LEGS

Collectif Citoyen des Usagers de l'Autoroute À Péage (CCUAP)

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
DAKAR
Sénégal

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

NOTE DE SYNTHESE

Novembre 2020

POURQUOI L'ETUDE ?

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 approfondie qui permet d'argumenter le plaidoyer et le contrôle 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.

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 bénéficient d'aucune retombée fiscale. Une rise de confiance règne entre les usagers et la société exploitante SECAA SA. Les utilisateurs de l'infrastructure trouvent que les tarifs en cours sont exorbitants, alors que l'essentiel de l'investissement est à la charge du contribuable.

LA METHODOLOGIE DE L'ETUDE ?

L'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 avec 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. L'approche combine 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.

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 la cadre juridique de la réalisation de l´ouvrage, mais également définit les obligations contractuelles des différentes parties.

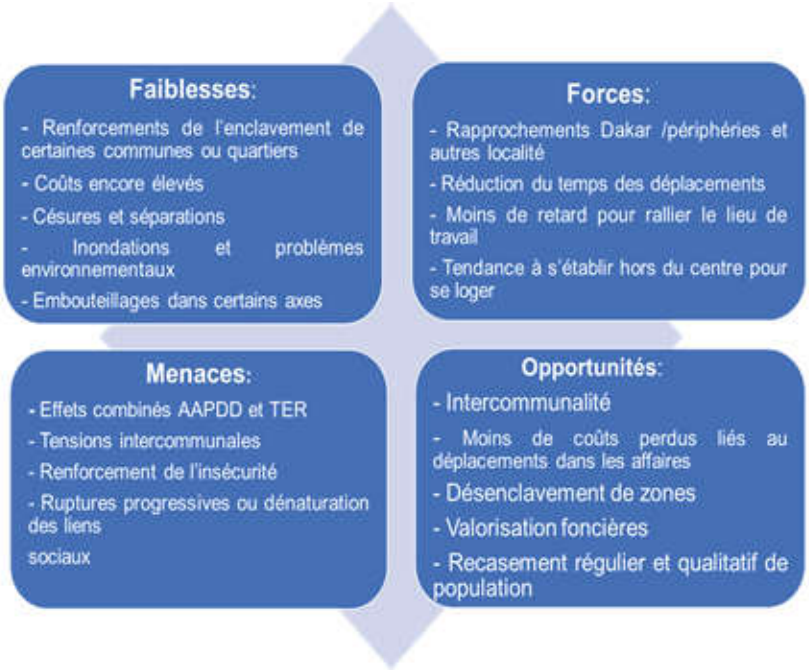
En se fondant sur les trois hypothèses suivantes : (i) le coût du péage est cher pour les citoyens, (ii) le profit de l'entreprise concessionnaire dépasse largement ses prévisions (iii) la stratégie du concessionnaire impacte négativement sur les recettes de l'état, le travail de recherche; en utilisant les outils d'analyse qualitative et quantitative en économie, s'est focalisé principalement sur l'étude du coût de péage pour les citoyens, l'analyse de la rentabilité du concessionnaire, la stratégie de management du concessionnaire.

L'approche générale proposée propose pour analyser les aspects socio-économiques est de type qualitatif avec des entretiens et des focus groups à l'aide d'outils proportionnels à celle-ci.Cette méthodologie combine plusieurs techniques de recherche : revue critique de la littérature, observations de terrain, interviews, entretiens.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.

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.Il s'agit d'interroger les points critiques soulevés et la mise en application des solutions d'atténuation proposées.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 différentes: 2003, 2013, 2020.

CE QU'IL FAUT RETENIR DE L'ETUDE ?

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 diminues, 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 be-soins 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 transparence des procédures se pose. En effet, l´amendement relatif à la conclu-sion 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 de-vrait 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'elle propose à l'autorité (d'après les autorités de SECAA SA, c'est elle qui propose les investissements à faire et l'Etat 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.
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 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.

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'affection 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'etude 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 à moindre cout à la poche de l'usager; et atténuer les externalités négatives de l'infrastructure sur le milieu social et naturel.

QUELLES SONT LES OBSERVATIONS PRINCIPALES ?

La réalisation de l´autoroute à péage est le résultat d´un choix de financement inno-vant fondé sur le Partenariat Public Privé (PPP). Ce mode de financement qui fait ap-pel 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 support 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 adapté et apte à ga-rantir 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 fi-nancement basée sur les contrats de PPP est le socle du contrat CET (construire, ex-ploiter, transférer) conclu entre l´Etat du Sénégal et Eiffage et relatif à la construc-tion 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 con-cevoir, financer, construire, exploiter et entretenir. L´étendue des obligations de Eif-fage sur ce tronçon est plus large que sur le tronçon Malick Sy-Patte d´Oie. Ce tron-çon 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 re-cettes 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 Titu-laire), les tarifs exorbitants du péage et le partage des revenus qui bénéficie principa-lement 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 pris en charge par les partenaires privés, notamment les banques.
En plus de ce reversement, l´Etat apporte un concours financier sous forme de sub-vention 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 subven-tion 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 ta-rifs de péage acceptables.

Avec ce déséquilibre financier on peut se poser la question de savoir si l´Etat du Sé-négal 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 concé-dant 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 égale-ment 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 fi-nancement public est de loin plus important que la part privée. Si dans le contrat ini-tial le Concédant n´a pas négocié une entrée dans le capital, dans le contrat complé-mentaire (Diamniadio-AIBD), le concédant a l´option d´entrer dans le capital à hau-teur 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 ques-tion 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 con-trat, 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 subs-tantielle. Les conditions de la résiliation reflètent un déséquilibre total dans le par-tage des risques entre l´Autorité Concédante et le Titulaire.

QUELLE RENTABILITÉ POUR L'ETAT ET SECAA SA ?

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 coute cher aux citoyens. L'analyse de la stratégie financière nous permet de mieux y voir claire.
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'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.
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 se contente de les valider).

QUELS IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'INFRASTRUCTURE ?

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 cette voie. 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, en effet, 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 les espaces communaux 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 un cas étudié, 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 entrainé 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 couts 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 cependant 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 aussi de provoquer 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 laquelle 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 à 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 sociale. 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.

QUELS IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ?

Depuis son ouverture à la circulation, l'autoroute à péage a entrainé 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).
L'etude 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 entrainé 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.

PRINCIPALES RECOMMANADATIONS

Partant des conclusions de l'etude, nous avons listé plusieurs recommandations, dans different registres :

Recommandation sur la gestion des contrats PPP :

- Renforcer le pouvoir de contrôle du Conseil des Infrastructures dans son rôle de contrôle du processus de passation des contrats PPP et dans la planification et la validation des investissements sur l'ouvrage.
- 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 re-strictives 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 á concurrence et des con-trats 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 SECAA SA à un prix rai-sonnable 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 Sé-négal.
- Revoir les éléments d´indemnisation en cas de rupture pour les ramener à des pro-portions raisonnables et mieux équilibrer le partage des risques en cas de résilia-tion 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 pluviaux dans les quartiers riverains
- Achever le mur de clôture de l'ouvrage
- Identifier et trouver des solutions sur les axes non fluides, notamment la réduction des gares de paiement…
- Réduire les tarifs de péage, surtout dans les parties 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.
- Preserver le site du technopole qui abrite de petits exploitants qui tirent l'essentiel de leur survie dans cet écosystème. Sa disparition entraine 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 infra-structures de lutte contre les inondations (curage des canaux), leur obstruction sont des facteurs aggravant des inondations.

Equipe de recherche

M. Elimane Haby KANE, sociologue, coordonateur, elimaneh.kane@gmail.com

Dr Mor BAKHOUM, juriste-chercheur, mor.bakhoum@uvs.edu.sn

Dr Cheikh Ahmadou Bamba DIAGNE, économiste-chercheur, khadimdiagne44@hormail.fr

Dr Moustapha NDIAYE, sociologue-chercheur, moustaphandiay@gmail.com

M. Amadou HANNE, environnementaliste, amadouhanne490@gmail.com

Contact LEGS-Africa :

tomorrowafrica@gmail.com / +221776508844