

**ETUDE D'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE  
ET ENVIRONNEMENTALE DE L'EXPLOITATION  
DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR  
DIAMNIADIO-AIBD**

**RAPPORT**

**Novembre 2020**

## Equipe de recherche

**M. Elimane Haby KANE**, sociologue, coordonateur.

**Dr Mor BAKHOUM**, juriste-chercheur.

**Dr Cheikh Ahmadou Bamba DIAGNE**, économiste-chercheur.

**Dr Moustapha NDIAYE**, sociologue-chercheur.

**M. Amadou HANNE**, environnementaliste.

**Alioune Ndiaye**, assistant à la coordination.

## AVANT PROPOS

La lutte enclenchée par le Collectif Citoyen des Usagers de l'Autoroute à Péage a suscité un besoin d'approfondissement de l'action à travers une étude sérieuse qui permet d'argumenter le plaidoyer du citoyen. C'est à cet effet que contribue l'appui du think tank Leadership, Ethique, Gouvernance et Stratégies pour l'Afrique (LEGS-Africa), bénéficiant d'un accompagnement technique et financier de la Fondation Heinrich Böll. L'action du CCUAP avait permis de mobiliser les usagers et les populations riveraines autour d'une action collective multiacteurs pour demander une gestion plus efficiente de l'autoroute à péage.

Des résultats non négligeables ont été enregistrés, notamment la prise de conscience, aujourd'hui, de beaucoup de Sénégalais sur la nécessité de soutenir la mobilisation pour exiger des conditions d'exploitation de l'infrastructure beaucoup plus favorables aux intérêts du Sénégal. Mais des défis majeurs ont été identifiés dans le cadre du renforcement des compétences des acteurs pour une meilleure compréhension des enjeux et des impacts des contrats signés entre l'Etat et l'entreprise concessionnaire, particulièrement le défi de la maîtrise de l'information et de l'impact réel de l'ouvrage sur l'économie locale et nationale, sur les finances publiques, sur les moyens et cadres d'existence des populations riveraines, sur l'environnement et le développement durable, sur la santé et la sécurité des usagers,...

L'étude permet de documenter l'action citoyenne initiée par le CCUAP, et donne une opportunité pour LEGS-Africa d'orienter sa contribution vers la recherche scientifique ouvrant le vaste chantier d'une maîtrise d'ouvrage citoyenne des grandes infrastructures. Cette étude se veut une analyse objective de la réalisation de cet ouvrage et des conditions de son exploitation en rapport aux impacts sur les usagers, les populations riveraines, l'environnement floral et faunique et d'autres implications sur l'écosystème de la zone traversée par l'autoroute à péage Dakar-AIBD.

Au moment où l'Etat du Sénégal réouvre les négociations avec l'entreprise contractante SECAA, cette étude se veut une contribution citoyenne décisive dans la renégociation des contrats de concession de l'exploitation de l'ouvrage, au profit de l'Etat et des usagers.

**Elimane H. KANE**, coordonateur de l'étude

President LEGS-Africa

## REMERCIEMENTS

*Cette étude a été réalisée par le think tank Leadership, Ethique, Gouvernance et Stratégies pour l'Afrique (LEGS-Africa), en contribution à l'action du Collectif Citoyen des Usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP), grace à l'appui financier de la fondation Heinrich Boll.*

*Nos remerciements vont à la fondation qui a bien voulu nous accompagner dans cette action.*

*Nous remercions également l'ensemble des membres de l'équipe de recherche qui n'ont ménagé aucun effort et ont consacré beaucoup de temps à ce travail.*

*Enfin, nos remerciements vont à OSIDEA pour l'appui logistique et à tous ceux qui ont accepté de collaborer dans le cadre de cette étude, en répondant à nos questions et en fournissant des informations très utiles, particulièrement aux élus locaux et au secrétariat général de la SECAA qui a été disponible pour répondre aux sollicitations de l'équipe de chercheurs.*

## SIGLES ET ABBREVIATIONS

<b>AAPDD</b>	Autoroute à Péage Dakar - Diamniadio
<b>AGEROUTE</b>	Agence des Travaux et de Gestion des Routes
<b>AIBD</b>	Aéroport international Blaise Diagne
<b>APIX</b>	Agence de promotion des Investissements et grands travaux
<b>BCI</b>	Budget consolidé d'investissement
<b>BOT</b>	Build - Operate - Transfer
<b>CET</b>	Construire, exploiter et transférer
<b>CCUAP</b>	Collectif des Usagers de l'Autoroute à Péage
<b>CAO</b>	Commission d'appel d'offres
<b>CFCE</b>	Contribution Forfaitaire à la Charge de l'Employeur
<b>DAO</b>	Dossiers d'appel d'offres
<b>DEEC</b>	Direction de l'Environnement et des Etablissements clas-sés
<b>EIES</b>	Etude d'impact environnemental et social
<b>HPD</b>	Hôpital Principal de Dakar
<b>HALD</b>	Hôpital Aristide Le Dantec
<b>IMF</b>	Impôt Minimum Forfaitaire sur les Sociétés
<b>IS</b>	Impôt sur les sociétés
<b>LEGS-Africa</b>	Leadership, Ethique, Gouvernance et Stratégies pour l'Afrique
<b>OSIDEA</b>	Observatoire de Suivi des Indicateurs de Développement économique en Afrique
<b>PAP</b>	Personne Affectée par le Projet
<b>PGES</b>	Plan de Gestion environnemental et social
<b>PIS</b>	Pikine Irrégulier Sud
<b>PPP</b>	Partenariat public-privé
<b>RSE</b>	Responsabilité sociétale des entreprises
<b>SECAA</b>	Société Eiffage de la Concession de l'Autoroute à péage
<b>TDR</b>	Termes de Référence
<b>TER</b>	Train express régional
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>TOB</b>	Taxe sur les operations de Bourse

## Présentation Leadership, Ethique, Gouvernance et Stratégies pour l'Afrique (LEGS-Africa)

---

LEGS-Africa est un « think tank » regroupant une nouvelle génération d'Africains dont l'ambition est de promouvoir la citoyenneté de transformation en Afrique. C'est à dire un nouveau type de rapport entre l'homme africain et son sentiment d'appartenance à une entité géographique, politique, économique et culturelle viable, s'exprimant dans l'unité et prêt à agir pour apporter des changements profonds induits par une stratégie collectivement élaborée et largement partagée.

Il s'agit de célébrer de nouveaux types de comportements favorables à une nouvelle vision de l'Afrique et d'identifier, d'approfondir et de vulgariser les initiatives de rupture et les positions politiques et économiques qui prennent en charge les intérêts des Africains dans le monde. Fondée en 2013, l'association a pour buts de : contribuer à l'émergence d'un nouveau type de leadership pour l'éthique et la gouvernance, à partir d'une meilleure connaissance de l'Afrique (1); promouvoir une citoyenneté africaine de Transformation à travers des programmes d'échanges, des rencontres et des projets d'action collective entre les porteurs d'initiatives citoyennes de transformation économique et sociale par le biais du partage et de la diffusion de valeurs communes (2) ; concevoir et mettre en œuvre des stratégies à travers des actions de plaidoyer et des programmes structurants en vue de l'amélioration significative du cadre de vie des Africains (3); favoriser le dialogue entre Africains pour identifier ensemble des projets de société et bâtir des consensus capables d'impulser la refondation des Institutions et la réalisation des Etats Unis d'Afrique

LEGS-Africa renforce sa stratégie en intégrant dans ses préoccupations, la redevabilité active pour des contrats ouverts dans le cadre de la gouvernance des grandes infrastructures et des ressources naturelles.

@legs-Africa

[www.legs-africa.org](http://www.legs-africa.org)

## Présentation Collectif Citoyen des usagers de l'Autoroute à péage (CCUAP)

---

Le CCUAP a été porté sur les fonts baptismaux en mai 2018 suite à un accident qui avait coûté la vie à Moussa Mballo, alias Papis Gelongal, artiste musicien-production, survenue sur l'autoroute à péage, ainsi que d'autres Sénégalais ont rendu l'âme de manière aussi brutale, aussi tragique sur la même infrastructure.

L'initiative avait ainsi identifié un certain nombre de questions liées à la sécurité sur l'autoroute à péage, la cherté des tarifs, la gestion, le contrat de concession et la transparence dans les rapports entre l'Etat du Sénégal et Eiffage-Senac. Ainsi est né le Collectif des usagers de l'autoroute à péage pour prendre en charge toutes ces préoccupations légitimes qui accablent pas mal de Sénégalais.

Depuis sa création, le Collectif des Usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP) a mené des actions d'envergure de Dakar à Mbour, en passant par certaines zones impactées par cette autoroute dite de l'avenir. Il a ainsi été constaté frustration et amertume chez l'ensemble des usagers rencontrés, notamment à Mbour et Dalifort où des foras ont été organisés respectivement avec les transporteurs et les communautés. Le CCUAP a initié une manifestation sur l'autoroute à péage, dans le cadre d'une opération dénommée Escargot. L'objectif étant, d'une part, d'amener les autorités à porter à la connaissance des populations les termes du contrat de concession de l'autoroute à péage signé entre l'Etat du Senegal et l'entreprise SENAC SA, filiale de l'entreprise française Eiffage SA, d'autre part, et d'exiger une baisse des tarifs et une renégociation de cette convention, dans l'intérêt des usagers et des Sénégalais.

## RESUME EXECUTIF

La réalisation de l'autoroute à péage est le résultat d'un choix de financement innovant fondé sur le Partenariat Public Privé (PPP). Ce mode de financement qui fait appel aux ressources publiques et aux apports privés est une approche de plus en plus utilisée dans les grands travaux qui requièrent des financements lourds que les Etats ne peuvent pas supporter tout seuls.

Au Sénégal, cette option de financement sous forme de PPP dans la réalisation de grands travaux a nécessité l'adoption d'un cadre réglementaire adapté et apte à garantir la rentabilité et la sécurité des investissements privés tout en protégeant les intérêts de l'Etat et des citoyens usagers. Ce choix stratégique d'une option de financement basée sur les contrats de PPP est le socle du contrat CET ( construire, exploiter, transférer) conclu entre l'Etat du Sénégal et Eiffage et relatif à la construction et à l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD. La réalisation de l'autoroute à péage avec ce mode de financement est le résultat d'un choix stratégique issu du Conseil présidentiel de 2001 et confirmé par la Banque mondiale en 2003, qui a donné son aval au projet d'autoroute sous forme de PPP. Le Contrat est conclu pour une durée de trente (30) ans à compter de la Date d'Entrée en Vigueur, en ce compris la durée de réalisation de l'Ouvrage fixée à quarante-quatre (44) mois, à compter de la date d'entrée en vigueur. Il prend fin le 30 novembre 2039.

Il importe de préciser que pour le tronçon Malick Sy-Patte d'Oie l'essentiel de l'ouvrage est financé sur fonds publics. Sur ce tronçon, le financement de Eiffage, le Titulaire du contrat, est limité seulement aux équipements nécessaires à l'exploitation. Pour le tronçon Pikine-Diamniadio, il s'agissait pour Eiffage de concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir. L'étendue des obligations de Eiffage sur ce tronçon est plus large que sur le tronçon Malick Sy-Patte d'Oie. Ce tronçon entièrement financé sur ressources publiques est pourtant intégré dans la phase d'exploitation et de gestion dans le cadre du contrat Eiffage/Sénégal. Ainsi, les recettes d'exploitation de l'autoroute Patte d'Oie - Pikine sont affectées aux coûts d'investissement initiaux. Or il est important de préciser que cette partie de l'autoroute est construite sur des fonds publics, le titulaire, Eiffage, n'ayant supporté que les frais relatifs aux installations pour l'exploitation. Cette approche qui combine investissement public et exploitation privée est problématique. A défaut de rendre gratuit ce tronçon, l'investissement public consenti dans cette phase devrait avoir une incidence sur les prix du péage au bénéfice des usagers.

### Déséquilibres contractuels

Sur le plan financier, le contrat révèle un déséquilibre considérable au bénéfice du Titulaire de la concession, SECAA SA (dont le capital est détenu par Eiffage SA). Ce déséquilibre se manifeste, entre autres, sur le montage financier (l'apport de l'Autorité concédante étant de loin beaucoup plus consistant que l'apport du Titulaire), les tarifs exorbitants du péage et le partage des revenus qui bénéficie principalement au Titulaire.

Ce déséquilibre important entre la subvention étatique et les fonds propres engagés par Eiffage remet profondément en cause l'équilibre financier recherché dans le cadre des contrats de PPP.

Sur un coût d'investissement de 138 milliards, la subvention de l'Etat s'élève à 77,6 milliards. L'apport de Eiffage en financement privé n'est que de 61 milliards de FCA. On constate ainsi un grand déséquilibre entre le montant de la subvention publique et le montant du financement privé.

Mieux, il importe de préciser que Eiffage n'a investi que 20,8 milliards de FCFA en fonds propres, le reste de sa contribution financière étant financé par les partenaires privés, notamment les banques.

En plus de ce reversement, l'Etat apporte un concours financier sous forme de subvention d'investissement (77 673 025 000 FCFA) qui est sujet à des pénalités en cas de retard dans la mise à disposition des fonds (10% et 15%). Le niveau élevé de la subvention de l'Etat combiné à d'autres aspects du contrat de concession comme le niveau élevé des tarifs, montre clairement que le concessionnaire a été avantagé par rapport à l'Etat. Avec le faible niveau d'apport en fonds propres du titulaire, il aurait été possible de financer l'ouvrage entièrement sur fonds publics et appliquer des tarifs de péage acceptables. Avec ce déséquilibre financier on peut se poser la question de savoir si l'Etat du Sénégal avait intérêt à s'engager dans ce partenariat dans ces termes.

Les recettes résultantes de l'exploitation de l'autoroute à péage font l'objet d'un partage entre l'Autorité Concédante (L'Etat du Sénégal) et le Titulaire (Eiffage). Les modalités de partage sont définies à l'article 26 du contrat CET. Il ressort de l'analyse de cette disposition un déséquilibre profond des modalités de partage. En résumé, l'Autorité concédante (l'Etat du Sénégal) ne commence à percevoir des retombées financières qu'à partir de la quinzième année de mise en service de l'ouvrage.

La structuration de la société d'exécution et de gestion avec l'exclusion du concédant du capital interpelle. En effet, la question se pose de savoir pourquoi l'Etat du Sénégal n'a pas négocié une entrée dans le capital de la SENAC SA au moment de la négociation du contrat de concession. Cette entrée dans le capital permettrait à l'Etat du Sénégal non seulement d'avoir plus de contrôle sur le Titulaire, mais également de bénéficier des retombées financières de l'exploitation de l'infrastructure dès sa mise en service. Cette entrée dans le capital est d'autant plus justifiée que le financement public est de loin plus important que la part privée.

Si dans le contrat initial le Concédant n'a pas négocié une entrée dans le capital, dans le contrat complémentaire (Diamniadio-AIBD), le concédant a l'option d'entrer dans le capital à hauteur de 25 %. Le débat sur les modalités d'entrée dans le capital de la SECAA SA est soulevé. Il faut préciser que la SECAA SA est également le gestionnaire du contrat complémentaire.

Avec cette option d'entrée dans le capital de la SECAA SA, la question se pose de savoir à quel prix le concédant va entrer dans le capital de la SECAA SA. Est-ce que ce sera au prix de l'action au moment de la création de la SECAA SA, ou est-ce que c'est le prix actuel de l'action qui sera pris en compte.

A défaut d'entrer dans le capital au prix initial de l'action, le Concédant, l'Etat du Sénégal, devrait négocier pour entrer dans le capital à un prix «raisonnable» qui prend en compte l'investissement important du contribuable sénégalais.

Tous les risques financiers liés à la résiliation du contrat sont supportés par l'Autorité Concédante. Le Titulaire ne supporte aucun risque financier lié à la résiliation du contrat, même en cas de manquement à ses obligations contractuelles. En effet, même si le contrat est résilié pour faute du Titulaire, ce dernier a droit à une indemnité substantielle. Les conditions de la résiliation reflètent un déséquilibre total dans le partage des risques entre l'Autorité Concédante et le Titulaire.

## Retombées financières

Le partenariat avec le secteur privé présente de nombreux avantages non négligeables pour l'État. Malheureusement le PPP sur l'autoroute à péage gérée par SECAA SA est presque financé par l'Etat qui ne tire pas profit de la rentabilité du projet qui coûte cher aux citoyens. L'analyse de la stratégie financière nous permet de mieux y voir clair.

Le montage financier révèle que l'investissement de 380,2 milliards de FCFA qui représente l'enveloppe globale de l'autoroute à péage, n'est pas seulement pour l'infrastructure routière, presque 40% des fonds sont destinés à la libération d'emprise, restauration urbaine, recasement des projets connexes et supervision d'études et contrôle. L'infrastructure représente 60% du montant d'investissement.

L'analyse financière montre une augmentation des recettes qui est expliquée par la hausse du trafic qui dépasse les prévisions les plus optimistes. Toutefois, il est aussi notée la hausse des charges d'exploitation; ce qui mérite une explication de la part des autorités de la SECAA. Il a été prévu des charges d'exploitation de 36.652 millions FCFA et à la fin on constate des charges de 56.526 millions FCFA soit une hausse de 19.874 millions FCFA.

Sur un chiffre d'affaires de 143.757 millions FCFA, des charges d'exploitation de 56.526 millions FCFA, des impôts et taxes de 28.021 millions de FCFA, une masse salariale de 5.100 millions de FCFA, on a un bénéfice de 10.677 millions de FCFA.

Toutefois, le partage des fruits est nul, cela signifie que, même avec la hausse des prévisions sur le trafic, l'Etat du Sénégal ne tire aucun profit.

Le coût de péage sur l'autoroute et le manque de transparence sur la gestion ont cruellement endommagé la relation de confiance entre les citoyens et la SECAA SA. Or, aujourd'hui, il s'agit pour les acteurs privés et publics de coopérer afin de créer un environnement propice aux PPP et promouvoir les opportunités d'investissement dans le secteur.

L'ingénierie financière d'Eiffage SA est classique et banale, la firme tire son profit non pas sur le résultat net, mais sur les charges d'exploitation avec les types d'investissements qu'elle propose à l'autorité (d'après les autorités de SECAA SA, c'est elle qui propose les investissements à faire à l'Etat qui les valide).

## Impacts socio-économiques

L'autoroute a un impact sur l'accroissement de la fluidité du trafic sur la Route Nationale 1 (RN1) qui n'est plus la voie obligée pour sortir ou rentrer à Dakar. On a aussi une baisse de la fréquence des embouteillages au niveau de la RN1 qui n'est plus la voie obligée pour sortir ou

rentrer à Dakar. Ainsi une partie importante des véhicules qui vont directement sur Rufisque, Diamniadio, Thiès, n'empruntent plus systématiquement l'axe Rond-Point Patte d'Oie jusqu'à Mbao. Ce qui a réduit les retards involontaires des travailleurs.

L'autoroute a causé dans certaines zones la cession d'espaces qui auraient pu être source d'entrée d'argent pour les collectivités territoriales impactées. Les retombées publicitaires dans l'espace communal où passe l'autoroute ne bénéficient pas aux communes riveraines. Ces communes n'enregistrent aucune retombée ou aucun accompagnement de l'entreprise qui exploite malgré les propositions de projets. Dans certaines communes, on relève une baisse d'opportunités avec l'enclavement, source de fermeture, le site où se tenaient des loumas et activités informelles jadis est libéré pour cause d'utilité publique (autoroute à péage) et cela a entraîné la baisse de recettes municipales.

L'autoroute à péage a eu des impacts sur la situation financière des populations riveraines, en réduisant leurs chiffres d'affaires. Cela se manifeste surtout chez les ouvriers et les commerçants. Pour les commerçants, l'autoroute a rendu difficile le transport de marchandises, elle a augmenté les charges et diminué les ressources des populations. Ainsi, elle a augmenté la dépense des usagers avec des coûts supplémentaires de 2800f par jour au péage.

Dans certaines communes, l'autoroute à péage a eu des impacts positifs sur les activités professionnelles des populations riveraines. L'ouvrage contribue également au renforcement de l'enclavement et à un processus de délitement des relations sociales. L'infrastructure dont la vocation est de relier les zones en réduisant le temps, a occasionné un autre effet concernant certains territoires où elle passe. En effet, si l'autoroute est une infrastructure favorisant un rapprochement de localités éloignées en réduisant le temps de trajet, elle a toutefois renforcé l'enclavement de certaines autres. Il s'y ajoute, un délitement des liens sociaux du fait du positionnement de l'infrastructure qui coupe parfois des communes ou des quartiers en deux.

La perception de l'autoroute à péage et son effet dans l'entretien des relations sociales sont assez évocateurs. Les populations utilisent le terme « Mur de Berlin », ou encore, frontière « Mauritanie-Sénégal » en référence aux problèmes frontaliers et de voisinage de 1988 entre ces deux pays et à la définition arbitraire des frontières en Afrique. On parle aussi de façon imagée d'une césure qui prend les allures de frontières entre deux pays différents alors qu'il s'agit de la même entité géographique et socioculturelle. Dans l'immédiat, l'effet de séparation se fait ressentir mais il s'avère encore plus dramatique dans la projection pour le futur.

Les femmes éprouvent beaucoup de problèmes pour se déplacer en raison des difficultés et de l'inexistence d'un marché aménagé. Elles sollicitent un lieu adéquat pour l'installation définitive d'un marché qui répond aux normes.

Le paradoxe de cette infrastructure est de permettre la facilitation de la mobilité en réduisant les distances mais de provoquer aussi un délitement des liens sociaux entre parents, proches amis et voisins des zones traversées par l'autoroute à péage.

L'autoroute à péage fait ressortir au-delà de la question des césures occasionnées dans des localités et les effets de discontinuité dans l'entretien des liens sociaux, des questions sur le "saucissonnement" avec autant de gares de péage mais aussi les embouteillages fréquents pour une infrastructure qui a pour fonction de faciliter la mobilité et pour lequel les usagers paient un prix jugé encore élevé.

Certains effets de l'autoroute et de plusieurs infrastructures posent la question de l'ingénierie sociale dans la conception des édifices qui semble être négligée. D'où les interrogations de certains riverains, se demandant si les ingénieurs qui conçoivent ces infrastructures sont informés des réalités des zones impactées notamment Pikine : *“C'est comme s'il s'agissait de personnes qui ne sont pas imprégnées des réalités du pays ou qui ont quitté ce pays très jeunes. Une fois qu'on leur confie un tel travail, ils s'enferment dans leur imaginaire à eux et conçoivent l'édifice sans s'imprégner des réalités ou parler aux habitants”*.

Plusieurs communes, quartiers ou localités sont confrontés soit à l'insécurité ou à des actes délictuels menés par des individus qui sévissent. De ce point de vue, s'il est vrai que ce n'est pas l'autoroute qui est l'origine de l'insécurité ou des actes délictuels, elle a renforcé ces actes dans certains endroits.

En implantant des murs de protection tout au long de l'autoroute à péage, dont la fonction est d'éviter la circulation d'animaux errants ou la traversée anarchique des populations, l'effet pervers est la coupure. Dans d'autres cas, l'autoroute a instauré une séparation artificielle des communes en créant une confusion des limites intercommunales. C'est le cas entre *Rufisque-Est et Bambilor*.

L'une des tensions est aussi due à la valorisation voire surévaluation du foncier et des coûts locatifs dans les zones où passe l'autoroute à péage. A titre d'indication, les frais de location ont été multipliés par six à Thiaroye Guinaw Rails pour ne citer que cet exemple. Certains propriétaires de logements n'hésitent pas ainsi à créer des conditions de pousser à la sortie les locataires pour augmenter leurs prix en définitive.

Les emprises ont nécessité de faire déplacer des populations qui étaient déjà établies de manière régulière ou non. Ce projet a occasionné le déplacement de plus de 3 000 familles et mis fin à des activités économiques informelles et formelles très diversifiées. A ce titre, des mesures d'atténuation de ces nuisances et discontinuités ont été prises. Ce qui a eu pour effet un acquis qualitatif de leur cadre de vie qui a certes créé un déchirement en quittant un environnement et des connaissances. Des activités économiques ont aussi été affectées malgré la compensation financière et le recasement.

Au-delà des discontinuités et coupures des activités économiques liées à l'autoroute, des cas d'inondations sont occasionnés avec de lourdes pertes non réparées, malgré la construction de canaux pour contenir les eaux de pluies.

L'autoroute a aussi renforcé des problèmes et occasionné des nuisances dans certaines communes. Le cas de Dalifort est édifiant puisque c'est une zone qui a souvent souffert des eaux. En effet les eaux passaient et se déversaient au Technopole de Pikine. Mais avec l'autoroute à péage le passage de l'eau est obstrué. Les populations ont développé des stratégies de résilience en achetant des pompes et des équipements comme des raccords et tubes pour évacuer les eaux des maisons vers les canaux. Un effort qui n'est pas financièrement faisable pour tous.

### **Impacts environnementaux**

Depuis son ouverture à la circulation, l'autoroute à péage a entraîné une forte reconfiguration des espaces qu'elle a rendus attractifs notamment pour le logement. Il s'agit donc d'une infras-

structure qui a ouvert ces zones à un processus d'urbanisation qui a tendance à s'accélérer. Les conséquences de l'autoroute à péage sur l'environnement ont été appréhendées par l'Etude d'impact environnemental et social (EIES) produite par le Cabinet BUURSINK en 2006. Au-delà des conséquences économiques et sociales, l'EIES avait indexé parmi les conséquences environnementales possibles : (i) les nuisances pendant la phase travaux ; (ii) les impacts environnementaux liés à la traversée de la forêt classée de Mbao et les possibilités d'exacerbation des inondations dans les Niayes (zones marécageuses).

L'étude a choisi d'évaluer les mesures d'atténuation qui ont été proposées, mesures qui se sont avérées rarement suffisantes pour réparer les effets de coupure écologique des routes, voies ferrées, canaux. L'appréciation par les différents acteurs de la mise en œuvre des engagements pris par les autorités montre un profond décalage entre le discours de satisfaction de l'APIX et de la Société EIFFAGE et le sentiment d'imperfection exprimé par les impacts du tracé de l'autoroute à péage.

Se focalisant sur la forêt classée de Mbao et le site du Technopole de Pikine qui sont des écosystèmes particuliers et les principales réserves biosphères de ce qui reste de l'ancienne région du Cap-vert, l'infrastructure s'est révélée être un facteur de fragilisation du milieu naturel.

L'autoroute à péage donne l'image d'un *couteau planté dans la gorge de la forêt classée de Mbao* qu'elle coupe d'Ouest en Est en deux entités aux évolutions différentes. En fait, ce passage de l'autoroute a entraîné la destruction d'une partie de sa végétation qui constitue le seul poumon vert de Dakar tout en remettant en cause l'agriculture sous pluie pratiquée par les populations riveraines.

Le site du technopole qui est un réceptacle naturel des eaux pluviales et souterraines fait face à de nombreuses menaces qui compromettent l'équilibre de cet écosystème. En dehors de la pression foncière sur cette réserve de biosphère, les grands travaux routiers perturbent les écoulements. L'autoroute est à ce titre une entité qui bouleverse l'écoulement naturel de la zone comprise entre la Patte-d'oie et Cambérène mais aussi entre le Technopole et la mer. De manière générale, le plan d'eau continue de se réduire chaque année. Cette zone humide est menacée avec l'érection des infrastructures (autoroutes, arène nationale, golf club) qui impactent sur la biodiversité.

L'autoroute traverse des zones qui sont victimes d'inondations récurrentes avec des conséquences économiques, sociales et environnementales énormes. Nos enquêtes de terrain révèlent que, malgré le fait de faire remarquer que l'ouvrage est accompagné d'aménagements majeurs de drainage des eaux pluviales, les populations restent persuadées que l'autoroute est le seul facteur d'aggravation des inondations.

## TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ABBREVIATIONS .....	5
Présentation Leadership, Ethique, Gouvernance et Stratégies pour l’Afrique (LEGS-Africa) .....	6
RESUME EXECUTIF .....	8
TABLE DES MATIERES .....	14
INTRODUCTION GENERALE .....	16
I. Cadre théorique et méthodologique .....	17
1. Contexte et Justification .....	17
2. Description du champ de l’étude .....	18
3. Approche méthodologique .....	18
II. Le cadre juridique de construction et d’exploitation de l’autoroute à péage: des contrats léonins aux déséquilibres économiques permanents .....	23
1. La procédure d’attribution du contrat CET à Eiffage .....	23
1.1. La mise en place d’un cadre juridique régissant les contrats CET .....	23
1.1.1 Le cadre légal régissant les contrats CET .....	23
1.1.2 Les principes régissant les contrat CET .....	24
2 . La procédure de sélection de Eiffage dans la réalisation de l’ autoroute à péage .....	25
2.1 La phase Malick Sy-Patte d’Oie et Patte d’Oie-Pikine .....	26
2.1.1 Lot 1 : Malick Sy -Patte d’Oie .....	26
2.1.2 Lot 2 : Patte d’Oie-Pikine .....	27
2.2 La phase Pikine-Diamniadio et Diamniadio- AIBD .....	27
2.2.1 L’attribution du tronçon Pikine-Diamniadio : les réserves sur l’attribution du contrat .....	28
2.2.1.1 La phase de préqualification .....	30
2.2.1.2 La phase d’évaluation technique .....	30
2.2.1.3 La phase d’évaluation financière .....	31
2.2.2 L’attribution du tronçon Diamniadio-AIBD : Un « contrat complémentaire » de gré à gré d’une conformité douteuse avec la loi CET .....	33
3. Les obligations contractuelles du concédant (Etat du Sénégal) et du Titulaire (Eiffage) .....	35
3.1 Objet du contrat et durée du contrat .....	36
3.2. Condition résolutoire et indemnisation .....	36
3.3. Le régime financier de la concession .....	37
3.3.1. Le montage financier .....	37
3.3.2 Les Concours publics .....	38
3.4 Le partage des fruits .....	39
3.5 Le régime fiscal applicable à la réalisation et à l’exploitation de l’ autoroute à péage .....	40
3.5.1. Durant la phase de construction de l’ autoroute à péage .....	40
3.5.2 Durant la phase d’exploitation de l’ autoroute à péage .....	41
3.6 Les conditions de résiliation .....	42
3.6.1 Résiliation pour un motif d’intérêt général .....	42

3.6.2 Résiliation en cas de survenance d'un évènement présentant les caractères de la Force Majeure .....	43
3.6.3 Résiliation pour déchéance du Titulaire .....	43
3.6.4 Résiliation à la demande du Titulaire .....	44
III. Analyse économique de l'exploitation de l'autoroute à péage: des coûts élevés pour le contribuable et très profitables pour l'entreprise titulaire de la concession .....	45
2. Analyse qualitative de l'autoroute a péage dakar-Diamniadio (aapdd) .....	46
3. Etude financière du partenariat public privé .....	47
3-1- Le montage financier .....	48
3-2- Analyse financière des informations disponibles .....	49
IV. Impacts socio-économiques de l'autoroute à péage : une infrastructure aux fortunes diverses ....	53
1. Les Impacts sociaux .....	53
1.1. Effet renforçateur de l'enclavement et facteur de délitement des relations sociales .....	54
1.1.1 Renforcement de l'enclavement .....	54
2. Un accès problématique : coûts, effets saucisses et difficultés de circuler par endroits .....	60
2.1. Les coûts de l'autoroute à péage .....	60
2.1.1. Les coûts de l'autoroute jugés élevés avec « l'effet saucisson » .....	61
2.2. L'état et la perception du dispositif d'accompagnement pour la mobilité .....	63
1. Accès au service de base : entre opportunités et désagréments .....	65
3. Enjeux liés à la sécurité .....	67
4. Potentielles tensions locales en gestation .....	69
5. Les impactés : entre délivrance et déchirement .....	70
5.1. Un cadre de vie qualitatif mais un ressenti toujours présent dans la vie locale .....	70
5.2. Les effets sur les activités économiques .....	73
5.3. Des désagréments et nuisances .....	75
V. Les impacts environnementaux de l'autoroute .....	76
1. Des mesures d'atténuation préconisées par l'EIES partiellement mis en oeuvre .....	76
2. La forêt classée de Mbao : l'autoroute à péage, un facteur de fragilisation du milieu .....	77
3. Le Technopole de Dakar : chronique d'une disparition annoncée .....	80
4. L'autoroute un facteur aggravant les inondations ? .....	82
CONCLUSIONS GENERALES ET RECOMMANDATIONS .....	83
LISTE DES FIGURES .....	87
LISTE DES CARTES .....	87
LISTE DES TABLEAUX .....	87
LISTE DES PHOTOS .....	88
BIBLIOGRAPHIE .....	89

## INTRODUCTION GENERALE

Dans le cadre de leurs investissements pour le développement, les Etats mettent en œuvre des projets d'infrastructures routières pour se doter de voies de communication à hauteur de leurs ambitions pour une émergence économique basée sur l'accélération de la croissance et la transformation de la structure économique. Le Sénégal s'inscrit dans cette perspective avec de grands chantiers d'infrastructures initiés dans le cadre de politiques publiques clairement définies, avec entre autres objectifs, de décongestionner la capitale.

La Région de Dakar, à l'image de beaucoup de capitales des pays du Sud est caractérisée par un processus d'accroissement constant de sa population. Regroupant l'essentiel des activités économiques du pays et des services, pourtant la capitale sénégalaise n'en couvre pas plus de 0.3 % du territoire. Ce qui a pour conséquence d'en faire un centre d'attraction pour une bonne partie des populations de l'intérieur du pays. Cette croissance urbaine très rapide occasionne des problèmes manifestes de mobilité. Les difficultés liées à la mobilité se sont tellement accrues qu'elles sont parmi les traits les plus distinctifs des problèmes de la capitale. Ce qui a comme corollaire la cherté du transport, les pertes de temps énormes entre autres, du fait des embouteillages.

En effet, le déplacement s'avère difficile à Dakar entre le centre-ville, sa périphérie et sa banlieue. Il en est de même entre Dakar et les autres départements. Ainsi, fut pensée la construction de l'autoroute à péage depuis les années 1970 dont la réalisation a pour ambition de décongestionner la capitale sénégalaise et d'annihiler les goulots d'étranglement de l'économie nationale. Quelques années après sa finition et sa livraison, il n'en demeure pas moins que cette infrastructure suscite plusieurs sentiments et impacte de façon différentielle la vie des citoyens et les communes qu'elle traverse.

Pour accompagner et alimenter l'action de maîtrise d'ouvrage et de contrôle citoyen, de redevabilité des institutions publiques contractantes de l'Etat du Sénégal, cette étude a été initiée afin de permettre aux usagers et à leurs représentants au sein de l'Etat de disposer d'une connaissance plus approfondie des enjeux et conditions de gouvernance de l'infrastructure autoroutière Dakar-AIBD.

L'ambition de cette recherche est de rendre compte des impacts socioéconomiques et environnementaux de l'autoroute à péage sur les communes qu'elle traverse, particulièrement Dalifort, Pikine, Thiaryoye, Keur Massar, Rufisque, Diamniadio et Diass. Ce qui nécessite tout d'abord une analyse des termes juridiques qui structurent la gouvernance de l'infrastructure et de la rentabilité de l'infrastructure pour l'Etat et l'entreprise concessionnaire, le tout pour une prise en compte des intérêts des usagers.

Ainsi, ce présent document est le résultat de l'étude organisée autour de thématiques qui traduisent les réalités liées aux impacts sociaux, environnementaux, économiques et juridiques.

Le processus méthodologique et les résultats de cette analyse sont rendus dans ce document articulé autour des points suivants :

- Le cadre théorique général et méthodologique de l'étude,
- L'analyse du cadre juridique du contrat d'exploitation de l'autoroute à péage,
- L'analyse des retombées économiques et leur potentiel impact sur l'économie sénégalaise,
- L'analyse des externalités économiques, sociales et environnementales liées à la mise en service d'une telle infrastructures.

Faisant le bilan de la recherche, le rapport formule également des recommandations pour une exploitation économiquement viable pour l'Etat du Sénégal, socialement et écologiquement durable pour les sénégalais.

# I. Cadre théorique et méthodologique

Cette partie explique le cadre théorique d'orientation de l'étude et la méthodologie utilisée pour la mener de bout en bout.

## 1. Contexte et Justification

Au Sénégal, dans la Région de Dakar, comme à l'intérieur du pays, le trafic routier constitue le mode de transport terrestre prédominant. Le réseau routier national, qui regroupe les routes nationales, départementales et les autoroutes à péage, constitue l'armature structurante de la cartographie routière nationale. Il a été récemment renforcé par la réalisation d'autoroutes à péage, entre Dakar-Diamniadio, prolongée jusqu'à l'aéroport de Diass, Mbour et entre Dakar-Touba, qui sont des ouvrages de type nouveau dans le paysage sénégalais et ouest-africain, inédits en matière d'expérimentation du partenariat public privé en Afrique de l'ouest.

Toutefois, à côté des effets bénéfiques des infrastructures routières, leurs constructions, et exploitations font rompre des continuités, provoquent des déséquilibres biophysiques et humains. Elles sont généralement accompagnées d'impacts négatifs comme la perturbation des sources de subsistance des populations, la destruction de la végétation, de la faune et la pollution sur l'environnement, entre autres.

Aujourd'hui, des actions de réajustement, avec une meilleure gouvernance impliquant les communes impactées, s'avèrent nécessaires pour que ces infrastructures routières soient réellement un vecteur de développement économique et social. Ce qui justifie le rôle du Collectif des Usagers de l'Autoroute à Péage (CCUAP), qui depuis sa création a mené des actions d'envergure de Dakar à Mbour, en passant par certaines zones impactées par cette autoroute dite de l'avenir. Il a ainsi été constaté de la frustration et de l'amertume chez l'ensemble des usagers rencontrés, notamment à Mbour et Dalifort où des foras ont été organisés respectivement avec les transporteurs et les communautés. Le CCUAP est même allé beaucoup plus loin en organisant une manifestation sur l'autoroute à péage, dans le cadre d'une opération dénommée « Escargot ». L'objectif étant, d'une part, d'amener les autorités à porter à la connaissance des populations les termes du contrat de concession de l'autoroute à la société SENAC SA ( rebaptisée SECAA), filiale de l'entreprise française Eiffage, d'autre part, et d'exiger une renégociation de cette convention, dans l'intérêt des usagers et des citoyens Sénégalais.

C'est dans la perspective d'élargir la réflexion sur la gouvernance des infrastructures routières en général que LEGS-Africa a réalisé, pour renforcer l'action du CCUAP, cette « Étude socio-économique et environnementale de l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio-AIBD » au niveau des usagers et des communes impactées. En effet, l'autoroute à péage qui a fait déplacer plus de 41 000 personnes, provoqué le déclassement d'une partie de la forêt classée de Mbao, traversé des zones inondables, suscite également plusieurs problèmes liés à la sécurité des usagers et des riverains, à la perturbation de la vie sociale et animalière dans la zone traversée, la nuisance sonore et atmosphérique etc. En plus, depuis le début de l'exploitation de l'infrastructure, les populations ne sont pas correctement informées sur les retombées financières et économiques, sur l'emploi et les communes qui se trouvent dans l'emprise de la concession ne bénéficiant d'aucune retombée fiscale.

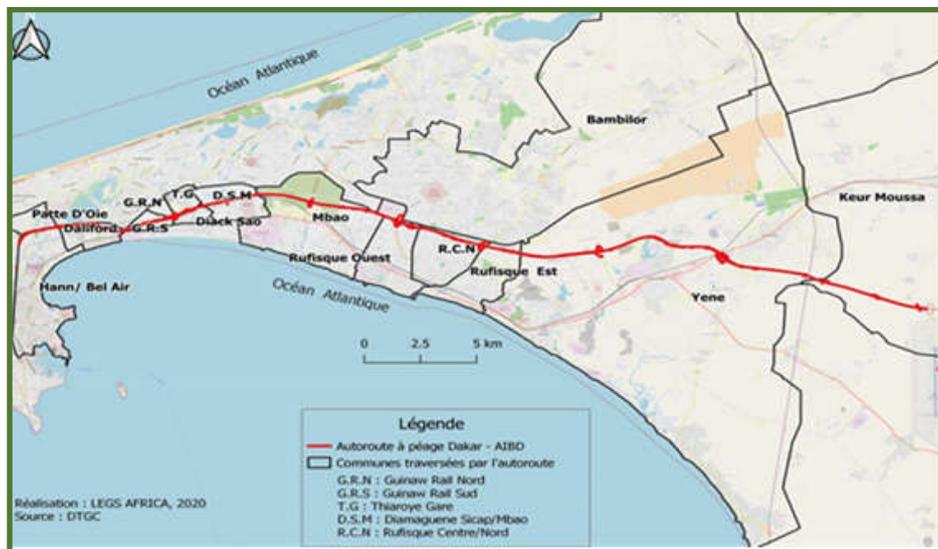
## 2. Description du champ de l'étude

L'ouvrage est localisée entre deux zones à attributs démographiques divers. Il s'agit d'une zone urbaine de Dakar à Rufisque et d'une zone péri-urbaine voire rurale Rufisque-Diamniadio. La construction de l'autoroute est caractérisée par une forte demande d'espace pour sa réalisation. En plus de sa superficie requise pour sa construction, l'autoroute à péage a nécessité la démolition d'environ 1970 bâtiments d'à peu près 64 000 ménages (Thèse Khady M. Diop, 2019).

La carte 1 est celle de la localisation de l'autoroute à péage. A sa lecture, il s'avère que dans le département de Pikine l'autoroute traverse trois communes et huit communes d'arrondissement. Dans la commune de Pikine Dangoudane, les communes d'arrondissement de Dalifort, Guinaw Rail Nord, Guinaw Rail Sud, Djida Thiaroye sont traversées. Dans la commune de Thiaroye, les communes d'arrondissement de Diamaguène, Sicap Mbao et Mbao sont concernées. Sicap Mbao est la commune la plus peuplée de celles traversées par l'autoroute avec 105 000 ménages. Dans la commune d'arrondissement des Niayes seule la commune de Keur Massar est concernée.

Dans le département de Rufisque, quatre communes sont traversées par l'ouvrage. Il s'agit de : Rufisque Nord, Rufisque Ouest, Rufisque-Est et Diamniadio, cette commune constituant la dernière entité administrative traversée par l'autoroute à péage dans le département de Rufisque. La superficie totale occupée par l'autoroute est estimée à 432 000 m<sup>2</sup> en zone urbaine et 444 000 m<sup>2</sup> en zone rurale.

### Carte 1: Localisation de l'infrastructure



## 3. Approche méthodologique

Cette étude a mobilisé une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, de géographes environnementalistes, d'un juriste, d'un économiste-financier, et d'un géomaticien. Dès l'élaboration de la note de cadrage, d'importants échanges ont été engagés entre les parties prenantes pour favoriser une compréhension commune des termes de références de l'étude et une appropriation profonde des orientations de recherche par l'ensemble des acteurs impliqués. Cette note de cadrage a abouti à la définition d'une méthodologie pour mieux cerner les externalités positives et négatives induites par la mise en service de l'autoroute à péage. Outre la revue documentaire, chaque thématique a mobilisé des outils spécifiques en mesure de répondre aux questionnements posés.

### - La revue documentaire

La littérature sur l'urbanisation et les infrastructures de structuration de l'espace tels que les projets autoroutiers ne souffre pas d'écrits. La littérature est plus qu'abondante. Pour ce cas spécifique de l'autoroute Dakar-Diamniadio-ABID, la recherche documentaire s'est surtout orientée sur les expériences en cours dans les pays africains généralement marqués par un urbanisme de rattrapage. En effet, du fait de l'absence d'une planification urbaine spécifiant les espaces, la réalisation de cette infrastructure s'est faite au prix de déplacement de milliers de familles, de destruction d'édifices, de pertes de revenus, de dégradation d'écosystèmes majeurs, globalement de modification des structures urbaines, etc. Ces édifices ont donc un coût social, économique environnemental et parfois psychologique énorme qui marque à jamais la vie des acteurs impactés par le projet.

Un regard particulier est donc jeté sur les aspects juridiques de la concession, le coût économique, le coût social et environnemental.

### - L'analyse juridique du contrat de concession

Pour appréhender le contrat liant le concessionnaire à l'Etat du Sénégal, le travail s'est surtout focalisé sur l'analyse des aspects légaux relatifs à la réalisation et à l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio-ABID. Selon les chercheurs, l'étude des externalités socio-économiques et environnementales de la mise en service de l'autoroute à péage requiert une approche qui prend en compte la dimension légale qui non seulement organise le cadre juridique de la réalisation de l'ouvrage, mais également définit les obligations contractuelles des différentes parties.

En effet, afin de proposer une potentielle réforme de la gouvernance de cette infrastructure, il s'est révélé important d'analyser ces obligations respectives des parties au contrat de concession entre le concessionnaire (Eiffage) et le concédant (l'Etat du Sénégal). Il s'est aussi agi d'analyser la cadre juridique mis en place pour organiser les contrats de partenariat public privé (PPP). Le contrat de concession est en droite ligne avec le cadre légal mis en place par l'Etat du Sénégal pour encadrer les PPP.

Dans l'optique d'opérationnaliser l'option des PPP dans les grands investissements, l'Etat du Sénégal a adapté son cadre juridique avec l'adoption d'un certain nombre de lois et de décrets d'application. C'est ainsi qu'en 2004 la loi n° 2004-13 du 1er mars 2004 relative aux contrats de construction-exploitation-transfert d'infrastructure (Loi BOT) et la loi n° 2004-14 du 1er mars 2004 instituant le Conseil des infrastructures ont été adoptées. Ces deux textes de base qui ont fait l'objet de révisions ont posé les jalons du cadre légal qui organise les PPP. Ce changement institutionnel et législatif a défini les conditions de conception, de réalisation et d'exploitation de l'autoroute à péage. En plus du contrat de concession stricto sensu, la compréhension du cadre institutionnel et législatif qui régit les PPP est d'une importance capitale dans le cadre de l'étude.

L'approche méthodologique proposée, combine donc une analyse documentaire de la littérature existante sur la gouvernance des grandes infrastructures routières, les documents de politique économique et de politique spéciale en infrastructure routière, une analyse des conditions d'attribution du contrat de concession et une analyse juridique spécifique des clauses contractuelles contenues dans le contrat de concession et les avenants.

### - Méthodologie d'analyse économique

En se fondant sur les trois hypothèses suivantes : (i) le coût du péage est cher pour les citoyens, (ii) le profit de l'entreprise concessionnaire dépasse largement ses prévisions (iii) la stratégie du concession-

naire impacte négativement sur les recettes de l'état, le travail de recherche, en utilisant les outils d'analyse qualitative et quantitative en économie, s'est focalisé principalement sur:

1. L'étude du coût de péage pour les citoyens,
2. L'analyse de la rentabilité du concessionnaire,
3. La stratégie de management du concessionnaire.

Nous avons mis quelques questions sur la situation économique des communes traversées par l'autoroute à péage sur leurs activités. Les communes et riverains de Hann Mariste, Dalifort, Pikine, Keur Massar, Guinaw rails, Patte d'Oie, Diass... ont renseigné les fiches.

Cette approche a permis de montrer qu'on a souvent tendance à réduire le problème des infrastructures à leur dimension financière ou technique. Dans les montages financiers des entreprises étrangères, on constate souvent des désavantages pour l'autorité publique, comme nous essayons de le montrer dans cette étude.

#### **- Méthodologie d'analyse des externalités socio-économiques.**

Conformément aux termes de référence de l'étude, l'approche générale proposée est de type qualitatif avec des entretiens et des focus groups à l'aide d'outils proportionnels à celle-ci. Ainsi la conduite du travail a exploré la thématique de recherche avec des données verbales surtout à la suite d'entretiens pour comprendre le contexte, les perceptions. Cette méthodologie combine plusieurs techniques de recherche : revue critique de la littérature, observations de terrain, interviews, entretiens.

En vue de coller aux préoccupations de cette recherche, l'approche privilégie les entrées thématiques qui ont permis de structurer un guide d'entretien. Les entrées thématiques suivantes ont été privilégiées: flux et incidences sur les trajectoires, retombées économiques générées par l'autoroute, typologie et nature des emplois créés, activités économiques créées, discontinuités (liens sociaux, parcours...), emplois détruits ou déplacés, sécurité des zones, nuisances et dégradations et mesures d'accompagnement.

Pour l'investigation empirique, la technique d'échantillonnage accidentel s'est mieux adaptée au contexte. Le modèle par saturation a été appliqué parce que dans certains cas il y a très souvent une situation d'atteinte d'idée et l'émergence de nouvelles qui émergent lors des entretiens avec un échantillon donné. Des prises de vues en guise d'illustration de certains éléments saillants ont complété le travail de terrain.

#### **- Prise en compte des externalités environnementales**

Pour cette étude spécifique, contrairement à une étude d'impact environnemental et social, il s'est agi d'analyser les externalités négatives et positives induites par l'autoroute à péage. En effet, cette infrastructure est en exploitation et ne manque pas d'occasionner des externalités que l'évaluation environnementale n'avait ni soulevées ni envisagées. Il s'agit d'interroger les points critiques soulevés et la mise en application des solutions d'atténuation proposées. En effet, plusieurs engagements ont été pris par les acteurs pour appliquer les mesures d'atténuation des impacts potentiels de la mise en exploitation de l'autoroute à péage.

La méthodologie combine donc une approche qualitative et l'utilisation des outils offerts par les systèmes d'information géographique. Les entretiens ont été centrés sur les perceptions des acteurs autour de la question des inondations, de l'évolution des écosystèmes, des nuisances occasionnées par le trafic autoroutier (bruit, pollution, sécurité, accidents etc.) dans les zones traversées par l'autoroute.

S'agissant de la cartographie, l'outil Arc GIS a été utilisé pour la réalisation des cartes de la forêt classée de Mbao et du site du Technopole selon les trois périodes suivantes :

**Tableau 1 : Années de référence**

2003	Situation avant le projet autoroutier
2013	Situation de l'année de mise en service
2020	Soit 7 ans après

Au niveau de la forêt classée de Mbao, le focus est mis sur les éléments suivants :

**Tableau 2 : Les principaux éléments étudiés**

Numéro d'ordre	Principaux éléments étudiés
01	Evolution des superficies dénudées
02	Surfaces boisées
03	Routes
04	Chemin de fer
05	Piste
06	Plan d'eau
07	Forêt claire

Concernant le site du Technopole, le travail s'est focalisé sur le Plan d'eau. Considérant que l'autoroute à péage malgré les ouvrages de drainage des eaux de ruissellement a créé une rupture de la continuité hydrologique, un buffer d'un kilomètre a été réalisé pour disposer d'une vue réelle de l'évolution de la superficie du plan d'eau dans des contextes pluviométriques très spécifiques.

L'acquisition des données est suivie de leur traitement. Nous avons donc géo-référencé et calibré les images, étapes indispensables à une analyse diachronique. Ces images ont été rectifiées géométriquement et projetées dans le système de projection cartographique UTM/WGS 84/ZONE 28 Nord. Les coordonnées de points d'amers repérés sur les images de 2003, 2013 et 2020 ont été collectées sur le terrain au moyen d'un GPS. Le géo-référencement est la transformation de l'image en fonction d'un système cartographique de référence. Il a permis la superposition des images utilisées de manière à faire coïncider des points géographiques équivalents.

#### - Rencontre avec les institutions

Comme il s'agit d'un travail de recherche-action, la coordination de l'étude a jugé nécessaire, de démarrer par la mise en place d'un cadre de collaboration impliquant les différentes parties prenantes depuis l'élaboration de la note de cadrage de l'étude jusqu'à la restitution d'étape qui a précédé la finalisation du rapport d'étude. A cet effet, la coordination a identifié et saisi officiellement, par voie de courrier toutes les institutions publiques impliquées dans cet ouvrage, en même temps que les collectivités territoriales, les organisations professionnelles

du secteur, ... Le travail de terrain a aussi offert l'opportunité de ponctuer ce travail de recherche par une série de rencontres avec des institutions, autorités locales, leaders communautaires, membres de familles de victimes de l'autoroute... Dès la stabilisation des TDRs des correspondances ont été envoyées aux acteurs institutionnels pour les informer du travail. Certains ont répondu favorablement et ont rencontré les équipes de recherche selon des calendriers différents. Le ministère des finances (Direction du budget), la DEEC et l'APIX SA, ont répondu par courrier et contacts téléphoniques, mais n'ont pas pu rencontrer l'équipe de chercheurs avant la tenue de la restitution d'étape. L'entreprise concessionnaire de l'exploitation de l'autoroute, la SENAC devenue SECAA, entre temps a réagi à notre sollicitation et organisé une rencontre avec l'équipe de chercheurs, suivie de correspondances par emails et téléphone pour les besoins de l'étude.

#### - Phase de recueil de données

Une fois définis les techniques et outils de recherche, nous avons abordé la phase de recueil de données dans la zone traversée par l'autoroute à péage. Cette phase a été itérative avec la phase de documentation. Elle a consisté à l'élaboration de grilles d'entretien qui ont été utilisées pour enquêter les personnes ciblées dans la zone et recueillir leurs témoignages sur leur vécu de la gestion de l'infrastructure. Des missions de terrains ont été organisées à Dalifort, Pikine, Rufisque, ... et des entretiens téléphoniques ont eu lieu, parfois via WhatsApp.

#### - Atelier de restitution des résultats préliminaires

Du fait de la situation induite par la pandémie de la COVID-19, un atelier de restitution des études préliminaires a été organisé en ligne en Aout 2020. Cet atelier a enregistré la participation de plusieurs acteurs, en plus de l'équipe de coordination de la recherche : Ministre des finances, APIX, AGEROUTE, Eiffage, SECAA, DEEC, OSIDEA, LEGS-Africa, CCUAP, Banque mondiale.

Les participants ont formulé des remarques et soulevé des manquements que les chercheurs devaient prendre en compte en poursuivant les échanges avec les principaux acteurs.

La combinaison de tous ces outils permet de présenter les résultats dans les pages suivantes.

#### - Difficultés rencontrées

L'étude ne s'est pas déroulée en toute aisance comme prévue dans la note de cadrage. Deux difficultés majeures ont émaillé le déroulement de l'étude, mais pas sans que des remédiations ne soient apportées.

La première difficulté est relative à l'avènement subite de la pandémie à Covid 19 qui a entraîné des mesures de riposte drastiques prises par l'Etat du Sénégal en mars 2020. Juste trois mois après le démarrage du projet. Ces mesures qui se sont prolongées jusqu'en Septembre, tout en s'assouplissant, ont empêché le déroulement des activités de recueils de données sur le terrain comme convenu. En effet, seuls quelques entretiens ont pu se faire in situ et l'essentiel via WhatsApp et par téléphone. Les focus group prévus n'ont pas pu se tenir au niveau des localités ciblées. Certaines administrations, dans le respect des mesures de confinement en réponse à Covid-19, n'ont pas pu nous accorder des audiences dans cette période où le télétravail a été adopté dans la plupart des institutions.

La deuxième difficulté concerne la rétention d'information et donc la non exhaustivité des données nécessaires pour une analyse plus approfondie. En ce qui concerne les institutions admi-

tratives, représentant l'Etat dans la gestion des contrats avec l'opérateur SECAA, nous n'avons pu recevoir aucune information. Aussi bien l'APIX, que le ministère des finances et la DEEC ne nous ont fourni des documents sollicités, encore moins reçu dans le cadre d'entretiens de recueils de données. Par contre, nous avons pu avoir une séance de travail avec SECAA qui a fourni quelques informations utiles mais insuffisantes. Notre insistance et leurs propres promesses de compléter les informations n'ont pu être fructueuses.

## **II. Le cadre juridique de construction et d'exploitation de l'autoroute à péage: des contrats léonins aux déséquilibres économiques permanents.**

### **1. La procédure d'attribution du contrat CET à Eiffage**

L'attribution du contrat CET (construire, exploiter et transférer) à Eiffage a nécessité la mise en place d'un cadre juridique adapté qui définit les grandes orientations des contrats CET. C'est sur la base de ce cadre légal nouveau que le contrat CET relatif à l'autoroute à péage a été attribué à Eiffage.

#### **1.1. La mise en place d'un cadre juridique régissant les contrats CET**

Le cadre légal régissant les contrats CET définit un certain nombre de principes qui visent non seulement à garantir la concurrence dans le processus d'attribution des contrats CET, mais également à encadrer les orientations générales des relations contractuelles entre le Concédant (Etat du Sénégal) et le Titulaire (Eiffage).

##### **1.1.1 Le cadre légal régissant les contrats CET**

La réalisation de l'autoroute à péage est le résultat d'un choix de financement innovant fondé sur le Partenariat Public Privé (PPP). Ce mode de financement qui fait appel aux ressources publiques et aux apports privés est une approche de plus en plus utilisée dans les grands travaux qui requièrent des financements lourds que l'Etat ne peut pas supporter tout seul.

Au Sénégal, cette option de financement sous forme de PPP dans la réalisation de grands travaux a nécessité l'adoption d'un cadre réglementaire spécifique qui est mis en place pour garantir la rentabilité et la sécurité des investissements privés tout en protégeant les intérêts de l'Etat et des citoyens usagers.

Ce choix stratégique d'une option de financement basée sur les contrats de PPP est le socle du contrat CET conclu entre l'Etat du Sénégal et Eiffage et qui est relatif à la construction et à l'exploitation de l'autoroute à péage.

La réalisation de l'autoroute à péage avec ce mode de financement est le résultat d'un choix stratégique issu du Conseil présidentiel de 2001 et confirmé par la Banque mondiale en 2003 qui a donné son aval au projet d'autoroute sous forme de PPP.

Dans le secteur des infrastructures, ce mode de financement sous forme de PPP garantit d'une part l'injection de **1) plus d'investissement privé dans le secteur des infrastructures et, d'autre part, de garantir la 2) qualité de maintenance de l'ouvrage durant la période de concession.**

Sur le plan juridique, l'option de la réalisation de l'autoroute à péage sous forme de PPP a nécessité la mise en place d'un cadre légal adapté qui prend en compte les besoins de « sécurité » des investissements privés et de « célérité » des procédures d'attribution dans le respect du principe de concurrence et d'accès à la commande publique.

Cette approche, bien que proche des règles classiques de passation des marchés publics ne garde pas moins des spécificités qui sont de nature à impacter sur la nécessaire transparence des procédures de passation des contrats CET.

Au Sénégal, deux lois ont été adoptées dans le cadre de la promotion et de l'encadrement des contrats de PPP. Il s'agit:

- De la loi n°2004-13 du 1er mars 2004 relative aux contrats de construction-exploitation-transfert d'infrastructures ou loi CET.
- De la loi n°2004-14 du 1er mars 2004 instituant le Conseil des infrastructures.

La loi n° 2004-13 a été modifiée par la loi n°2009-21 du 4 mai 2009 qui a apporté des changements majeurs à la loi CET. Dans cette même dynamique d'adaptation de ce cadre réglementaire nouveau, la loi n°2011-11 du 28 avril 2011 qui modifie et complète la loi 2004-13 du 1er mars 2004 prévoit la conclusion de marchés complémentaires sous forme d'avenants si les travaux ou prestations complémentaires sont intimement liés au projet initial. Cette évolution législative est importante dans le cadre de l'analyse du cadre réglementaire de l'autoroute à péage. En prévoyant une exception au principe de libre concurrence dans l'attribution des contrats CET, elle donne des prérogatives importantes à l'Etat dans la négociation directe de contrats complémentaires sans appel d'offres. En effet, c'est sur la base de cet amendement que le contrat complémentaire relatif au tronçon Diamniadio-AIBD a été conclu entre Eiffage et le gouvernement du Sénégal.

C'est sur la base de ce cadre légal nouveau que l'Etat du Sénégal a engagé la procédure de sélection du partenaire privé et a retenu Eiffage à l'issue d'une procédure encadrée par la loi CET.

### **1.1.2 Les principes régissant les contrats CET**

Le cadre légal régissant les contrats CET pose un certain nombre de principes qui visent à garantir la concurrence et la transparence dans les procédures d'attribution des marchés. Dans cette optique, la loi CET dispose en substance que les contrats CET doivent être passés dans la plus grande transparence et garantir la concurrence entre les candidats potentiels afin d'obtenir le meilleur engagement du partenaire privé<sup>1</sup>.

Ce principe de transparence ainsi énoncé est matérialisé par une procédure de sélection en trois étapes :

---

<sup>1</sup> Exposé des motifs, loi n°2004-13 du 1er mars 2004 relative aux contrats de construction-exploitation-transfert d'infrastructures ou loi CET.

- d'abord, une phase de préqualification des entreprises candidates en fonction de leur capacité à réaliser l'infrastructure ;
- ensuite, une discussion entre l'autorité concédante et les candidats préqualifiés sur les conditions techniques de réalisation de l'ouvrage ;
- enfin, la troisième étape consiste à évaluer les offres sur la base de leur propositions financières.

Sur le plan institutionnel et procédural, il importe de préciser qu'un Conseil des Infrastructures a été spécifiquement créé et dont la mission principale est d'accompagner le processus de sélection. Le Conseil des Infrastructures a une composition mixte. : il est présidé par un magistrat hors rang, de trois magistrats, de trois députés représentatifs des trois principaux courants politiques représentés à l'assemblée nationale, de trois représentants de la société civile, et de trois représentants du secteur privé.

## NOTE

*A priori les principes régissant les contrats CET devrait garantir un accès libre et concurrentiel aux marchés conclus sous forme de PPP. Toutefois, la problématique de la transparence des procédures se pose. En effet, l'amendement relatif à la conclusion de contrats complémentaires, de par son aspect général, peut fausser le principe de concurrence et conduire à des abus de l'attribution de contrats complémentaires.*

*Par ailleurs, le rôle du Conseil des Infrastructures dans la procédure d'attribution devrait être renforcé.*

## 2 . La procédure de sélection de Eiffage dans la réalisation de l'autoroute à péage

L'Etat du Sénégal a, par le décret 2007-170 en date du 13 février 2007, autorisé le lancement de la procédure de passation d'un contrat CET (construction - exploitation - transfert) pour la réalisation du projet d'autoroute à péage Dakar - Diamniadio.

C'est ainsi qu'une consultation en vue de sélectionner un partenaire privé a été lancée.

Le lancement de cette phase est en réalité la continuation d'une première phase qui concerne le tronçon Malick Sy - Patte d'Oie. Cette première phase dont certains aspects sont intégrés dans la phase Pikine-Diamniadio, est importante dans l'analyse de l'équilibre contractuel et des obligations respectives de l'Etat du Sénégal et du Titulaire, Eiffage.

Il importe dès lors de distinguer deux phases dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage :

- **La Phase 1** qui concerne le tronçon Malick Sy-Patte d'Oie-Pikine : (Cette phase n'est pas construite par Eiffage. - Eiffage assure néanmoins l'exploitation)
- **La phase 2** qui concerne le tronçon Pikine-Diamniadio (Cette phase est réalisée et exploitée par Eiffage)

L'Etat du Sénégal a alors lancé une consultation en vue de sélectionner un partenaire privé conformément aux dispositions de l'article premier de la loi sénégalaise 2004-13 du 1er mars 2004 relative aux contrats CET (construction - exploitation - transfert) avec des objectifs spécifiques :

- Pour la phase 1 (tronçon Malick Sy-Patte d'Oie), il s'agissait de concevoir et financer les équipements nécessaires à l'exploitation et à l'entretien par le Titulaire (Eiffage). En outre, Eiffage devait exploiter et entretenir le tronçon Patte d'Oie- Pikine.
- Pour la phase 2 (tronçon Pikine-Diamniadio) il s'agissait pour le Titulaire (Eiffage) de concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le Tronçon Pikine - Diamniadio.

## NOTE

*Il importe de préciser que pour le tronçon Malick Sy-Patte d'Oie l'essentiel de l'ouvrage est financé sur fonds publics. Sur ce tronçon, le financement de Eiffage, le Titulaire du contrat, est limité seulement aux équipements nécessaires à l'exploitation.*

*Pour le tronçon Pikine-Diamniadio, il s'agissait pour Eiffage de concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir. L'étendue des obligations de Eiffage sur ce tronçon sur plus large que sur le tronçon Malick Sy Patte d'Oie.*

## 2.1 La phase Malick Sy-Patte d'Oie et Patte d'Oie-Pikine

Cette première phase qui s'étend sur l'axe Malick Sy - Pikine a été financée principalement sur ressources publiques par le budget consolidé d'investissement (BCI) du Sénégal.

Sa réalisation a été faite en deux lots : le lot 1 Malick Sy -Patte d'Oie et le lot 2 Patte d'Oie - Pikine.

### 2.1.1 Lot 1 : Malick Sy -Patte d'Oie

L'appel d'offres pour ce lot a été lancé en février 2005. En plus de l'élargissement des chaussées de l'autoroute de 2x2 voies à 2x3 voies, ce lot comportait la réalisation d'un échangeur à la Patte d'Oie et la reconstruction des ponts de Hann et de Colobane<sup>2</sup>.

La réalisation de cette phase a été faite suivant les principes d'appel d'offres classiques, notamment les règles relatives à l'attribution des marchés publics. Cette phase étant entièrement réalisée par des ressources publiques, sa réalisation n'a pas été faite suivant les principes relatifs aux PPP.

Pour la réalisation de ce lot, deux offres ont été reçues dans le cadre de cet appel d'offres : celle du groupement **JLS/Henan Chine** et celle du groupement **Fougerolle/CSE/Eiffage**.

Les deux offres étant conformes, l'offre de **JLS/Henan Chine** qui était moins disante a été retenue et les travaux ont été lancés en juillet 2005.

**Tableau 3 :**

Entreprise	Montant de l'offre en FCFA	Observations
JLS/Henan Chine	23 323 751 330	30% moins cher que l'estimation du maitre d'ouvrage
Fougerolle/CSE/Eiffage	39 947 300 681	20% plus cher que l'estimation du maitre d'ouvrage

Source : Elhadji Baba Sakho, *L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 155.*

<sup>2</sup> Pour des développements sur la réalisation de cette phase, voir Elhadji Baba Sakho, *L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 155 et suivants.*

Cinq avenants au contrat de base ont été signés avec une incidence sur les prix. Finalement, le montant total des travaux s'est élevé à 31 328 762 150 FCA soit une différence de 8 005 010 820 par rapport au contrat de base.

Le tronçon est réceptionné en mai 2010 et transféré dans le patrimoine de l'AGEROUTE.

## NOTE

*Le tronçon entièrement financé sur ressources publiques est intégré dans la phase d'exploitation et de gestion dans le cadre du contrat Eiffage/Sénégal.*

### 2.1.2 Lot 2 : Patte d'Oie-Pikine

Pour le lot 2 qui concerne le tronçon Patte d'Oie-Pikine, les travaux ont commencé en décembre 2006 pour s'achever en août 2009, date d'ouverture de l'ouvrage à la circulation. Les travaux ont été réceptionnés en octobre 2010 et le transfert au concessionnaire (Eiffage) a eu lieu en décembre 2010.

Procédure de réalisation de ce tronçon qui a nécessité un appel à concurrence international peut être résumé comme suit :

- Cinq entreprises avaient déposé des offres : Henan Chine/Jean Lefevre (Senegal), MSF (Portugal), groupement Houar/Sintram/LRN (Maroc), Eiffage/Fougerolles/CSE (Senegal-France), Elhadji Abdellah/Sefiani Sarl/Sinco (Maroc, Senegal).
- Les montants des offres soumises étaient dans la fourchette 28 305 626 247 et 44 900 799 447 FCFA.
- Des cinq entreprises qui ont déposé des offres, MSF (Moniz de Maia, Serra & Fortunato) dont l'offre a été moins disante a été retenue. Sa proposition technique a été jugée conforme.
- Toutefois, le marché a fait l'objet d'un avenant qui a eu pour conséquence la hausse du montant total des travaux<sup>3</sup>.

## NOTE

*Cette première phase de l'autoroute a été financée sur fonds publics et l'exploitation est confiée à Eiffage dans le cadre du contrat liant Eiffage à l'Etat du Sénégal. Cette approche qui combine investissement public et exploitation privée est problématique.*

*A défaut de rendre gratuit ce tronçon, l'investissement public consenti dans cette phase devrait avoir une incidence sur les prix du péage au bénéfice des usagers.*

### 2.2 La phase Pikine-Diamniadio et Diamniadio- AIBD

Cette phase qui combine investissement public et investissement privé peut être qualifiée de véritable PPP.

Le choix de l'opérateur privé (le Titulaire - Eiffage) pour la réalisation de cette phase a été fait suivant les règles prescrites dans le cadre de la loi dite CET qui, en même temps qu'elle définit le cadre d'organisation des contrats de PPP, crée un Conseil des infrastructures dont l'objectif est de veiller sur la transparence du processus de passation des contrats de PPP.

<sup>3</sup> Elhadji Baba Sakho, L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 168.

## L'encadrement de la procédure de sélection du Titulaire : le principe d'appel public à concurrence

La loi dite CET qui régit les contrats PPP définit un certain nombre de principes dans le cadre de la procédure de sélection du Titulaire. Elle fait obligation à l'Autorité concédante de lancer un appel public à concurrence à travers un appel d'offres internationales. Celui-ci garantit le principe de concurrence et le choix du moins disant conforme.

La procédure d'appel à concurrence dans les contrats CET se déroule en deux étapes qui sont précédés d'une phase de préqualification (Article 9 loi CET).

L'article 9 de la loi CET qui encadre cette procédure dispose :

### Art.9.

#### Sélection de l'opérateur du projet par appel à la concurrence

Sous réserve des dispositions du 4e alinéa de l'article premier et des articles 20 et 21 de la présente loi, la sélection de l'opérateur du projet passe par un appel public à la concurrence à l'échelon international.

L'opérateur du projet est sélectionné à l'issue d'un appel d'offres ouvert en deux étapes précédé d'une procédure de pré qualification. Le contrat est attribué au candidat dont l'offre est évaluée la mieux disante compte tenu des critères de sélection énoncés dans le dossier d'appel d'offres.

Si l'appel public à concurrence est le principe dans le cadre des contrats PPP, dans certaines circonstances, il est admis que l'autorité concédante puisse conclure un contrat de gré à gré dans le cadre de l'attribution d'un contrat CET. Toutefois, cette entorse légale au principe d'appel public à concurrence est fortement encadrée dans la loi CET.

Dans le cadre de cette étude, il est utile d'étudier la procédure d'attribution du contrat à Eif-fage, notamment le tronçon Pikine - Diamniadio, et d'analyser sa conformité avec les exigences de la loi CET.

Par ailleurs, il est nécessaire de s'interroger sur les modalités d'attribution du « contrat complémentaire » au même groupe sur le tronçon Diamniadio-AIBD.

La procédure de sélection ainsi mise en place ressemble à plusieurs égards à la procédure d'appel d'offres avec préqualification applicable dans le cadre du Code des Marchés Publics (CMP).

### 2.2.1 L'attribution du tronçon Pikine-Diamniadio : les réserves sur l'attribution du contrat

L'attribution du tronçon Pikine-Diamniadio à été faite suivant les principes posés par la loi CET à travers une mise en concurrence internationale.

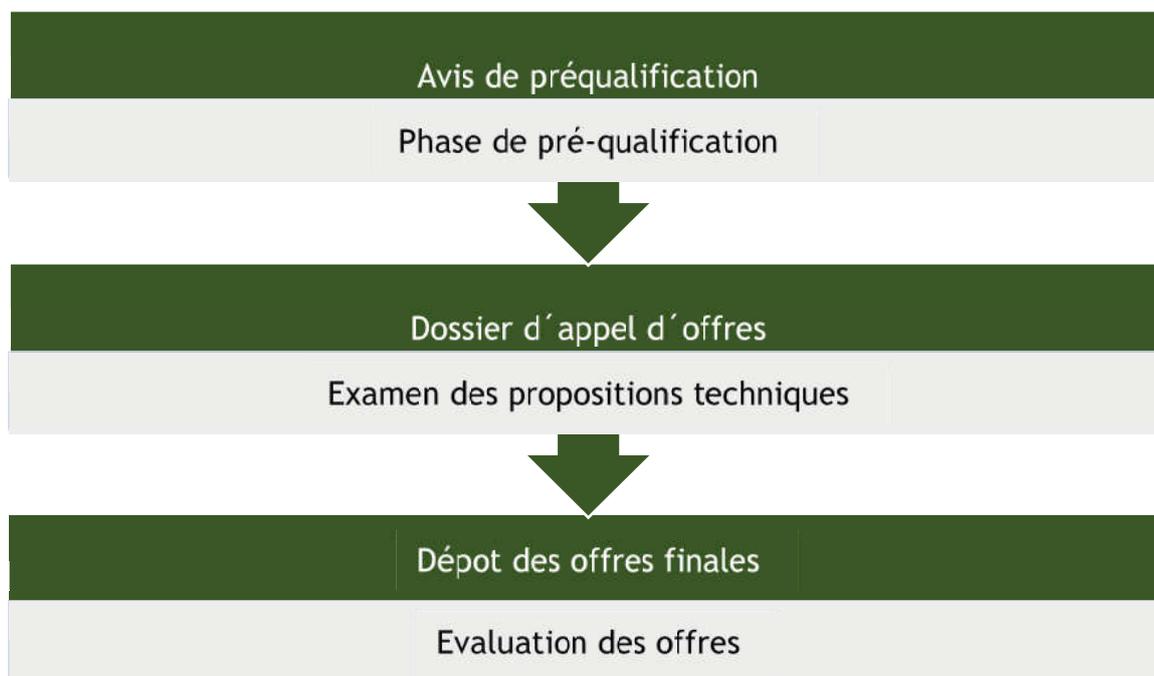
La procédure de sélection du Titulaire a été lancée après un avis favorable du Conseil des in-

frastructures et une autorisation par décret pour la réalisation de l'infrastructure (décret n° 2007-170 du 13 février 2007). Ces exigences sont posées par la loi CET.

Le Ministère de l'économie et des Finances (MEF) a été désigné comme autorité concédante et l'APIX comme autorité concédante déléguée.

Le 2 avril 2007, l'appel public à candidatures pour la réalisation de l'autoroute en PPP a été publié dans la presse nationale et internationale conformément aux exigences de la loi CET.

Trois phases peuvent être distinguées dans la phase de sélection : la phase de pré-qualification, la phase d'examen des propositions techniques et la phase finale d'évaluation des offres.



A chaque étape de la procédure, intervient une structure comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 4 :**

<b>Étapes de la procédure de sélection</b>	<b>Autorité intervenante</b>
Avis de préqualification	Commission des appels d'offres Avis du conseil des infrastructures
Préqualification	Avis de la Commission des Appels d'Offres
Dossiers d'appel d'offres	Avis du Conseil des Infrastructures
Examen des propositions techniques	Information de la Commission d'Appel d'Offres
Dépôt et évaluation des offres finales	Commission d'Appel d'Offres

### 2.2.1.1 La phase de préqualification

La phase de préqualification vise à déterminer et à vérifier les capacités juridiques, techniques et financières des candidats au marché. Elle a pour objectif de déterminer si les candidats sont à même de réaliser l'ouvrage dans les meilleures conditions.

Dans le cadre de la mise en concurrence du tronçon Pikine-Diamniadio, dix entreprises ont acheté le dossier de qualification.

Finalement, seulement trois (3) candidats ont déposé un dossier de préqualification :

- **Groupement Eiffage - composé de Eiffage SA France et d'Eiffage Sénégal**
- **Groupement Autoroute de Dakar** - composé de MSF Concessoes-SGPS SA, BRISA-Auto Estradas de Portugal SA, MSF - Moniz da Maria, Serra & Fortunato - Empreiteiros SA et Banco Espirito Santo SA
- **Groupement Delta Holding** - Composé de Delta Holding, Autoroute du Maroc, IN-GEMA

Les candidats ayant passé avec succès cette phase de préqualification se sont vus remettre des dossiers d'appel d'offres (DAO).

Les offres techniques ont été déposées en mars 2008 auprès de l'APIX.

A la date limite de dépôt des offres, seuls deux candidats, Groupement Eiffage et Groupement Autoroute de Dakar ont déposé une proposition complète.

A l'issue de la phase de présélection seuls deux candidats ont soumis des offres complètes. On est ainsi passé de dix (10) candidats qui ont marqué leur intérêt pour le projet à deux candidats au final.

Après dépôts des offres la Commission d'Appel d'Offres a procédé à l'ouverture des plis et à l'évaluation des différentes propositions en fonction des critères qui ont été précisés dans le DAO.

### 2.2.1.2 La phase d'évaluation technique

Dans le cadre de la procédure de sélection, la Commission d'Appel d'Offres avait mis en place une commission technique chargée d'étudier les propositions reçues et d'apprécier leur conformité aux critères techniques.

Les critères techniques sont relatifs :

- Aux qualités techniques
- A la qualité environnementale
- Aux modalités d'exploitation et d'entretien
- Aux délais de réalisation

Le tableau suivant indique les résultats/notes obtenues par les candidats à la suite de l'étude des dossiers

**Tableau 5 : Résultats et notes obtenus par les candidats**

Critères	Groupement Eiffage	Autoroute de Dakar
Qualité technique (minimum 30)	36	26
Qualité environnementale (minimum 15)	15	18
Modalités d'exploitation et d'entretien (minimum 20)	26	22
Délais de réalisation (minimum 6)	07	06
<b>Total note technique</b>	<b>84</b>	<b>72</b>

Source : Elhadji Baba Sakho, *L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD*, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 178.

Sur la base des notes techniques, le Groupement Autoroute de Dakar a été éliminé. L'analyse des résultats montre que sur le critère relatif à la qualité technique, le Groupement Autoroute de Dakar n'a pas obtenu la note minimale requise pour rester dans la course.

Sur la qualité technique, l'autoroute de Dakar qui a eu 26 n'a pas obtenu la note minimale de 30 requise.

Techniquement conforme et ayant obtenu la note minimum requise, Eiffage a été classée première dans le processus de sélection.

A l'issue de l'évaluation technique, l'évaluation financière est la dernière étape dans le processus de sélection.

### **2.2.1.3 La phase d'évaluation financière**

L'évaluation financière constitue la troisième et dernière étape d'appréciation des offres déclarées techniquement conformes.

A cet effet, Eiffage étant la seule entreprise à remplir les critères techniques, seule sa proposition a été examinée dans cette étape de l'évaluation des offres relatives aux offres financières.

Le tableau suivant indique les notes obtenues par Eiffage, seule entreprise en course dans cette phase, pour l'aspect financier de l'offre.

## Tableau : Récapitulatif des notes obtenues par Eiffage sur l'offre financière

Critères	Groupement Eiffage
Engagements directs demandés à l'autorité concédante (sur 35)	08
Garanties exigées de l'autorité concédante et répartition des risques inhérents au projet (sur 15)	09
Equilibre économique de la concession (sur 20)	08
Robustesse du financement (sur 30)	18
<b>Total note financière (sur 100)</b>	<b>43</b>

Source: Elhadji Baba Sakho, *L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD*, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 179.

Il importe de préciser que, contrairement à l'offre technique, il n'avait pas de note minimale requise par rapport à l'offre financière. Par voie de conséquence l'offre du groupement Eiffage a été classée première.

Les résultats de l'évaluation financière de l'offre d'Eiffage appellent un certain nombre d'observations :

- Sur les engagements directs demandés à l'Autorité concédante, la note de 8 sur 35 obtenue par Eiffage renseigne sur le niveau d'engagement financier exorbitant attendu de l'Etat en tant qu'autorité concédante.
- Il importe de préciser que dans le plan de financement il est prévu une subvention de l'Etat. Le montant de cette subvention sollicité dans la proposition technique avait fait l'objet des réserves de la CAO du fait de son montant élevé.
- Par ailleurs, la note de 8 sur 20 obtenue sur le critère relatif à l'équilibre économique de la concession renseigne sur le déséquilibre de l'offre financière de Eiffage au détriment de l'Autorité concédante: l'Etat du Sénégal. Comme le montre l'analyse économique de cette étude, sur le plan financier, le contrat révèle un déséquilibre considérable au bénéfice du Titulaire. Ce déséquilibre se manifeste, entre autres, sur le montage financier (l'apport de l'Autorité concédante étant de loin beaucoup plus consistant que l'apport du Titulaire), les tarifs exorbitants du péage et le partage des fruits qui bénéficie principalement au Titulaire.
- La note totale de 48 sur 100 que Eiffage a obtenu sur la proposition financière re-met en cause sur la pertinence sur le plan financier du projet et l'acceptation des termes du contrat par l'Autorité concédante.

La Commission d'appel d'offres (CAO) avait attiré l'attention de l'autorité concédante sur le déséquilibre financier de la proposition financière de Eiffage.

La CAO relève en particulier :

*«le niveau particulièrement élevé de la subvention de l'Etat, le niveau insuffisant des apports en fonds propres purs, le calendrier d'injection des sources de financement privé (fonds propres, fonds quasi propres et dette senior) lié au versement préalable de la subvention d'investissement, les demandes de dérogation du candidat qui sont, pour la plupart, en contradiction avec des dispositions du règlement de consultations ».*

Trois réserves importantes sont ainsi relevées par la CAO :

- Le caractère particulièrement élevé de la subvention de l'Etat
- Le niveau insuffisant des apports en fonds propres
- Le calendrier d'injection des fonds du Titulaire qui est lié au versement préalable de la subvention d'investissement

## NOTE

*Ce déséquilibre important entre la subvention étatique et les fonds propres engagés par Eiffage remet profondément en cause l'équilibre financier recherché dans le cadre des contrats de PPP.*

*Sur un coût d'investissement de 138 milliards, la subvention de l'Etat s'élève à 77,6 milliards. L'apport de Eiffage en financement privé n'est que de 61 milliards de FCA.*

*On constate ainsi un grand déséquilibre entre le montant de la subvention publique et le montant du financement privé.*

*Mieux, il importe de préciser que Eiffage n'a investi que 20,8 milliards de FCFA en fonds propres, le reste de sa contribution financière étant financé par les partenaires privés, notamment les banques.*

*Le niveau élevé de la subvention de l'Etat combiné à d'autres aspects du contrat de concession comme le niveau élevé des tarifs, montre clairement que le concessionnaire a été avantage par rapport à l'Etat.*

*Avec le faible niveau d'apport en fonds propres du titulaire, il aurait été possible de financer l'ouvrage entièrement sur fonds publics et appliquer de tarifs de péage acceptables.*

*Avec ce déséquilibre financier on peut se poser la question de savoir si l'Etat du Sénégal avait intérêt à s'engager dans ce partenariat dans ces termes.*

### **2.2.2 L'attribution du tronçon Diamniadio-AIBD : Un « contrat complémentaire » de gré à gré d'une conformité douteuse avec la loi CET**

Contrairement au tronçon Pikine-Diamniadio qui a fait l'objet d'un appel d'offres international qui a abouti à la sélection de Eiffage comme Titulaire, la réalisation du tronçon Diamniadio-AIBD n'a pas fait l'objet d'un appel public à concurrence international. Il a été directement attribué à Eiffage par un marché de gré à gré.

Qualifié de « contrat-complémentaire », la conclusion sans appel d'offres international de ce contrat pose la problématique de sa conformité avec la loi CET qui exige, en principe, une procédure d'appel d'offres international. La loi CET aménage certes une exception au principe de mise en concurrence, notamment en cas d'urgence. Toutefois, la question qui se pose est de savoir si une urgence avérée pouvait justifier une entorse au principe de mise en concurrence par un appel d'offres international pour le tronçon Diamniadio-AIBD.

Quelques observations s'imposent à ce propos :

Le contrat liant l'Etat du Sénégal et Eiffage pour le tronçon Pikine-Diamniadio est un acte juridique autonome qui a été conclu et est en cours d'exécution avec des obligations réciproques des deux parties. Il est utile de préciser que ce contrat n'a pas fait l'objet de révision entre les deux parties.

Pour la réalisation du tronçon Diamniadio-AIBD, ce qui est défini comme contrat complémentaire au contrat initial (Pikine-Diamniadio) est en réalité un contrat autonome dont la négociation, la conclusion

et l'exécution doivent se conformer aux orientations et obligations prévues par la loi CET.

Du reste, les instruments relatifs au contrat complémentaire sont autonomes avec des obligations qui parfois sont différentes, malgré une similitude dans leur montage.

Ce qui est qualifié de « contrat complémentaire » étant en réalité un acte juridique autonome, la question se pose de savoir si les exigences de la loi CET en termes de publicité et de mise à concurrence sont respectées au moment de sa conclusion.

Après avis favorable du Conseil des Infrastructures, la passation d'un contrat complémentaire a été autorisé par décret. Le contrat a été conclu sans appel d'offres sur la base de l'article 20 de la loi CET qui dispose :

## Art.20.

### Hypothèses dans lesquelles un contrat peut être passé selon une procédure de gré à gré.

**Un contrat régi par les dispositions de la présente loi, peut être passé de gré à gré par une autorité concédante, après avis du Conseil des infrastructures, dans les hypothèses exceptionnelles suivantes :**

- lorsque la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure doit être assurée d'extrême urgence, afin notamment de préserver la continuité du service public (souligné par nous), dans des conditions de délais incompatibles avec la mise en œuvre de la procédure d'appel d'offre prévue par la présente loi. L'extrême urgence doit être motivée par des circonstances imprévisibles, indépendantes de l'autorité concédante. Dans ce cas, le contrat a une durée limitée à la période nécessaire pour passer un contrat CET dans les conditions prévues aux sections 1 et 2 du présent chapitre.
- lorsque l'infrastructure ne peut être réalisée ou exploitée, pour des considérations techniques ou juridiques, que par un seul opérateur économique

Il ressort de l'article 20 que l'Autorité concédante ne peut recourir à la procédure de gré à gré que dans deux hypothèses : (1) en cas d'extrême urgence et notamment pour assurer la continuité du service public et (2) lorsque l'ouvrage ne peut être réalisé et exploité que par un seul opérateur.

La deuxième hypothèse n'étant pas opérationnelle, l'argument de l'urgence était soulevé pour la conclusion du contrat suivant la procédure de gré à gré.

Il est utile de noter que la loi n° 2011-11 du 28 avril 2011 qui modifie et complète la loi de 2004 rend plus flexible les dérogations relatives aux avenants et contrats de gré à gré. En effet, en plus de la condition d'urgence, elle permet la conclusion de contrat complémentaire sur une infrastructure ayant déjà fait l'objet d'un contrat CET. Cette exception supplémentaire au principe d'appel à concurrence peut être justifiée, selon la loi de 2011, « pour des raisons de nécessité économique, sociale, ou culturelle ou pour des exigences de cohérence dans la gestion technique et financière de l'infrastructure (...) ».

Sur l'argument de l'urgence justifiée par la mise en service imminente de l'aéroport AIBD, on peut se poser la question de savoir si elle était avérée. La mise en service de l'aéroport n'a commencé qu'en 2017.

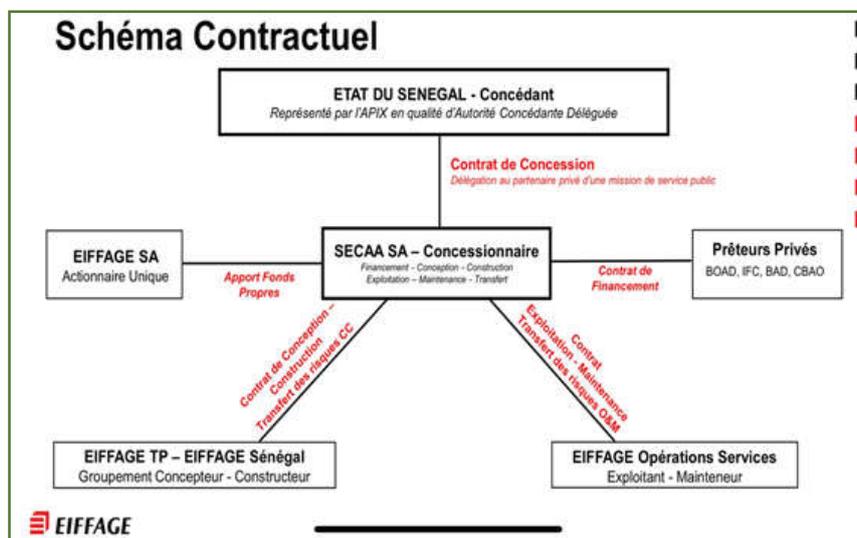
### 3. Les obligations contractuelles du concédant (Etat du Sénégal) et du Titulaire (Eiffage)

En plus du contrat CET stricto sensu (et ses annexes) qui encadrent les obligations contractuelles respectives entre l'Etat du Sénégal et le Titulaire (Eiffage), la réalisation de l'autoroute a encadré la mise en place d'un maillage contractuel complexe qui implique également les bailleurs externes.

Le schéma en dessous définit de manière synoptique les liens contractuels qui lient les différents acteurs impliqués dans le montage de l'ouvrage.

Si, dans cette analyse, nous allons nous focaliser sur les liens entre le Concédant (Etat du Sénégal) et le Concessionnaire (Eiffage), il est également important d'analyser les implications des liens entre SECAA SA et ses partenaires.

#### Aperçu de la structuration du contrat Figure : Schéma contractuel



Source : SECAA SA

Cette partie de l'analyse ne passe pas en revue tous les aspects du contrat. L'analyse se focalisera sur certains aspects du contrat qui permettent d'apprécier l'équilibre économique du contrat de concession.

#### L'évolution de la structuration du concessionnaire : De SENAC SA à SECAA SA

Conformément à l'article 7 de la Loi CET, le Contrat a fait l'objet d'une cession du Groupe-titulaire à la Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Conçue (SENAC), société ad hoc spécialement constituée en vue d'exécuter la Mission. SENAC SA a changé récemment d'appellation pour devenir la SECAA SA.

L'actionnariat de la SECAA SA a également évolué. Le capital social initial de la SECAA SA était de 10 000 000 de Fcfa divisés en 1000 actions de 10 000 fcfa chacune. A l'origine Eiffage SA détenait 60% des actions et Eiffage Sénégal 40% des actions.

A l'heure actuelle, non seulement le capital de la SECAA SA a considérablement évolué, mais l'actionnaire

riat a également évolué. Eiffage SA détient présentement 100% des actions de SECAA SA. Cette évolution de l'actionnariat était prévue dans le contrat CET qui, à terme, prévoyait la prise de contrôle de Eiffage SA sur la SENAC SA avec la totalité des actions. Comme on le verra dans l'analyse financière, le contrôle de la SENAC SA par Eiffage SA peut avoir des incidences financières importantes.

La structuration de la société d'exécution et de gestion avec l'exclusion du concédant du capital inter-pelle. En effet, la question se pose de savoir pourquoi l'Etat du Sénégal n'a pas négocié une entrée dans le capital de la SENAC SA au moment de la négociation du contrat de concession. Cette entrée dans le capital permettrait à l'Etat du Sénégal non seulement d'avoir plus de contrôle sur le Titulaire, mais également de bénéficier des retombées financières de l'exploitation de l'infrastructure dès sa mise en service. Cette entrée dans le capital est d'autant plus justifiée que le financement public est de loin plus important que le financement privé.

Si dans le contrat initial le Concédant n'a pas négocié une entrée dans le capital, dans le contrat complémentaire (Diamniadio-AIBD), le concédant a l'option d'entrer dans le capital à hauteur de 25 %. Le débat sur les modalités d'entrée dans le capital de la SECAA SA est soulevé. Il faut préciser que la SECAA SA est également le gestionnaire du contrat complémentaire.

Avec cette option d'entrée dans le capital de la SECAA SA, la question se pose de savoir à quel prix le concédant va entrer dans le capital de la SECAA SA. Est-ce que c'est le prix de l'action au moment de la création de la SECAA SA qui est pris en compte, ou est-ce que c'est le prix actuel de l'action qui est pris en compte.

A défaut d'entrer dans le capital au prix initial de l'action, le Concédant, l'Etat du Sénégal, devrait négocier pour entrer dans le capital à un prix «raisonnable» qui prend en compte l'investissement important de l'Etat du Sénégal.

### 3.1 Objet du contrat et durée du contrat

L'article 2 du contrat définit son objet comme suit : « L'Autorité Concédante confie au Titulaire, qui l'accepte, la Mission globale de : (i) concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le Tronçon Pikine Diamniadio ; (ii) concevoir et financer les équipements nécessaires à l'exploitation et à l'entretien par le Titulaire du Tronçon Patte d'Oie Pikine qui lui sera transféré dès achèvement des travaux de ce tronçon ; et (iii) exploiter et entretenir le Tronçon Patte d'Oie Pikine. Le Titulaire, assurant la maîtrise d'ouvrage de la Mission, s'engage à exécuter les obligations découlant de sa Mission à ses risques et périls, sous le contrôle de l'Autorité Concédante conformément aux stipulations du Contrat, et perçoit en contrepartie les péages sur les usagers du Tronçon Patte d'Oie Pikine et du Tronçon Pikine Diamniadio dès leur Date Effective de Mise en Service » (article 2).

#### NOTE

*Comme déjà indiqué, pour le tronçon Patte d'Oie Pikine, le Titulaire n'a fait que concevoir et financer les équipements nécessaires à l'exploitation et à l'entretien de l'ouvrage : à mettre en rapport avec le prix du péage sur ce tronçon. Noter aussi que le tronçon lui a été transféré à l'achèvement des travaux.*

*Par contre pour le tronçon Pikine-Diamniadio, Eiffage avait pour mission de concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le Tronçon.*

Le Contrat est conclu pour une durée de trente (30) ans à compter de la Date d'Entrée en Vigueur, en ce comprise, la durée de réalisation de l'Ouvrage fixée à quarante-quatre (44) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur. Il prend fin le 30 novembre 2039.

### 3.2. Condition résolutoire et indemnisation

« Le Contrat entre en vigueur au 1er décembre 2009 (Date d'Entrée en Vigueur) après sa notification au Titulaire par l'Autorité Concédante. Le Contrat est conclu sous la condition résolutoire suivante : non signature par le Titulaire des Instruments de Dette dans un délai de huit (8) Mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur.

En cas de survenance de la condition résolutoire visée ci-dessus, les Parties se réuniront dans les plus brefs délais afin de déterminer les conséquences de l'évènement sur la poursuite de leurs relations contractuelles. L'Autorité Concédante disposera seule de la faculté de procéder unilatéralement à la résolution du Contrat. Le Titulaire sera indemnisé dans les conditions de l'Article 35.2 (Force Majeure), pour autant toutefois que la survenance de la condition résolutoire ne trouve pas son origine dans une erreur, faute ou négligence du Titulaire ».

**Note :** Le risque de non réalisation du financement était supporté par l'Autorité contractante : Si Eiffage ne parvenait pas à réunir le financement, il serait indemnisé par l'Etat du Sénégal sous le régime de la force majeure. Clause problématique.

### 3.3. Le régime financier de la concession

#### 3.3.1. Le montage financier

Le Projet a été réalisé et financé sous forme de PPP avec la combinaison de financement privé et de subvention étatique. Deux aspects sont à distinguer dans le projet de financement : l'aspect autoroutier et les autres composantes comme les impacts sociaux et environnementaux.

**Tableau : Récapitulatif des coûts par composante**

COMPOSANTES	MONTANTS EN FCFA	FINANCEMENT
Travaux autoroutiers	231,2 milliards	Etat, BAD, AFD, Concessionnaire
Libération d'emprise	67,1 milliards	Etat, BM
Restauration urbaine	23 milliards	BM, AFD
Zone de recasement et projets connexes	36,2 milliards	BM, AFD, Etat
Supervision études et contrôle	22,7 milliards	Etat, BM, AFD
<b>Total</b>	<b>380,2 milliards</b>	

Source : Elhadji Baba Sakho, *L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD*, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 184.

## Tableau : Structure du financement public et privé

FINANCEMENT PUBLIC	
Etat du Sénégal	193,5 milliards
Banque Mondiale (BM)	52,5 milliards
Agence Française de Développement (AFD)	40,0 milliards
Banque Africaine de développement (BAD)	33,2
<b>Total</b>	<b>319,2 milliards</b>
FINANCEMENT PRIVE	
Eiffage Sénégal	20,8 milliards
BOAD	15,0 milliards
IFC	13,4 milliards
BAD	6,8 milliards
CBAO	5,0 milliards
<b>Total</b>	<b>61 milliards</b>

Source : Baba Sakho, Elhadji Baba Sakho, *L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD, L'Harmattan, Sénégal, 2019, page 184.*

### NOTE

Le montant du financement de Eiffage est de 20,8 milliards sur la totalité du financement de l'autoroute. De loin le financement public dépasse la contribution du privé, en l'occurrence le titulaire (Eiffage).

Il y a un grand déséquilibre entre le montant du financement public et le montant du financement privé. Le financement public de l'ouvrage est de loin plus important.

### 3.3.2 Les Concours publics

Les concours publics pour le financement de l'ouvrage sont de deux ordres : les recettes d'exploitation du Tronçon Patte d'Oie-Pikine et la subvention d'investissement.

#### • Recettes d'exploitation du Tronçon Patte d'Oie-Pikine

- Il est utile de rappeler que le Tronçon Patte d'Oie-Pikine a été réalisé sur ressources publiques à 100%. Toutefois, les recettes tirées de son exploitation ont été intégrées, sous forme de concours publics, dans le financement de la partie restante de l'autoroute à péage qui a fait l'objet de financement sous forme de PPP.

- Cette forme d'affectation de ressources est prévue par l'article 24.1 du contrat CET qui dispose : «A compter de la Date Effective de Mise en Service du Tronçon Patte d'Oie-Pikine, le Titulaire sera autori-

sé à percevoir à son profit les recettes de péage tirées de l'exploitation du Tronçon Patte d'Oie Pikine. Jusqu'à la Date Effective de Mise en Service du Tronçon Pikine Diamniadio, le Titulaire s'engage à affecter exclusivement au financement des Coûts d'Investissement Initiaux et des Frais Financiers, les résultats nets d'exploitation tirés de l'exploitation du Tronçon Patte d'Oie Pikine après paiement des impôts et avant toute redistribution aux Associés».

- Les recettes tirées de l'exploitation de ce tronçon réalisé sur financement public sont effectuées «aux financement des Coûts d'Investissement Initiaux et des Frais financiers».

- Les recettes de l'exploitation d'une partie de l'ouvrage construit sur financement public ont servi en grande partie à la réalisation du reste de l'ouvrage.

- La pertinence de ce mode de financement se pose. Ne serait-il pas plus idoine de baisser le coût du péage sur ce tronçon ou de le rendre gratuit.

- Préciser également que l'affectation des ces recettes, selon l'article 24.1, a une limitation temporelle. Elle n'est prévue que jusqu'à la mise en service du Tronçon Pikine-Diamniadio.

- Après la finalisation et la mise en service du tronçon Pikine-Diamniadio, les re-cettes sont orientées dans les bénéfices du Titulaire.

#### • Subvention d'Investissement

- En plus des recettes de l'exploitation tirées du tronçon Patte d'Oie-Pikine, l'Autorité concédante (l'Etat du Sénégal), verse au Titulaire (Eiffage), une subvention d'investissement.

- Cette participation est exclusivement versée aux coûts d'investissement initiaux. Le montant ainsi que les modalités de versement des subventions d'investissement sont définis à l'annexe 28 du contrat CET.

- Montant : Le montant total en Francs CFA de la Subvention s'élève à soixante dix sept milliard six cent soixante treize millions et vingt cinq mille Francs CFA (77 673 025 000 FCFA)

- Echancier de versement : La Subvention est versée par l'Autorité Concédante au Titulaire à chaque date définie ci-dessous (la « Date de Versement ») :

- \* Pour le premier versement, trente (30) Jours après la Date d'Entrée en Vigueur;

- \* Pour les versements suivants, de manière semestrielle, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année (Annexe 28 du Contrat CET).

## NOTE

*Les concours publics sont de deux ordres : d'abord les recettes d'exploitation de l'auto-route Patte d'Oie-Pikine sont affectées aux couts d'investissement initiaux. Or il est important de préciser que cette partie de l'auto-route est construite sur des fonds publics, le titulaire, Eiffage, n'ayant supporté que les frais relatifs aux installations pour l'exploitation. Utilisation de fonds publics pour financier un ouvrage «privé».*

*En plus de ce reversement, l'Etat apporte un concours financier sous forme de subvention d'investissement (77 673 025 000 FCFA) qui est sujet à des pénalités en cas de retard dans la mise à disposition des fonds (10% et 15%).*

### 3.4 Le partage des fruits

Les fruits résultant de l'exploitation de l'auto-route à péage font l'objet d'un partage entre l'Autorité Concédante (L'Etat du Sénégal) et le Titulaire (Eiffage). Les modalités de partage sont définies à l'article 26 du contrat CET.

Il ressort de l'analyse de cette disposition un déséquilibre profond des modalités de partage.

En résumé, l'Autorité concédante (l'Etat du Sénégal) ne commence à percevoir des retombées financières qu'à partir de la quinzième année de mise en service de l'ouvrage.

Sur les modalités de partage, il est prévu un taux déclencheur.

- Article 26 : «*Le Titulaire s'engage à intéresser financièrement l'Autorité Concédante aux bénéfices générés dans le cadre de la Mission. Le versement d'un tel intéressement sera encadré par un dispositif de partage se fondant sur l'atteinte par le Titulaire d'un seuil déclencheur comme défini ci-après. Chaque année civile k à partir de la première année qui suit le quinzième anniversaire de la Date Effective de Mise en Service du Tronçon Pikine Diamniadio, le Titulaire communique à l'Autorité Concédante avant le 31 janvier de l'année (k+1) le montant du chiffre d'affaires hors taxes (tous types de recettes compris) effectivement réalisé lors de l'année k, en FCFA courants et en FCFA constants valeur 1er janvier 2009 (...).*»

## NOTE

*Déséquilibre dans le partage des fruits. L'Autorité concédante ne bénéficie de retour financier qu'à partir de la quinzième année.*

### 3.5 Le régime fiscal applicable à la réalisation et à l'exploitation de l'autoroute à péage

L'annexe 30 prévoit le régime fiscal applicable à la construction et à l'exploitation de l'autoroute à péage. Il prévoit une série de mesures dérogatoires pour chacune de ces deux phases.

#### 3.5.1. Durant la phase de construction de l'autoroute à péage

a) Le Titulaire bénéficie pour la réalisation des travaux d'une exonération de tous impôts, droits et taxes à sa charge, à l'exception des taxes pour services rendus, de la taxe spécifique sur les produits pétroliers et des salaires du Conservateur de la propriété et des droits fonciers. Ces avantages fiscaux et douaniers s'appliquent également au moment de la réalisation des ouvrages différés.

La phase de construction commence à la date de signature du contrat de concession et jusqu'à l'expiration d'une période de trois (3) années à compter de la date contractuelle de la mise en service du tronçon Pikine-Diamniadio.

Le titulaire de l'autoroute à péage est le concessionnaire. Il s'agit du groupement constitué des entreprises Eiffage SA, société de droit français, et Eiffage Sénégal, société de droit sénégalais.

b) En plus des exonérations accordées au titulaire, le Groupement Concepteur-Constructeur ainsi que ses sous-traitants bénéficient dans le cadre de la réalisation des travaux et pour la durée de leur intervention d'une exonération des droits de douane, de la TVA de la TOB, des droits d'enregistrement et de la taxe sur les conventions d'assurance.

Pour ce qui concerne les contributions foncières et la contribution des patentes, les sous-traitants bénéficieront d'une exonération sur le matériel exclusivement mobilisé et utilisé pour les travaux de l'autoroute à péage.

Pour ce qui concerne les contributions foncières et la contribution des patentes, les sous-traitants bénéficieront d'une exonération sur le matériel exclusivement mobilisé et utilisé pour les travaux de l'autoroute à péage.

En ce qui concerne la TVA, l'exonération porte sur les biens, services et travaux directement livrés au titulaire ou à ses sous-traitants directs et indirects déclarés et acceptés par l'autorité concédante.

*Le « Groupement Concepteur-Constructeur » est formé de sociétés juridiquement distinctes de Eiffage SA et Eiffage Sénégal. Ces sociétés, même si elles sont filiales de l'entreprise française, sont distinctes du titulaire et ne sont pas parties à la convention de concession. Elles ne participent à l'exécution du projet qu'en vertu de liens contractuels avec l'opérateur de projet, c'est-à-dire la société de droit sénégalais que vont constituer Eiffage SA et Eiffage Sénégal et qui se verra « transférer » la convention de concession après signature (l'opérateur de projet devient donc le « titulaire », conformément à la loi sur les contrats CET).*

*Autrement dit, le Groupement Concepteur-Constructeur est un sous-traitant pour la réalisation des travaux et cela est bien exprimé dans la proposition de l'attributaire pressenti : « L'opérateur de projet confiera l'ensemble de la mission de conception construction contenue dans le Contrat CET à un Groupement Concepteur-Constructeur par la signature d'un Contrat de Conception-Construction. Le Groupement Concepteur-Constructeur est un groupement conjoint, composé d'entreprises filiales d'Eiffage SA notamment Eiffage TP, Eiffage Construction, Eiffel et Forclum, associés à Eiffage Sénégal, et dont Eiffage Travaux Publics S.A.S., filiale à 100 % d'Eiffage S.A., sera mandataire solidaire.*

*Le Contrat de Conception-Construction transfère les risques de conception-construction de l'opérateur de projet au Groupement Concepteur-Constructeur, en intégralité et en toute transparence du Contrat CET. Le contrat est forfaitaire.*

*Le contrat de Conception-Construction s'analyse en droit comme un contrat de sous-traitance. La conséquence en est que le Groupement Concepteur-Constructeur n'aurait dû pouvoir bénéficier que de l'exonération en matière de TVA (et éventuellement de celle des droits de douane).*

### **3.5.2 Durant la phase d'exploitation de l'autoroute à péage**

*a) A l'issue de la période de réalisation de l'ouvrage, le titulaire de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est soumis au régime fiscal de droit commun applicable au Sénégal. Il doit payer la TVA et l'impôt sur les sociétés ainsi que les autres impôts conformément aux dispositions du Code général des impôts. Toutefois, les investissements réalisés par le titulaire dans le cadre de l'exécution du projet seront soumis au régime du crédit d'impôt tel que prévu par le Code des investissements.*

*b) En plus du régime du crédit d'impôt, il est appliqué au titulaire des règles spécifiques pour la détermination de son impôt sur les sociétés :*

*- il peut pratiquer sur les investissements en actifs immobilisés qu'il a réalisés, un amortissement de caducité qui sera déductible et compris, le cas échéant, dans les amortissements réputés différés, en compensation de la remise gratuite des biens au concédant en fin de contrat.*

*- les dotations aux amortissements constituées durant la phase d'exonération au titre d'exercices dont le résultat fiscal est déficitaire seront réputées différées. En outre, les provisions constituées au cours de la période exonérée et reprises après cette période feront l'objet d'une déduction extracomptable.*

*c) Concernant les autres impôts*

*- La retenue à la source sur les revenus de valeurs mobilières n'est pas applicable aux amortissements de tout ou partie du capital social de la société effectuée par le titulaire lorsque ces amortissements sont justifiés par la caducité de tout ou partie de l'actif social, notamment par amortissement progressif ou par obligation de remise en fin de concession à l'autorité concédante.*

- Le titulaire est assujéti, annuellement, en matiére de contribution des patentes et de contributions fonciéres, à un prélèvement unique de 3% sur son chiffre d'affaires hors taxes, à répartir entre les collectivités locales traversées par l'autoroute.

- La subvention d'investissement accordée par l'Etat au titulaire est exonérée de TVA. En outre, la déduction de la TVA afférente aux investissements financés en tout ou en partie par une subvention d'investissement est autorisée dès lors que ces dépenses sont utilisées pour les besoins d'une opération ouvrant droit à déduction et sous réserve du respect des conditions d'exercice dudit droit à déduction.

Le titulaire est autorisé à utiliser le droit à déduction de la taxe sur la valeur ajoutée sur les immobilisations appartenant à l'autorité concédante mais constituées et financées par l'entreprise concessionnaire et devant revenir en fin de concession à l'autorité concédante.

### **3.6 Les conditions de résiliation**

Cinq hypothèses de résiliation sont envisagées dans le contrat CET :

#### **3.6.1 Résiliation pour un motif d'intérêt général**

Deux hypothèses sont envisagées par le contrat CET pour motif de résiliation pour un motif d'intérêt général. Pour chaque hypothèse, le Titulaire (Eiffage) a droit à une indemnisation avec les éléments ci-après :

#### **Résiliation prononcée avant la Date Effective de Mise en Service du Tronçon Pikine Diamniadio**

##### **Eléments de l'indemnisation**

- 1- Valeur Nette Comptable de l'Ouvrage
- 2- Frais encourus et justifiés par le Titulaire pour la rupture des contrats de sous-traitance et Instruments de Dette, Instruments de Couverture
- 3- Valeur actualisée, sur la durée restante de la Concession, des flux futurs de dividendes, et des intérêts des financements subordonnés apportés par les Associés

## Résiliation prononcée après la Date Effective de Mise en Service du Tronçon Pikine Diamniadio

### Eléments de l'indemnisation

- 1- Valeur Non Amortie de l'Ouvrage Réelle
- 2- Montant des capitaux propres et des encours de financements subordonnés et de crédit-relais fonds propres réellement apportés par les Associés à la date de résiliation.
- 3- Frais encourus et justifiés par le Titulaire pour la rupture des contrats de sous-traitance et Instruments de Dette, Instruments de Couverture
- 4- Valeur actualisée, sur la durée restante de la Concession, des flux futurs de dividendes, et des intérêts des financements subordonnés apportés par les Associés

**NB :** En plus du cumul des éléments indiqués, dans les deux hypothèses l'autorité concédante doit s'acquitter des impôts et taxes liés à la perception de l'indemnité.

### 3.6.2 Résiliation en cas de survenance d'un évènement présentant les caractères de la Force Majeure

En cas de survenance d'un cas de force majeure qui rend impossible l'exécution du contrat, l'Autorité concédante ou le titulaire peut demander la résiliation du contrat. Dans cette hypothèse, le Titulaire du contrat CET, Eiffage a droit à une indemnisation suivante :

### Eléments de l'indemnisation

- 1- Valeur Non Amortie de l'Ouvrage Réelle
- 2- Frais encourus et justifiés par le Titulaire pour la rupture des contrats de sous-traitance et Instruments de Dette, Instruments de Couverture annexés au Contrat
- 3- Montant du capital social et des encours de financements subordonnés et de crédit-relais fonds propres réellement versés par les Associés à la date de prononcé de la résiliation.
- 4- Frais de remise en état de l'Ouvrage dûment justifiés.

**NB :** En plus du cumul des éléments indiqués, dans les deux hypothèses l'autorité concédante doit s'acquitter des impôts et taxes liés à la perception de l'indemnité.

### 3.6.3 Résiliation pour déchéance du Titulaire

Après mise en demeure, l'Autorité contractante peut prononcer la déchéance du Titulaire. Entre autres motifs, la déchéance peut être prononcée pour les raisons suivantes : Interruption de manière répétée

ou durable de l'exploitation ou entretien de l'Ouvrage remettant en cause substantiellement la continuité du service public ; Tout autre manquement particulièrement grave ou répété aux autres obligations contractuelles substantielles.

Il est important de préciser que le non respect des obligations internationales liées à la corruption d'agents publics étranger peut entraîner la déchéance. A ce propos, il est indiqué dans le contrat que la déchéance peut être prononcée pour «*Infraction caractérisée et prouvée aux règles prévues par la Convention du 17 décembre 1997 sur la lutte contre la corruption d'agent public étranger dans les transactions commerciales internationales (Convention OCDE) ou de tout autre dispositif législatif national ou supranational visant à sanctionner tout acte de corruption*».

**Même en cas de déchéance du Titulaire pour cause de manquement à ses obligations contractuelles, il a droit à des indemnités qui se déclinent comme suit :**

### Éléments de l'indemnisation

1. Valeur Non Amortie de l'Ouvrage Réelle
2. Frais de remise en état de l'Ouvrage dûment justifiés
3. Montant correspondant au préjudice subi par l'Autorité Concédante du fait de la carence du Titulaire et du prononcé de la résiliation pour faute

**NB :** En plus du cumul des éléments indiqués, dans les deux hypothèses l'autorité concédante doit s'acquitter des impôts et taxes liés à la perception de l'indemnité.

#### 3.6.4 Résiliation à la demande du Titulaire

Le titulaire peut demander la résiliation du contrat en cas de manquements graves de l'Autorité Concédante à ses obligations contractuelles.

Dans cette hypothèse, le Titulaire, Eiffage, a droit a une indemnité correspondant aux éléments suivants :

### Éléments de l'indemnisation

1. Valeur Non Amortie de l'Ouvrage Réelle
2. Montant des capitaux propres et des encours de financements subordonnés et de crédit-relais fonds propres réellement apportés par les Associés à la date de résiliation.
3. Frais encourus et justifiés par le Titulaire pour la rupture des contrats de sous-traitance et Instruments de Dette, Instruments de Couverture
4. Valeur actualisée, sur la durée restante de la Concession, des flux futurs de dividendes, et des intérêts des financements subordonnés apportés par les Associés tels qu'indiqués dans le Modèle Financier du Titulaire

## Note sur les conditions de résiliation

Tous les risques financiers liés à la résiliation du contrat sont supportés par l'Autorité Concédante. Le Titulaire ne supporte aucun risque financier lié à la résiliation du contrat, même en cas de manquement à ses obligations contractuelles. En effet, même si le contrat est résilié pour faute du Titulaire, ce dernier a droit à une indemnité substantielle.

Les montants prévus pour les indemnisations dans toutes les hypothèses de résiliation envisagées sont exorbitants.

L'indemnité couvre la valeur de l'ouvrage, les capitaux propres et les financements et dettes contractés, et, dans certaines hypothèses, les dividendes attendues résultant des flux sur le reste de la durée de la concession.

Les conditions de la résiliation reflètent un déséquilibre total dans le partage des risques entre l'Autorité Concédante et le Titulaire.

### **III. Analyse économique de l'exploitation de l'autoroute à péage : des coûts élevés pour le contribuable et très profitables pour l'entreprise titulaire de la concession.**

Les infrastructures sont à l'économie ce que la colonne vertébrale est au corps humain. La colonne vertébrale donne un point d'ancrage et d'appui à différentes parties du corps et rend possible les fonctions motrices. Des infrastructures efficaces relient les différents secteurs économiques, donnent de la cohérence au système de production, réduisent les écarts d'opportunités entre les villes et les campagnes et permettent une meilleure distribution des richesses entre les différentes strates de la société, entre les zones urbaines et rurales et entre les pays frontaliers. Le rôle déterminant des infrastructures dans la transformation structurelle des économies africaines est largement documenté. Il est en effet largement admis que les infrastructures économiques de base sont un prérequis pour le développement, en ce sens qu'elles soutiennent la productivité, entretiennent la croissance et la création de richesses, améliorent la qualité de vie des populations.

Le constat est unanime sur le fait que les pays qui réussissent à augmenter leurs stocks d'infrastructures tout en améliorant la qualité de ces dernières connaissent une croissance plus rapide, plus durable et parfois plus inclusive. C'est ce consensus qui explique en partie le regain d'intérêt de l'Etat du Sénégal sur les infrastructures routières et parfois avec de nouveaux modèles de Partenariat Public Privé (PPP) en vue de soutenir la croissance économique et le développement. Il faut reconnaître que le retard du Sénégal en matière d'infrastructures est saisissant et le déficit à combler est grand.

En 2007, l'Etat du Sénégal a autorisé le lancement de la procédure de passation d'un contrat BOT (Build - Operate - Transfer) ou CET (Construction - Exploitation - Transfert) pour la réalisation du projet d'Auto-route à Péage Dakar - Diamniadio.

La question est de savoir quel est le coût de ce CET pour les citoyens qui utilisent l'autoroute à péage

et quels sont les inconvénients pour l'Etat du Sénégal ?

Dans cette partie de l'étude, nous cherchons à démontrer que le coût de péage de l'autoroute est très élevé pour les citoyens, alors que la stratégie mise en oeuvre par l'entreprise SECAA lui est profitable. Pour ce faire, il s'agit :

- d'étudier le coût de péage pour les citoyens
- d'analyser la rentabilité de l'entreprise SECAA
- d'étudier la stratégie de management de SECAA

## **2. Analyse qualitative de l'autoroute à péage dakar-Diamniadio (aapdd)**

L'autoroute a causé dans certaines zones la cession d'espaces qui auraient pu être source d'entrée d'argent pour les communes traversées par l'ouvrage. Les retombées publicitaires dans l'espace communal où passe l'autoroute ne bénéficient pas à la Mairie. Aucune retombée ou système d'accompagnement de l'entreprise qui exploite et ce n'est pas faute d'avoir écrit et proposé des projets. Dans d'autres communes, on relève une baisse d'opportunités avec l'enclavement source de fermeture, le site où se tenaient des loumas et activités informelles jadis est libéré pour cause d'utilité publique (autoroute à péage) et cela a entraîné la baisse de leurs recettes municipales.

L'autoroute à péage a eu des impacts sur la situation financière des populations riveraines, elle a baissé leurs chiffres d'affaires. Cela se manifeste surtout chez les ouvriers et les commerçants. Pour les commerçants, l'autoroute a rendu difficile le transport de marchandises, elle a augmenté les charges et diminué les ressources des populations. Ainsi, elle a augmenté la dépense des usagers car ils dépensent 2800f par jour au niveau du péage. Néanmoins, certaines soutiennent que l'autoroute à péage a augmenté leur chiffre d'affaires par exemple les chauffeurs de clando dont la gare se trouve juste à la descente des passerelles. Dans certaines communes on a noté une délocalisation des populations parce que l'autoroute a eu à déplacer plus de 9000 habitants à Guinaw Rails Sud. La population était à 47000 et actuellement on est à 37000 habitants. Il y a un impact économique évident au niveau local, où les populations avaient des activités, notamment elles étaient dans le secteur informel, qui apportaient un peu plus de recettes aux communes et contribuaient à leur budget. La construction de l'autoroute a transféré ces activités économiques dans d'autres zones qui vont collecter leurs ressources.

Dans certaines communes, l'autoroute à péage a eu des impacts positifs sur les activités professionnelles des populations riveraines. L'autoroute a un impact sur l'accroissement de la fluidité du trafic sur la RN1 qui n'est plus la voie obligée pour sortir ou rentrer à Dakar. Ainsi une partie importante des véhicules qui vont directement sur Rufisque, Diamniadio, Thiès, n'empruntent plus systématiquement l'axe Rond-Point Patte d'Oie jusqu'à Mbao.

On a aussi une baisse de la fréquence des embouteillages au niveau de la RN1 qui est secondée maintenant par l'autoroute. Elle a réduit les retards involontaires des travailleurs.

**Tableau 9: récapitulative de la fiche d'enquête**

ZONES	IMPACTS POSITIFS	IMPACTS NEGATIFS
Mariste		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baisse recettes municipales</li> <li>- Absence d'accompagnement</li> </ul>
Dalifort	<ul style="list-style-type: none"> <li>- canal d'évacuation des eaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baisse des recettes municipales</li> <li>- Enclavement</li> <li>- Demande une deuxième passerelle</li> <li>- Absence de lumière</li> <li>- Problème de sécurité</li> </ul>
Pikine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction du temps du trajet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déplacement des populations</li> <li>- Baisse des recettes municipales</li> <li>- environnement sonore</li> </ul>
Keur Massar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Main d'œuvre</li> <li>- 100 tables bancs Darou Rahmane</li> <li>- Aide financière à une association</li> <li>- les clandos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baisse des chiffres d'affaires</li> <li>- Hausse des couts de transports (2400f)</li> <li>- déplacement des populations</li> </ul>
Guinaw Rails	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canaux d'évacuation eaux usées et pluviales</li> <li>- Indemnisations très bonnes</li> <li>- Relocalisation qualitativement meilleure</li> <li>- Edification poste gendarmerie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverser la commune (réduire la mobilité des populations)</li> <li>- Distance passerelle 2 à 3 km</li> <li>- Hausse des dépenses des Mairies (poste de santé)</li> </ul>
Diass		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès aux zones de pâturages</li> <li>- Canalisation aux usées</li> </ul>

### 3. Etude financière du partenariat public privé

#### L'État ne peut pas, ne peut plus, tout.

Dans un contexte de rareté des deniers publics, les infrastructures représentent pour les États un défi de financement et une opportunité de relance de l'activité économique et de la croissance. Le financement des infrastructures apparaît comme un fardeau, voire une gageure, à l'heure où la rigueur s'impose à tous. Dans le contexte actuel, les pays en développement n'ont plus la capacité, ni parfois même la légitimité nécessaire sur les marchés financiers pour prendre en charge de manière indépendante le financement de projets d'infrastructures utiles au développement de la collectivité. C'est bien ce que souligne la banque mondiale en mettant en garde sur la capacité des États à ne financer que la moitié des besoins mondiaux des vingt prochaines années. Parfois l'aveu d'impuissance des États s'exprime à la fois dans l'entretien des infrastructures existantes, mais également et surtout dans le financement de nouvelles infrastructures. Le financement des infrastructures pèse lourd dans les comptes publics, car elles sont majoritairement déficitaires. Et leurs coûts de fonctionnement et de modernisation ne peuvent plus être honorés par les États. L'ouverture du capital de ces actifs est une solution qui permet aux États d'assurer leur pérennité fonctionnelle et financière en les confiant à des investisseurs privés

engagés et responsables. Pour les États, cela représente le double avantage de soulager les finances publiques, tout en conservant le contrôle des orientations stratégiques pour répondre aux besoins de l'aménagement du territoire. Si l'on peut se féliciter de cette démarche indispensable, il faut néanmoins être attentif à ce qu'elle ne soit pas engagée au détriment du citoyen et des recettes de l'Etat. Dans le principe, le partenariat avec le secteur privé présente de nombreux avantages non négligeables pour l'État. Celui-ci se désendette et contribue à enrayer les dérives budgétaires héritées du passé. Il transfère les risques et la responsabilité des investissements vers le secteur privé, tout en garantissant l'augmentation de la valeur résiduelle du patrimoine public grâce à un entretien régulier. De leur côté, les acteurs privés s'engagent à transférer leurs pratiques de stratégie commerciale, réglementaire et opérationnelle aux projets de service public. Les projets bénéficient donc d'une expertise privée et d'une forte implication de ses acteurs dans un objectif de rendement, sans négliger les obligations du service public. Malheureusement le PPP sur l'autoroute à péage gérée par SECAA est presque financé par l'Etat qui ne tire pas profit de la rentabilité du projet qui coûte cher aux citoyens. L'analyse de la stratégie financière nous permet de mieux y voir clair.

### 3-1- Le montage financier

Les 380,2 milliards de FCFA qui représentent l'enveloppe globale de l'autoroute à péage, ne sont pas seulement dépensés pour l'infrastructure routière. Presque 40% des fonds sont destinés à la libération d'emprise, restauration urbaine, recasement des projets connexes et supervision, études et contrôle. L'infrastructure représente 60% du montant d'investissement.

**Tableau 10 : répartition des financements**

COMPOSANTES	MONTANTS EN FCFA	FINANCEMENT
Travaux autoroutiers	231,2 milliards	Etat, BAD, AFD, Concessionnaire
Libération d'emprise	67,1 milliards	Etat, BM
Restauration urbaine	23 milliards	BM, AFD
Zone de recasement et projets connexes	36,2 milliards	BM, AFD, Etat
Supervision études et contrôle	22,7 milliards	Etat, BM, AFD
<b>Total</b>	<b>380,2 milliards</b>	

**Tableau 11: Structure du financement public et privé**

FINANCEMENT PUBLIC ET PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIERS		
Etat du Sénégal	193,5 milliards	50,89%
Banque Mondiale (BM)	52,5 milliards	13,80%
Agence Française de développement (AFD)	40,0 milliards	10,52%
Banque Africaine de développement (BAD)	33,2	8,73%
<b>Total</b>	<b>319,2 milliards</b>	<b>83,95%</b>
FINANCEMENT PRIVE		
Eiffage Sénégal	20,8 milliards	5,47%
BOAD	15,0 milliards	3,94%
IFC	13,4 milliards	3,52%
BAD	6,8 milliards	1,78%
CBAO	5,0 milliards	1,31%
<b>Total</b>	<b>61 milliards</b>	<b>16,05%</b>

Source : *Baba Sakho*

### 3-2- Analyse financière des informations disponibles

#### - Les produits et charges d'exploitation

Le produit d'exploitation participe à l'augmentation du patrimoine de l'entreprise en tant que composante. Il crée un enrichissement en produisant une augmentation du résultat de l'entreprise. C'est la somme générée par les ventes enregistrées par une entreprise au cours d'un exercice comptable. Le produit d'exploitation est le témoin direct de l'activité de l'entreprise et de l'efficacité de sa politique commerciale (vente de produits finis, prestations de service, commissions perçues, productions stockées ou immobilisées, subventions d'exploitation et reprises sur amortissements ou provisions). Alors que les charges d'exploitation sont les dépenses inhérentes à l'exploitation d'une entreprise. Cela désigne les dépenses indispensables à la création de richesses produites par l'entreprise. Les principales charges d'exploitation sont généralement les matières premières et les consommations externes (liées aux besoins en énergie, les loyers, la publicité, le transport...). Il s'agira également des frais de personnel, des impôts et taxes (hors IS). **Pour être rentable, une entreprise doit avoir des charges d'exploitation largement inférieures aux produits d'exploitation.**

**Tableau 12 : éléments du compte d'exploitation**

Chiffre d'affaires	+
Reprises sur amortissements, dépréciations et provisions, Transferts de charges	+
Autres produits d'exploitation	+
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION (I)</b>	<b>I</b>
Achats de matières premières et autres approvisionnements	-
Variation de stocks de matières premières et autres approvisionnements	-
Autres achats et charges externes	-
Impôts, taxes et versements assimilés	-
Salaires et traitements	-
Charges sociales	-
Dotations aux amortissements sur immobilisations	-
Dotations aux dépréciations sur actif circulant	-
Dotations aux provisions	-
Autres charges	-
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION (II)</b>	<b>II</b>
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION (I -II)</b>	<b>= I-II</b>

Quelques chiffres sur la réalité économique à fin 2019\* Dont une partie des flux de trésorerie réutilisés pour financer les travaux de l'extension Diamniadio - AIBD.

**Tableau 13: Analyse des flux de trésorerie de SECAA**

DESIGNATION	PREVU M FCFA HT	REEL M FCFA HT
Recettes	107324	143757*
Charges d'exploitation	36652	56526
Investissements complémentaires	0	8539

Source : SECAA SA

L'augmentation des recettes est expliquée par la hausse du trafic qui dépasse les prévisions les plus optimistes, mais la hausse des charges d'exploitation mérite une explication de la part des autorités de la SECAA. Il a été prévu des charges d'exploitation 36. 652 millions FCFA et à la fin on constate des charges de 56.526 millions FCFA soit une hausse de 19.874 millions FCFA.

La logique voudrait que l'entreprise utilise ses propres fonds ou lève des emprunts bancaires pour honorer ces dépenses, l'entreprise écrit clairement qu'une partie des recettes est réutilisée « Dont une partie des flux de trésorerie réutilisés pour financer les travaux de l'extension Diamniadio - AIBD ». Si cette utilisation de la trésorerie est faite avec même l'accord de l'Etat, c'est une violation des normes comptables. L'augmentation du trafic est synonyme d'augmentation des recettes pour la SECAA, alors cette dernière a intérêt à faire des investissements structurants pour améliorer sa rentabilité. L'Etat devrait exiger un résultat d'exploitation de 107.105 millions de FCFA (143757-36652) au lieu d'un résultat d'exploitation de 87.231 millions de FCFA (143757- 56526 = 87231). La hausse des charges d'exploitation devait être supportée par SECAA et non les deux parties, car nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude.

Dans le contrat il n'y avait pas d'investissements complémentaires prévus. Alors qu'est ce qui justifie ces 8,539 millions de FCFA dépensés en investissements complémentaires ? Pourquoi SECAA n'a pas pris sur son bénéfice pour réinvestir ? Quelles sont les entreprises qui ont captés ses investissements ?

### **- Impôts et taxes perçus par l'Etat**

La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) est un impôt indirect général inclus dans les prix de vente de biens ou de prestations de services et payé par les consommateurs. Elle est ainsi prélevée par les entreprises lorsque celles-ci facturent leurs clients. Sont également soumises à la TVA, les prestations de services lorsque le débiteur est établi au Sénégal, que les services soient rendus / utilisés au Sénégal ou à l'étranger et lorsque les services sont utilisés ou rendus au Sénégal. Le taux de TVA est de 18%. Sur un chiffre d'affaires de 143757 milliards la TVA devrait être de 21.929 millions de FCFA (143.757-143757/1,18), mais le résultat est différent car seulement 19.728 millions sont payés par la SECAA.

La Contribution Forfaitaire à la Charge de l'Employeur (CFCE) est une contribution forfaitaire annuelle à la charge des personnes physiques et morales, ainsi que des organismes qui paient des traitements et salaires, exception faite de l'Etat et des collectivités locales, des organismes publics ou parapublics, étrangers ou internationaux. Elle est versée au Trésor public et il revient aux employeurs de la déclarer. L'employeur doit établir chaque mois un bordereau de versement des impôts et taxes. Il liquide le montant de la CFCE équivalant à 3% de la masse salariale et le verse au niveau du Bureau de recouvrement du Centre des Services fiscaux compétent au plus tard le quinze du mois qui suit. En outre, l'employeur doit déposer un état récapitulatif annuel avant le 31 décembre de chaque année. Un montant de 156 millions de FCFA payé au titre de la CFCE équivaut à une masse salariale de 5.100 millions FCFA.

L'impôt sur les sociétés (IS) s'applique aux bénéfices réalisés au cours d'un exercice correspondant à l'année civile c'est-à-dire du 1er janvier au 31 décembre. L'IS au Sénégal est au taux de 30%. En cas d'exercice déficitaire, l'IS est substitué à un impôt minimum appelé Impôt Minimum Forfaitaire sur les Sociétés (IMF). L'IMF est déterminé en fonction du chiffre d'affaires de l'exercice et ne peut en aucun cas ni être inférieur de 500.000 FCFA, ni être supérieur à 5.000.000 de FCFA. L'entreprise SECAA a versé

un IS de 3.203 millions FCFA qui correspond à un résultat net de 10.676,66 millions FCFA.

Sur un chiffre d'affaires de 143.757 millions FCFA, des charges d'exploitations de 56.526 millions FCFA, des impôts et taxes de 28.021 millions de FCFA, une masse salariale de 5.100 millions de FCFA, on a un bénéfice de 10.677 millions de FCFA.

Ainsi,  $143757 - 56526 - 28021 - 5100 - 10677 = 43.433$  millions de FCFA

Donc les 43.433 millions peuvent être des charges financières ou des charges exceptionnelles, les états financiers apporteront plus de précisions.

Le partage des fruits est nul, cela signifie que, même avec le dépassement des prévisions sur le trafic, l'Etat ne gagne absolument rien.

**Tableau 14: Comparaison Recettes/prévisions**

DESIGNATION	RECETTES AU 31/12/2019	PREVISIONS A FIN CONTRAT	% EN HAUSSE
TVA	19728	137212	6,95%
IS	3203	130579	40,76%
IR/TRIM	2069	7669	3,7%
CFCE	156	1056	6,76%
PATENTE/CEL	1662	12355	7,43%
RETENUE DIVIDENDE	1203	29720	24,70%
PARTAGE DES FRUITS	0	51568	-
<b>TOTAUX</b>	<b>28021</b>	<b>370159</b>	<b>13,21%</b>

Les infrastructures ont besoin d'investissements stables et pérennes. Il faut donc trouver les moyens d'établir des stratégies de long terme afin d'assurer aux projets les ressources financières nécessaires tout en répondant aux exigences à court terme des investisseurs. Si les PPP suivent une logique de stratégie gagnant-gagnant, il s'agit de clairement identifier les modalités de leur relation, afin d'assurer le respect des enjeux des deux parties et de tendre vers le modèle le plus équilibré possible, soit à coût le plus faible pour la collectivité. Il est nécessaire d'associer les besoins structurels de l'État à ceux des acteurs privés afin de garantir des infrastructures de qualité et ainsi une qualité de vie appréciable pour la population. Le coût de péage sur l'autoroute et le manque de transparence sur la gestion ont cruellement endommagé la relation de confiance entre les citoyens et la SECAA SA. Or, aujourd'hui, il s'agit pour les acteurs privés et publics de coopérer afin de créer un environnement propice aux PPP et promouvoir les opportunités d'investissement dans le secteur. Enfin, l'État est le principal responsable de ce qui se passe sur l'autoroute à péage. La stratégie de SECAA SA est rationnelle et acceptable dans le monde des affaires, car toute entreprise cherche à maximiser ses recettes et minimiser ses dépenses. L'ingénierie financière d'Eiffage SA est classique et banale, la firme tire son profit non pas sur le résultat net, mais sur les charges d'exploitation avec les types d'investissements qu'ils proposent à l'autorité (d'après les autorités de SECAA SA, c'est elle qui propose les investissements à faire et l'Etat les valide). SECAA SA a signé un contrat de Conception - Construction - Transfert des risques CC avec Eiffage TP-Eiffage Sénégal et un contrat Exploitation - Maintenance -Transfert des risques O&M avec Eiffage Operations Services. La stratégie c'est d'avoir le minimum de résultat net.

## **IV. Impacts socio-économiques de l'autoroute à péage : une infrastructure aux fortunes diverses.**

### **1. Les Impacts sociaux**

L'autoroute a un impact sur l'accroissement de la fluidité du trafic sur la Route Nationale 1 (RN1) qui n'est plus la voie obligée pour sortir ou rentrer à Dakar. Ainsi, une partie importante des véhicules qui vont directement sur Rufisque, Diamniadio, Thiès, etc. n'empruntent plus systématiquement la RN1. On a aussi constaté une baisse de la fréquence des embouteillages au niveau de la RN1 qui est secondée maintenant par l'autoroute. Elle a réduit les retards involontaires des travailleurs. Les entretiens effectués auprès des cibles font ressortir des effets sociaux de l'autoroute à péage de plusieurs natures. Il en ressort six (6) points essentiels suivants :

- Un renforcement de l'enclavement et un processus de délitement des relations sociales ;
- Une accessibilité problématique de l'autoroute ;
- Un contraste dans l'accès au service de base du fait de l'infrastructure ;
- De potentielles tensions intercommunales en gestation ;
- Des enjeux liés à la sécurité ;
- Des personnes impactées, entre délivrance et déchirement

## 1.1. Effet renforçateur de l'enclavement et facteur de délitement des relations sociales

Avec la construction de l'autoroute à péage qui est une infrastructure dont la vocation est de relier les zones en réduisant le temps, un autre effet est constaté concernant certains territoires où elle passe. En effet, si l'autoroute est une infrastructure favorisant un rapprochement de localités éloignées en réduisant le temps de trajet, elle a toutefois renforcé l'enclavement de certaines autres. Il s'y ajoute, un délitement des liens sociaux du fait du positionnement de l'infrastructure qui coupe parfois des communes ou des quartiers en deux.

### 1.1.1 Renforcement de l'enclavement

Une infrastructure de communication a comme fonction première de faciliter les déplacements en réduisant les distances. Ce qui constitue, in fine, un moyen de rapprochement des localités et des habitants et une accessibilité physique des services. Toutefois, si on analyse la réalité de l'autoroute à péage, des contrastes voire une situation paradoxale en constituent la réalité. L'autoroute à péage a réduit le temps des déplacements entre des axes comme Dakar-Thies, Dakar-Mbour, Mbour-Thiès ou Dakar et certaines localités de sa périphérie. Avant l'autoroute à péage, on pouvait mettre plus de 2h sur une distance de moins de 50 km.

Aujourd'hui, l'autoroute à péage a réduit le temps de déplacement entre ces deux localités de moins d'une heure. Ce qui constitue un gain de temps énorme impactant même sur le choix des lieux d'habitation de beaucoup de citoyens qui travaillent à Dakar. Il y a de plus en plus de professionnels officiant à Dakar qui n'hésitent plus à habiter à Sicap Mbao, Keur Massar, Bambilor, Rufisque, Lac Rose entre autres. Par contre, l'autoroute à péage a rendu difficile les déplacements à l'intérieur des zones qu'elle traverse (commune ou quartier), ou entre deux zones qui, jadis étaient naturellement liées. Ce faisant, elle a dans des cas soit accentué l'enclavement ou provoqué une césure d'un cadre de vie.

L'impact de l'autoroute à péage est à analyser suivant les profils des catégories sociales et leurs trajectoires quotidiennes. En effet, cette infrastructure cadre avec les attentes des citoyens quittant les zones distantes de Dakar et qui éprouvaient d'énormes difficultés avec la Route Nationale 1 (RN1). Dans ce parcours, il était fréquent de constater des embouteillages notamment dans la partie de Rufisque, de Bargny et parfois dans l'axe de Sébikotane ou le « Croisement 50 ».

L'avènement de l'autoroute à péage a permis de contourner ces zones mais affecte de manière différentielle les catégories sociales. Par rapport au gain de temps, ceux qui trouvent plus leurs comptes relativement sont ceux qui disposent de véhicule personnel et/ou qui prennent un parcours entre la banlieue et le centre ou le sens inverse. Vasconcellos notait un paradoxe dans les externalités des infrastructures pour les pays du Sud. Il fait remarquer que: « *Dans les Pays du Sud, les politiques en faveur de grands projets d'infrastructures de transport bénéficient d'abord et surtout à la minorité motorisée*<sup>4</sup> ».

En ce qui concerne concrètement l'AAPDD, le constat sur le terrain montre un renforcement de l'enclavement pour certaines localités. C'est le cas de Dalifort, de Pikine, Keur Massar ou Rufisque Est. L'AAPDD traverse ces localités tout en perturbant le cadre de vie par un renforcement de l'enclavement.<sup>5</sup> Au quartier Hann-Mariste, où nous avons davantage une catégorie sociale moyenne et aisée, une

<sup>4</sup> Vasconcellos, 2001

<sup>5</sup> Ibrahima Ndiaye, « Coupure urbaine et autoroute à péage à Dakar : entre séparation des communautés », in. Études caribéennes, N° 39-40, Avril-Août 2018, P: 1-2

bretelle vers le centre et une sortie menant directement à l'autoroute à péage existe. Mais l'enclavement du quartier fait que l'accès à ces deux sorties fait perdre du temps supposé gagner une fois sur l'autoroute. A côté des Maristes, la commune de Dalifort qui subit un effet renforçateur de son enclavement en est la parfaite illustration. S'agissant de l'accentuation de l'enclavement des localités, le cas de Dalifort, commune créée par le décret du 30 Avril 1996<sup>6</sup>, est plus notable.

La commune de Dalifort se situe à la sortie de la périphérie de Dakar en face de Technopole et continue la Cité Mariste sur la route nationale 1. Le tracé de l'autoroute à péage passe devant la commune de Dalifort située à 14° 42' 23" nord, 17° 24' 39" ouest, en face de la route nationale la sépare désormais de Technopole et croisement Camberène ainsi que la commune de Patte d'Oie. Un mur de clôture est construit le long de l'autoroute renforçant ainsi l'enclavement de cette commune. Ce mur est d'ailleurs dénommé « Mur de Berlin » par les populations de la commune pour signifier l'effet renforçateur de l'enclavement de la commune.

La commune de Dalifort compte quinze (15) quartiers qui sont les suivants : Dalifort, Darou Salam, Deggo, Toubas Seras, Résidences Hacienda, Cité Hilal, Cité Soleil, Cité marine, Cité Eaux et forêts, Cité forces armées, Cité castors municipaux, Cité assurances, Cité bâtisse, Cité poste, Générale foncière. C'est une commune qui a une forte densité estimée à plus de 7 870 hab./km<sup>2</sup><sup>7</sup>.

L'autoroute et son mur ont eu pour conséquence d'obliger les populations de Dalifort à se rendre à « Bountou Pikine », à la Patte d'oie ou à « Croisement Cambérène » pour prendre une autre voiture afin de se rendre en centre-ville ou vers le sens inverse. Ce qui ajoute d'au moins de 150 francs le coût du déplacement pour un trajet vers Dakar ou vers l'autre sens. Avant, les habitants de Dalifort pouvaient directement se mettre devant la RN1 et prendre un moyen de transport pour se déplacer.

En effet, il n'y a pas d'arrêt pour les voitures de transport en commun qui passent devant Dalifort. Pour en sortir le matin, et être sûr d'avoir un moyen de transport afin d'arriver à l'heure à son rendez-vous, il faut se lever à 04h du matin. Pour accéder à pied ou pour sortir, deux passerelles ont été construites, une à l'entrée et une autre à la sortie. Cela fait au moins 1000 m de marche pour quelqu'un qui habite à l'intérieur. Un tunnel est aussi construit pour les piétons, pour pouvoir rallier Dalifort ou en sortir.

Sortir ou rentrer à Dalifort par exemple pose un réel problème aux populations de cette localité qui n'ont pas de véhicule personnel. Le soir pour rentrer, il faut tout faire pour arriver avant dix-huit (18) heures pour des raisons de sécurité.

Avant l'AAPDD, les populations pouvaient aisément traverser la RN1 et se rendre aisément à la Patte d'Oie au Croisement Cambérène, ou au Technopole de Pikine. La mobilité des habitants de Dalifort se trouve ainsi fortement altérée et il faut non seulement marcher plus, mais aussi ajouter des frais supplémentaires pour les déplacements.

*« Il y a une difficulté parce que la zone est très enclavée et la traversée cause d'énormes problèmes surtout au niveau des handicapés. Je l'appelais le Mur de Berlin car j'étais très fréquent au niveau des médias. On m'avait même surnommé « Monsieur le Mur de Berlin ». Le quartier est ceinturé. Il n'y a des portes d'entrées dans le quartier. Maintenant, nous avons l'habitude, certains passent par les passerelles et d'autres sous le tunnel. Nous sommes à cheval entre Dakar et Pikine et toutes nos structures sont rattachées à Dakar que ça soit les établissements sanitaire ou éducative. Je dis aux jeunes d'aller chercher l'information car le quartier est enclavé entre le département de Dakar et de Pikine ».*

**M N, membre du comité de quartier de Dalifort. Résident depuis 1989.**

<sup>6</sup> Décret no 96-745 du 30 avril 1996 relatif aux communes d'arrondissement de la région de Dakar

<sup>7</sup> ANSD, « Recensement général de la population et de l'habitat - décembre 2002 - Résultats provisoires », in Projections de population du Sénégal issues du recensement 2002, Direction de la Prévision et la Statistique, janvier 2004

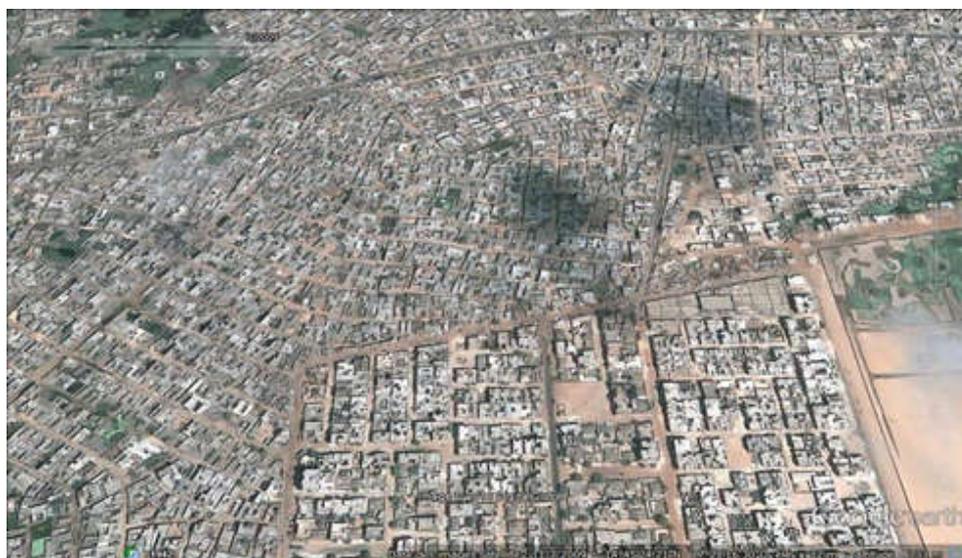
Dans le même cas que Dalifort, à Keur Mbaye Fall, l'autoroute a aussi rendu difficile la mobilité des citoyens à l'intérieur de la localité créant une situation d'enclavement. Les déplacements entre les quartiers sont plus difficiles notamment entre « Toll Diaz » et « Diégui péage ». L'autoroute les a séparés en deux, rendant difficile l'accès d'un point à l'autre. Pour une destination de 500m, il faut faire le double du trajet car l'autoroute a scindé la localité en deux.

L'accès aux lieux de culte pose aussi problème dans chaque entité et il en est de même pour les lieux de loisirs qui sont quasi inexistant à part des petits terrains dans les quartiers aménagés par les jeunes qui s'approprient tout espace vacant. Avant, les habitants des deux quartiers pouvaient se déplacer d'un côté à l'autre en prenant un « clando » moyennant 100 francs ou à pieds, en quelques minutes. Mais, avec l'autoroute qui les a séparés, il faut faire un trajet de contournement qui prendra une quinzaine de minutes même pour ceux qui disposent de véhicules. Pour ceux qui n'en disposent pas, il faut marcher et faire un détour puisqu'un passage pour piéton n'est pas prévu. Il existe une seule passerelle qui n'est toutefois pas facilement accessible à pied car éloignée. Avant l'autoroute à péage, le déplacement était plus facile car les « clandos » faisaient directement la navette entre les quartiers.

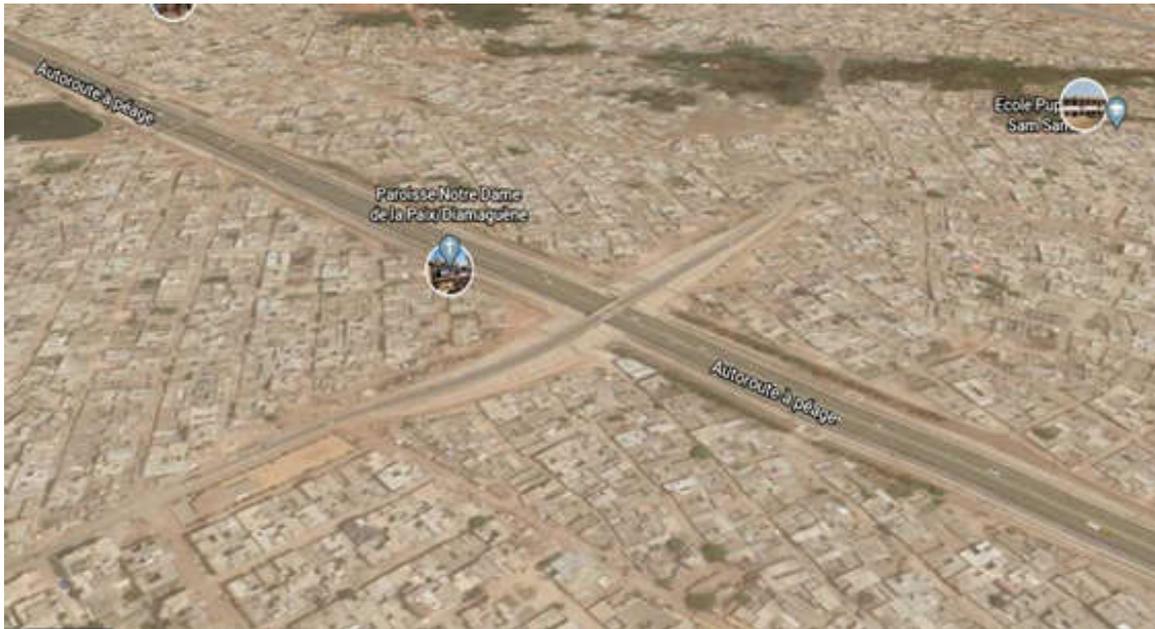
Les femmes y éprouvent beaucoup de problèmes pour se déplacer en raison des difficultés et de l'inexistence d'un marché construit. Un marché se trouve au niveau de la route nationale. Pour y accéder, il faut prendre une voiture « clando » ou marcher, mais pour ceux qui habitent après l'autoroute la traversée du pont est plus difficile. Une fois le pont traversé, des voitures « clandos » offrent leur service pour se rendre aux marchés de la localité.

Mais la population et notamment les femmes sollicitent un lieu adéquat pour l'installation définitive d'un marché qui réponde aux normes. L'accès aux « bonnes écoles » est aussi un problème car elles sont éloignées des familles. La qualité des écoles publiques dans le quartier n'est pas appréciée par les répondants qui préfèrent, s'ils en ont les moyens, inscrire leurs enfants dans le privé ou dans les quartiers environnants. Ce qui présente des risques pour les enfants et pour leurs parents. En effet, pour aller à l'école, les enfants doivent traverser l'autoroute à péage puis prendre les « clandos ». Avant, il fallait payer 100 CFA, avec le péage le montant est en hausse de 50 %, et au retour il faut refaire la même procédure c'est à dire repasser par le pont.

## **Figure 2. Paysage de la commune de Diameguene-Sicap-Mbao en mars 2011 avant le passage de l'autoroute**



**Figure 3. Paysage de la commune de DSM en janvier 2020 après le passage de l'autoroute**



Source : Google earth, 2020

A Rufisque, l'autoroute a aussi permis de réduire le temps des trajets vers les autres destinations comparativement à la Route Nationale 1 (RN1). Dans la RN1, le tronçon Bargny-Rufisque était un vrai étouffoir. La finition et livraison de l'autoroute à péage a permis aux usagers d'avoir la possibilité d'éviter la RN1. Une étudiante du quartier Diorga qui suit une formation à Dakar.

***L'autoroute à péage a réduit les distances, entre Dakar et sa périphérie ou sa banlieue, mais elle a aussi séparé des communes ou quartiers en deux avec son « mûr de Berlin ».***

A Rufisque Est aussi, un problème est noté au niveau de la sortie numéro 10 qui permet d'accéder à cette commune mais n'a pas d'entrée sur l'autoroute. Ainsi, pour se rendre à Diamniadio, à partir de Rufisque-Est, on est obligé de passer par la sortie 9 et traverser toute la commune pour ensuite y prendre l'entrée qui mène à la direction de Diamniadio.

Pour les quartiers environnants, il y a quelques impacts liés à la mobilité, entre Cité Sondel et « Deuxième Bayal », l'autoroute a divisé le quartier en deux. Pour s'y rendre, il faut prendre la passerelle ou faire un grand tour. Une école élémentaire (école Darou) se trouve près de « Central » ce qui rend difficile l'accès des enfants à l'école. Il y a un manque de sécurité à ce niveau. Ceux qui sont du côté du central ont une énorme difficulté pour accéder aux marchés. Ils ont aussi un véritable problème de transport du fait de l'enclavement de leur cadre de vie.

La sortie et l'entrée sont rendues difficiles par le mur de la société SEDIMA et l'autoroute à péage. Pour le transport des bagages, cette population riveraine à cette entreprise est confrontée à d'énormes difficultés. A cela s'ajoute la distance entre les passerelles qui s'étend sur 2000 mètres, rendant difficile le déplacement pour certains. Par contre, pour les déplacements vers le centre-ville, l'autoroute a permis de réduire le temps et facilite de ce point de vue la jonction entre Keur Massar et Dakar ou Rufisque. L'accès aux besoins sociaux de base n'est pas entravé également car le déplacement à l'intérieur ne pose pas problème.

L'autoroute à péage a un impact réel sur les déplacements des populations et produit des effets différentiels suivant les types de populations. Autant elle réduit les distances entre les zones éloignées, autant les citoyens qui résident le long de l'infrastructure en bénéficient le moins. En plus de l'effet renforçateur de l'enclavement de certaines zones, s'ajoute un délitement des liens sociaux du fait de la césure qu'elle a créée en se posant comme un obstacle physique à l'intérieur même de certaines communes.

### **Le délitement du lien social**

L'édification de l'autoroute à péage, comme indiqué tout au début a permis de réduire les distances entre des endroits pour lesquels il fallait consentir beaucoup de temps du fait du trafic dans la RN1. Mais dans un autre angle d'analyse, l'autoroute à péage a perturbé les relations sociales en se posant comme un obstacle physique voire un séparateur dans le parcours pour l'entretien de celles-ci.

En effet, dans un cadre local, les trajectoires qui étaient directes pour aller rendre visite à un parent, un proche ou ami sont désormais perturbées par la présence de l'infrastructure. Pour s'acquitter de ses actes conformes aux civilités d'usage, il faut faire des détours qui allongent les trajets ou traverser des passerelles qui sont le plus souvent distantes et dont le passage n'est pas aussi aisé notamment pour les personnes âgées et à mobilité réduite.

Avec la diminution drastique des visites de voisinage, un ressort se casse à long terme entre parents, proches et amis affectant le ciment de la vie sociale. L'exploitation de l'autoroute à péage a beaucoup impacté socialement les populations riveraines. Elle a des impacts négatifs dans l'entretien et le maintien des relations sociales. Ces impacts sociaux sont relatifs aux déplacements de la population, à l'accès aux lieux de loisirs, de sport et services sociaux de base dans la zone de Keur Massar.

On y observe une mobilité réduite des populations vivant à côté de l'autoroute à péage. En effet, cette dernière a favorisé une « distanciation sociale » au niveau de la population, car elle a rendu difficile la mobilité au niveau local. C'est le cas pour les visites des proches qui habitent de l'autre côté du péage. La distance et l'obstacle physique que constitue l'autoroute à péage dissuadent ceux qui veulent faire des visites dominicales auprès de leurs proches situés après l'infrastructure. Si à l'intérieur de Keur Massar, le problème ne se pose pas, par contre le quartier derrière le SEDIMA, subit une situation d'enclavement.

A Mbao, avant l'édification de l'autoroute à péage, il y avait plus de fluidité dans les interactions sociales entre habitants du quartier Kamb. La fluidité des rapports et interactions en a été affectée car avec le déguerpissement, des proches ont été éloignés et le quartier scindé en trois. Nous enregistrons trois sites différents : Kamb extension, Diamaguene autoroute à péage, Mbao Concorde. Le délégué du quartier Diamaguene autoroute utilise un terme déjà employé par un habitant de Dalifort dans ses propos pour qualifier l'impact de l'autoroute à péage dans les relations sociales : « l'autoroute à péage constitue pour nous un mur de Berlin, avant nous étions soudé comme une seule famille, mais aujourd'hui plus rien...c'est vraiment difficile pour nous»<sup>8</sup>.

Les visites de voisinage entre les habitants séparés par l'autoroute à péage ont été réduites du fait de l'allongement du parcours pour le faire, effet de la césure. En effet, du fait de l'autoroute, la distance

---

<sup>8</sup> Cf. Youssouf Saleh Abdoulaye, Autoroute à péage et coupure urbaine à Dakar : cas de la commune de Mbao, Mémoire de Master, ESEA, 2016

devient longue car il faut faire un détour, prendre une passerelle qui n'est pas forcément proche et prendre un « clando ». Ce parcours du combattant décourage souvent et crée une aversion pour le déplacement. Ceci, d'autant plus que les personnes adultes et âgées, moins avantagées dans l'usage des passerelles, sont celles qui entretiennent le plus les liens sociaux à travers des visites dominicales.

A Keur Massar dans la partie où passe l'autoroute, le déplacement entre les différents secteurs du lieu de vie est aussi rendu difficile par l'AAPDD affectant l'entretien de liens sociaux entre proches. Une habitante du quartier A. Gueye nous parle ainsi :

*« J'ai des parents de l'autre côté qui n'acceptent pas de venir. Ils ont peur de prendre la passerelle par laquelle on passe si on veut se déplacer entre les deux côtés de l'autoroute. Oubien à défaut de passer par la passerelle, on est obligé aussi de faire un grand tour. Et pourtant, c'était un chemin direct. »*

Or, l'entretien des liens sociaux passe par des visites de proximité et permet au résident de construire et consolider un capital social par la disposition d'un tissu et d'une toile de réseau de relations très utiles. En effet, dans une société où les capacités financières sont limitées et où l'accès à certains services essentiels peut s'avérer difficile, le lien social solidaire permet souvent de faire face à des difficultés ainsi que de surmonter des obstacles.

Parmi les dimensions pour jauger le niveau de l'intégration sociale, nous pouvons citer la mobilité mais aussi le maintien et l'entretien des réseaux sociaux<sup>9</sup>. Cela se matérialise par des visites de courtoisie qui ont des allures d'une pratique de « diplomatie » sociale ou communautaire. Tel un rituel, cette pratique s'intègre dans l'agenda hebdomadaire des activités au Sénégal. C'est un devoir moral entre parents et fait partie des civilités de base entre voisins, proches et amis. Entretenir de telles pratiques participe à consolider le réseau relationnel fort utile en cas de besoin. Contre cette logique, la barrière causée par l'autoroute est source de coupure et de discontinuité dans l'entretien des relations sociales de type familial, de voisinage ou amical.

A ce titre, les qualificatifs utilisés pour traduire la perception de l'autoroute à péage et son effet dans l'entretien des relations sociales sont assez évocateurs. Nous avons déjà évoqué le terme « Mur de Berlin », à côté nous en avons d'autres qui ont une forte teneur symbolique. Par exemple on désigne le mur aussi par la frontière « Mauritanie-Sénégal » en référence aux problèmes frontaliers et de voisinage de 1988 entre ces deux pays et à la définition arbitraire des frontières en Afrique.

On parle aussi de façon imagée d'une césure qui prend les allures de frontières entre deux pays différents alors qu'il s'agit de la même entité géographique et socioculturelle. Dans l'immédiat, l'effet de séparation se fait ressentir mais il s'avère encore plus dramatique dans la projection pour le futur. Les cadres sociaux existent et se maintiennent par la régularité et la permanence de l'entretien des liens, ils se perpétuent aussi par des mécanismes de relais générationnels.

Or, dans de telles situations où l'entretien des liens fait face à un obstacle, la rupture de ceux-ci dans le futur devient inéluctable. Les adultes ont eu à vivre collectivement en harmonie et ont partagé des situations qui ont permis de créer et cimenter des liens. La séparation actuelle ne la permet pas pour les générations futures qui n'en auront pas l'occasion. Une rupture de liens et une séparation ou distanciation sociale interne de fait ne serait qu'une conséquence logique.

Le paradoxe de cette infrastructure est de permettre la facilitation de la mobilité en réduisant les distances mais de provoquer un délitement des liens sociaux entre parents, proches amis et voisins des

---

<sup>9</sup> Yves Chalas cité par Fol, 2009

zones traversées par l'autoroute à péage. Même l'évacuation des malades vers les lieux de santé de proximité se posent du fait qu'il faut traverser les passerelles ou prendre un moyen de transport qui doit faire un détour là où le trajet était direct avant. Cela revient à poser la problématique d'un réaménagement des structures sociales de base notamment les centres de santé ou de trouver les moyens pour faciliter un meilleur accès à tous et dans une démarche inclusive.

Une étude comparative sur la fréquence des visites de voisinage avant et après le passage de l'autoroute, montrait que : « *la proportion de personnes jugeant que les visites de sociabilité étaient fréquentes est passée de 66,7 % à 6,9 %, alors que ceux qui pensaient qu'elles étaient rares sont passés de 26,4 % à plus de 80 %* »<sup>10</sup>. Le constat de la diminution des visites de voisinage est édifiant.

*L'autoroute à péage rapproche géographiquement de son lointain et éloigne socialement des proches.*

## **2. Un accès problématique : coûts, effets saucisses et difficultés de circuler par endroits**

L'autoroute à péage fait ressortir au-delà de la question des césures occasionnées dans des localités et les effets de discontinuité dans l'entretien des liens sociaux, des questions sur le "sautissonnement" avec autant de gares de péages mais aussi les embouteillages fréquents pour une infrastructure qui a pour fonction de faciliter la mobilité et pour lequel les usagers paient un prix jugé encore élevé.

### **2.1. Les coûts de l'autoroute à péage**

Le débat sur le coût et l'accès à l'AAPDD s'est posé depuis le début de la mise en circulation mais il est encore actuel. A son ouverture déjà des négociations avec l'exploitant pour la diminution des tarifs ont été engagées. Cette année également des initiatives dans ce cadre ont été faites par le mouvement associatif et de manière aussi officielle par les autorités politiques. Le coût d'accès à l'autoroute est onéreux et décrié par les usagers qui voient leur pouvoir d'achat affecté par la cherté des tarifs surtout pour ceux qui la prennent tous les jours.

En effet, le prix à la sortie de Pikine est de 400 francs, celui qui fait le trajet en aller-retour doit débours 800 francs par jour. Ce qui fait une dépense mensuelle de presque 20 000 francs rien que pour les frais concernant le péage pour quelqu'un qui dispose de véhicule. Pour ceux qui n'en disposent pas, les véhicules de transport en commun font supporter les frais du péage aux clients suivant les tarifs en vigueur.

Pour quelqu'un qui habite à Keur Massar, le tarif mensuel en prenant l'autoroute à péage, étant véhiculé, revient à 40000 francs. Cette somme avoisine le salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) au Sénégal. Il est même supérieur à celui de certaines catégories professionnelles qui sont dans le secteur informel par exemple.

Non seulement l'autoroute à péage occasionne des embouteillages qui rendent paradoxale cette infrastructure dans ce tronçon dans de pareilles situations. Il s'y ajoute que le coût de l'accès pose aussi problème.

---

<sup>10</sup> Ibrahima Ndiaye, « Coupure urbaine et autoroute à péage à Dakar : entre séparation des communautés et contraintes de mobilité ? », Études caribéennes N° 39-40, Avril-Août 2018, PP.7-8

Les embouteillages y sont aussi fréquents au niveau des postes de péage surtout à la sortie de Technopole. A certaines périodes de la journée, certains usagers préfèrent même prendre la route nationale pour éviter de perdre du temps dans les embouteillages de l'autoroute. C'est le cas le soir quand les usagers reviennent du centre-ville en même temps à partir de 17h00. Et cette situation perdure jusqu'à 23h00 parfois puisque certains préfèrent éviter les bouchons de la fin de l'après-midi pour sortir tardivement. Ce qui occasionne le phénomène dénommé « effet pervers ».

On peut comprendre par la notion d' « effet pervers », toute action qui se réalise et qui n'était pas forcément la fin recherchée par un individu, une institution quelconque ou bien l'ensemble d'une société. Selon Raymond Boudon, « on peut dire qu'il y a effet pervers lorsque deux individus (ou plus) en recherchant un objectif donné engendrent un état de choses non recherché et qui peut être indésirable du point de vue de chacun des deux, soit de l'un deux ».

A ce titre d'ailleurs, Raymond Boudon donne un exemple qui se rapproche d'un des problèmes que fait ressortir notre étude : les embouteillages et les files d'attente comme de parfaites illustrations de la notion d'effets pervers. C'est donc, une agrégation des désirs personnels aboutissant à des effets indésirables pour l'ensemble des usagers<sup>11</sup>.

### **2.1.1. Les coûts de l'autoroute jugés élevés avec « l'effet saucisson »**

L'autoroute à péage commence par Malick Sy et comporte un tronçon dit ouvert entre la Patte d'Oie et Thiaroye. A l'entrée de la Patte d'Oie, l'utilisateur n'est pas soumis au paiement d'un ticket. Le premier poste de péage est à hauteur de Dalifort et s'élève à 400 Francs, c'est le poste de Pikine Technopole. L'autoroute de Dakar-Diamniadio s'étend sur une longueur totale de 32,6 kms. Pour un tronçon pareil, le nombre de gares à péage suscite des questions par rapport aux usagers qui recherchent plutôt la fluidité. Or le nombre de gares fait que les véhicules et autres moyens de transports s'y retrouvent, aux heures de pointe (le matin de 07h à 9h ou de 17heures à 21h et parfois au-delà).

En fin de compte, si un temps très important est gagné tout le long du trajet, les usagers en perdent autant voire plus, arrivés dans les gares de péage. Celles qui sont les plus réputées pour être des zones à forte densité sont Cambérène et Pikine. Certains usagers n'hésitent pas à prendre la RN1 à la sortie à certaines heures au lieu de l'autoroute à péage saturée.

L'un des constats majeurs qui s'offre au regard est le nombre de gares dans une distance aussi courte. C'est le phénomène que nous dénommons « l'effet saucisson » et qui est une des particularités de l'exploitation de l'infrastructure. Cette situation a pour effet, des coûts élevés si on rapporte les distances et le prix à payer mais aussi provoque des pertes de temps à l'entrée ou la sortie de certaines gares à péage notamment Cambérène, Pikine et Rufisque.

S'agissant du coût, le tarif du trajet, estimé à 31.2 kilomètres de Dakar à Diamniadio, il s'élève à 1400 francs CFA. Le même trajet est estimé sur le tronçon qui va jusqu'à Diass, localité où se trouve l'aéroport évalué à 1600 francs. Le cumul du trajet de Dakar à l'aéroport Blaise Diagne de Diass, l'utilisateur est appelé à dépenser 3000 francs CFA pour une distance de 72 kilomètres.

---

<sup>11</sup> Boudon, R., Effets pervers et ordre social, P.U.F., Paris, 1977, p. 14.

Entre la commune de Patte d'Oie et celle de Pikine distante de 5 (cinq) kilomètres, le coût du trajet s'élève à 400 (quatre cents) francs CFA, ce qui équivaut à 80 francs le kilomètre. Le ressenti des usagers s'articule ainsi autour du nombre de gares à péage avec « l'effet saucisson » et des coûts élevés qui s'en suivent. Une femme chef de famille et usagère de l'autoroute habitante à Mbao et travaillant en Centre-ville au quartier Plateau traduit cet état de fait.

*« L'accès au guichet est souvent lent. Arrivé à hauteur de la Patte d'Oie, on ne sent plus le péage du fait de l'arrivée des voitures sur la route nationale. Le péage devrait être de bout en bout avec des barrières démontables en cas de bouchons, facilitant du coup la circulation aux véhicules qui vont à Patte d'oie en l'occurrence sur l'axe Colobane et l'entrée du péage. L'autoroute est surnommée « l'autoroute des embouteillages » or cela devrait être le contraire parce qu'on paye pour aller plus vite. »*

L'Autoroute à péage lui coûte 2000 francs CFA par jour et s'élève mensuellement à 60 000 francs CFA. Pour un salaire de 350 000 francs CFA, le coût de l'autoroute revient à un plus du 1/7ème de son salaire sans compter le carburant.

Un autre usager habitant à Rufisque qui prend l'autoroute à péage pour aller travailler donne aussi les estimations du coût à 40 000 francs CFA comme prix mensuel du péage hormis des dépenses en carburant d'un montant variable en fonction des déplacements durant le week-end.

Un exemple similaire est fourni par des commerçants interrogés à Keur Massar qui se définit comme impacté par l'autoroute à péage non seulement sur leurs activités mais aussi sur le coût d'accès. Pour les commerçants, l'autoroute a rendu difficile le transport de marchandises, elle a rendu pauvre la population. Ainsi, elle a augmenté la dépense des usagers car ils dépensent 2400f par jour au niveau du péage.

Parfois, le coût peut s'avérer plus élevé comme c'est le cas de ce chef de ménage qui a cinq enfants. Il estime le montant exact par mois des déplacements en transport de la famille à 75. 000 francs CFA. Ce coût élevé n'intègre pas celui du carburant sans compter les autres besoins essentiels à prendre en charge.

Ces témoignages révèlent que le coût de l'autoroute est encore onéreux pour les cadres moyens qui pourtant sont des privilégiés en tenant compte du niveau de revenu. Il l'est davantage à fortiori pour les autres catégories socioprofessionnelles (ouvriers, commerçants détaillants, élèves étudiants...).

Un tel coût est jugé onéreux par beaucoup d'usagers, d'observateurs notamment des mouvements de la société civile. En faisant une comparaison pour évaluer le coût de l'autoroute à péage du Sénégal, l'autoroute Casablanca-Rabat qui s'étend sur 87 kilomètres s'élève à 1300 (Mille trois cents) francs CFA.

En Côte d'Ivoire, le coût de l'autoroute à péage qui relie Abidjan à Yamoussoukro est de 2500 francs pour 250 (Deux cent cinquante) kilomètres. Avec ce prix, le coût par kilomètre est de 10 (dix) francs CFA, donc huit fois moins chère que le Sénégal.

En Tunisie, le coût du trajet Tunis-Gabès qui s'étend sur 390 km est de 880 francs CFA, soit moins de 500 francs que celui du Sénégal. La différence de prix sur une distance dix fois plus longue que celle de l'autoroute Dakar-AIBD suscite beaucoup d'interrogations et d'indignation auprès des usagers et mouvements consuméristes.

## 2.2. L'état et la perception du dispositif d'accompagnement pour la mobilité

Dans le cadre de la facilitation de la mobilité, la société d'exploitation a construit des passerelles pour permettre une traversée plus sécurisée de l'autoroute à péage. Il existe aussi des tunnels dans certains endroits comme Dalifort par exemple. Ces outils sont diversement appréciés par les populations et les communes. Si d'aucuns apprécient ces outils à savoir les passerelles, d'autres s'interrogent sur le lieu de leur implantation ou remettent en cause leur sécurité.

En effet, dans un lieu comme Dalifort, l'emplacement des passerelles à la sortie de la commune rend difficile l'accès pour les populations. Ils sont appelés à marcher sur une longue distance pour accéder à ses passerelles. En plus de la passerelle, il y a un tunnel à l'entrée pour accéder à Dalifort.

Cette voie de passage n'est pas très utilisée par la population qui le considère comme pas assez sécurisé. Non seulement elle n'est pas éclairée mais c'est un refuge d'agresseurs et autres hors la loi qui profitent de certaines heures comme la nuit pour faire leurs forfaits.

Dans d'autres communes les passerelles peuvent exister mais sont distantes et demandent des distances de marche plus longues pour y accéder. Ce qui pose problème aux personnes âgées, à mobilité réduite ou malades. La mise à disposition de passerelles supplémentaires est souvent demandée dans certains endroits et suscite dans d'autres des inquiétudes et problèmes de confiance dans les perceptions.

A Keur Massar, il y a deux passerelles dans cette zone sur une distance de 2000 m. Ces passerelles facilitent la traversée des personnes, nous disent des sujets interrogés. D'autres déplorent que les charrettes et les véhicules qui sont très utilisés ne trouvent pas la possibilité de prendre les passerelles. Elles n'ont pas de lumières, les gens ont peur de les traverser la nuit car elles servent de refuges aux agresseurs. Au moment de l'enquête, une électrification de ce tronçon était en cours dans la zone de Keur Massar.

L'adaptation des passerelles suscite aussi un débat que posent les usagers à qui elles n'inspirent pas toujours confiance. D'un côté, c'est la solidité de celles-ci notamment qui est évoquée du fait qu'elles semblent moins résistantes. Plus habitués à des passerelles en bétons, des usagers en attestent de leur manque de confiance en évoquant des exemples où ce type de passerelles a cédé facilement après un choc de gros porteurs.

Même pour les passerelles en béton, des usagers se plaignent de la pente qui est trop raide et peu adaptée particulièrement aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées. L'imam Mbaye de Keur Massar dit en avoir fait les frais alors qu'il devait transporter un malade :

*« Concernant l'accès aux structures sanitaires, je l'ai vécu quand j'étais de l'autre côté, j'avais un malade, j'avais d'énormes problèmes pour traverser les passerelles c'était vers 2 heures du matin ».*

Les passerelles sont appréciées par une grande partie des populations traversées par l'autoroute dont certains en demandent d'autres. Par contre, l'aspect ergonomique est aussi évoqué par des usagers. En effet, la pente raide des passerelles pose problème pour certaines catégories sociales à savoir les personnes âgées ou pour ceux qui transportent des marchandises ou bagages lourds.

A Pikine, par exemple, les femmes qui travaillent dans le secteur de l'embouche bovine éprouvent des problèmes car devant chevaucher les passerelles qui sont très élevées avec plusieurs marches. Étant leur parcours quotidien, elles sont exposées, tout comme les autres qui font le même parcours tous les jours, à des problèmes de santé.

Dans un autre aspect, la perception des passerelles quant à leur solidité est suscitée par des usagers. Parfois c'est la nature de la matière de la passerelle qui est évoquée. Les passerelles en métal suscitent de la méfiance auprès de certains citoyens qui en comparaison avec celles en béton les trouvent moins solides.

Des usagers évoquent des vertiges du fait de la hauteur et de la transparence car en grillages à la place d'une dalle en béton dans la traverse. Cette situation est davantage perçue à Thiaroye où même sur la RN1 la passerelle est délaissée par certains citoyens qui préfèrent traverser directement par la chaussée avec tous les risques que cela comporte.

Des réticences liées à des questions ergonomiques ou de confiance sont aussi évoquées, il y a également des problèmes d'ordre culturel ou de citoyenneté. La paresse de prendre les passerelles ou la négligence de certains citoyens font que ces derniers préfèrent traverser la route. Certes des campagnes de sensibilisation par des spots télévisés ou radiophoniques ont été faits mais le non usage des passerelles est encore de rigueur chez certains citoyens.

D'ailleurs un sujet interrogé nous dit que : « certes des passerelles existent mais elles ne sont pas implantées là où il faut et c'est fatigant de devoir faire un très grand tour juste pour passer de l'autre côté alors que là où on va est très proche. »

A certaines heures, les passerelles ne suscitent pas un engouement à cause des problèmes de sécurité. Des malintentionnés ou particulièrement des agresseurs profitent des emplacements isolés et de la longueur de la traversée pour attaquer les citoyens. C'est le cas à Dalifort, Pikine, Keur Massar ou Rufisque entre autres où les populations évitent de passer par les passerelles à certaines heures et en solitaires.

A Guinaw Rail Nord, trois passerelles relient les deux extrémités, une pour Guinaw Rail Nord, l'autre pour le Sud et une autre à l'extrémité vers Poste Thiaroye. Cela a renforcé la sédentarité de certaines personnes et réduit la mobilité notamment pour les personnes âgées qui se déplaçaient pour faire des visites ou des courses. Du point de vue ergonomique, les passerelles ne sont pas adaptées à leur état physique.

Les passerelles semblent poser problèmes à trois catégories sociales : les personnes âgées, les femmes et les personnes à mobilité réduite. La hauteur de ces infrastructures, la raideur de la pente et le nombre d'escaliers à enjamber ne s'adapte pas à ces trois catégories sociales. Pour les femmes, la nécessité du déplacement fait qu'elles se résignent à l'utiliser et essaient de développer des capacités de résilience ou se font aider par des proches ou bonnes volontés pour transporter leurs bagages.

A Keur Massar, il y a deux passerelles dans cette zone sur une distance de 2000 m, ces passerelles facilitent la traversée des personnes. Elles n'ont pas de lumières, les gens ont peur de les traverser la nuit car elles servaient de refus aux agresseurs. Malgré les passerelles, l'autoroute à péage permet une fluidité dans les déplacements entre des distances mais impacte différemment les populations quant à l'accès aux services de base.

## Photo 1: ponts et passerelles



*Des exemples de ponts et passerelle*

### 1. Accès au service de base : entre opportunités et désagréments

Dans certaines zones l'accès aux services de base ne pose pas tellement car les communes concernées en ont mis à la disposition de leur population dans des emplacements accessibles. A la commune de Dali-fort par exemple, les sujets interrogés reconnaissent que l'autoroute n'est pas un obstacle pour accéder au service de base : centre de santé, lieux de formation, marchés, lieux de culte entre autres. Toutefois, dans le domaine de la santé, quand un cas grave se pose avec une évacuation, l'enclavement de la commune se pose.

A Thiaroye, la zone près de l'autoroute à péage est le plus près du camp donc de l'hôpital. Il suffit de prendre une voiture « clando » pour 1000 fr le trajet jusque devant l'hôpital parfois. L'accessibilité de l'Hôpital fait que le malade peut même s'y rendre à pied si le cas n'est pas grave. Pour les situations assez grave, l'évacuation dans les structures de santé comme l'Hôpital Principal de Dakar (HPD) ou l'Hôpital Aristide Le Dantec (HALD) se fait facilement avec la proximité de l'autoroute à péage. Tout comme le marché, l'école et les hôpitaux sont relativement accessibles.

A Keur Mbaye Fall, par contre l'autoroute à péage altère d'une certaine façon l'accès à certains services de base. Il n'y a pas de marchés pour les denrées de base pour les femmes qui n'ont pas encore identifié un lieu adéquat pour leur installation définitive. Les écoles sont très loin et rendent l'accès difficile pour les enfants.

A Rufisque ceux qui sont au quartier Central ont des difficultés d'accéder aux services sociaux de base à savoir l'école Darou et les marchés pour les femmes. Ce problème d'accessibilité des services sociaux avec l'implantation de l'autoroute à péage pose l'insertion du projet dans un projet d'aménagement inclusif. Le Responsable des services techniques de la Mairie de Rufisque Est, tout comme le Directeur de Cabinet du Maire font savoir que les études techniques qui précèdent la construction de l'édifice n'ont pas assez impliqué l'expertise locale des services communaux. Si tel était le cas, des éléments importants auraient pu être intégrés pour éviter certains impairs.

Certains effets de l'autoroute et de plusieurs infrastructures posent la question de l'ingénierie sociale dans la conception des édifices qui semble être négligée. A cet effet, G. THIAM, sujet interrogé à Pikine se demande si les ingénieurs qui conçoivent ces infrastructures sont des autochtones ou s'ils sont imprégnés des réalités des zones impactées notamment Pikine. Ainsi pense-t-il : « *C'est comme s'il s'agissait de personnes qui ne sont pas imprégnées des réalités du pays ou qui ont quitté très jeunes. Une fois qu'on leur confie un tel travail, ils s'enferment dans leur imaginaire à eux et conçoivent l'édifice sans s'imprégner des réalités ou parler aux habitants* »

S'agissant de Guinaw Rails, la société exploitante a accompagné dans la disposition et l'accès de certains services sociaux de base. Par exemple, il n'y avait pas avant de collèges et seules deux écoles primaires y existaient. Elle a permis de construire deux écoles primaires, un collège d'enseignement moyen, une maison des femmes et des voiries internes. Il s'y ajoute, toutes les mosquées dans les alentours de l'autoroute qui ont été réfectionnées. D'autres ont été construites également.

A part les lieux de culte, les lieux de formation et marchés, les lieux de loisirs comme les terrains de sport ont beaucoup souffert de l'implantation de l'autoroute à péage notamment à Pikine avec l'effet combiné de la construction du TER. Pour cause d'utilité publique, certains terrains de sports n'existent plus. Les terrains de football des ASC Nouménale, Natangué, Dagoudane, Guinaw Rail et Diamono ont tous été impactés par le TER. C'était en même temps des lieux de sport. Ce qui a pour conséquence de faire subir à Pikine ICOTAF les effets car devant partager ses aires de jeux avec d'autres jeunes venant des quartiers de ces équipes déjà citées.

Entre Pikine ICOTAF et Guinaw Rail, la séparation est établie à cause d'abord de l'autoroute à laquelle il faut ajouter le mur du TER. Les effets ont commencé à se faire sentir avec la suppression du marché Mame Diarra, la voie parallèle au Rail aussi est fermée et la voie de cette zone réduit en sens unique et une seule sortie. Ils n'en restent plus que deux marchés mais un autre site n'a pas été désigné pour remplacer celui de Mame Diarra.

**Figure 4: passerelle de Pikine ICOTAF**



La passerelle de Pikine ICOTAF pour la traversée du TER qui renforce à l'image de l'AAPDD l'enclavement.

Les travaux de construction de l'autopont de Lobatt Fall et la bretelle vont compliquer davantage la mobilité et l'accès aux services de base pour Pikine. Les travaux devraient durer deux années qui vont rendre difficiles la mobilité pour la population de Pikine. Pour relier le site des Baux Maraîchers et la route de Rufisque, il faudra passer par Pikine qui risque d'hériter des difficultés liées aux voies bouchées à cause du TER. Ce qui risque d'amplifier les difficultés d'entrer ou de sortir de la bretelle de Pikine de l'autoroute à péage. Il s'y ajoute des questions de sécurité notamment à certaines heures.

*Les passerelles de l'autoroute à péage constituent des outils importants pour faciliter le lien entre les quartiers mais il en faudrait en nombre suffisant bien placés et l'adapter aux catégories sociales comme les personnes à mobilité réduite, les femmes et les personnes âgées. Elles doivent aussi être éclairées et disposées d'un cordon de sécurité contre les malfaiteurs.*

### 3. Enjeux liés à la sécurité

Les outils d'accompagnement à la mobilité des personnes tout au long de l'autoroute remplissent des fonctions importantes et essentielles mais d'un autre côté, ils renforcent d'autres problèmes sociétaux. En effet, plusieurs communes, quartiers ou localités sont confrontés soit à l'insécurité ou des actes délictuels menés par des individus qui sévissent. De ce point de vue, s'il est vrai que ce n'est pas l'autoroute qui est l'origine de l'insécurité ou des actes délictuels, elle a renforcé ces actes dans certains endroits. La mise en place de l'infrastructure a permis une facilitation des déplacements fréquents et a créé du trafic et aussi des occasions pour des actes délictuels comme des vols à l'arraché, des agressions à certaines heures. Des malfaiteurs profitent d'un éclairage public défaillant ou de l'isolement de certains endroits par rapport aux postes de sécurité (police, gendarmerie). Dans les postes de péages, les forces de sécurité sont bien visibles et font des rondes tout au long de l'autoroute. Mais, dans les zones avoisinant l'autoroute, l'insécurité est souvent décriée par les populations et les usagers. Vers Keur Massar aussi, il y avait beaucoup d'insécurité avec des cas de braquages selon une interviewée. Mais, après une manifestation des populations, la société exploitante a réagi en augmentant l'éclairage. Ce qui a eu comme conséquence de diminuer considérablement les cas d'insécurité.

Cette situation d'insécurité est aussi notée à Keur Mbaye Fall où il y a paradoxalement de l'éclairage dans certaines parties. Les délinquants se réfugient dans les parties non éclairées et ont la possibilité d'apercevoir de potentielles victimes et de les attaquer par surprise. La sécurisation de l'autoroute y est une priorité pour assurer l'intégrité physique et matérielle des usagers et citoyens.

Après dix-huit heures, la sécurité n'y est plus, les couches les plus vulnérables notamment les femmes sont fréquemment victimes des agresseurs. Pour éviter cette situation, elles sont obligées avant d'arriver d'appeler les hommes pour les escorter jusqu'à destination. C'est aussi le cas à Rufisque aux alentours de la Cité Sondel, où la nuit personne n'accepte de passer par le pont du fait d'un manque d'éclairage à ce niveau. Ce qui accroît les risques d'agressions notamment dans l'axe appelé « Central ». A Thiaroye la situation insécuritaire est amplifiée par l'infrastructure avec notamment des problèmes liés au déficit de l'éclairage.

Un sujet interrogé traduit cette situation en racontant la mésaventure d'un de ses amis qui s'est fait agresser en revenant de l'autoroute à péage la nuit.

*« A Thiaroye, c'est l'insécurité qui est devenue la norme dans cette localité surtout pendant la nuit, le jour il n'y a pas de problème tout le monde est en train de vaquer à ses occupations mais quand la nuit arrive si ça vous trouve ici vous-même vous pouvez constater qu'après le crépuscule il n'y a aucun éclairage pratiquement tout devient noir personne ne reconnaît personne et cela favorise les faiseurs de mal. Un de mes amis a failli perdre l'usage de sa main gauche parce qu'il a été victime d'agression. C'était le décembre passé, 4 personnes se sont jetés sur lui vers 23h alors qu'il était en train de rentrer tranquillement chez lui je ne me rappelle plus d'où il venait mais ils l'ont encerclé et ont tenté de lui prendre tout ce qu'il avait un moment donné il a essayé de riposter et ils lui ont tranché l'avant-bras avant de s'enfuir. Il a couru et est venu chez moi rapidement parce qu'il ne voulait pas que sa mère s'inquiète sachant qu'il a été agressé c'est moi qui l'ai accompagné à l'hôpital pour faire les soins. Le médecin qu'on a trouvé sur place a dit qu'il a eu beaucoup de chance parce qu'il s'en est fallu de peu pour qu'on touche une de ses artères. Ce qui aurait pu lui être fatal parce qu'il se serait vidé de son sang vu le temps qu'il a fait avant d'arriver à l'hôpital »*

A Dalifort, un tunnel est construit pour les piétons, pour se déplacer mais il constitue un endroit privilégié par les malfaiteurs. Beaucoup de cas d'agressions ont été signalés près du tunnel du fait de son isolement et son manque d'éclairage. Il arrive que des agresseurs ou délinquants fassent leur forfait et passe par le tunnel ou une passerelle pour échapper par la zone de technopole qui est une zone difficile d'accès. La population de Dalifort pour faire face avait mise sur pied un comité de surveillance qui a recruté des jeunes pour accompagner les populations à l'entrée comme à la sortie. Chaque ménage devait participer en payant mensuellement la somme de 2000 francs CFA pour la rémunération des volontaires. Ce qui avait fait fuir les agresseurs et malfrats mais pas pour longtemps puisque les cotisations mensuelles n'ont pu être assurées par tous les ménages. Face aux difficultés de prendre en charge correctement les besoins de reproduction, ils n'arrivaient pas à s'acquitter de leur dû vis-à-vis des agents de sécurité recrutés pour l'assurer.

Au-delà de cette difficulté financière, il s'y ajoute le fait que les personnes recrutées sont des jeunes du quartier souvent des lutteurs, n'ont pas la qualification et ne sont pas assermentés ou ne disposent pas d'outils pour le faire. Un des jeunes, lutteur en activité, a fait les frais de cela en se faisant agresser à la plage où il s'entraîne par un agresseur qu'il avait arrêté à Dalifort où il menait des activités délicieuses. D'autres jeunes volontaires pour le maintien de la sécurité ont dû abandonner pour ne pas subir les mêmes représailles. Et la peur changea de camp en faveur des délinquants.

Une initiative pareille a été aussi le cas il y a quelques années à Pikine Guinaw Rail avec l'association « *And Defar Sunu Gox* ». En synergie avec la Police, une association de jeunes de cette localité marquée par la délinquance, une association avait réussi à enclencher un cercle vertueux et rétablir sécurité et confiance, jusqu'à ce que la police prenne leur relais et essaime l'expérience dans des communes environnantes. Ils ont bâti une démarche basée sur un diagnostic et une cartographie de la situation et le mode opératoire des délinquants. Une veille était assurée par un comité de vigilance à certaines heures comme la nuit et le petit matin. Il était chargé de surveiller les déplacements des populations, de détecter les activités suspectes et d'arrêter les délinquants et les remettre à la police.

Toutefois, la prérogative relève de la responsabilité de l'Etat mais aussi de l'exploitant qui peut soit accompagner et structurer cette initiative citoyenne et pourquoi pas la dupliquer dans d'autres localités soit s'appuyer sur les forces de sécurité nationale en les motivant davantage. Ce qui a pour avantage de permettre une collaboration des populations dans la prise en charge de leur sécurité mais aussi de créer des emplois directs sur l'activité d'exploitation de l'autoroute.

La sécurité des passagers qui est souvent agitée et qui a suscité des mesures telle que la création de postes de sécurité dans certaines zones a aussi une autre dimension. En effet, la question des accidents sur la route et les responsabilités à déterminer sur la question se posent. En effet, le décès par accident de l'artiste Moussa de Gelongal a permis de poser ce débat de la sécurité. La question a été posée par des organisations de la société civile qui ont réclamé une lumière sur la question et remis à jour les coûts d'accès.

Dans le cadre de cette enquête, un citoyen sénégalais qui est enseignant de profession a donné son témoignage après avoir perdu sa femme morte dans un accident sur l'autoroute à péage.

« Je m'appelle Mamadou Bailo Deme, enseignant de Français et d'Espagnol au Collège Gainde Fatma de Mbacké, j'ai perdu ma femme qui était en route avec son service pour rejoindre le Centre Abdou Diouf de Diamniadio. Je prends son décès avec philosophie mais j'en souffre car ce n'est pas facile de perdre sa femme. D'autant plus qu'elle était enceinte de huit mois et qui travaillait dans une entreprise nommée Car Rapide Prestige. Je n'ai pas eu de nouvelle de 10h à 21h et personne n'a décroché. C'est à force d'appeler qu'un agent de la SAMU a répondu pour me dire de m'en remettre à Dieu. La manière de recevoir l'information est choquante car brusque et sans préparation. Son patron est très aimable et on a gardé de bons rapports. Par contre, j'en veux à la société exploitante Eiffage car la responsabilité leur incombe. Je ne peux comprendre qu'une voiture en panne reste pendant des heures sans être déplacée. C'est de la négligence car c'est cette voiture qui a été malencontreusement heurtée par celle du service de ma femme. Jusqu'à ce jour aucune autorité d'Eiffage et particulièrement le Directeur ne m'a appelé ou réconforté. C'est inadmissible, il n'aurait pas fait cela en France. J'ai le cœur meurtri et je ne leur pardonne pas cela car j'ai vécu avec ma femme que 10 mois. Si j'étais quelqu'un qui dispose d'une puissance financière ou d'influent, je suis sûr qu'ils auraient eu une autre attitude. (Pleurs) »

#### **4. Potentielles tensions locales en gestation**

En implantant des murs de protection tout au long de l'autoroute à péage dont la fonction est d'éviter la circulation d'animaux errants ou la traversée anarchique des populations, l'effet pervers est la coupure. Dans d'autres cas, l'autoroute a instauré une séparation artificielle des communes en créant une confusion des limites intercommunales. C'est le cas entre Rufisque-Est et Bambilor.

A l'instar de Dakar, Pikine et Guédiawaye, Rufisque est organisée administrativement en communes d'arrondissement avec le décret n° 96-745 du 30 Avril 1996. Il s'agit des communes Rufisque Nord, Rufisque Ouest et Rufisque Est. Cette dernière est traversée par l'autoroute à péage notamment des quartiers comme Cité Youssou Mbargane, Darou Naim et Arafat 4. L'infrastructure a aussi séparé en deux Rufisque Est créant une confusion dans ses limites avec Bambilor. La zone appartenant à Rufisque Est et située après l'autoroute à péage a créé une confusion et des tensions foncières selon les membres de l'administration communale rencontrés. D'après eux certains agents immobiliers immatriculent des parcelles à Bambilor sur des terrains appartenant à la commune de Rufisque Est.

Selon lui, l'Apix et la société exploitante devrait aussi communiquer sur ce sujet pour réparer la confusion créée et éviter que des personnes mal intentionnées surfent sur ces problèmes pour escroquer des citoyens. Cela permettrait aussi d'éviter les tensions intercommunales dont se passeraient Rufisque.

L'une des tensions est aussi due à la valorisation voire surévaluation du foncier et des coûts locatifs dans les zones où passe l'autoroute à péage. A titre d'indication, les frais de location ont été multipliés par

six à Thiaroye Guinaw Rails pour ne citer que cet exemple. Certains propriétaires de logements n'hésitent pas ainsi à créer des conditions de pousser à la sortie les locataires pour augmenter leurs prix en définitive. A Pikine aussi où les emprises de l'autoroute ont privé à la population des aires de jeux et de loisir, la zone de Pikine Icotaf où reste encore de l'espace, accueille une bonne partie de jeunes dont les aires de jeux sont impactées par l'AAPDD et le TER. Ainsi à Pikine Icotaf, les ménages rencontrés estiment être, tout le temps, dérangés par des jeunes qui occupent les espaces de jeux toute la semaine au réveil et même la nuit. Ils voient leur quartier envahi par des inconnus qui les réveillent le matin, endommagent parfois leurs matériels et des cas de vols sont aussi signalés.

Il arrive que l'occupation du terrain crée des heurts entre différents groupes de jeunes notamment les week-ends où les jeunes de Pikine Icotaf qui s'estiment être les ayant-droits légitimes et d'autres qui viennent d'autres quartiers ayant été impactés par l'autoroute à péage ou le TER. Par ailleurs avec la nouvelle configuration de Pikine avec les travaux sur les routes, Pikine Icotaf devient un raccourci et la porte du mur est utilisé pour accéder la passerelle du TER.

Ce qui fait que la quiétude de cette partie de Pikine est dérangée par la transformation de leur voie comme raccourcis. La façade située sur le mur du TER dont la construction a occasionné la démolition de maisons dont celle de l'Imam et l'emprise sur une partie de la mosquée. Des courtiers du secteur immobilier sont venus pour prendre des mesures sur certains espaces laissés vacants et c'est la mobilisation citoyenne du comité de quartier qui a fait arrêter le processus.

## **5. Les impactés : entre délivrance et déchirement**

Avec le projet de construction de l'autoroute à péage, les emprises ont nécessité de faire déplacer des populations qui étaient déjà établies de manière régulière ou non. Ce projet a occasionné le déplacement de plus de 3 000 familles et mis fin à des activités économiques informelles et formelles très diversifiées. A ce titre, des mesures d'atténuation de ces nuisances et discontinuités ont été prises. Ce qui a eu pour effet un acquis qualitatif de leur cadre de vie qui a certes créé un déchirement en quittant un environnement et des connaissances. Des activités économiques ont aussi été affectées malgré la compensation financière et le recasement.

### **5.1. Un cadre de vie qualitatif mais un ressenti toujours présent dans la vie locale**

Conscient de la sensibilité liée au projet et ses éventuels effets négatifs importants sur la population et sur l'environnement, un plan de sauvegarde environnementale et sociale a été mis en œuvre. C'est l'agence de l'Etat, l'Apix, l'agence pour les grands travaux de l'Etat en tant que maître d'ouvrage qui a été l'organe d'exécution du projet d'Autoroute à péage. L'Apix bénéficiait, dans ses missions quotidiennes, de l'appui et des avis d'autres structures et organismes. Elle travaillait en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes concernées ; en l'occurrence avec :

- Le Ministère de l'Intérieur : les autorités administratives territoriales ont procédé au recensement et à l'évaluation des impenses à travers le Groupe Opérationnel qui a ainsi organisé les passages en commission de conciliation des personnes affectées par le projet ( PAP) qui devaient signer un acte d'acquiescement et de non recours ;
- La Direction des Domaines pour le paiement des Titres fonciers

- Le Ministère de l'Environnement (Déclassement d'une partie de la forêt classée de Mbao et plan d'aménagement pour abriter les PAP places d'affaires agricoles)
- Le Ministère de l'Urbanisme
- Les Collectivités territoriales

Plusieurs collectivités territoriales, anciennement appelées communes d'arrondissement : Guinaw Rail Sud, Guinaw Rail Nord, Thiaroye Gare, Tivaouane Diack Sao, Diamaguene Sicap Mbao, Sébikotane ont été impactés par les déplacements. Dans ce cadre, le Ministère de l'Intérieur à travers les autorités administratives territoriales ont procédé au recensement et à l'évaluation des impenses à travers le Groupe Opérationnel. Des passages en commission de conciliation ont été organisées pour identifier les personnes affectées par le projet (PAP). Les indemnités et dédommagements des PAP et des acteurs, s'élèvent à plus de 30 milliards selon nos sources.

Les PAP ont été estimées à plus de 6000 PAP et rangées en plusieurs catégories :

- PAP Chefs de concession (résidents, bailleurs ou les deux)
- PAP Locataires (plus gros lot)
- PAP Places d'affaires (tabliers, kiosques, métiers de l'automobile, ...)
- PAP agricoles (maraîchage dans le camp de Thiaroye)
- PAP Infrastructures et Equipements Communautaires (IEC) : mosquées, écoles, daaras.

Pour éviter le dépaysement des PAP, Tivaouane Peulh qui a les mêmes caractéristiques socio-économiques comparativement à la population de la banlieue a été choisi pour les habitats. En plus un meilleur cadre de vie aménagé avec des équipements modernes.

Ce sont ces derniers qui ont déménagé vers cité Apix avec de nouvelles maisons qui du point de vue de la configuration et de l'aménagement diffèrent avec les anciennes. Selon le Président des PAP, ils avaient de petites maisons qui n'étaient pas des titres fonciers conformément à ce que l'on retrouve à Guinaw Rail où il n'y a pas de titre foncier. Dans le processus de dédommagement, il y a eu aussi des plans d'affaire.

Ces mesures consistaient à mettre sur pied un nouveau site de réinstallation pour les personnes affectées par le projet (PAP) chefs de concession. Parallèlement, une compensation financière, ou une indemnité monétaire ont été décidées pour accompagner les familles affectées qui ont choisi de ne pas se réinstaller sur le nouveau site à Tivaouane Peulh.

Le cadre de vie totalement moderne de Tivaouane Peulh est devenue une référence d'un nouveau standing de vie du fait de ses lotissements aérés, l'enfouissement des câbles électriques, le bitumage permanent entre les pâtés de maison, les liens de voisinage finalement non déconnectés, la mise en place de mosquées, d'une église, d'écoles primaires et secondaire, d'un marché, de postes de santé et de centre de formation professionnelle.

A part le plan d'assainissement Guinaw Rail, n'avait pas de CEM, il n'y avait que deux écoles primaires. Deux autres ont été ajoutés en plus d'un Collège d'Enseignement Moyen (CEM), une maison des femmes et des voiries internes.

Par exemple à Guinaw Rail, il y avait des inondations pendant les saisons des pluies mais l'Apix y a effectué un plan d'assainissement. Il n'y a plus d'inondation maintenant. Il y a deux programmes, l'un est Pikine irrégulier Sud. C'est ce site la qui a amène les sites de recasement des impactés. Sur le plan municipal, il y a un problème sur es terrain par l'autoroute à péage. Ces derniers veulent revendre ces terrains. Toutes les mosquées alentour de l'autoroute, ils ont été réfectionnés par la société exploita-

tante de l'autoroute. Ils ont également créé beaucoup de mosquées. Il y a eu beaucoup de problème en ce qui concerne les comités de gestion des mosquées. Les seules maisons qui n'ont pas été indemnisées sont celles présentant des litiges. L'autoroute à péage a impacté dans plusieurs échelles.

Le premier impact c'est l'impact démographique parce que l'autoroute a eu à déplacer plus de 9000 habitants à Guinaw Rails Sud. La population était à 47000 et actuellement on est à 37000 habitants. D'après le président association de l'association des PAP déplacées et relogés dans la zone de Tivaouane Peulh dénommée Paix et fraternité développement, l'aménagement du site est un impact positif. Comparé à leur ancien lieu de vie qui était un quartier flottant manquant d'assainissement, d'espaces vert, d'infrastructures socio-collectif, d'espace de jeu.

A ce titre, cette zone dispose de deux mosquées, d'un centre socio collectif, deux écoles élémentaires, un marché de cent quarante-quatre tables et étales. Des espaces de 7000 m carré ont été aménagés pour l'extension du marché ainsi que deux postes de santé. Pour les loisirs, il y a été construit deux terrains de football, et un terrain multifonctionnel. Un CEM a été aussi construit pour les élèves. Toutes les infrastructures sont centrées, à équidistance de toutes les maisons. En plus le déplacement est facile, car les routes sont toutes goudronnées pour faciliter la mobilité.

Quant aux recasements des activités économiques, Sendou qui est un site avec des capacités et potentialités a été choisi pour les activités liées aux métiers de l'automobile. Ce site a bénéficié d'un aménagement et d'une adduction d'eau. La Forêt classée de Mbao a été choisie pour abriter les PAP agricoles car étant l'unique poumon vert de la région de Dakar pouvant les abriter.

Par contre les ressentis apparaissent divers à côté de l'amélioration qualitative de leur cadre de vie. En effet, certains ont pu rétablir des relations sociales malgré leur déplacement, des liens ont été maintenus entre ceux qui ont été relogés et ceux qui sont restés sur place. Ils continuent de garder les liens et d'honorer notamment à travers des manifestations familiales comme les baptêmes. Ensuite le point positif c'est que les personnes qui ont été relogés se sont tous regroupés dans la même zone donc ils ont gardé le contact.

Les PAP agricoles réinstallées dans la Forêt classée de Mbao ont des sentiments différents car certains trouvent la zone salée, peuplée de reptiles tandis que d'autres y trouvent leurs comptes. Les PAP métiers de l'automobile, de leur côté, ont préféré ne pas s'installer à Sendou pour des raisons d'éloignement. Ce qui aurait pour conséquence de nuire à leurs activités économiques faute de clients.

Par rapport à la sécurité, l'obscurité, de l'éloignement du site avaient au début pour conséquences des cas d'agressions des femmes notamment. En effet, il était difficile de trouver un moyen de transport pour rallier les grandes routes ou pour sortir du site. Les voitures de transport n'accèdent pas à la zone. L'emplacement du garage des « clandos » était distant. L'inexistence d'un poste de gendarmerie était aussi un des facteurs qui amplifiait l'insécurité. Tout cela accentue l'insécurité.

Les jeunes du quartier dont notamment les lutteurs avaient créé un comité de surveillance en collaboration avec la gendarmerie pour faire face. L'effet de cette initiative a été de sécuriser la zone en bénéficiant aussi du dispositif d'éclairage installé. A la faveur de l'accord de la gendarmerie, les populations ont pu demander et obtenir le passage des « clandos » de passer par la cité et de stationner devant le marché pour permettre aux habitants du quartier de rallier certains endroits.

Des bus TATA à l'instar du P 37 qui sont les seuls à desservir la zone pour le moment. Au moment de l'enquête, il nous a été fait savoir qu'une correspondance pour Dakar Dem Dikk a été envoyée pour l'octroi d'une ligne dans cette zone. Même si les impenses sont contestées, le cadre de vie adéquat de la zone

de relogement a compensé les contestations sur le coût faible des impenses. Avant, il fallait mettre beaucoup d'effort et d'argent pour vider sa fosse.

Le projet de l'autoroute à péage a aussi permis l'aménagement de ce genre de site, dans lequel ils ont été relogés ou presque toutes les infrastructures sont disponibles, le problème de l'inondation réglée, l'assainissement collectif déjà mis en place. Donc c'est un exemple de développement. En plus toutes les infrastructures détruites ont été reconstruites pour ceux qui sont restés dans les zones impactées. Dans leur lieu d'habitation avant il fallait marcher sur les ruelles inondées pour vaquer à ses occupations, maintenant, ce n'est plus le cas.

En effet, les boutiquiers et tabliers ont été indemnisés à hauteur de cinq cent mille francs selon la perte d'activité plus dix fois les frais de location. En ce qui concerne les daaras, ils ont reçu un million plus cent cinquante mille. Pour les étales, ce furent cent cinquante mille.

## 5.2. Les effets sur les activités économiques

L'autoroute en tant qu' infrastructure est théoriquement un catalyseur d'activités économiques en désenclavant des zones jadis isolées ou en mettant en valeur des localités. Pour les zones impactées, on note aussi un effet contraire, puisque des activités économiques ont été affectées et les acteurs déplacés. Les plus touchés sont ces populations avaient des activités dans le secteur informel. A la place des déplacements, nous avons aussi une fragilisation de certains secteurs qui sont restés sédentaires.

Des commerçants, des tailleurs ont été relogés amis du fait de leur éloignement ou de leur enclavement. Même pour les relogés, un marché a été construit et aménagé, il n'y a pas encore assez d'habitants donc une clientèle limitée. Ainsi, leurs activités économiques ont diminué car dans la zone impactée où il vivait les marchés avaient beaucoup de monde et donc beaucoup de clients. En plus, c'était plus prêt et plus accessible.

Les petits artisans et ouvriers comme les maçons, bricoleurs ou fabricant de briques, des menuisiers ou mécaniciens garagistes ont été obligés de se reconvertir car l'autoroute à péage les a rendus inaccessible car ne permettant pas l'arrêt des voitures et autres motocyclistes. Ils ont ainsi perdu leur clientèle et dépendent maintenant le double pour se déplacer.

### Photo 2: Atelier d'un mécanicien impacté



Ancien atelier mécanicien impacté par l'AAPDD à Thiaroye

Vers la partie de Rufisque SEDIMA, des travailleurs éprouvent des difficultés pour le transport des bagages qui ne peuvent pas passer par les passerelles. Ils font un grand tour pour transporter pour sortir de leur quartier.

Au-delà des discontinuités et coupures des activités économiques liées à l'autoroute, des cas d'inondations malgré la construction de canaux pour contenir les eaux de pluies. C'est le cas à Toll Diaz où après la pluie des inondations ont occasionnées des destructions de biens et nuit aux activités économiques. C'est le cas de boutiques, salons de coiffures et entreprise polyvalentes exerçant dans le multimédia. Les dégâts estimés à des millions après un prêt n'a pas fait l'objet d'un dédommagement de la part de la société exploitante malgré un dossier déposé.

*Je m'appelle Th. A. MBAYE, je vis à Keur Mbaye Fall depuis 2011, j'ai une société multiservice qui est dans l'assurance, le transfert d'argent, agence immobilière et quincaillerie. Notre parcours est obstrué alors qu'au départ c'était un passage continu. On nous a mis un pont mais ça ne facilite pas les choses pour autant. Il s'y ajoute que pendant l'hivernage, nous subissons les inondations qui entravent nos activités et produisent des dégâts à cause du canal qu'ils ont édifié. J'ai été inondé pendant un mois et mes outils de travail endommagés avec une perte estimée à 5 millions au moins après constat d'un huissier. Les institutions de financement auprès desquelles, j'ai fait des prêts me poursuivent et mon entreprise le Cabinet Immobilier de Dakar (CID) a fait faillite. J'ai perdu mon ordinateur et une imprimante, sans aucun dédommagement malgré une plainte déposée. Les clients ont déserté à cause des inondations. On n'est pas content d'Eiffage et jusque-là le mûr de protection n'a pas été fait pour empêcher les eaux de pluie de nous inonder ».*

A Toll Diaz aussi, l'autoroute a causé beaucoup de dommages à des artisans et hommes d'affaires, comme c'est le cas de ce sujet qui affirme :

*« A mon niveau, je ne plus vendre des bagages lourds et beaucoup de mes clients car ils ne peuvent pas prendre en charge le transport. J'ai assisté à trois inondations qui m'ont causé d'énormes dégâts matériels. Je suis là depuis 1985 ».*

Une dame exploitante de salon de coiffure :

*« L'autoroute a causé beaucoup de dommage à mon niveau, je ne plus vendre des bagages lourds a beaucoup de mes clients car ils ne peuvent pas prendre en charge le transport. J'ai assisté à trois inondations qui m'ont causé d'énormes dégâts matériels. Je suis là depuis 1985 ».*

Pourtant l'observatoire mise sur pied par la SECAA et qui selon la responsable RSE de l'entreprise, Mme SARR rencontrée lors de l'étude, a réfectionné des écoles, rénové l'Hôpital Youssou Mbarane de Rufisque qui a bénéficié de 3 millions de Francs CFA octroyés pour la lutte contre la Covid 19. La société a débloqué un milliard en 2019 selon leur source. Il s'y ajoute que les amendes de 5000 francs prélevés aux usagers qui prennent la voie Rapido sans disposer de carte chargée, sont reversés dans les fonds RSE. Malgré ces informations, certaines communes prétendent ne pas bénéficier des soutiens de la société exploitante à qui elles ont gracieusement cédé les emprises pour cause d'utilité publique. C'est le cas de Rufisque Est, la commune de la Patte d'Oie pour son Maire estime être en droit de réclamer un appui d'Eiffage car l'autoroute a levé des emprises que la Mairie aurait pu utiliser comme zone d'activité pour élargir son assiette fiscale. Malgré plusieurs courriers adressés, aucune réponse ne leur a été envoyée. La Mairie de Rufisque Est dit que les rares contacts établis concernent des activités de distractions comme Dakar court » ou l'inauguration de leur parcours sportif.

A Diamniadio, l'autoroute à péage a aussi diminué les retombées du passage des voyageurs sur la Nationale. Grands consommateurs des fruits provenant des champs de la localité ou des Niayes, le déverse-

ment d'une grande partie de ses voyageurs dans l'autoroute à péage est à l'origine d'un grand manque à gagner. Le parcours du bétail se voit aussi perturber et à un moment avant que les grillages et mûr de protection ne soient établis il arrivait que des animaux passent. Avec l'observatoire, des activités de sensibilisation permettent de sensibiliser les organisations des éleveurs sur ses risques et de créer un parcours de manière concertée pour rectifier les discontinuités créées.

A Diass, l'accès aux pâturages pour les troupeaux est entravé et perturbé par l'autoroute à péage. Il s'y ajoute que les canaux déversent des eaux usées qui n'ont pas forcément un effet positif sur l'environnement.

### 5.3. Des désagréments et nuisances

L'autoroute a aussi renforcé des problèmes et occasionné des nuisances dans certaines communes comme Dalifort, à Keur Mbaye Fall entre autres. Le cas de Dalifort est édifiant puisque c'est une zone qui a souvent souffert des eaux. En effet les eaux passaient et se déversaient au Technopole de Pikine. Mais avec l'autoroute à péage le passage de l'eau est obstrué. La nappe phréatique est proche et l'eau de pluie stagne causant des inondations fréquentes. Une canalisation a été installée mais elle ne marche pas souvent et les eaux stagnent sans être évacuées. Les populations ont développé des stratégies de résilience en achetant des pompes et des équipements comme des raccords et tube pour évacuer les eaux des maisons vers les canaux.

Toutefois les coûts de ce matériel sont estimés à 90 000 francs environ et ne sont pas à la portée de tout le monde. Ce qui pose un problème car ces eaux stagnantes vont favoriser le développement des moustiques sources de paludisme. Les populations de Dalifort sont maintenant habituées à coexister avec l'humidité et les moustiques.

#### Photo 3



*Equipements des ménages pour lutter contre les inondations*

Au-delà des eaux, il y a aussi les nuisances sonores dues au passage des véhicules et qui ont un impact sur les bâtiments. Des fissures ont été remarquées dans des bâtiments des maisons obligeant les propriétaires à effectuer des rafistolages. Ce qui constitue des dépenses supplémentaires pour les ménages.

Le carburant pollue l'atmosphère à chaque fois le camion passe pour alimenter la station sur l'autoroute en face de Dalifort. Il y a beaucoup de moustique pendant cette période. Il n'y a qu'une seule passerelle pour le quartier, si on avait deux passerelles, le déplacement sera très fluide.

L'autoroute a entravé les activités de maraîchage au niveau de la technopole. Tout ça c'était des champs jusqu'à la nationale 1. Cela permettait à beaucoup de personnes de gagner leurs vies. Il y a des gens qui habitent dans la technopole avec un risque énorme pour y pratiquer l'agriculture.

La dame M. FAYE, qui est dans des associations de femmes reconnaît ainsi :

*« Avant l'autoroute à péage beaucoup de possibilités existaient sur le plan des activités économiques. Là où se situe l'autoroute à péage était un lieu qui abritait des activités de loumas où on pouvait s'approvisionner de produits ou moutons pour les revendre avec des bénéfices. Mais depuis que l'autoroute existe toutes ses activités économiques ont disparues et nos associations féminines de développement le ressentons. »*

## V. Les impacts environnementaux de l'autoroute

L'autoroute à péage Dakar Diamniadio- AIBD, comme tout grand projet routier s'insère dans une dynamique d'infrastructures structurantes. Depuis son ouverture à la circulation, elle a entraîné une forte reconfiguration des espaces qu'elle a rendus attractifs notamment pour le logement. Il s'agit donc d'une infrastructure qui a ouvert ces zones à un processus d'urbanisation qui a tendance à s'accélérer. Les conséquences de l'autoroute à péage sur l'environnement ont été appréhendées par l'Etude d'impact environnemental et social (EIES) produite par le Cabinet BUURSINK en 2006. Au-delà des conséquences économiques et sociales, l'EIES avait indexé parmi les conséquences environnementales possibles : (i) les nuisances pendant la phase travaux ; (ii) les impacts environnementaux liés à la traversée de la forêt classée de Mbao et les possibilités d'exacerbation des inondations dans les Niayes (zones marécageuses).

Un ensemble de mesures d'atténuation a été proposé, des mesures rarement suffisantes pour réparer les effets de coupure écologique des routes, voies ferrées, canaux.

En s'appuyant sur l'EIES, un choix est délibérément fait de focaliser les analyses sur la forêt classée de Mbao et le site du Technopole de Pikine qui sont des écosystèmes particuliers et les principales réserves biosphères de ce qui reste de l'ancienne région du Cap-vert.

### 1. Des mesures d'atténuation préconisées par l'EIES partiellement mis en oeuvre

Selon le rapport sur l'EIES de 2006, afin de limiter les effets indésirables de l'infrastructure autoroutière sur l'environnement plusieurs mesures ont été préconisées, notamment :

- La réalisation des plantations d'alignement et aménagements paysagers le long de l'autoroute (plantation, arrosage, protection) ;
- L'information et l'élaboration de plan de prévention des risques des transports des matières dangereuses au niveau de la zone urbaine de l'autoroute ;
- La construction de mur et autres ouvrages anti-bruit dans la partie urbaine (Pikine - Forêt classée de Mbao, sur environ 8 KM (étude et réalisation) ;

- La mise en place des ouvrages de drainage et d'assainissement le long de l'autoroute avec rejet vers la mer
- La plantation de compensation pour la Forêt Classée de Mbao ;
- L'information et la sensibilisation des décideurs (collectivités locales, départements ministériels, agences d'exécution, etc.)
- L'amélioration du cadre de vie de la population riveraine et accès rapide aux services de santé ;
- L'amélioration des services de collecte des ordures dans toutes les zones Dakar et Pikine vers les centres de traitement ;

Le coût d'atténuation des impacts est estimé à 109,04 milliards de FCFA dont : (i) 32,78 milliards de FCFA pour les indemnités d'expropriation en espèce; (ii) 51,76 milliards de FCFA pour l'aménagement de la zone de recasement y compris les travaux et études nécessaires à la fermeture de la décharge de Mbeubeuss; (iii) 23,51 milliards de FCFA pour l'aménagement de voirie et réseau d'assainissement dans la zone inondable de Pikine Irrégulier Sud (PIS), et (iv) 0,99 milliards de FCFA pour la mise en œuvre du PGES en terme de sensibilisation, renforcement des capacités de suivi.

La réalisation du projet a permis la restructuration et la viabilisation du quartier insalubre de Pikine Irrégulier Sud (PIS). Cependant, la fermeture de la décharge incontrôlée de Mbeubeuss qui devrait avoir un impact positif sur la qualité de l'air et sur les risques de contamination des sols se fait toujours attendre malgré les engagements des autorités.

L'appréciation par les différents acteurs de la mise en œuvre des engagements pris par les autorités montre un profond décalage entre le discours de satisfaction de l'APIX et de la Société EIFFAGE et le sentiment d'imperfection exprimé par les impacts du tracé de l'autoroute à péage. C'est le cas notamment des plantations d'alignement et des aménagements paysagers très circonscrites entre Pikine et Thiaroye et du reboisement de compensation dans la forêt classée de Mbao, une zone verte aujourd'hui en sursis.

## **2. La forêt classée de Mbao : l'autoroute à péage, un facteur de fragilisation du milieu.**

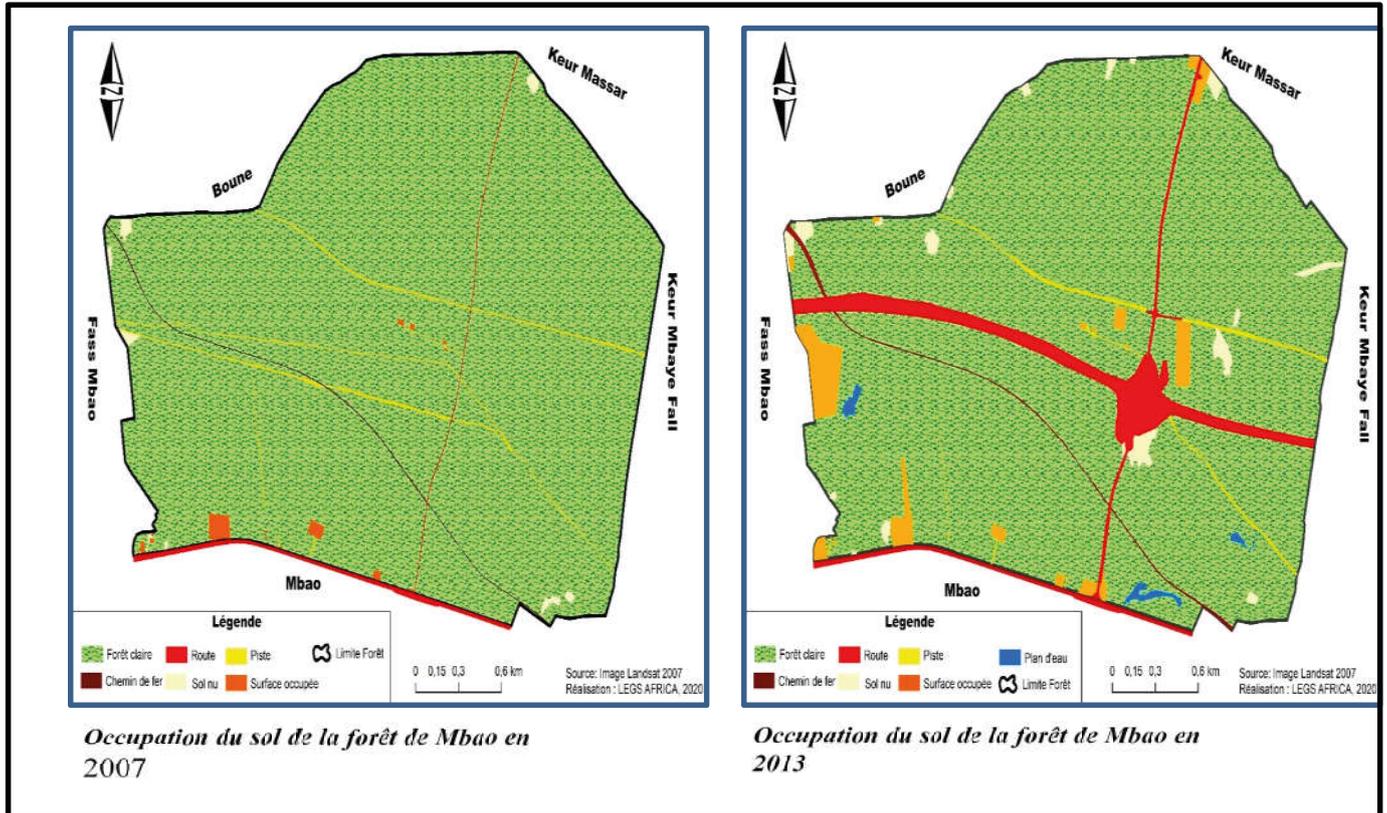
Telle que rappelée supra, la mise en service de cette autoroute est articulée à une nécessité d'une application stricte du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES). La société SECAA a engagé au niveau de la forêt classée de Mbao des actions de reboisement, l'introduction de nouvelles espèces dans le cadre d'un plan d'aménagement forestier bien défini. Toutefois, malgré ces efforts, le passage de l'autoroute n'est pas sans conséquence sur la forêt de Mbao.

La forêt classée de Mbao, située dans le département de Pikine, a été immatriculée au nom de l'Etat en 1908 et plus tard classée le 7 mai 1940 par Arrêté 979 SE/F. D'une situation de forêt péri-urbaine, la forêt classée de Mbao est progressivement devenue une forêt urbaine. Elle est ceinturée par des zones densément peuplées (Keur Massar, Mbao, Keur Mbaye FALL) et en pleine extension et maintenant dépourvus ou disposant de peu de réserves foncières. Cette forêt fait l'objet de convoitise : l'autoroute à péage hier, le TER aujourd'hui et l'élargissement de la route de Keur Massar lui font subir des empiétements et des risques de saignées pouvant compromettre son existence. En réalité, « l'infrastructure a vite été rattrapée par l'effet inverse de certains paramètres urbains, à savoir son étalement et sa dynamique<sup>12</sup>»

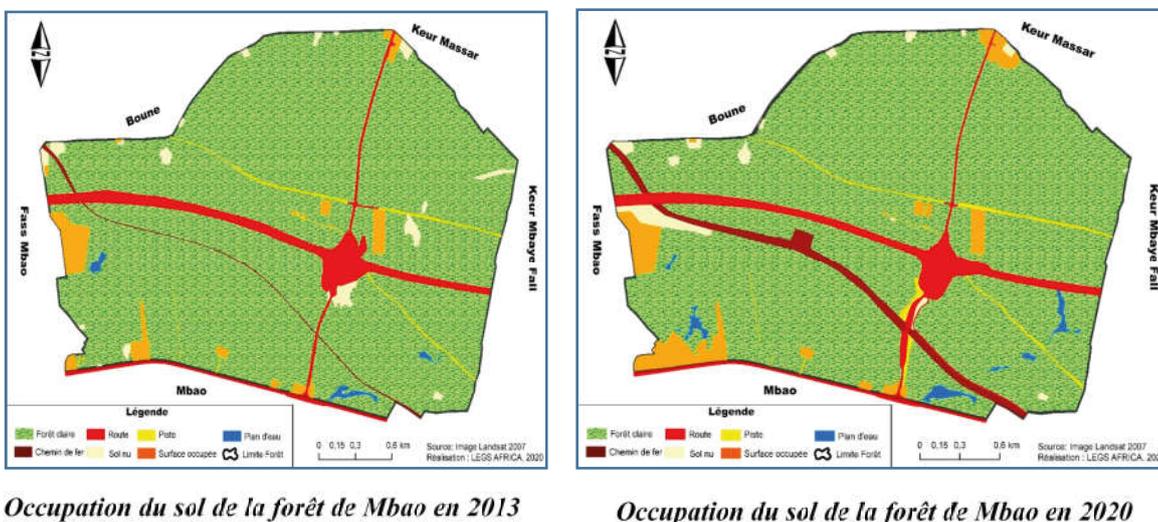
<sup>12</sup> Restitution des études : Impact sur l'occupation du sol. Impact sur le système de transport. Page 21. Observatoire socioéconomique et environnemental de l'autoroute à péage.

L'autoroute à péage s'apparente à un *couteau planté dans la gorge de la forêt classée de Mbao* qu'elle coupe d'Ouest en Est en deux entités aux évolutions différentes. « En fait, ce passage de l'autoroute a entraîné la destruction d'une partie de sa végétation qui constitue le seul poumon vert de Dakar tout en remettant en cause l'agriculture sous pluie pratiquée par les populations riveraines.

Sur les cartes (numéro) la forêt dispose de ressources en eau. En plus du marigot qui passe derrière Keur Mbaye et sous la RN1 pour aller à la mer, il y a des mares des zones dépressionnaires à inondation temporaires dont les superficies ne cessent de se réduire conséquemment depuis 2013.



## Carte 2: présente l'évolution de l'occupation des sols dans la forêt classée de Mbao



En comparant, ces différentes situations, on se rend compte que le processus de mitage de la forêt classée de Mbao s'accroît. A Dakar, à l'insuffisance des logements, s'est greffé le problème de la spéculation foncière, de la cherté des coûts de loyers devenu insupportables pour les couches sociales à revenus modestes mais également pour les classes moyennes. La mise en service de l'autoroute a diminué sensiblement la durée des déplacements ouvrant à l'urbanisation les zones tout autour de la forêt classée. La conséquence de cet afflux massif de la population dans ces zones péri-urbaine est l'aménagement d'ouvrages de fluidité de la mobilité urbaine. De nouvelles infrastructures ont été réalisées sur les contours de la forêt

**Tableau 15 : Evolution des superficies entre 2003 et 2013**

	Sol nu		Surface occupée		Route		Chemin de fer		Piste		Plan d'eau		Forêt claire	
	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%
<b>2007</b>	31 366	0,4	32 850	0,5	16 264	0,2	20 637	0,3	74 442	1	0	0	7 104 501	97,6
<b>2013</b>	104 740	1,4	196 195	2,7	353 814	4,9	36 261	0,5	52 950	0,7	27 116	0,4	6 508 984	89,4
<b>Différence</b>	73 374	1	163 345	2,2	337 550	4,7	15 624	0,2	-21 492	-0,3	27 116	0,4	-595 517	-8,2

**Tableau 16: Evolution des superficies entre 2013 et 2020**

Unité	Sol nu		Surface occupée		Route		Chemin de fer		Piste		Plan d'eau		Forêt claire	
	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%
<b>2013</b>	104 740	1,4	196 195	2,7	353 814	4,9	36 261	0,5	52 950	0,7	27 116	0,4	6 508 984	89,4
<b>2020</b>	106 944	1,5	289 228	4	356 036	4,9	186 803	2,6	80 870	1,1	52 219	0,7	6 207 960	85,3
<b>Différence</b>	2 204	0,1	93 033	1,3	2 222	0	150 542	2,1	27 920	0,4	25 103	0,3	-301 024	-4,1

Ces deux tableaux donnent un aperçu sur l'évolution des superficies telle que présentée sur les cartes. De 2003 à 2007, la superficie des sols dénudés passe de 31 366m<sup>2</sup> à 104 740m<sup>2</sup> alors que celle de la forêt claire passe de 7 104 501m<sup>2</sup> à 6 508 984m<sup>2</sup> soit une diminution de 595 517 m<sup>2</sup> ou 8.2% en valeur relative. Entre 2013 et 2020, la baisse des superficies de la forêt s'établit à 301 024 m<sup>2</sup>. En dix-sept années, la forêt classée de Mbao s'est nettement dégradée avec une régression estimée à 1 000 000 de mètres carrés environ. Cette diminution des superficies de la forêt est le résultat de la combinaison de plusieurs

facteurs aggravé par le processus d'urbanisation de ces zones péri-urbaines rendu possible par la mise en service de cette infrastructure de mobilité.

En effet, on note l'ouverture de pistes clandestines dans la forêt classée pour pallier à la faiblesse ou au manquement d'infrastructures capables d'assurer la porosité entre les zones d'établissements humains au Nord et celles au Sud de part et d'autre de la forêt classée. Actuellement, avec le tracé de plusieurs pistes et de routes goudronnées, il est noté dans l'enceinte de l'aire protégée, trois stations-service, un centre de transfert et de tri des ordures (une déchèterie, devenue un véritable dépotoir), un service de redistribution d'électricité, un dépôt de dynamites, un centre des sports équestres. Malgré les efforts du Service des Eaux et Forêt pour limiter la déforestation, la surexploitation des ressources continue, aggravée par l'abattage d'arbres par la population locale qui tire parti de la vente du bois (transformé en charbon ou bois de chauffe). Dans cet espace, «*le fait d'associer les maraîchers, pour une gestion concertée du site, au lieu de préserver la forêt, accentue les problèmes, car on constate une progression, par défrichage et feux plus ou moins provoqués, des espaces agricoles et maraîchers, au détriment des espèces ligneuses*<sup>13</sup> » .

### 3. Le Technopole de Dakar : chronique d'une disparition annoncée

Du point de vue hydrographique, le Technopole de Dakar fait partie de la grande Niaye de Pikine drainée par un ensemble de petits marigots qui se sont taris à la suite des épisodes de grandes sécheresses que le Sahel a connu depuis les années 1968. La zone de la technopole fait de manière globale une superficie de 300 ha environ et est une zone protégée par la loi 96 36 du 31 décembre 1996. Ce site réceptacle naturel des eaux pluviales et souterraines fait face à de nombreuses menaces qui compromettent l'équilibre de cet écosystème.

En dehors de la pression foncière sur cette réserve de biosphère, les grands travaux routiers perturbent les écoulements. L'autoroute est à ce titre une entité qui bouleverse l'écoulement naturel de la zone comprise entre la Patte-d'oie et Cambérène mais aussi entre le Technopole et la mer.

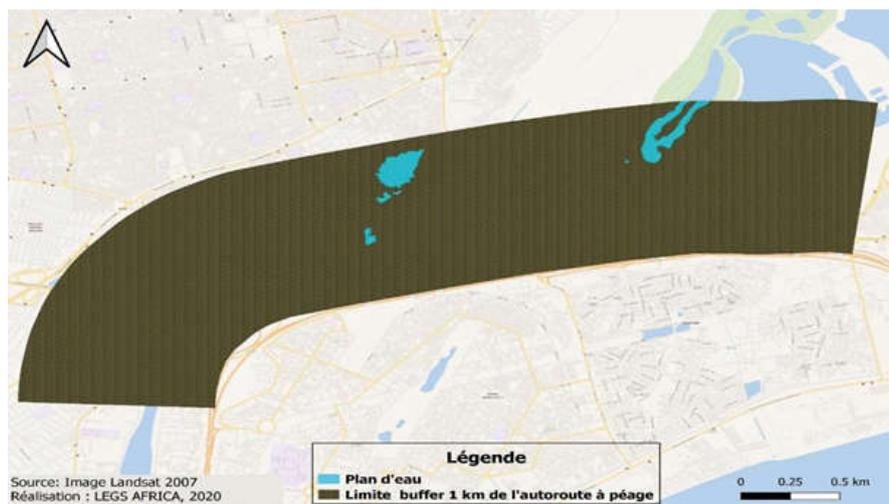
Dans le cadre de cette étude, nous avons réalisé un suivi des superficies du plan d'eau. Les cartes suivantes donnent un aperçu de ce plan d'eau en pleine saison sèche (Avril-mai).

**Tableau 17 : Situation de la superficie du plan d'eau en m<sup>2</sup> pour le 1er Avril de chaque année**

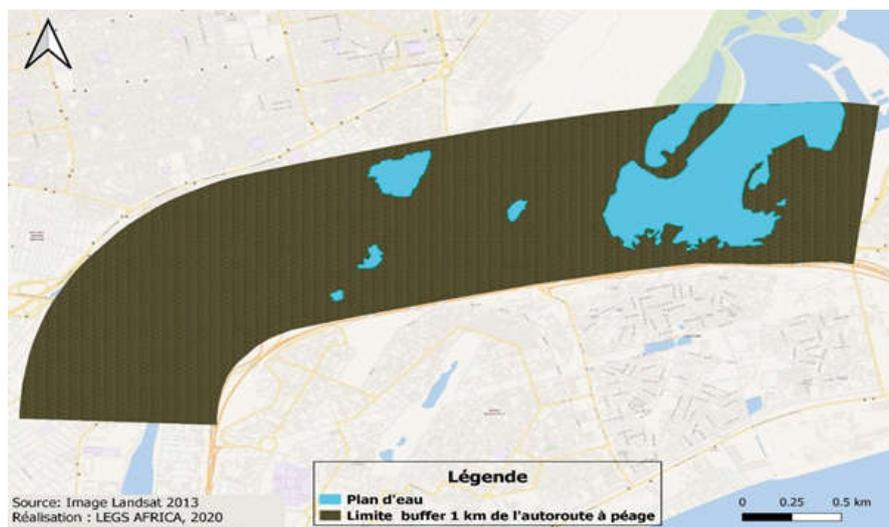
Année	Surface du plan d'eau en m <sup>2</sup>
2007	84 052
2013	679 742
2020	300 659

<sup>13</sup> Dr Youssoupha Sané : Environnement et villes : il faut sauver les écosystèmes de Dakar.

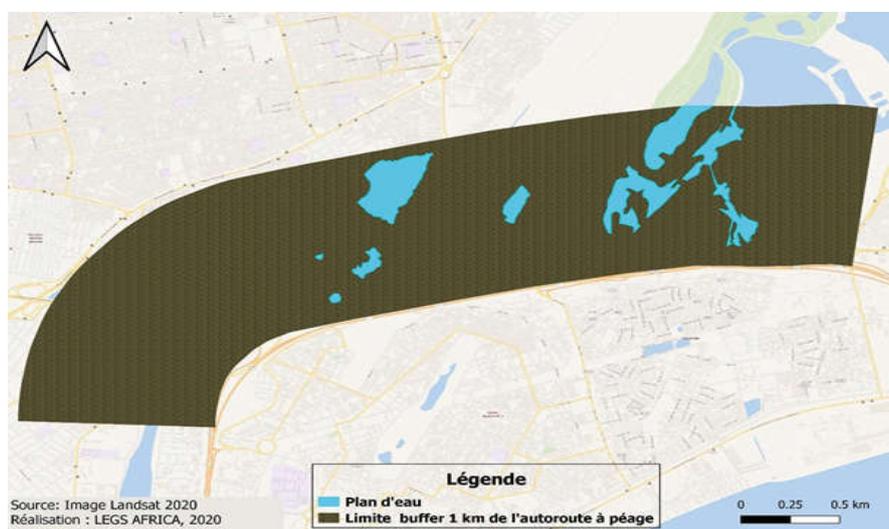
**Carte 3 : Carte du plan d'eau en 2007**



**Carte 4 : Carte du plan d'eau en 2013**



**Carte 5 : Carte du plan d'eau en 2020**



De manière générale, le plan d'eau continue de se réduire chaque année. Cette zone humide est menacée avec l'érection des infrastructures (autoroutes, arène nationale, golf club) qui impactent sur la biodiversité. Plus de 175 espèces d'oiseaux migrateurs répertoriées sont en voie de disparition, avec l'écosystème qui se dégrade de jours en jours. La menace la plus patente est l'urbanisation favorisée par les infrastructures de mobilité. D'ailleurs dans le cadre de l'amélioration de la mobilité urbaine avec la construction des autoponts, une déviation est en cours au sein du technopole fragilisant encore davantage la zone humide.

Face à ce péril et ses conséquences néfastes sur l'environnement, l'écosystème et la vie des populations riveraines, il existe des urgences environnementales à mettre en œuvre pour préserver ce qui reste de cette zone humide.

#### **4. L'autoroute un facteur aggravant les inondations ?**

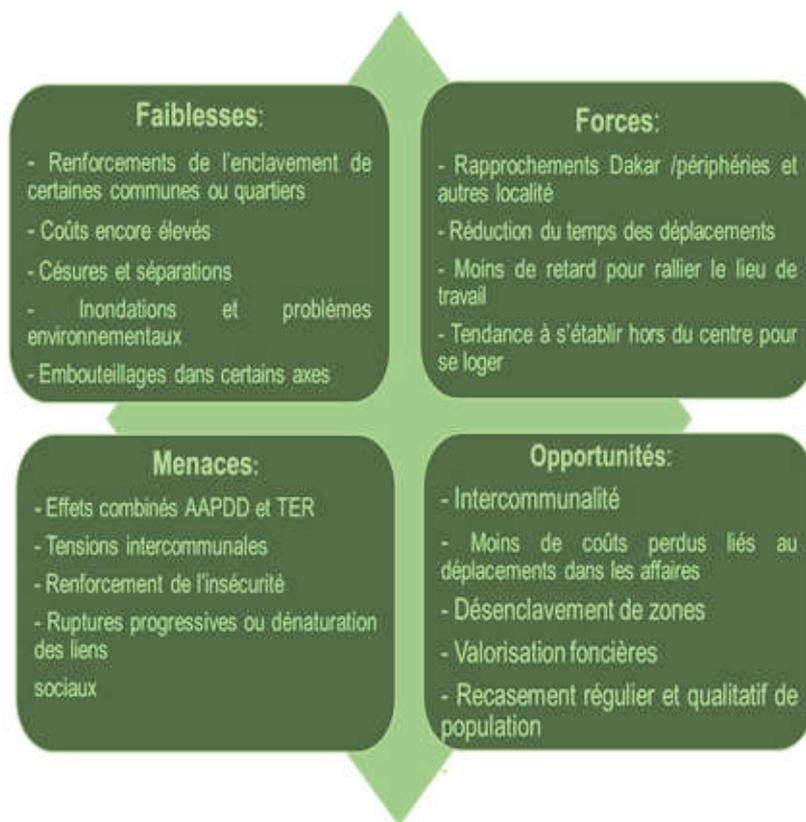
Dans le tronçon Patte d'Oie-Thiaroye, l'autoroute traverse des zones qui sont victimes d'inondations récurrentes avec des conséquences économiques, sociales et environnementales énormes. Dans la phase d'enquête, malgré le fait de faire remarquer que l'ouvrage est accompagné d'aménagements majeurs de drainage des eaux pluviales, les populations restent persuadées que l'autoroute est le seul facteur d'aggravation des inondations.

A titre d'exemple dans la zone de Dalifort Forail, il existe un canal de drainage des eaux pluviales qui vient du technopole pour rejoindre le bassin de rétention avant de se jeter à la mer. Toutefois, en amont du canal, les espaces sont occupés par des mécaniciens qui jettent dans le canal les carcasses de voitures, huiles de vidange et d'autres déchets dans ce canal qui est complètement obstrués. Le défaut de curage de ces caniveaux a perturbé le fonctionnement de cet ouvrage pendant les inondations de septembre 2020. Beaucoup d'établissements humains ont été victimes des eaux de ruissellement comme en atteste cette remarque d'une des victimes des inondations « *depuis que l'autoroute est là ma maison est victime des inondations. Nous avons la malchance d'être séparés de l'autoroute par ce mur. L'autoroute nous surplombe et déverse les eaux dans nos maisons lorsque le canal ne parvient pas à recueillir les eaux du fait de son obstruction par les artisans installés tout au tout.* » (extrait enquête de terrain septembre 2020.)

Cet exemple montre une fois de plus le défaut de mise en œuvre des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en service de l'autoroute à péage.

## CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET RECOMMANDATIONS

L'autoroute à péage Dakar-AIBD est un des projets les plus importants de ces dix dernières années au Sénégal avec d'importants financements mobilisés, des déplacements massifs de populations, et des externalités occasionnées sur les plans social, économique et environnemental. La matrice ci-dessous donne une indication synthétique sur les externalités de l'autoroute à péage sur les zones traversées.



Au-delà des externalités, les infrastructures ont besoin d'investissements stables et pérennes. Il faut donc trouver les moyens d'établir des stratégies durables afin d'assurer aux projets les ressources financières nécessaires tout en répondant aux exigences à court terme des investisseurs. Si les PPP suivent une logique de stratégie gagnant-gagnant, il s'agit de clairement identifier les modalités de leur relation, afin d'assurer le respect des enjeux des deux parties et de tendre vers le modèle le plus équilibré possible, soit au coût le plus faible pour la collectivité. Il est nécessaire d'associer les besoins structurels de l'État à ceux des acteurs privés afin de garantir des infrastructures de qualité, accessibles aux populations les plus diminuées, et ainsi une qualité de vie appréciable pour la population.

Sur le plan juridique, l'option de la réalisation de l' autoroute à péage sous forme de PPP a nécessité la mise en place d'un cadre légal adapté qui prend en compte les besoins de « sécurité » des investissements privés et de « célérité » des procédures d'attribution dans le respect du principe de concurrence et d'accès à la commande publique.

Cette approche, bien que proche des règles classiques de passation des marchés publics ne garde pas moins des spécificités qui sont de nature à impacter sur la nécessaire transparence des procédures de passation des contrats CET. A priori les principes régissant les contrats CET devraient garantir un accès libre et concurrentiel aux marchés conclus sous forme de PPP. Toutefois, la problématique de la trans-

parence des procédures se pose. En effet, l'amendement relatif à la conclusion de contrats complémentaires, de par son aspect général, peut fausser le principe de concurrence et conduire à des abus de l'attribution de ces contrats complémentaires.

Par ailleurs, le rôle du Conseil des Infrastructures dans la procédure d'attribution devrait être renforcé. Le coût de péage sur l'autoroute et le manque de transparence sur la gestion ont cruellement endommagé la relation de confiance entre les citoyens et la SECAA SA. Or, aujourd'hui, il s'agit pour les acteurs privés et publics de coopérer afin de créer un environnement propice aux PPP et promouvoir les opportunités d'investissement dans le secteur.

L'ingénierie financière d'Eiffage SA (principal actionnaire de SECAA SA) est classique et banale, la firme tire son profit non pas sur le résultat net, mais sur les charges d'exploitation avec les types d'investissements qu'ils proposent à l'autorité (d'après les autorités de SECAA SA, c'est elle qui propose les investissements à faire et l'Etat les valide). SECAA SA a signé un contrat de Conception - Construction - Transfert des risques CC avec Eiffage TP-Eiffage Sénégal et un contrat Exploitation - Maintenance - Transfert des risques O&M avec Eiffage Operations Services. La stratégie c'est d'avoir le minimum de résultat net. Sur les termes des contrats et le montage financier, l'État est le principal responsable de ce qui se passe sur l'autoroute à péage Dakar-AIBD. La stratégie de SECAA SA est rationnelle et guidée par la logique du profit, car toute entreprise cherche à maximiser ses recettes et minimiser ses dépenses. Il revient donc à l'Etat de garantir et de veiller sur les intérêts des usagers et contribuables sénégalais dans l'affaire. Les impacts sur les communautés et le milieu sont considérables. L'ouvrage dont la finalité est de faciliter les mouvements et les transactions, est plutôt source de coupure d'espaces et de délitement des liens sociaux. En fin de compte cette infrastructure financée essentiellement par des fonds publics est plus au services des plus riches qui ont les moyens de se déplacer et de supporter les couts de péage et de faire prospérer leurs affaires, aux frais des plus vulnérables qui se retrouvent confinés dans un espace devenu hostile et insécure. De ce fait elle devient un facteur accélérateur des inégalités économiques et sociales.

Les conséquences notées en matière de gestion environnementale sont de manière générale, les résultats d'une mauvaise planification urbaine. Au Sénégal, l'urbanisme a été un urbanisme de rattrapage, qui s'est contenté de corriger les dysfonctionnements, ceci malgré l'existence depuis la période coloniale, de Plans directeurs d'urbanisme et de Plans d'aménagement qui organisent l'affectation des sols. Il est grand temps que la planification urbaine s'émancipe des pesanteurs sociales et politiques qui veulent qu'à un problème structurel (le déficit de parcelles à bâtir et de logements), on réponde par des actions à courte vue. L'urbanisme d'aujourd'hui doit être un urbanisme d'abord courageux socialement et politiquement, certes réaliste, mais aussi ambitieux et surtout anticipateur, visionnaire, en adéquation avec les textes et les principes fondamentaux.

A cet effet, l'étude permet de proposer un certain nombre de recommandations qui pourraient renforcer la posture de l'état dans ce cas de PPP pour tirer profit considérable de l'exploitation de l'autoroute à péage Dakar-AIBD, réduire le cout à la poche de l'usager; et atténuer les externalités négatives de l'infrastructure sur le milieu social et naturel.

## PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Partant des conclusions de l'étude, nous avons listé plusieurs recommandations, dans différents registres :

### **Recommandation sur la gestion des contrats PPP :**

- Renforcer les pouvoirs du Conseil des Infrastructures dans son rôle de contrôle du processus de passation des contrats PPP et dans le processus de validation et de suivi des investissements.
- Contrôler la mise en œuvre des dispositions relatives à la signature de contrats de gré à gré afin de limiter les potentiels abus dans leur interprétation. Les conditions posées par l'article 20 à savoir (1) en cas d'extrême urgence et notamment pour assurer la continuité du service public et (2) lorsque l'ouvrage ne peut être réalisé et exploité que par un seul opérateur, doivent être interprétées de manière très restrictive pour éviter les abus.
- Prévoir la possibilité de contrôle à posteriori de l'interprétation des dispositions sur la passation des contrats initiaux sous forme d'appel à concurrence et des contrats sous forme de PPP.
- Dans le processus de négociation, toujours prévoir la possibilité pour l'Etat d'entrer dans le capital de la société porteur du projet. Dans le cas de l'autoroute à péage, négocier l'entrée de l'Etat dans le capital de la SECCA. SA à un prix raisonnable de l'action. A défaut d'entrer dans le capital au prix initial de l'action, l'Etat du Sénégal devrait négocier pour entrer dans le capital à un prix «raisonnable» qui prend en compte l'investissement important de l'Etat du Sénégal.
- Associer les collectivités territoriales traversées par l'autoroute à péage dans la renégociation des contrats, pour veiller à leur participation gratuite au capital et à l'instauration d'une redevance spécifique à elles.
- Revoir les éléments d'indemnisation en cas de rupture pour les ramener à des proportions raisonnables et mieux équilibrer le partage des risques en cas de résiliation du contrat.

### **Recommandations d'ordre socio-économique impactant directement les populations riveraines:**

- Multiplier les passerelles d'entrée et de sortie de l'autoroute à péage
- Construire des canaux d'évacuation des eaux pluviales dans les quartiers riverains
- Achever la construction du mur de clôture
- Identifier et trouver des solutions sur les axes non fluides, notamment la réduction des gares de paiement...
- Réduire les tarifs de péage, particulièrement au niveau des zones les plus fréquentées.
- Poursuivre et accélérer les travaux d'éclairage de l'autoroute

### **Recommandations sur la gestion environnementale**

- Assurer un suivi systématique de l'application du PGES. Il est évident que certaines questions soulevées sont surtout liées à un défaut de respect des normes et règles édictées. A titre d'exemple, la forêt classée est une zone non aedificandi, il est surprenant de voir que des autorisations sont données pour la construction d'édifices qui limitent les superficies.

- Préserver le site du technopole qui abrite de petits exploitants qui tirent l'essentiel de leur survie dans cet écosystème. Sa disparition entraîne systématiquement celle de l'agriculture périurbaine et la paupérisation des acteurs.
- Veiller à un entretien des canaux afin d'atténuer les effets des inondations dans ces zones où les eaux de ruissellement sont piégées. Le défaut d'entretien des infrastructures de lutte contre les inondations (curage des canaux), leur obstruction sont des facteurs aggravant des inondations.

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Schéma contractuel .....	35
Figure 2. Paysage de la commune de Diameguene-Sicap-Mbao en mars 2011 avant le passage de l'auto- route .....	56
Figure 3. Paysage de la commune de DSM en janvier 2020 après le passage de l'autoroute .....	57
Figure 4 .....	66

## LISTE DES CARTES

Carte 1: Localisation de l'infrastructure .....	18
Carte 2 : présentent l'évolution de l'occupation des sols dans la forêt classée de Mbao .....	78
Carte 3 : Carte du plan d'eau en 2007 .....	81
Carte 4 : Carte du plan d'eau en 2013 .....	81
Carte 5 : Carte du plan d'eau en 2020 .....	81

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Années de référence .....	21
Tableau 2 : Les principaux éléments étudiés .....	21
Tableau 3 .....	26
Tableau 4 .....	29
Tableau 5: Résultats et notes obtenus par les candidats .....	31
Tableau 6 .....	32
Tableau 7 .....	37
Tableau 8 .....	38
Tableau 9: récapitulative de la fiche d'enquête .....	47
Tableau 10 .....	48
Tableau 11: Structure du financement public et privé .....	49
Tableau 12 .....	50
Tableau 13 .....	50
Tableau 14 .....	52
Tableau 15 : Evolution des superficies entre 2003 et 2013 .....	79
Tableau 16: Evolution des superficies entre 2013 et 2020 .....	79
Tableau 17 : Situation de la superficie du plan d'eau en m <sup>2</sup> pour le 1er Avril de chaque année .....	80

## LISTE DES PHOTOS

Photo 1 Des exemples de ponts et passerelle.....	65
Photo 2 Ancien atelier mécanicien impacté par l'AAPDD à Thiaroye .....	73
Photo 3 Equipements des ménages pour lutter contre les inondations .....	75

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages

BOUDON R., Effets pervers et ordre social, P.U.F., Paris, 1977

SAKHO Elhadji Baba, L'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio-AIBD, L'Harmattan, Sénégal, 2019

### Documents officiels

Décret no 96-745 du 30 avril 1996 relatif aux communes d'arrondissement de la région de Dakar

Loi n°2004-13 du 1er mars 2004 relative aux contrats de construction-exploitation-transfert d'infrastructures ou loi CET

ANSD, « Recensement général de la population et de l'habitat - décembre 2002 - Résultats provisoires », in Projections de population du Sénégal issues du recensement 2002, Direction de la Prévision et la Statistique, janvier 2004

Restitution des études : Impact sur l'occupation du sol. Impact sur le système de transport. Observatoire socioéconomique et environnemental de l'autoroute à péage.

### Travaux universitaires

Youssef Saleh Abdoulaye, « Autoroute à péage et coupure urbaine à Dakar : cas de la commune de Mbao », Mémoire de Master, ESEA, 2016

DIOP Khady M., "Autoroute à péage Dakar-Diamniadio et mobilités périphériques : opportunités et disparités", thèse de doctorat soutenue le 01 février 2020, Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)

### Articles/notes

NDIAYE Ibrahima, « Coupure urbaine et autoroute à péage à Dakar : entre séparation des communautés », in. Études caribéennes, N° 39-40, Avril-Août 2018

Dr SANE Youssoupha: Environnement et villes: il faut sauver les écosystèmes de Dakar.

## ANNEXES

- Guide d'entretien de recueils de données
- Courriers aux Institutions
- Courriers Réponses des institutions

### ANNEXE1: GUIDES D'ENTRETIEN

#### Listes des guides d'entretiens

#### I. Guide pour le focus group dans les quartiers

Perceptions de l'autoroute

Impacts sur la vie quotidiennes

Apports

Nuisances et dégradations (cas concrets)

Adaptation des acteurs

Attentes

Niveau de satisfaction

propositions

#### II. Guide pour les acteurs locaux (populations, mouvement associatifs, consommateurs et ménages)

Retombées économiques générées par l'autoroutes

incidences positives (économiques, sociales, emplois, environnementales)

incidences négatives (économiques, sociales, emplois, environnementales)

4. discontinuités (liens sociaux, parcours...),

5. emplois détruits ou déplacés

6. Nuisances et dégradations: nature, niveau, cas concrets

7. types de pathologies recensées

8. Sécurité et moyens mobilisés

#### III. Guide pour les ménages

Perceptions et ressentis vis à vis de l'autoroute

Incidences dans votre vie de tous les jours

Incidences dans les rapports et liens sociaux avec votre environnement de vie

Apports dans votre quotidien

Apports dans vos déplacements, vos parcours  
Nuisances et problèmes induits  
Dégradations constatées: niveau et aspects  
Rapports avec l'exploitant  
Types et nature d'accompagnement

#### **IV. Guide pour les professionnels et entreprises**

Perceptions de l'autoroute  
Incidences positives sur vos activités  
Apports dans vos activités  
Nuisances et contraintes  
Incidences négatives sur vos activités  
Dégradations constatées: niveau et aspects  
Nuisances et problèmes induits  
Rapports avec l'exploitant  
Types et nature d'accompagnements

#### **V. Guide pour Ministère de tutelle**

Enjeux de l'autoroute à péage  
Rôle et responsabilités de la structure dans la réalisation de l'autoroute à péage  
Niveau d'implication  
Procédures ayant régies la réalisation des missions  
Compétences et ressources mobilisées  
Partenariats établis pour assurer la mission: nature et listes des partenaires  
Gouvernance de la mission  
Acteurs impliqués  
Appréciations de l'infrastructure  
Impacts ressenties  
Opportunités créées  
Nuisances créées  
Mesures prises pour accompagner  
Démarches pour l'accompagnement  
Appréciations par rapport aux prévisions

#### **VI. Guide pour Agences impliquées ( APIX, AGEROUTE)**

Role et responsabilités de la structure dans la réalisation de l'autoroute à péage  
Objectifs de la structure dans le cadre de cette mission  
Niveau d'implication

Compétences et ressources mobilisées

Partenariats établis pour assurer la mission: nature et listes des partenaires

Acteurs avec lesquels vous avez collaboré

Evaluation de la mission confiées

Impacts ressenties

Difficultés et contraintes ressenties

Nature et analyse de ces difficultés et contraintes

Durée, prévision et délais

Appréciations sur la mission

## **VII. Guide pour les structures locales : Mairie de quartier, Conseils départementaux, conseils de quartier,**

Niveau d'implication dans la réalisation de l'autorité à péage

Participation à des concertations

Appréciation de l'implication

Acteurs avec lesquels vous avez collaboré

Impacts ressenties dans la zones

Retombées économiques

Types de problèmes générés

Niveau de dégradations

Couches les plus touchées

Mesures et actions entreprises contre les problèmes

Partenaires impliqués dans le processus

Participation de l'Etat et de l'exploitant

Apports de l'exploitant dans la zone

Nature des rapports avec l'exploitant

## **VIII. Guide pour les partenaires techniques et financiers**

Nature du partenariat avec l'Etat dans ce projet

Role et responsabilités de la structure dans la réalisation de l'autoroute à péage

Objectifs de la structure dans le cadre de cette mission

Niveau d'implication

Compétences et ressources mobilisées

Acteurs avec lesquels vous avez collaboré

Evaluation de la mission confiées

Impacts ressenties

Difficultés et contraintes ressenties

Nature et analyse de ces difficultés et contraintes

Durée, prévision et délais

Appréciations sur la mission

### **IX. Guide pour les institutions financières**

Nature du partenariat avec l'Etat dans ce projet

Mécanismes de choix de votre structure

Rôle et responsabilités de la structure dans la réalisation de l'autoroute à péage

Dispositifs de financements mis sur pied

Domaines de financements

Montants de financements et modalités

Objectifs de la structure dans le cadre de cette mission

Niveau d'implication

Compétences et ressources mobilisées

Acteurs avec lesquels vous avez collaboré

Evaluation de la mission confiées

Impacts ressenties

Difficultés et contraintes ressenties

Nature et analyse de ces difficultés et contraintes

Appréciations sur la mission

### **X. Guide pour les entreprises exploitantes**

Nature du partenariat avec l'Etat dans ce projet

Mécanismes de choix de votre structure

Rôle et responsabilités de la structure dans la réalisation de l'autoroute à péage

Dispositifs de financements mis sur pied

Investissements réalisés

Montants de financements et modalités

Chiffre d'affaires réalisé

Nombre d'emplois créés

Impacts dans les zones environnantes

Partenariats (types, natures avec les populations environnantes) bilisées

Evaluation du projet

Difficultés et contraintes créées

Nature et analyse de ces difficultés et contraintes

Accompagnements (nature de celles-ci, acteurs impliqués, participation...)

Appréciations sur la mission