Dakar avec des visites fréquentes sur le terrain.

L'équipe comprendra un spécialiste expérimenté en communication sociale spécifiquement chargé de l'engagement des parties prenantes, y compris la liaison avec les organisations communautaires locales, les agences gouvernementales locales, la presse locale et d'autres médias.

D'autres spécialistes impliqués dans l'engagement des parties prenantes incluent :

- Le Directeur Général du CETUD, qui est en charge de l'interaction de haut niveau aux plans national et international, et visite fréquemment la zone du Projet ;
- Le Coordonnateur du projet basé à Dakar et ses collaborateurs qui sont spécifiquement chargés des aspects d'ingénierie, de suivi-évaluation, d'environnement, en particulier en ce qui concerne l'acquisition des terres et les négociations avec les personnes affectées par le Projet (PAP).

L'UCP attribue les responsabilités d'engagement des parties prenantes à un spécialiste expérimenté spécifiquement chargé de l'engagement des parties prenantes, y compris la communication sociale et les relations avec les organisations communautaires locales, les agences gouvernementales locales, la presse locale et les autres médias, etc.

Ce spécialiste relève de la cheffe d'Unité Environnementale et sociale.

D'autres spécialistes de l'UCP interviendront au besoin.

Par ailleurs, ce dispositif sera renforcé par :

- la plateforme (site Web interactif, page Facebook, page Twitter) servira de moyen d'accéder à toutes les informations : articles, passation de marché, annonces, rapports finaux et documents relatifs au Projet RTC. Les réseaux sociaux permettront de diffuser des informations complémentaires.
- la création d'adresses email et postales et d'un numéro de téléphone, dédiés aux plaintes
- le recrutement d'un responsable en charge du système de gestion de l'information comprenant le système d'enregistrement et de suivi des griefs
- le recrutement d'un assistant au spécialiste chargé de l'engagement des parties prenantes

Concernant la formation, il s'agira d'organiser, dans chaque région ciblée, un atelier de formation regroupant les diverses structures techniques impliquées dans la mise en œuvre du CPRP et des PAR au niveau régional. La formation pourra être assurée par des personnes ressources appropriées.

S'agissant de la sensibilisation, des campagnes seront menées dans les zones ciblées sur les questions foncières, l'acquisition des terres, la gestion des conflits, la sécurité et la santé des populations riveraines des chantiers, les violences et abus sexuels.

Les ressources nécessaires à l'organisation des réunions, ateliers d'information et de partage,

sessions de renforcement de capacités et autres activités d'engagement des parties prenantes, sont prévues dans le budget du PEPP.

## **Gestion et responsabilités de la mise en œuvre du PEPP**

### ***Unité de coordination de la RTC***

Les activités inscrites dans le cadre de l'engagement des parties prenantes seront mises en œuvre et suivies par l'UCP. Il aura comme mission :

- la mise en œuvre et la coordination des activités d'engagement des PP ;
- l'accompagnement des PP ;
- la supervision des activités du personnel d'appui en charge de l'engagement des PP ;
- le suivi de la gestion des plaintes et des feedbacks, de l'accès et de la diffusion de l'information sur les activités du Projet. Il veillera à maintenir des relations permanentes et de confiance avec les parties prenantes.

Les autres parties prenantes clés comprennent :

### **Les services techniques de l'Etat**

Ce sont des parties prenantes clés dans la mise en œuvre du Projet. Ils ont la responsabilité, dans le cadre de leurs missions régaliennes, d'accompagner la mise en œuvre des projets de développement. Certains cadres de collaboration sont déjà mis en place, tels que les Commissions Départementales de Recensement et d'Evaluation des Impenses, le Comité régional de Suivi Environnemental et Social, le Comité Technique National, la Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC et DREEC), etc. Le renforcement de leurs capacités est important pour leur permettre d'avoir une compréhension et une démarche harmonisées des exigences et directives des bailleurs, mais aussi une bonne connaissance de leurs rôles et responsabilités dans la mise en œuvre du PEPP et le suivi des mesures de gestion environnementale et sociale du Projet.

### **Les collectivités territoriales et les communautés bénéficiaires**

Les collectivités territoriales et les communautés affectées ou bénéficiaires dans toutes leurs déclinaisons (organisations, communautaires de base : associations de jeunes, de femmes, groupes socio-professionnels, leaders communautaires, ont un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre du Projet CIS, à travers l'appui et le soutien aux activités de communication (information, sensibilisation).

Leurs représentants pourront être associés aux activités de renforcement des capacités pour améliorer la qualité de leur participation à la mise en œuvre du PEPP et du Projet de façon générale.

### **Les bureaux de contrôle, entreprises et leurs sous-traitants**

Ces parties prenantes ont la charge d'exécuter leurs contrats dans le strict respect de la réglementation nationale et des directives en matière de sauvegarde environnementale et sociale du bailleur (conditions de travail, gestion des aspects HSE, des plaintes des travailleurs, sécurité, santé des travailleurs et des communautés riveraines des chantiers, respects des droits des populations à l'information sur la nature, la consistance et le calendrier des travaux. Ils doivent recruter et mobiliser, durant la phase des travaux, leurs personnels dédiés à la gestion de ces aspects importants.

### **La société civile, les ONG et les médias**

Les associations de la Société civile, Organisations Non Gouvernementales et les médias sont des parties prenantes que le Projet devra impliquer, informer et mettre à contribution dans ses campagnes d'information et de sensibilisation, mais aussi dans toutes les activités d'engagement des PP (ateliers, réunions d'information et de partage) en vue de les outiller et de leur permettre de jouer leurs rôles dans la mise en œuvre du Projet.

## **14. Budget de la mise en œuvre du PEPP**

Pour la mise en œuvre du PEPP, un budget sera dégagé. Il sera déterminé sur la base des résultats de l'EIES, du PGES, du PAR, etc.

## 15. Annexes

### 15.1. Annexe 1 : Exemple de formulaires de plaintes



#### FICHE DE PLAINTE

Programme d'amélioration de la  
mobilité urbain au SENEGAL (PAMUS)

Logo Programme

#### RECUEIL DE LA PLAINTE

**Date de réception :** .../.../202..

N° PLAINTE :

#### Coordonnées de la personne recueillant la plainte :

.....

.....

#### 1. LOCALISATION

DEPARTEMENT : .....

COMMUNE : .....

QUARTIER : .....

STRUCTURE RECEVANT LA PLAINTE :

CIS  Mairie  Sous –Préfecture  Préfecture  MBRT  CETUD  Autres

#### 2. IDENTIFICATION PARTIE PLAIGNANTE

**REPRESENTANT PERSONNE MORALE**  **NOM ENTITE**.....

**INDIVIDUEL**

Prénoms : .....

Nom : .....

Sexe : Féminin  Masculin

Téléphone (s):...../.....

Mail :.....@.....

ADRESSE : .....

.....

.....



**15.2. Annexe 2 : Formulaire de Feedback**

Contact de l'UCP	Date de consultation	Lieu de la consultation
Nom et statut de la partie prenante	Adresse : Tél:	Email
Problèmes / sujets soulevés	Résumé des résultats de la consultation	
Avons-nous oublié quelque chose qui a été soulevé durant la consultation?		
Y a t-il une information importante qui a été négligée?		
Y a t-il une autre partie prenante importante que nous devrions consulter?		
Qu'est-ce qui vous intéresse le plus dans les projets?		
Quelles sont vos appréhensions sur les projets?		
Quelles informations aimeriez-vous qu'on partage avec vous? Par quel canal?		
Quelles sont vos suggestions et recommandations?		

**15.3. Annexe 3 : Formulaire boîte à question**

Date	Nom du soumissionnaire &Coordonnées	Partie prenante	Question, commentaire, suggestion	Nom et coordonnées du responsable projet auquel la question, le commentaire ou la suggestion a été soumis	Réponse donnée au soumissionnaire et le mode de transmission	Date de la transmission

# Annexes : Consultations des Parties Prenantes

## 16. PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE, CONSULTATIONS ET NEGOCIATIONS TENUES / CONDUITES

La consultation du public est une disposition légale instituée par le code de l'environnement du Sénégal de 2001, lequel considère en son article L 48 « La participation du public à la prise de décision » comme partie intégrante du processus d'évaluation des impacts sur l'environnement. Conformément à ces dispositions et aux exigences de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et de l'Agence Française de Développement (AFD), bailleurs de fonds du projet de restructuration globale du transport en commun à Dakar, des consultations auprès des parties prenantes ont été tenues.

La consultation des parties prenante est une étape importante dans la gestation du plan de réinstallation en ce qu'elle permet de prendre en charge en amont les préoccupations des PAP identifiées. Aussi, conformément au NES 10 de la Banque Mondiale, c'est un processus permettant l'amélioration de la durabilité environnementale et sociale du projet et son acceptation sociale.

### 16.1. Approche méthodologique des consultations

Une démarche inclusive et participative a permis d'identifier les parties prenantes concernées, de les informer et de les consulter sur les activités prévues.

L'approche utilisée pour la consultation des parties prenantes suit la démarche suivante :

- L'identification et la cartographie des parties prenantes
- L'information des parties prenantes et l'établissement d'un calendrier de consultation ;
- La préparation des outils de collecte ;
- La consultation des parties prenantes à travers la conduite d'entretiens individuels et/ou collectifs.

La cartographie préalable de parties prenantes identifiées dans le cadre de ce projet, a permis d'identifier cinq grands d'acteurs :

- Acteurs au niveau nationale (ministères, directions nationales, organes de planifications, forces de défense) ;
- L'administration centrale déconcentrée (gouvernances, préfectures, sous-préfecture) ;
- Services techniques déconcentrés (Directions, divisions et services régionaux et départementaux) ;
- Collectivités territoriales (Conseils départementaux, Conseils municipaux, Conseils de quartiers) ;
- Populations locales et associations communautaires de base (riverains, associations de transporteurs, d'usagers, de chauffeurs, d'association de défense des intérêts des usagers, syndicats, OCB, GIE...).
- Les PAP

Les consultations ont été menées de manière ouverte à travers un schéma semi directif permettant aux parties prenantes de s'exprimer de façon libre sur la perception, les préoccupations et recommandations qu'elles ont du projet.

De façon spécifique, les discussions ont porté sur les points suivants :

- Connaissance et perception des Parties Prenantes par rapport au projet
- Préoccupations/contraintes
- Recommandations et attentes
- Gestion des plaintes (y compris celles liées aux VBG/EAS/HS)

- Besoins en Renforcement de Capacités
- Mesures d'accompagnement social et de restauration des moyens de subsistance

## 16.2. Calendrier des consultations

Les consultations ont été organisées en relations avec les autorités administratives et territoriales, les services techniques, les organisations socioprofessionnelles, les chefs de quartier et les délégués des différents corps de métiers concernés dans certaines zones. Ce qui a facilité la tenue des rencontres à des lieux et heures de convenance.

En outre, il est nécessaire de souligner que l'analyse revêt un caractère holistique en ce qu'elle prend en compte toutes les recommandations et préoccupations soulevées par les parties prenantes

Ci-dessous le tableau de présentation du calendrier des rencontres.

**Tableau 14 : Calendrier des consultations**

Catégories d'acteurs	Acteurs rencontrés	Date
Services Techniques au niveau central	LE CETUD	10 mai 2021
	Direction des Routes	04 juin 2021
	Direction des Stratégies de Désenclavement	16 juin 2021
	Direction des Transports routiers	23 juin 2021
	Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers	26 juin 2021
	Direction de l'Assainissement	09 juillet 2021
	Centre de Gestion de la Qualité de l'air	04 juin 2021
	Division Gestion du Littoral	09 juin 2021
	Division des Installations Classées	11 juin 2021
	Division des Etudes d'Impact	
	Agence Nationale d'Aménagement du Territoire	01 Juillet 2021
	SENELEC	09 juin 2021
	Division du Contrôle des Pollutions et Nuisances	20 juin 2021
	Direction de la Protection Civile	
	Service National d'Hygiène	17 juin 2021
	Direction des Eaux, Forêts, Chasse et Conservation des Sols	22 juin 2021
	Direction des Collectivités Territoriales	22 juin 2021
	Direction des Mines et de la Géologie	17 Juin 2021
	Division de la Sécurité Routière	23 Juin 2021
	Direction de l'Hydraulique	14 juin 2021
	Division des Normes et Réglementation	18 juin 2021
	Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Architecture	18 juin 2021
	Division Santé et Sécurité au Travail	21 juin 2021
	Agence de l'Informatique de l'Etat	
	SEN EAU	6 juillet 2021
	Dakar Dem Dikk	23 juin 2021
	Direction de la Planification et de la Veille Environnementale	07 Juillet 2021
CETUD	22 novembre 2021	

<b>Catégories d'acteurs</b>	<b>Acteurs rencontrés</b>	<b>Date</b>
	SONES	
	Agence de Développement Municipal	1 juillet 2022
	AFTU	1 juillet 2022
	Direction de la Surveillance et du contrôle de l'Occupation des Sols	1 juillet 2022
	Office National de l'Assainissement du Sénégal	1 juillet 2022
	Direction de l'Elevage	18 Juin 2021
	Fonds de Développement des Transports Terrestres	06 Juillet 2022
<b>Administration Déconcentrée</b>	Préfecture de Dakar	04 juin 2021
	Préfecture de Pikine	08 juin 2021
	Préfecture de Guédiawaye	15 juin 2021
<b>Services Techniques au niveau régional</b>	Inspection Régionale des Eaux et Forêts	01 juin 2021
	Division Régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés	10 juin 2021
	Agence Régionale de Développement	15 juin 2021
	Division Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat	18 juin 2021
	Division Régionale de l'Hydraulique	08 juin 2021
	Division Régionale de l'Assainissement	14 juin 2021
	Direction Régionale de l'Action Sociale	18 juin 2021
	Service Régional d'Hygiène	23 juin 2021
	Direction Régionale de l'LE CETUD	15 juin 2021
	Service Régional des Mines et de la Géologie	18 juin 2021
	Secteur des Eaux et Forêts de Pikine	9 juin 2021
<b>Collectivités Territoriales</b>	Conseil Municipal de Yeumbeul Nord	11 juin 2021
	Collège des Délégués de quartier de la Commune de Yeumbeul Nord	15 juin 2021
	Conseil Municipal de Bambilor	23 juin 2021
	Conseil Départemental de Rufisque	23 juin 2021
	Conseil Municipal de Wakhinane Nimzatt	8 juillet 2021
	Conseil Municipal de Sangalkam	30 juin 2021
	Commune de Malika	14 juin 2021
	Commune de Keur Massar	14 juin 2021
	Ville de Guédiawaye	15 juin 2021
	Ville de Dakar	15 juin 2021
	Ville de Pikine	02 juillet 2021
	Commune de Hann-Bel Air	26 juin 2021
	Commune de Medina	23 juin 2021
	Commune de Dakar Plateau	23 juin 2021
	Commune de Jaxaay-Parcelles Assainies-Niacourab	25 juin 2021
	Conseil Municipal de Jaxaay-Parcelles Assainies-Niacourab	8 juillet 2021
	Commune de Ouakam	23 juin 2021
	Commune de Dieuppeul-Derkle	25 juin 2021
	Commune de Grand-Yoff	07 Juillet 2021
	Commune de Mbao	
<b>Associations Socio-</b>	Collège des Transporteurs de la Commune de	15 juin 2021

Catégories d'acteurs	Acteurs rencontrés	Date
<b>Professionnelles</b>	Yeumbeul Nord	
	Association des Transporteurs de Bambilor	18 juin 2021
	Association des Transporteurs de Wakhinane Nimzatt	8 juillet 2021
	ASCOSEN	21 juin 2021
	Union Nationale des Consommateurs du Sénégal	03 Juin 2021
	Représentant des Chefs de village de Bambilor	18 juin 2021
	Délégués de quartiers et Badienou Gokh de Wakhinane Nimzatt	8 juillet 2021
	Collège des délégués de quartier de Sangalkam	
	Transporteurs et Chauffeurs AFTU de Sangalkam	30 juin 2021
	Délégués de quartiers de Sébikotane	07 juillet 2021
	Association des Jeunes de Jaxaay Parcelles Niacourab	
	Délégués de quartiers de Jaxaay Parcelles Niacourab	8 juillet 2021
	Badienou Gokh de Yeumbeul Nord	16 Juin 2021
	Délégués de quartiers de Sebikhotane	6 juillet 2021
	Représentants des comités de Surveillance de la Forêt Classée de Mbao	9 juin 2021
<b>PAP</b>	Impactées de Darou Rahmane (Guediawaye)	28/09/2022
	Impactées du marché de Colobane (Cantines)	29/09/2022
	Impactées du marché de Colobane (Friperie)	
	Association Sportive et Culturelle de Médina Kelle	30/09/2022
	Impactées garage de Jaxaay (Terminal ligne 65)	03/10/2022
	Mécaniciens de l'ancienne piste de l'aéroport	03/11/2022
	Impactées marché au poisson de Keur Massar	02/10/2022

### 16.3. Difficultés rencontrées

L'approche sociale est souvent empreinte de contraintes qui rendent difficiles le recueil de données et peuvent constituer des biais si leur prise en charge n'est pas intégrée dans la démarche. Dans l'ensemble, les rencontres avec les parties prenantes ont pu se tenir sans encombre. Néanmoins, la rencontre avec les mécaniciens de la zone mitoyenne de Keur Massar n'a pas pu se tenir pour cause de refus. Cependant des démarches empreintes de conciliation et de négociation ont été entreprises pour lever cette contrainte.

### 16.4. Résultats des consultations

Les échanges avec les parties prenantes ont produit les résultats suivants :

### 16.5. Questions posées/réponses apportées

- ☞ Comment seront gérées les pertes d'emplois occasionnées par ce projet ?
- ☞ Comment faire pour savoir ceux d'entre nous qui seront impactés par le projet ?
- ☞ S'agit-il d'un déguerpissement pour juste le temps des travaux ou est-ce un déguerpissement définitif ?
- ☞ A quoi doit-on s'attendre dans les cas où c'est uniquement une partie de la concession qui est impactée ?

- ☞ Comment les mécaniciens pourront-ils retrouver la clientèle au site de recasement ?
- ☞ Quelle est la procédure à suivre pour prendre en compte les biens impactés mais non identifiés par vos enquêteurs ?
- ☞ Est-ce que les autres corps de métiers peuvent être intégrés dans le site de recasement ?
- ☞ Quelle est la date prévue pour le recasement ?
- ☞ Est-ce que c'est le recensement déjà réalisé par le cabinet HPR que le gouvernement va considérer pour le recasement des mécaniciens (Car il faut préciser qu'il est loin d'être exhaustif) ?
- ☞ Pourquoi nous imposer un lieu de recasement et ne pas nous laisser le choisir ?
- ☞ Qu'est-ce que vous allez faire du reste de foncier de l'ancienne piste ? Pourquoi ne pas prendre la partie dont vous aurez besoin et nous laisser sur la partie restante ?
- ☞ Pourquoi avez-vous choisi l'ancienne piste alors qu'il y a d'autres zones comme le marché Tiléne et autre ?

## 16.6. Perceptions, avantages et enjeux associés au projet

Des avis divergents ont été soulevés sur ce point par les parties prenantes. Dans leur ensemble, les acteurs consultés ont mis en exergue les effets positifs d'un tel projet sur le développement des activités socio-économiques de la ville de Dakar. Cependant, ils n'ont pas manqué d'attirer l'attention sur un certain nombre d'impacts et risques, dont leur non prise en compte, pourraient compromettre la bonne mise en œuvre du projet. Cependant, certains acteurs, les PAP notamment, redoutent les conséquences néfastes qui peuvent découler de la mise en œuvre du projet mais saluent tout de même la visée espérée en termes de fluidité de la mobilité. Ce dernier avis est celui partagé par les impactées de Darou Rahmane à Guédiawaye qui soutiennent que : « *c'est un projet utile mais il faut éviter que ce soit fait au détriment des populations. Il faut en faire un projet gagnant-gagnant* »

C'est aussi l'avis des services techniques rencontrés qui saluent l'effet escompté sur la mobilité urbaine et sur la remise en état des voiries. Ainsi, ils soulignent : « *ce projet vient à son heure car aussi bien le parc automobile que les voiries sont dans un état de délabrement* » ; « *En termes de voiries à Dakar, les voies existent mais la majorité, a besoin d'être réhabilitée ou améliorée* »

En termes d'enjeux associés au projet, aussi bien au niveau des autorités administratives que des services techniques, les avis concourent à montrer « *l'amélioration de la mobilité urbaine* » que le projet va entraîner. Pour les autorités administratives, cette « *restructuration du réseau de transport en commun* » pourra offrir « *un fonctionnement optimal du TER et du BRT* » et ainsi avoir un « *Impact positif sur la vie économique* ».

A cela vient s'ajouter, pour les services techniques : « *le renouvellement d'une partie du parc automobile avec des bus modernes moins polluants* » rejoignant l'avis des collectivités territoriales qui espèrent que « *Ce projet va également permettre de désenclaver certaines zones qui restaient, jadis, inaccessibles* »

Sur la même lancée, d'autres magnifient la démarche inclusive amorcée par le promoteur qui permettra de niveler l'accès à l'information sur le processus de mise en œuvre du projet. C'est notamment l'avis des commerçants de friperies de Colobane qui saluent : « *la démarche de consultations des parties concernées, car elle permet d'anticiper sur les problèmes* ».

En outre, les parties prenantes ont aussi souligné d'autres enjeux liés à la mise en œuvre du projet. En effet, selon elles, le projet apportera :

- Une solution définitive aux embouteillages.
- La modernisation de l'espace public ;
- L'amélioration de la mobilité ;
- Le développement économique de Dakar.

Cependant, moult inquiétudes ont été soulevées par les parties prenantes, si certaines redoutent les conséquences liées à l'arrêt temporaire ou définitive des activités économiques informelles, d'autres restent sceptiques quant à la prise en charge des indemnisations et des accompagnements à mettre en place. Dans ce qui suit, une présentation est faite des préoccupations soulevées par les parties prenantes rencontrées.

## 16.7. Préoccupations majeures et principales recommandations liées au projet

Plusieurs préoccupations liées notamment aux impacts causés par le projet ont été soulevées par les parties prenantes. De l'arrêt d'activités et la perte de revenus régulières pour les uns, de la perte foncière au déménagement d'habitat pour les autres en passant par les inquiétudes liées aux indemnisations, sont autant de préoccupations soulevées par les parties prenantes lors des consultations.

### ☞ L'impact au niveau des habitats et du foncier

Les activités de libération des emprises risquent d'entraîner la démolition de structures à usage d'habitation ou autres à certains endroits des tracés prédéfinis. Cette situation créera beaucoup de désagréments étant donné la forte concentration des populations dans la zone. Les vibrations émises par les engins de démolition et de forage risquent également de contribuer à la chute ou à la fissure des bâtis à proximité des zones de travaux.

### ☞ La fragmentation sociale et la déstructuration de réseaux sociaux,

Les acteurs locaux sont largement revenus sur les risques liés à la fragmentation sociale que le projet pourrait engendrer. Avec la construction du TER et du BRT des ensembles sociaux se sont disloqués fragilisant, à la limite rendant vulnérables certaines populations. Les acteurs ont exprimé leurs inquiétudes par rapport à la mise en œuvre du projet si dans sa conception il n'est pas prévu la construction de passerelles et de ponts suffisants pour rallier les quartiers qui seront séparés par la réalisation des infrastructures.

A ce propos, les PAP déplorent activement la rupture sociale que cette situation peut engendrer. Pour elles, il faut déplorer par exemple « *la perturbation de la fréquentation scolaire des enfants* » des familles concernées. A cela s'ajoute pour les PAP *les difficultés économiques que l'impact des concessions peut engendrer renforçant la situation précaire des familles concernées*. Sur ce point, les services techniques soulignent leurs inquiétudes quant à « *l'altération des habitats et les nuisances sonores* » induits par les travaux. Ce que redoutent aussi les collectivités territoriales qui soulignent « *La proximité des concessions avec la chaussée* ». Concernant le foncier, les services techniques redoutent : « *l'indisponibilité foncière pour la relocalisation des occupants des emprises* ». Pour les mécaniciens de Ouakam, il faudrait prendre en compte :

- L'éloignement du site de recasement
- Les difficultés pour rallier le site de recasement car il est éloigné du centre-ville
- L'absence de commodités et d'aménagements adéquats sur le site de recasement
- Le sol non approprié pour l'activité de mécanique dans le site de recasement

### ☞ L'impact économique et les pertes de revenus engendrées

De nombreux acteurs économiques sont installés sur l'emprise de certains tracés voire aux environs immédiats. Certains seront directement touchés par le projet, ils vont subir les effets négatifs liés aux travaux occasionnant une cession voire un ralentissement de leurs activités ou une baisse de la clientèle pour des raisons de non-accessibilité. En effet, la non prise en charge de la compensation des pertes directes dans le cadre d'un plan de réinstallation entraîne souvent des frustrations chez des acteurs économiques à proximité de la zone des travaux, exposant ces derniers à des pertes de revenus plongeant certains dans un appauvrissement et une vulnérabilité

inévitables. En effet, les parties prenantes ont été nombreuses à souligner les pertes de revenus qui peuvent découler du projet. Ainsi elles s'inquiètent des :

- Pertes de revenus considérables ;
- Pertes d'emplois ;
- Pertes de revenus pour les acteurs du petit commerce à proximité des garages.

Sur ce point, les services techniques redoutent les risques liés aux « *Pertes de recettes pour les communes et les perturbations des activités économiques avec une incidence sur l'augmentation de la paupérisation* », risques qui peuvent induire des « *conflits causés par le refus de libération des emprises* ». Même son de cloche au niveau des collectivités territoriales qui mettent en garde contre « *la présence importante des activités socioéconomiques dans la zone* ».

Les OCB quant à elles mettent en garde contre « *la cherté du coût du transport* » mais aussi le renforcement de « *l'occupation anarchique des routes par les activités économiques* »

Aussi, il est à noter, les inquiétudes émises par les mécaniciens de l'ancienne piste de Ouakam. En effet, ces derniers soulignent qu'ils risquent de « *beaucoup perdre dans la mesure où le site choisi est très loin de la ville, ce qui aura des conséquences sur nos revenus avec des pertes de clientèle* ». En plus, ils redoutent :

- Les pertes de clientèles et d'activités ;
- Les risques de chômage chez les jeunes apprentis
- La non identification de certains biens et propriétaires impactés

#### ☞ La Problématique des indemnisations et de la restauration des moyens de subsistance

En matière d'indemnisation, les parties prenantes restent sceptiques quant à la prise en charge convenable des indemnisations. Comme le souligne les impactés de l'aire terminal de Jaxaay à Keur Massar qui redoutent un : « *déguerpissement sans formalité et sans indemnisation comme ce fut le cas au marché Waranka à Guinaw Rail* ». C'est dans ce même acabit que les vendeuses de poisson de Keur Massar mettent en garde contre « *l'absence d'un autre marché au poisson* » dans la zone. En résumé, ces derniers ne sont prêts à céder le site qu'à deux conditions. La première c'est que les pertes occasionnées en termes de revenus doivent être compensées. La seconde c'est que les moyens de subsistance doivent être restaurés à travers la construction et l'aménagement d'un site de recasement qui sera mis à leur disposition avant le déplacement. Aussi, il est important de noter la forte désapprobation des commerçants tenanciers de cantines à COLOBANE. En effet ces derniers ont fait montre de leur désaccord quant à l'impact de leurs places d'affaires. C'est ce qui ressort de leurs propos suivants : « *Nous sommes foncièrement contre ce projet et souhaitons être saisis par le CETUD avant de se prononcer là-dessus* » ; « *Nous tirons nos revenus ici et faisons vivre nos familles avec. Il est inconcevable de nous retirer notre gagne-pain pour faire passer des bus. Que vont devenir nos familles ?* » ; « *Pourquoi sacrifier la subsistance de centaines de familles pour les besoins d'un projet ? Il n'y a-t-il pas d'autres espaces disponibles ? Le projet ne peut-il aller sans cette perte incommensurable pour nous autres qui n'avons rien demandé à l'Etat sénégalais et qui ne recevons aucune aide ou subvention de sa part ?* » ; « *Nous sommes totalement contre le projet et n'envisageons aucune contrepartie. Nous demeurerons et continuerons notre activité dans ce marché. Le projet n'a qu'à se trouver un autre site* » ; « *En définitive, nous ne bougerons pas d'un iota, quitte à y laisser nos vies* ».

Il ressort néanmoins des échanges eu avec les marchands de Colobane un souhait de recasement sur un autre site pour la restauration de leurs moyens de subsistance. Mais ce point de vue ne concerne qu'une minorité des personnes affectées.

#### ☞ Manque d'informations concernant le projet

Ce point a été soulevé par les PAP, notamment les mécaniciens de l'ancienne piste de l'aéroport qui déplorent :

- L'absence d'information sur le projet et sur la tenue d'un recensement exhaustif des occupants de l'ancienne piste ;
- L'absence des autorités étatiques durant les consultations publiques ;
- Le non-respect des promesses de la part du gouvernement ;
- L'absence de partage d'informations de la part des représentants du collectif des mécaniciens de l'ancienne piste ;
- Le risque de révolte de tous les corps de métiers présents sur le site ;
- Le risque de trouble à l'ordre public ;
- Les risques de conflits sociaux

Dans le cadre de la réinstallation, le mécontentement ou frustrations des populations locales et ou des occupants de places d'affaires peuvent générer des conflits. Ces conflits peuvent prendre les formes suivantes : soulèvements, barrages des routes, actes de sabotages, occupation des travaux de chantier, séquestrations, etc. car comme le soutiennent les mécaniciens de l'ancienne piste (*le promoteur ne peut faire fi de nos réclamations car nous mécaniciens pouvant en un rien de temps bloquer toute la capitale en sabotant les véhicules* ». Un autre facteur à risque est le conflit entre riverains et travailleurs occasionnés par d'éventuelles nuisances sonores et atmosphériques.

#### ☞ Recensements non exhaustifs des PAP

La quasi-totalité des PAP rencontrés ont déploré le fait que le recensement a coïncidé avec le Magal de Touba. Pour ces derniers, il est nécessaire d'organiser un autre passage afin de prendre en compte tous les acteurs et leurs actifs, ceci en vue d'une bonne prise en charge des indemnités.

#### ☞ La réinstallation sur des sites non aedificandi ou éloignés

Les acteurs consultés, en l'occurrence les PAP constituent des populations durement éprouvées par le phénomène des inondations ces dernières années. Dès lors, ils redoutent d'être, en cas de recasement, réinstallés sur des sites où leurs tourments seront loin de connaître un épilogue.

## **16.8. Les recommandations et attentes soulevées**

Dans ce qui suit, une présentation est faite des diverses recommandations formulées par les parties prenantes. En effet, aussi bien les autorités administratives et territoriales, les services techniques, les organisations professionnelles que les PAP, ont, pour les inquiétudes soulevées, émis des suggestions afin de le prendre en charge.

Aussi, les autorités, les services techniques et les OCB préconisent de :

- Privilégier la sensibilisation et le partage d'informations à toutes les étapes du projet,
- Maintenir les échanges, créer des cadres de concertation.
- Renforcer l'information-communication pour permettre à tout un chacun d'avoir vent du projet avant toute activité sur le terrain ;
- Nous présenter un tracé officiel afin de nous permettre de cerner nous-mêmes l'impact ;
- Coordonner avec l'administration et les services techniques compétents
- Appuyer les acteurs du secteur informel pour leur permettre de mener leurs activités commerciales loin des itinéraires routiers
- Assurer un suivi pour éviter les réinstallations clandestines au niveau des arrêts et trottoirs ;
- Respecter les procédures de libération des emprises, de recasement et d'indemnisation des impactés
- Respecter la conformité avec la réglementation foncière, l'expropriation et la réinstallation

- Recruter la main d'œuvre locale pour les tâches dont elle a les compétences
- Prendre en compte les valeurs foncières actuelles dans le barème d'indemnisation
- Mener la réinstallation dans de bonnes conditions, sur la base d'un barème d'indemnisation correct afin de nous permettre de nous recaser correctement.

En ce qui concerne les PAP, chaque catégorie a apporté des recommandations en lien avec sa propre situation.

Ainsi les mécaniciens de l'ancienne piste ont mis l'accent sur la nécessité de :

- Informer les occupants de l'ancienne piste sur le calendrier des activités du projet,
- Partager les informations issues des rencontres avec l'autorité centrale ;
- Respecter les points convenus avec les représentants des mécaniciens lors des rencontres pour l'intérêt de tous ;
- Éviter les erreurs notées sur la communication et informations pour une suite favorable du projet ;
- Inclure tous les corps de métiers présents sur le site dans le processus de réinstallation ;
- Revoir le site de recasement ;
- Aménager l'espace qui restera de l'ancienne piste pour recaser une partie des activités présentes ;
- Prioriser les jeunes impactés de l'ancienne piste dans le recrutement ;
- Éviter de faire de la discrimination pendant le recasement ;
- Prendre en compte les ferrailleurs dans la réinstallation
- Faciliter l'acheminement des véhicules à réparer et le déplacement des mécaniciens.

En outre, les impactés de Colobane notamment les tenanciers des cantines qui n'ont pas manqué de montrer leur désaccord quant à l'impact sur leurs places d'affaires, invitent les responsables du projet à :

- Songer à les maintenir sur place, vue l'importance de leur activité et ce qu'il permet de réaliser et ils suggèrent au projet de se trouver d'autres sites ;
- Tout faire pour éviter leurs lieux de commerce au cas contraire, ils souhaitent un recasement et non une indemnisation ;
- Trouver un autre site pour préserver les emplois des jeunes et éviter le chômage, la pauvreté et la délinquance ;
- Descendre sur le terrain et s'imprégner des réalités avant de prendre la décision finale
- Trouver un site de recasement avant de déloger les commerces de cantine de Colobane (de l'avis d'une petite minorité, pour la majorité le déguerpissement n'est même pas envisageable) ;

L'ASC de Médina Kelle, PAP qui risque de perdre un bien communautaire (terrain de Foot situé dans la zone mitoyenne de Keur Massar) souhaite la prise en compte de leurs préoccupations en invitant le projet à :

- Mettre à disposition et partager le tracé et la maquette du projet ;
- Trouver un autre espace et moderniser le terrain de football avec des aménagements paysagers et du gazon synthétique ;
- Prendre en compte les populations riveraines dans la mise en œuvre du projet afin de limiter les impacts négatifs ;
- Inclure le volet Assainissement dans le cadre de l'accompagnement social car à l'heure actuelle, 40 maisons du quartier sont sous les eaux dans la zone mitoyenne de Keur Massar;
- Appuyer le quartier et les deux autres quartiers riverains à savoir Aynoumadi Extension et Medina Salam qui ne sont pas bénéficiaires du PROGEP 2 ;
- Régler en premier lieu le problème des inondations pour éviter que les infrastructures du projet CETUD ne soient envahis par les eaux ;
- Intégrer la jeunesse locale dans les travaux car toutes les compétences sont disponibles ;

- Recruter au maximum et en priorité les jeunes du quartier aussi bien pour les travaux que dans l'exploitation du garage (restauration, nettoyage, etc.)
- Eviter d'impacter sur la forêt classée car elle est le seul poumon vert à Dakar ;
- Reboiser pour compenser les pertes de végétation occasionnées par le projet ;
- Aménager le terrain de compensation et mettre du gazon synthétique ou hybride car l'ASC aspire à former de grands joueurs ;
- Faire un terrain multisport car plusieurs disciplines sportives sont menées ici ;
- Canaliser avant de débiter les travaux afin d'éviter les embouteillages ;
- Utiliser pour les travaux des matériaux respectueux de l'environnement ;
- Nous indemniser avec un terrain moderne, de design et de qualité supérieure à ce que nous avons ;
- Prévoir des espaces pour la sécurité des enfants pendant les travaux ;
- Informer et impliquer les leaders communautaires pour leur permettre de s'approprier le projet et de jouer le rôle de relais auprès de leurs pairs ;
- Organiser une journée d'information au niveau du terrain pour une bonne appropriation du projet.

Pour les femmes du marché au poisson de Keur Massar, il est nécessaire pour le projet de :

- Indemniser et accompagner dans le recasement ;
- Considérer l'option d'indemniser et puis recaser pour éviter de nous laisser tomber dans la précarité ;
- Exploiter les endroits disponibles dans les parages à l'instar du foirail à bétail derrière la station, si le déguerpissement ne peut être évité ;
- Déclasser une partie de la forêt classée et l'aménager en marché au poisson ;
- Indemniser et puis relocaliser dans un marché proche du voisinage, avec toutes les commodités (Sécurité, éclairage, assainissement, approvisionnement en eau), plus spacieux et avec des espaces aménagés pour les écailleurs ;

## **16.9. Mécanisme de gestion des plaintes (MGP)**

De l'avis des parties prenantes, la mise en place d'un MGP entre en droite ligne avec leurs recommandations en ce qu'il permet aux différents protagonistes d'avoir une méthode d'enregistrement et de règlements des différents ou manquements qui peuvent naître dans la mise en œuvre du projet. Aussi les parties prenantes invitent à :

- Considérer les chefs de quartier, les notables et le Conseil de quartier comme première instance de règlement des conflits.
- Privilégier la concertation et la discussion par l'entremise des délégués des marchés. Les délégués sont les premières instances de règlement des conflits, la police est saisie en second recours.
- Mettre en place un comité de gestion des plaintes dirigé par la Préfecture
- Traiter les plaintes au fur et à mesure qu'elles sont reçues.

Pour la composition des ressources humaines en charge du dispositif du MGP, les parties prenantes proposent de :

- Mettre en place un comité de gestion des plaintes composé de 5 membres issus de la population locale (un point focal, deux facilitateurs, deux chargés du suivi des plaintes) ;
- Privilégier la concertation et l'information pour éviter les conflits ;
- Respecter les promesses faites à l'endroit des populations  
Inclure la municipalité dans le MGP.

## 16.10. Souhaits d'accompagnement social et de Renforcement de capacité et appui

Interrogées sur leurs préférences en termes d'accompagnement social et de renforcement de capacités, les parties prenantes ont décliné chacune ses priorités et ses urgences. De façon générale, leurs souhaits concernent :

- La construction et ou l'équipement de structures scolaires et sanitaires
- La formalisation des activités informelles
- La formation dans des domaines innovants pour accroître leur compétitivité sur le marché de l'emploi
- La formation aux métiers liés au projet pour garantir l'employabilité des PAP dans le cadre du projet
- Le partage des informations et des documents du projet
- Le Financement à l'endroit des femmes et des jeunes pour le développement d'AGR.

## 16.11. Préférence en termes d'indemnisation

Les rencontres tenues ont permis aux communautés et personnes affectées par le projet de révéler leurs préférences en matière de compensation des pertes qu'elles vont subir. Elles ont affirmé à l'unanimité que le recasement sur d'autres endroits adaptés à leur activité socio-économique et obéissant aux normes environnementales est de loin leur préférence. Ils corroborent ce point de vue en avançant l'argument selon lequel l'indemnisation en espèces les place dans une éventuelle vulnérabilité car vus les aléas de la crise économique qui sévit en ce moment ces espèces risquent d'être investis pour régler des problèmes autres que leur destination initiale. Cependant quelques PAP à l'instar des femmes du marché au poisson de Keur Massar souhaitent recevoir une indemnisation en espèces en plus d'un soutien et d'un accompagnement dans la recherche d'un autre site où elles pourront se redéployer.

## 16.12. Synthèse des préoccupations soulevées par les acteurs toutes catégories confondues et de leur prise en compte dans le PAR

Tableau 15 : synthèse des préoccupations soulevées par les acteurs

PREOCCUPATIONS	RECOMMANDATIONS	DISPOSITIONS DANS LE PAR
La fragmentation sociale et la déstructuration de réseaux sociaux	Éviter la séparation des quartiers en deux ; Éviter la destruction de liens sociaux ; Recaser dans une zone proche du quartier pour ne pas perturber la fréquentation scolaire des enfants des PAP ; Accompagner financièrement les impactés s'ils veulent rester dans la zone et acquérir une propriété dont le coût dépasse le montant de l'indemnisation pour maintenir le lien social et la stabilité des ménages	RAS

<b>PREOCCUPATIONS</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>DISPOSITIONS DANS LE PAR</b>
L'impact économique et les pertes de revenus engendrées	Indemniser à hauteur des pertes subies ; Employer la main d'œuvre locale ; Accompagner les travailleurs du secteur informel dans la formalisation de leur activité	Il est ressorti des rencontres organisées en prélude au recensement et aux enquêtes socio-économiques la nécessité d'indemniser en nature avec une aide pour la formation et la formalisation ; Programme de restauration des moyens de subsistances, Indemnités pour la perte de revenu économique équivalent à 6 mois de revenu pour les structures économiques ; Accès au programme de restauration des moyens de subsistance
La perte d'habitat, de places d'affaires, de surfaces maraîchères ou agricoles	Maintenir les PAP sur leur lieu de travail ou d'habitat et suggérer au projet se trouver d'autres sites Trouver des sites de recasement en adéquation avec l'activité socio-économique des impactés	Compensation selon les derniers barèmes de 2010 majorés à 10% tous les 2 ans au m2 de la terre (décret de 2010) ; Si un foncier est disponible dans la zone, les services compétents assumeront le rôle d'affecter de nouvelles terres aux PAP qui optent pour un remplacement en nature, en collaboration avec le CETUD
Pertes d'infrastructures communautaires	Reconstruction et équipement d'infrastructures de substitution	Mise en place d'alternatives et la reconstruction de l'infrastructure. Notifier les usagers des interruptions d'accès
L'impact sur les établissements classés	Éviter d'impacter sur la FC de Mbao seul poumon vert de Dakar	RAS
La problématique des indemnisations	Indemniser sur la base de barèmes mis à jour Indemniser, recaser avant de déguerpir	Compensation selon les derniers barèmes de 2010 majorés à 10% tous les 2 ans au m2 de la terre (décret de 2010)
Les risques de conflits sociaux	Prendre en compte les préoccupations des PAP, Indemniser avant le démarrage	Un programme d'accompagnement sera mis en œuvre dans le cadre du

PREOCCUPATIONS	RECOMMANDATIONS	DISPOSITIONS DANS LE PAR
	des travaux, Accompagner la réinstallation	PAR et du PRMS
Le Recensement non exhaustif des PAP	Organiser d'autres passages pour le recensement	RAS
La réinstallation sur des sites non aedificandi ou éloignés	Considérer la possibilité d'exploiter l'espace vide sur le littoral pour le recasement des impactés, abattre la bande de filaos si nécessaire	RAS
Le manque d'informations concernant le projet	Impliquer toutes les parties prenantes et partager les informations liées au projet à toutes les étapes	RAS

### 16.13. Négociations tenues / conduites

Dans le cadre des procédures nationales applicables, les négociations relèvent de la phase de mise en œuvre des PAR.

Conformément à la Loi n° 76-67 du 02 juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique, à l'article 9, les intéressés sont invités par l'expropriant à comparaître en personne ou par mandataire devant une commission de conciliation dont la composition sera fixée par décret. La commission constate ou cherche à réaliser l'accord des parties sur le montant des indemnités à calculer d'après les bases spécifiées à l'article 20. Un procès-verbal constatant cet accord est dressé et signé par le président et par chacun des membres de la commission et par les parties. Toutefois, les estimations des indemnités actuellement dans le présent PAR ont pris en compte aussi bien la réglementation nationale que les exigences de la Banque en la matière. A cet effet, il y a de forte probabilité que la vérification ou le calcul de la commission ne s'écarte pas des résultats contenus dans le présent PAR. Par ailleurs, le CETUD participera aux travaux de la CDREI et précisera à ladite commission toutes les bases juridiques relatives au recensement des PAP et à l'évaluation des pertes, ainsi que les engagements relatifs au MGP, et de manière générale à la mise en œuvre du PAR. Le renforcement des capacités de la CDREI (formation) vise également à faciliter l'appropriation, par ses membres, des exigences de la Banque.

### 16.14. Programme d'engagement des PP

Etant donné la sensibilité des opérations de déguerpissement, le CETUD doit définir et mettre en œuvre une stratégie d'engagement des PP. Les négociations entamées doivent continuer jusqu'à porter leur fruit. La concertation doit être maintenue en vue d'arriver progressivement à un accord pour une libération paisible des emprises du projet sous des conditions qui seront discutées avec les PP et acceptées par celles-ci en toute connaissance de cause.

#### ❖ Plateforme d'échanges des opérateurs de transport

La politique de la mobilité a été partagée à travers le PMUD ou PMUS. Dans le programme prioritaire, parties prenantes ont été informé de façon informelle sur le projet de réhabilitation de

certaines gares comme Colobane, Petersen, Lat-Dior. ... cela avait faciliter la visite de la banque lors de la mission de février 2025.

Cette plateforme d'échanges avec les opérateurs de transport devra être redynamisée pour un engagement des ces Parties Prenantes qui peuvent générer des risques majeurs négatifs sur le projet.

Ces échanges qui doivent se faire en étroite collaboration avec la DOP du Cetud a démarré les animations avec une rencontre d'introduction sur la Restructuration Globale du Réseau de transport en Commun le 26 février 2025.

Après la transmission de la requête de financement à la Banque Mondiale par l'Etat du Sénégal, le CETUD a entamé les rencontres d'informations ont été reprises. Ainsi, une rencontre s'est tenue le 16 avril 2025 à la préfecture de Guédiawaye, sous la Présidence du Préfet. Ont pris part à cette rencontre :

- Les Sous-préfets de Sam Notoire et de Wakhinane Nimzatt
- Le Percepteur municipal
- Le Maire de la Ville de Guédiawaye
- Le Maire de la Commune de Golf Sud
- Le Maire de la Commune de Sam Notoire
- Le commissaire Central de Guédiawaye
- Le Commissaire du BRT
- Le Services Techniques de ces Collectivités
- Les Services Techniques déconcentrés (Domaines, Cadastre, Urbanisme, ...)
- Le CETUD

L'objectif de cette rencontre était de faire le bilan de l'accompagnement social et de la Communication Sociale du projet BRT, de présenter le PAMUS en particulier la composante A qui représente les activités restantes du BRT sur l'aménagement des voies de desserte et des aires de stationnement dans la zone d'influence du BRT et les aménagements AREP à réaliser.



Feuille de présence de la rencontre avec les PP du 16 avril 2025

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
 LE PEUPLE - EN BREVI - UNIS  
 REGION DE DAKAR  
 DEPARTEMENT DE GUEDEAWAYE  
 PREFECTURE

Feuille de présence : rencontre consacrée à la gestion concouloir du BRT

N°	Prénoms et Noms	Structure/Responsabilité
1.	Ahmadou Coumba NDIAYE	Prefet Guediawaye
2.	Malick THIBO	Sous-prefet Wakhroum N.
3.	Cheikh GAIN GUE	SIP Sam Ndiaye
4.	Khady Hakeem Diouf	Mairie Commune Golf-Sud
5.	Ahmed Aidara	Mairie Ville
6.	Aminata KANTE	Mairie Sam Ndiaye
7.	Mohamed El Fadi BIOB	Conseiller Technique GS
8.	Montagu Ndiaye	Police

N°	Prénoms et Noms	Structure/Responsabilité
9.	Nicoume Dieng	Urbanisme Guediawaye
10.	Abbare DIALLO	Commune Golf Sud
11.	Mamadou SANE	Secrétaire Municipal
12.	Toufou Ndiaye	Sam Ndiaye / Secrétaire Mairie
13.	Elhadj Ndou Diagne	ministère de l'Urbanisme
14.	Khady Ndiaye KEBE	CETUD. BRT CUES
15.	Ibrahima NDIAYE	CETUD. Coordinateur BRT
16.	Abdou Faye	Ville de Guediawaye
17.	Lyonel Ndiaye	Sam Ndiaye
18.	Sape Samba Diop	Golf Sud / chef cabinet
19.	Mamadou Bessone	BST / Antoine Guediawaye
20.	Papa Jemba KONATE	CSF / Co-destin
21.	Ramatoulaye Diene	chef de cabinet TVG
22.	Ajiboul SAMBA	Bureau des Bénévoles de Guediawaye

N°	Prénoms et Noms	Structure/Responsabilité
23.	Haboukine MBOYE	Maire M. Bessone
24.	Nanta MBOYE	coordonnatrice <sup>Fera</sup>
25.	Mhadim THIAM	CPM / Ville de Guediawaye
26.	Mou Diaw	CSN
27.	Sitor MBOYE	CS - BRT
28.	Saya Dia	Troust Guediawaye
29.	Babacar GAYE	SG / Ville Guediawaye
30.	Pacine	Atf. mairie ville de Gw

Par ailleurs, deux visites ont été effectuées au niveau des gares de Colobane et Beaux Maraichers ce 16 avril 2025 pour informer les opérateurs de Transports et les exploitants des Gares du projet PAMUS qui est en préparation et qui va permettre la réhabilitation de leur infrastructure de transport.



**Figure 5** visite au niveau de la Gare de Colobane au niveau des espaces DDD et Ndiaga Ndiaye



**Figure 6 :** Visite de la Gare des Baux Maraichers avec les responsables de ladite gare et le CETUD

## Annexes 1 : **Note sur la consultation du public dans les études de sauvegardes environnementales et sociale**

### **1. Introduction**

---

Au Sénégal, la participation publique est un élément constitutif de l'étude d'impact environnemental. C'est une disposition du Code de l'Environnement dont les articles L52, L53 et L54 précisent les conditions de sa réalisation dans le cadre de la faisabilité environnementale des projets, plans et programmes. Elle est une partie intégrante de l'évaluation environnementale et répond à la volonté de démocratiser la participation des populations au processus de prise de décision garantie par l'Etat dans le cadre de la décentralisation.

La participation du public comprend trois étapes : l'information, la consultation et l'audience publique (article L2, §22).

Avant la mise en œuvre des plans, programmes et projets, la participation du public se fait suivant les dispositions de l'article R6 du Code de l'Environnement dans le cadre de la procédure d'autorisation d'une installation rangée dans la première classe, à travers une enquête publique. Cette enquête publique est provoquée par décision du Gouverneur de la région concernée. Elle fait l'objet d'affichage, d'avis, d'insertion et de publication dans les journaux et les médias.

### **2. Justification de la consultation du public**

---

Le projet de restructuration du réseau de transport en commun de Dakar (RTC-DK) est soumis aux dispositions des articles ci-dessus mentionnés du Code de l'Environnement.

#### **2.1. Evaluation environnementale stratégique (EES)**

En phase préliminaire et d'avant-projet sommaire des études de la restructuration, une évaluation environnementale stratégique (EES) a été réalisée en avril 2020. Cependant, compte tenu du contexte de pandémie de Covid-19 qui prévalait à cette époque, en accord avec la DEEC et le Gouverneur de la Région de Dakar, la consultation du public s'est faite en ligne à travers divers supports numériques. Ainsi, suite à un communiqué du Gouverneur en date du 10 avril 2020, informant les populations, la consultation du public s'est déroulée du 13 au 24 avril 2020.

Pour la consultation en ligne, plus de 500 personnes ont répondu et rempli le formulaire d'enquête.



Par ailleurs, des consultations directes ont eu lieu, par visio-conférence ou par entretien dans le respect des mesures barrières édictées, avec les services techniques de l’Etat (voir tableau ci-dessous), les Collectivités territoriales, les opérateurs de transport (DDD, AFTU, Cars Rapides, Ndiaga Ndiaye et taxis) et les comités d’information et de suivi mis en place dans le cadre du projet BRT, représentant les organisations locales.

Les résultats des différentes consultations sont traités dans le chapitre 5 du rapport EES (pp. 67-74) et détaillés à l’annexe 4 dudit rapport (pp. 130-144).

Type d'acteurs	Acteurs consultés
Services techniques de l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direction des Routes</li> <li>• Direction des Transports routiers</li> <li>• Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC) ;</li> <li>• Centre de Gestion de la Qualité de l’Air (CGQA)</li> <li>• Direction de la Protection Civile ;</li> <li>• Direction des Collectivités Territoriales</li> <li>• AGERROUTE</li> <li>• CETUD</li> <li>• ONAS</li> <li>• Section spéciale de Protection de l’Environnement de la Gendarmerie</li> <li>• Inspections régionale et départementale des Eaux et Forêts de Guédiawaye</li> </ul>
Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Dakar : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Division des Etudes et Programmation urbaine de la Direction des Services techniques ;</li> <li>– Service du Dialogue citoyen et de l'accueil aux usagers ;</li> <li>– Dakar Bureau des Risques</li> <li>– PCET</li> </ul> </li> <li>• Ville de Guédiawaye</li> <li>• Ville de Pikine</li> <li>• Ville de Rufisque</li> <li>• Commune de Grand Yoff</li> </ul>
Opérateurs de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dakar Dem Dikk</li> <li>• AFTU</li> <li>• GIE DAROU SALAM</li> <li>• GIE NAYOBE</li> <li>• TRANSVIE</li> </ul>

Type d'acteurs	Acteurs consultés
	<ul style="list-style-type: none"> <li>GIE SOPALI TRANSPORT</li> <li>GIE DIAPALANTE</li> <li>GIE DIMBALANTE</li> </ul>
Organisations locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comité d'information et de suivi de Sam Notaire</li> <li>Comité d'information et de suivi de Golf Sud</li> <li>Comité d'information et de suivi de Dieuppeul-Derklé</li> <li>Comité d'information et de suivi de Fass-Colobane-Gueule Tapée</li> <li>Comité d'information et de suivi de Grand Dakar</li> <li>Comité d'information et de suivi de Sicap Liberté</li> <li>Comité d'information et de suivi de Grand Yoff</li> </ul>

Les résultats de ces consultations sont synthétisés ci-après.

**Tableau 16 : Résultats du volet environnemental**

Préoccupations/craintes		
1	Pertes de terres végétales à l'ouverture de carrières	34%
2	Pollution et dégradation de la flore par les rejets liquides	35%
3	<i>Risque d'abattage des arbres de la ville</i>	60%
4	Risque de dégradation du paysage au niveau des sites d'installation de chantier,	34%
5	<i>Perturbation de l'écoulement des eaux pluviales</i>	62%
6	Dégradation de la qualité de l'air	45%
7	Accumulation de déchets solides	33%
8	Risque d'augmentation des maladies respiratoires liées aux rejets atmosphériques	49%
9	<i>Gênes occasionnées par la circulation des engins et perturbation de trafic</i>	54%
10	Sans avis	3%
11	Autres	2%
Suggestions/Recommandations		
Réponses		
<i>Préserver les espaces verts de la ville</i>		81%
<i>Libérer les passages d'eau</i>		72%
Préconiser un matériel roulant peu ou pas polluant		55%
<i>Prévoir un système de gestion de déchets efficace</i>		61%
Restaurer les sites d'installation des chantiers et des zones d'emprunt		38%
Éviter la pollution de l'air pendant toutes les phases du projet		54%
Éviter toute nuisance sonore pendant les heures de repos		49%
Sans avis		0%
Autres		2%

**Tableau 17 : Résultats du volet social**

Préoccupations/craintes		
Perte de bâtiments à usage d'habitation		36%
Conflits sociaux pendant le démarrage et l'installation de la base chantier		36%
<i>Nuisance sonore pour les populations les plus proches des chantiers</i>		47%
<i>Perturbation du système existant</i>		43%
<i>Risque de recrudescence de maladies respiratoires</i>		51%
Sans avis		4%
Autres		5%

<b>Suggestions/recommandations</b>	
Préserver le patrimoine bâti	29%
<i>Informier et sensibiliser les populations</i>	78%
<i>Indemniser les personnes affectées par le projet</i>	77%
Limiter les émissions de poussière et la pollution atmosphérique	66%
Eviter les activités bruyantes durant les heures de repos	43%
<i>Élaborer une stratégie pour la sécurité routière</i>	73%
Sans avis	1%
Autres	1%

**Tableau 18 : Résultats du volet économique**

<b>Préoccupations/craintes pour le volet économique</b>	
Perte des espaces de commerce	0%
Perte d'emploi	43%
Perturbation des réseaux de concessionnaires	18%
Perte d'activités économiques lors de la libération des emprises	33%
<i>Perturbation des activités économiques pendant les travaux</i>	45%
<i>Ralentissement du trafic sur le réseau emprunté par les camions du projet</i>	56%
<i>Perturbation de la mobilité des populations</i>	74%
Sans avis	5%
Autres	3%

<b>Suggestions/recommandations pour le volet économique</b>	
Réponses	
Prévoir des espaces de recasement pour le petit commerce	60%
<i>Privilégier la main d'œuvre locale</i>	79%
Prévoir des mesures économiques compensatoires	49%
<i>Communiquer et informer sur les perturbations du trafic</i>	76%
<i>Aménager des voies de déviation</i>	79%
Collaborer avec les réseaux de concessionnaires	31%
Programmation efficiente des activités du projet pendant la phase construction	51%
Sans avis	1%
Autres	2%

En résumé, la tendance globale des avis des acteurs consultés est globalement positive. Les enjeux de la modernisation du système de transport dans l'agglomération de Dakar sont bien cernés. Les acteurs consultés voient des avantages considérables liés notamment à l'interconnexion du système et à l'aménagement des axes.

Les impacts négatifs redoutés sont globalement soulignés par les services techniques et sont liés à la préservation de l'environnement, mais aussi et surtout à la prise en compte des couches vulnérables.

## **2.2. Etude d'impact environnemental et social (EIES)**

Pour assurer la participation de l'ensemble des parties prenantes à la consultation du public, une démarche méthodologique en deux (2) phases a été adoptée : une phase préparatoire de partage des objectifs et une phase de consultation proprement dite avec tous les acteurs identifiés.

La démarche adoptée pour recueillir des données dans le cadre de la consultation du public a été plutôt participative, interactive et itérative. En effet, elle s'est effectuée en plusieurs phases et concerne entre autres des focus-groupes et des entretiens semi-structurés avec des acteurs ciblés lors de la phase d'identification des parties prenantes intéressées ou affectées par le projet.

La consultation du public s'est déroulée du 2 juin au 16 juillet 2021, coïncidant avec un contexte encore marqué par la pandémie de Covid-19. Cependant, toutes les dispositions ont été prises par le consultant pour préserver l'intégrité sanitaire des différents participants aux séances de consultation organisées avec les acteurs. Ces séances ont été mises à profit pour sensibiliser les populations au respect des gestes barrières (port du masque, utilisation de gel hydro-alcoolique, distanciation physique, etc.).

La cartographie préalable des parties prenantes ciblées dans le cadre du a permis d'identifier quatre grandes catégories d'acteurs :

- Acteurs au niveau national (ministères, directions nationales, organes de planification, forces de défense) ;
- Administration centrale déconcentrée (gouvernances, préfectures, sous-préfectures) ;
- Services techniques déconcentrés (directions, divisions et services régionaux et départementaux) ;
- Collectivités territoriales (conseils départementaux, conseils municipaux, conseils de quartiers) ;
- Populations locales et associations communautaires de base (riverains, CIS, associations des consommateurs...) ;
- Acteurs des transports : représentants des transporteurs, des usagers, des chauffeurs, syndicats, GIE, etc.).

Au-delà des rencontres institutionnelles, des rencontres publiques ont été organisées, permettant de regrouper l'ensemble des strates des populations et de leurs représentants. Elles ont permis la prise en compte de leurs avis pour une meilleure appropriation sociale du projet.

Cette double approche favorise une analyse différenciée de la perception du projet et de ses impacts environnementaux et sociaux chez les différentes parties prenantes. L'équipe du consultant a ainsi procédé à la collecte des données auprès de différentes parties prenantes et leur exploitation a permis de rapporter une bonne partie de l'information utile à la bonne mise en œuvre du projet.

La démarche de la consultation du public est décrite à partir de la page 370 du rapport EIES et les résultats détaillés à l'annexe 2 dudit rapport (PV des consultations, pages 536 et suivantes).

### **2.3. Audience publique**

L'audience publique est un « *mode fonctionnel et réglementé de la participation des populations dans le processus de prise des décisions* » (article L2 du Code de l'Environnement). Elle est « *une partie intégrante de l'étude d'impact sur l'environnement* » (article L52).

Selon l'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, « *l'objectif de cette 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* ».

Le présent projet de restructuration est soumis aux dispositions du Code de l'Environnement. En

conséquence, le rapport EIES sera restitué en audience publique sur convocation du Gouverneur de la Région de Dakar en relation avec le Comité technique qui est une unité d'administration et de gestion de l'étude d'impact sur l'environnement.

L'audience publique est prévue dans la semaine du 25 juillet 2022 avec près de 200 participants attendus (représentants des collectivités territoriales, des services de l'Administration, des opérateurs de transport, des associations des consommateurs, de la société civile, les médias, etc.). Ainsi, un communiqué du Gouverneur informant le grand public sera publié à travers les médias pour permettre à ceux qui sont intéressés de prendre part à la rencontre.

#### **2.4. Vulgarisation à l'échelle locale**

Au-delà de l'audience publique de restitution de l'EIES, il est prévu des rencontres au niveau local avec les différents acteurs concernés pour vulgariser les documents de sauvegarde environnementale et sociale (notamment EIES et PAR) afin de faciliter la mise en œuvre du projet. Ces rencontres seront organisées pendant toute la phase d'exécution du PAR, dans le cadre des activités de communication du projet, selon le planning prévisionnel indiqué à l'annexe 4.

### **3. Conclusion**

---

Dans le cadre des études environnementales et sociales du projet RTC, les différentes parties prenantes ont été consultées, y compris le public, conformément aux dispositions du Code de l'Environnement. La dernière étape de la participation publique est la restitution des conclusions de l'EIES aux populations à travers une audience publique qui sera convoquée par le Gouverneur.

Par ailleurs, le CETUD s'engage à impliquer tous les acteurs concernés dans le cadre d'un plan d'engagement des parties prenantes (PEPP) et de la plateforme d'échanges et de collaboration déjà mise en place. L'expérience des comités d'information et de sensibilisation (CIS) mis en place dans le cadre du projet BRT sera capitalisée pour impliquer les leaders communautaires des zones concernées par le projet.

Les CIS ont pour rôle de servir d'interface, de relais entre l'équipe du projet et les populations durant la phase travaux. Ils aident à concrétiser le recrutement de la main d'œuvre locale, surtout celle non qualifiée, de sensibiliser et d'informer les populations, d'aider dans le recueil et le traitement des plaintes.

Ainsi, des séries de rencontres seront organisées pour échanger et partager les informations sur les documents de sauvegarde.

## **Annexe 2 :**

5

### **ARRETE MINISTERIEL 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 :

- 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 locale concernée ;
- tenue d'une réunion d'information ;
- collecte de commentaires écrits et oraux ;
- négociations en cas de besoin ;
- élaboration du rapport.

**Art. 2** – La loi portant Code de l'environnement autorise la participation du public à toutes les étapes de l'étude d'impact environnemental des projets pour assurer une meilleure prise de décision.

**Art. 3** – Le comité technique après le cadrage doit informer (par affichage, communiqué, etc.) le public concerné sur l'étude d'impact environnemental en cours, pour lui permettre d'avoir accès à l'information technique, d'exprimer son opinion et de mettre en lumière les valeurs collectives devant être considérées dans la prise de décision.

**Art. 4** – L'information du public est à la charge du promoteur et implique le comité technique, la collectivité décentralisée hôte et le promoteur. Les modalités d'exécution de l'audience seront retenues d'un commun accord avec les différentes parties impliquées.

**Art. 5** – Le comité technique doit également dès la réception des rapports d'étude d'impact environnemental déposer un exemplaire du rapport au niveau de la collectivité concernée qui dispose de dix jours pour faire ses observations et ses remarques par des commentaires écrites.

**Art. 6** – Le comité technique prépare en rapport avec le promoteur et les acteurs concernés la tenue d'une audience publique basée sur la restitution du rapport de l'étude d'impact environnemental.

L' audience publique se fera sur site au plus tard quinze jours après la validation interne du rapport de l'étude d'impact environnemental.

**Art. 7** – Les audiences publiques seront présidées par le ministère technique dont les activités sont analysées dans le rapport de l'étude d'impact environnemental. La collectivité décentralisée concernée assure la vice-présidence. La Direction de l'Environnement et des Etablissements assure le secrétariat.

L'objectif de cette audience 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.

*Source : Journal Officiel N° 6025 du 12 janvier 2002*

A l'issue de cette consultation, un rapport d'audience publique est élaboré par le secrétariat du comité technique au bout d'une semaine.

Le promoteur disposera de deux semaines pour intégrer les préoccupations du public et soumettre un rapport actualisé au comité technique.

**Art. 8** – Sur la base du rapport finalisé d'étude d'impact sur l'environnement qui intègre et le rapport de l'audience publique, le comité technique prépare la décision au Ministre chargé de l'Environnement qui sera notifiée au promoteur dans un délai de quinze jours.

**Art. 9** – Le Directeur de l'Environnement et des Etablissements classés, en rapport avec les directeurs techniques et chefs de services concernés est chargé de l'exécution du présent arrêté.

*Source : Journal Officiel N° 6025 du 12 janvier 2002*

**REGION DE DAKAR**

.....  
**GOVERNANCE**

**COMMUNIQUÉ DU GOUVERNEUR DE LA RÉGION DE DAKAR**

**Consultations publiques sur la restructuration globale du réseau de transport en commun de la région de Dakar, composante 2 du projet Bus Rapid Transit (BRT)**

Le Gouverneur de la région de Dakar informe la population du démarrage des consultations publiques de la composante 2 du projet Bus Rapid Transit (BRT) : restructuration du réseau de transport en commun de la région de Dakar, sur la période allant du lundi 13 avril au vendredi 24 avril 2020.

Ces consultations publiques ont pour objet de recueillir l'avis des populations sur ledit projet de restructuration.

Compte tenu du contexte de pandémie liée au COVID-19, toute personne intéressée peut consulter l'avis de projet au niveau des sites internet du CETUD : [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn) et du BRT : [www.brt.dakar.sn](http://www.brt.dakar.sn).

Les personnes intéressées peuvent aussi envoyer des mémoires par voie électronique à l'adresse [uesbrt@cetud.sn](mailto:uesbrt@cetud.sn) et/ou formuler au besoin des avis, observations ou commentaires via un formulaire en ligne disponible sur toutes les plateformes digitales du CETUD : Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram sous l'acronyme [@cetudsn](https://www.instagram.com/cetudsn) ou [@brtdakar](https://www.facebook.com/brtdakar) durant la période indiquée ci-dessus.

Fait à Dakar, le vendredi 10 avril 2020

  
**Al Hassan SALL**

### Annexe 3 : Convocation de l'audience publique du 25/07/2022 par le Gouverneur

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
REGION DE DAKAR  
GOUVERNANCE

N° 02282/GRD

Dakar, le 19 juillet 2022

## CONVOCAATION

Les destinataires de la présente sont conviés à l'audience publique de l'Etude d'impact Environnemental et Social du Projet de Restructuration Globale du Réseau de transport Commun de Dakar **prévue le lundi 25 juillet 2022 à partir de 09h 30 précises à la chambre de Commerce de Dakar.**

**Rapporteur** : la DEEC, Secrétaire du Comité Technique de validation des Evaluations Environnementales

**Rapport Introductif** : présenté par le CETUD (Consultant), promoteur du Projet

**PJ :**

- Rapport EIE téléchargeable ICI
- Résumé non technique



**Al Hassan SALL**

### Les destinataires

1. Tous les Préfets
2. Tous les Sous-Préfets
3. Les Maires de villes s/c des Préfets
4. Le Maire de la Commune de Dakar Plateau
5. Le Maire de la Commune de Hann Bel-Air
6. Le Maire de la Commune de Ouakam
7. Le Maire de la Commune de Biscuiterie
8. Le Maire de la Commune des HLM
9. Le Maire de la Commune de Fass Gueule Tapée Colobane
10. Le Maire de la Commune Fahn Amitiès
11. Le Maire de la Commune de Grand Dakar
12. Le Maire de la Commune de Dieuppeul Derklé
13. Le Maire de la Commune de Sicap Liberté
14. Le Maire de la Commune de Yoff
15. Le Maire de la Commune de la Patte d'Oie
16. Le Maire de la Commune des Parcelles Assainies
17. Le Maire de la Commune de Cambérène
18. Le Maire de la Commune de Golf Sud
19. Le Maire de la Commune de Sam Notaire
20. Le Maire de la Commune de Golf Sud
21. Le Maire de la Commune de Wakhinan Nimzat
22. Le Maire de la Commune de Médina Gounass
23. Le Maire de la Commune de Dalifort
24. Le Maire de la Commune de Pikine
25. Le Maire de la Commune de Keur Massar

26. Le Maire de la Commune de Jaxaay
27. Le Maire de la Commune de Malika
28. Le Maire de la Commune de Thiaroye Gare
29. Le Maire de la Commune de Diarniadio
30. Le Maire de la Commune de Sébikhotane
31. Le Maire de la Commune (lac rose)
32. Le Maire de Bambilor
33. Le Maire de la Commune de Tivaouane Peulh Niague
34. Le Maire de la Commune de Yeumbeul Sud
35. Le Maire de la Commune de Yeumbeul Nord
36. Le Président du Conseil départemental de Rufisque
37. Le Président du Conseil de la Jeunesse de Dakar
38. Le Président du Conseil de la Jeunesse de Guédiawaye
39. Le Président du Conseil départemental de la Jeunesse de Pikine
40. COM ZONE Dakar
41. Le Président du Conseil départemental de la Jeunesse de Rufisque
42. Le Président du Conseil départemental de la Jeunesse de Keur Massar
43. Le Commissaire Central de Dakar
44. Le Commissaire Central de Guédiawaye
45. Le Commissaire Central de Pikine
46. Le Commissaire Central de Keur Massar
47. Le Commandant de la Police de la Circulation
48. Le Commandant de la Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers
49. Le Directeur Général du Port Autonome de Dakar
50. Le Directeur Général de l'AGEROUTE
51. Le Directeur Général de l'ONAS
52. Le Directeur Général de l'UCG
53. Le Directeur Général de la SENELEC
54. Le Directeur Général de la SEN'EAU
55. Le Directeur Général de la SONATEL
56. Le Directeur Général de la SONES
57. Le Directeur Général de l'Agence de la Reforestation
58. Le Directeur de la Protection Civile
59. Le Directeur des Eaux et Forêts, de la Chasse et de la Conservation des Sols
60. Le Directeur des Routes
61. Le Directeur du Secteur Informel
62. Le Directeur des Transports Terrestres
63. Le Directeur de l'ARD de Dakar
64. Le Directeur Régional de l'Aménagement du Territoire
65. Le Directeur Régional de l'AGEROUTE
66. Le Commandant de la Brigade régionale d'Hygiène
67. Le Médecin Chef de la Région Médicale de Dakar
68. Le Chef du Service Régionale de la Planification
69. Le Chef du Service Régional de la Statistique
70. Le Chef du Service Régional de l'Urbanisme
71. Le Chef du Service Régional de l'Assainissement
72. Le Chef de la Division Régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés
73. Le Chef du Service Régional des Mines
74. Le Chef du Service Régional de l'Appui au Développement Local
75. Le Chef du Service Régional des Transports
76. L'inspecteur Régional des Eaux et Forêts
77. Le Chef du département de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'UCAD
78. Le Chef du Département de
79. L'Inspecteur d'Académie de Dakar
80. L'inspecteur d'Académie de Pikine Guédiawaye
81. L'Inspecteur d'Académie de Rufisque
82. L'inspecteur de l'Education et de la Formation de Dakar
83. L'Inspecteur de l'Education et de la Formation de Guédiawaye
84. L'inspecteur de l'Education et de la Formation de Rufisque
85. L'inspecteur de l'Education de la Formation de Keur Massar
86. Le Chef de Service Régional de l'Action Sociale
87. Le Chef du Service Régional du Développement Communautaire

88. Le Chef du Service Régional de la Jeunesse
89. L'Inspecteur Départemental des Eaux et Forêts de Pikine
90. Le Conservateur de la Forêt de Mbao
91. Les Présidentes de GPF
92. Le Président AFTU
93. Le Président de MECTRANS
94. Le Président de ITF
95. Le Président de l'Association des Amis de la Nature
96. La Présidente de Green Sénégal
97. Le Président de la Gouvernance Scolaire
98. Le Président du Réseau des Jeunes Actifs pour le Développement (REJAD) de Ndiarème Limamoulaye
99. La Présidente du Comité Régional Consultatif des Femmes
100. Le Représentant de la Fédération Sénégalaise des Habitants (FSH)
101. Le Président des Délégués de Quartier
102. Le Représentant Association Li nu Bokk
103. La Présidente Départementale du Réseau des Badiénou Goxx
104. Le Président de la Fédération des Handicapés
105. Le Représentant de l'Association des personnes vivant avec un handicap
106. Le Président Association des Parents d'élèves
107. La Présidente du Comité Consultatif des Femmes
108. Le Président de la Chambre des Métiers
109. Le Président du CONGAD
110. Le Président des Représentants des Chauffeurs Clandos
111. Le Président de l'Association Nationale pour la Prévention et le Développement de Wakhinan Nimzat
112. Le Président de l'Action pour le Développement par l'Education et la Réinsertion de Médina Gounass
113. Le Représentant des Organisations de Commerçants
114. Le Représentant des Chauffeurs de Taxis Urbains
115. Le Président des Associations pour la Défense de l'Environnement
116. Le Président de l'Association pour la Défense des Consommateurs
117. Le Président de REVAAS
118. Les Présidents des Ambulants Petersen intérieur et extérieur
119. Le Président de l'Association des Mécaniciens
120. Le Président des Mécaniciens de la Forêt Classée de Mbao
121. Le Président de MAADS
122. Les Présidents des 09 CIS du BRT
123. La Presse écrite, en ligne et télévisée (RTS, le SOLEIL, TFM, RFM, Walf Fm, Walf TV, RDV, 7TV, ITV, IRadio, SENTV, 2stv, Dakar Actu, Seneweb, Lamp Fall, DTV, Hafia FM, Léral Radio, SUD FM, ...)

**Ampliations à :**

- MINT (ATI)
- MEDD (ATI)
- MITTD (ATI)
- MATCT (ATI)
- Bailleurs de Fonds (AFD, BEI, DUE, BAD, KFW) (ATI)
- CETUD pour dispositions à prendre

#### **Annexe 4 : Planning de vulgarisation des documents de sauvegarde environnementale et sociale**

Site	Cibles	Périodes	Objectifs	Commentaires
Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité départemental de Développement (DDD) Keur Massar</li> <li>• CDD Rufisque</li> <li>• CDD Guédiawaye</li> <li>• CDD Pikine</li> <li>• CDD Dakar</li> </ul>	Octobre à novembre 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partage des conclusions de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) et du plan d'action de réinstallation (PAR) ;</li> <li>• Recueil des données et besoins à prendre en compte dans le plan d'engagement des parties prenantes (PEPP) ;</li> <li>• Préparation des commissions de conciliation.</li> </ul>	Après signature dès l'accord de financement
Société civile	Associations des consommateurs / Organisation communautaire de base (OCB)/ Groupe de Promotion Féminine (GPF)	Décembre 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partage des conclusions de l'EIES</li> <li>• Recueil des données et besoins pour l'établissement du PMRS et du PEPP</li> <li>• Démarrage du processus de mise en place des comités d'information et de sensibilisation (CIS)</li> </ul>	
Zones impactées et zone d'influence du projet	Personnes affectées par le projet (PAP) et autres parties prenantes	Janvier à février 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partage des conclusions de l'EIES et du PAR</li> <li>• Préparation des conciliations.</li> </ul>	
	Etablissements scolaires : écoles situées à proximité du projet	Janvier à juin 2023	Mise en place d'un « Club sécurité routière »	
	Etablissements recevant du public (ERP) : structures de santé ; mosquées ; banques, autres services	Juin à décembre 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opérationnalisation du PEPP</li> <li>• Identification des structures sanitaires présentes dans la zone et identification de celles devant servir dans la prise en charge des accidentés et des malades au niveau des agents/ ouvriers du projet et pour les référés en cas de VBG</li> </ul>	
Gares et terminus	Opérateurs de transport : DDD,	Décembre 2022	Partage des conclusions de l'EIES et recueil des	Possibilités de passer

Site	Cibles	Périodes	Objectifs	Commentaires
	AFTU, taxis, etc.		données et besoins pour l'établissement du PMRS et du PEPP	par les plateformes d'échange mises en place par la DOP/CETUD
Zones d'influence	Acteurs informels : mécaniciens, commerçants du marché aux poissons, autres occupants	Août 2022 à 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partage des conclusions de l'EIES</li> <li>Partage des conclusions du PAR</li> <li>Recueil des données et besoins pour l'établissement du PMRS et du PEPP</li> </ul>	Rencontre avec les mécaniciens de l'ancienne piste / Aéroport LSS le 4 août 2022.
Forêt classée de Mbao	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comité de gestion</li> <li>Communautés riveraines</li> <li>Bénéficiaires des retombées de la forêt</li> </ul>	Octobre 2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partage des conclusions de l'EIES et recueil des données et besoins pour l'établissement du PMRS et du PEPP</li> <li>TDR pour la mise à jour du plan d'aménagement de la forêt (à proposer par le Service des Eaux et Forêts)</li> </ul>	
Région	Médias : radios, radios communautaires, télés	Janvier à juin 2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toucher le maximum de personnes</li> <li>Renforcement des capacités des présentateurs d'émissions sur le transport et leurs auditeurs sur les projets en cours et le développement du secteur</li> </ul>	
	Hors médias : campagne d'affichage, sponsoring au niveau des réseaux sociaux		Avoir des ambassadeurs du projet RTC à l'instar de celui du BRT	