



Luxembourg, 14 December 2022

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

| | |
|--|---|
| Intitulé du Projet : | DAKAR PUBLIC TRANSPORT NETWORK RESTRUCTURING |
| Numéro du Projet : | 2021-0403 |
| Pays : | Sénégal |
| Description du projet : | <i>L'opération concerne la première phase de la restructuration du réseau de bus de Dakar. Elle porte sur 14 lignes prioritaires et comprend l'acquisition de 380 bus à gaz naturel, la construction de deux dépôts, la mise en place des systèmes de billettique et de gestion et contrôle du réseau ainsi que l'aménagement d'axes routiers sur une longueur totale de 30 km.</i> |
| EIE exigée : | oui |
| Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ »: | oui |

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

S'il était situé dans l'UE, le Projet relèverait de l'Annexe II de la Directive 2011/92/UE, telle que modifiée par la Directive 2014/52/UE, concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement et il serait soumis à une procédure de vérification préliminaire par l'autorité compétente pour décider de la nécessité d'une procédure EIE. Dans ce cas de figure, le Projet a fait l'objet d'une procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, comme l'exige la législation sénégalaise (Code de l'Environnement).

Le Promoteur du Projet, le Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), a préparé une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) sur la base des études d'Avant-Projet Détaillé (APD) du Projet, comprenant la réhabilitation de 30 kilomètres de routes urbaines, 9 carrefours, 13 infrastructures terminales et 2 dépôts (Ouakam et Keur Massar).

L'EIES a été soumise par le CETUD à l'approbation de l'autorité environnementale (DEEC – Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés au sein du Ministère de l'Environnement) au cours du troisième trimestre 2022. Le 25 octobre 2022, le Ministre de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique a délivré au CETUD une attestation de conformité du Projet aux dispositions du Code de l'Environnement relatives aux études d'impact.

Selon l'EIES, les principales incidences négatives du Projet sur l'environnement sont les suivantes : i) l'affectation de 3,8 ha de la forêt classée de Mbao à la construction du dépôt de Keur Massar ; ii) l'abattage de 760 arbres. Les autres incidences négatives sont temporaires et localisées. Elles concernent en particulier les déviations de la circulation routière et les

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.



Luxembourg, 14 December 2022

restrictions d'accès, la pollution atmosphérique et sonore ainsi que les poussières et débris provenant des activités d'excavation et de terrassement pendant la phase de construction.

Les principales mesures d'atténuation sont les suivantes : i) les mesures conformes à l'actuel plan de conservation et de gestion de la forêt de Mbao ainsi que le plan de reboisement compensatoire conformément à la législation nationale ; ii) les mesures de réduction du bruit (p.ex. le respect des distances minimales entre les machines et les ménages voisins, l'ajustement des itinéraires des camions afin de réduire au minimum l'impact du bruit) ; iii) la réduction des poussières par arrosage des sites ; iv) l'élimination des déchets de manière réglementée ; et v) plan de gestion de la circulation routière comprenant une signalisation horizontale et verticale adéquate et une limitation de vitesse dans certaines zones de travaux.

Ces mesures d'atténuation sont jugées conformes aux pratiques habituelles pour ce type de projets et acceptables pour la Banque. Elles sont documentées dans un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), dont la mise en œuvre est censée être une obligation explicite transférée aux entreprises de construction.

Les principales incidences positives du Projet sur l'environnement proviennent de l'amélioration attendue de la qualité et de l'attractivité des services de transport public et du remplacement des bus existants par des véhicules plus efficaces et moins polluants. Elles comprennent : i) la réduction de la pollution locale et des émissions de gaz à effet de serre ; ii) l'amélioration de la sécurité routière ; iii) les gains de temps et l'amélioration de l'accessibilité pour les usagers des transports publics, en améliorant l'inclusion sociale.

Selon l'EIES, le Projet n'impacte aucune zone de conservation de la nature ni aucun parc national, à l'exception de la forêt classée de Mbao, où l'un des dépôts sera situé. Selon le plan de gestion existant de la forêt de Mbao, le dépôt occupera une zone consacrée à des activités récréatives. L'EIES indique qu'aucune espèce rare ou menacée n'est connue à ce niveau et que les mesures d'atténuation proposées sont jugées adéquates. Un protocole ad hoc entre le Département des Eaux et Forêts du Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique et le Promoteur doit être signé entre les deux parties pour réglementer l'insertion du dépôt dans la forêt de Mbao et définir les actions compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre du Projet.

Le Projet ne devrait pas avoir d'impacts sur le patrimoine culturel ou les sites archéologiques. Toutefois, des procédures de « *chance find* » sont prévues dans le PGES en cas de découverte de patrimoine archéologique ou culturel.

En ce qui concerne l'atténuation du changement climatique, le Projet devrait avoir un impact positif en raison de l'amélioration de la qualité des transports collectifs et du remplacement des bus existants par des véhicules plus efficaces et moins polluants. Le Projet est soumis à plusieurs risques climatiques, dont des inondations dues à des pluies extrêmes et des températures extrêmes parmi les plus importantes. L'EIES comprend une évaluation de la vulnérabilité du Projet au changement climatique et prévoit un certain nombre de mesures d'atténuation, notamment: i) adaptation de la conception et des matériaux par rapport à l'augmentation attendue des températures, en accordant une attention particulière à la chaussée et aux trottoirs ; ii) l'amélioration des systèmes de drainage pour les adapter aux situations de précipitations extrêmes ; iii) le renforcement des programmes d'entretien régulier des routes.

Le Projet est conforme aux critères établis dans la feuille de route de la BEI dans son rôle de banque du climat 2021-2025 en termes d'alignement à l'accord de Paris. La composante du Projet relative aux infrastructures de transport public satisfait également aux critères de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique et à la durabilité environnementale.



Luxembourg, 14 December 2022

Programme « empreinte carbone » de la BEI

Les émissions annuelles absolues du Projet sont estimées à 23 kT CO₂e/an. Sans le Projet, les émissions de référence s'élèveraient à 26 kT CO₂e/an. Par conséquent, les émissions annuelles relatives du Projet sont de -3 kT CO₂e/an. Il s'agit d'une estimation prudente, qui ne tient pas compte des économies potentielles d'émissions de CO₂ résultant du transfert modal des voitures particulières et des taxis vers les transports publics résultant de la mise en œuvre du Projet.

Aux fins de leur prise en compte dans l'empreinte carbone annuelle de la BEI, les émissions du Projet seront calculées en fonction du montant des prêts signés par la BEI au cours de cette année, en proportion du coût du Projet.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Le Projet devrait générer d'importants bénéfices sociaux en améliorant l'attractivité et la qualité du réseau de transport public de Dakar et en apportant une réponse adéquate aux besoins croissants en matière de mobilité urbaine.

Les principales incidences socio-économiques négatives se produiront au cours de la phase de construction et sont liées à l'acquisition et à l'expropriation du foncier nécessaire à la mise en œuvre du Projet.

À ce stade, seul un nombre limité d'acquisitions foncières sont prévues, étant donné que la plupart des terrains nécessaires pour la réalisation du Projet appartient au domaine de l'Etat. Néanmoins, des répercussions à la fois physiques et économiques sur les résidents et sur les activités économiques sont attendues le long des routes faisant l'objet des travaux ainsi que sur les deux zones du dépôt de Keur Massar, situé dans les limites de la forêt de Mbao, et du dépôt de Ouakam, situé dans l'emprise de l'ancien aéroport de Dakar. Des restrictions d'accès temporaires le long des chantiers routiers et autour des dépôts entraîneront également des pertes de revenus, en particulier pour les vendeurs informels.

Les phases de conception et de planification du Projet ont visé à réduire autant que possible les acquisitions foncières ainsi que les incidences négatives qui en découlent sur les communautés locales situées à proximité ou sur les sites du Projet, en particulier en termes de perte d'habitat.

Avec le soutien de la Banque, le Promoteur a élaboré et approuvé un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) et, dans un premier temps, élaborera un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) préliminaire conforme aux normes sociales de la Banque, décrivant les biens publics et les personnes concernés, le cadre d'action pertinent et le mécanisme de compensation pour les incidences temporaires et permanentes. Le PAR sera mis à jour et complété par un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance (PRMS).

Selon le CPR, les Personnes Affectées Projet (PAP) le long des axes routiers (routes, carrefours et sites d'infrastructures terminales) sont une combinaison de résidents (propriétaires et locataires), d'activités commerciales formelles et informelles et d'opérateurs de transport informels et formels. Le CPR a recensé au total 48 terrains résidentiels affectés. Le nombre de PAP perdant des moyens de subsistance sera déterminé dans les PAR sur la base du recensement. Ces PAP seront compensées et pourront bénéficier d'une aide supplémentaire et d'un soutien à la restauration de leurs moyens de subsistance.

Les PAP sur les sites des dépôts de Keur Massar et de Ouakam sont tous informels, principalement des mécaniciens, mais aussi des vendeurs et des étals mobiles et semi-mobiles. Dans le cas du dépôt de Ouakam, il existe également des résidents informels ou des squatteurs qui exercent également des activités économiques informelles, soit dans le périmètre de l'emprise du futur dépôt elle-même, soit dans les zones voisines. Ces PAP sont



Luxembourg, 14 December 2022

considérées comme particulièrement vulnérables en raison de la précarité de leurs moyens de subsistance et de leurs conditions de vie. Les deux sites étant fortement pollués, la réinstallation pourrait atténuer le risque d'insalubrité pour les personnes qui y vivent et y travaillent.

La zone adjacente au dépôt de Keur Massar fait l'objet d'une initiative gouvernementale menée par le Département des Eaux et Forêts du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable visant à réduire au minimum la prolifération des activités économiques informelles dans la forêt classée de Mbao. Bien que cette zone ne soit pas considérée comme un site faisant partie ou connexe au Projet, le Promoteur a décidé d'appliquer les mêmes principes et normes de réinstallation et de restauration des moyens de subsistance aux personnes situées dans cette zone.

Sur le site du futur dépôt de Keur Massar, le CPR estime environ 600 mécaniciens et 80 vendeurs informels (emprise du dépôt et zone adjacente combinées) ainsi que le réaménagement d'une gare routière urbaine de bus existante régulièrement utilisée par 130 opérateurs de transport (zone adjacente) et d'un marché de poissons avec environ 50 poissonniers (zone adjacente). Les estimations pour le dépôt de Ouakam sont d'environ 500 mécaniciens et de 700 résidents ou squatters.

D'autres effets négatifs seront directement liés à l'exploitation des nouvelles lignes de bus, ce qui affectera l'activité des opérateurs de transport privés et informels existants. La consultation de ces parties prenantes a déjà été lancée par le CETUD dans le cadre du projet BRT et du Projet dans le but de faciliter le processus de transition. Les opérateurs de transport faisant déjà l'objet d'un programme gouvernemental alternatif, ils ont été exclus de la planification des activités de réinstallation pour ce Projet. Pour les opérateurs de la gare existante à côté du futur dépôt de Keur Massar, le Promoteur prévoit la possibilité de les intégrer dans le programme de renouvellement des véhicules de transport urbain, toujours en cours, s'ils sont d'accord.

D'autres risques potentiels liés au Projet sont généralement liés au type de travaux, de contractants et de contexte et peuvent entraîner une application insatisfaisante des obligations et des conditions de travail à l'égard des employés, le non-respect des conditions d'hygiène, sécurité et santé sur les lieux de travail ainsi que des risques de violence sexuelle ou basée sur le genre. La conformité de ces aspects aux normes de la Banque sera assurée par un effort de suivi rigoureux de la mise en œuvre du PGES effectué par les maîtres d'œuvre et le Promoteur.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

La divulgation des informations portant sur le Projet et ses impacts ainsi que la consultation du public ont eu lieu de mai à juillet 2021 conformément aux exigences de la législation nationale (Code de l'Environnement de 2015) par le biais de mécanismes de consultation préalable et d'audience publique dans le cadre des procédures d'évaluation des incidences sur l'environnement et pendant la préparation du Projet. L'EIES et le CPR ont été publiés le 21 octobre 2022 sur les sites internet du CETUD et du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement.

Un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) est en cours d'élaboration et le Promoteur a également défini un programme à court terme d'activités complémentaires visant à divulguer davantage les principales conclusions de l'EIES et du CPR et à s'engager avec les parties prenantes avant la validation et la mise en œuvre du PEPP.

Des consultations supplémentaires et des discussions spécifiques avec des groupes de résidents locaux et de PAP qui seront déplacés par le Projet sont envisagées dans le cadre du PEPP et de la mise en œuvre du PAR. Tous les groupes seront consultés sur l'EIES et le PAR,



Luxembourg, 14 December 2022

en particulier ceux présents dans la zone du dépôt de Ouakam et dans la zone du dépôt de Keur Massar en ce qui concerne les sites de relocalisation et les mesures de restauration des moyens de subsistance.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Au cours de l'instruction, la Banque a demandé des éléments de preuve supplémentaires sur le processus décisionnel conduisant à la sélection à la fois des sites pour les dépôts et des axes routiers à moderniser ou à créer. Le choix des sites pour les dépôts a été limité par l'absence de terrains disponibles et de solutions alternatives viables. Les incidences environnementales et sociales potentielles ont été évaluées dans le cadre de l'EIES du Projet et devraient être réduites par le biais de mesures d'atténuation et de compensation appropriées définies dans le PGES et le CPR.

La libération des emprises et les travaux auront lieu dans un contexte à forte urbanisation et sur plusieurs chantiers. Un Protocol de Gestion de la Sécurité sera développé entre le Promoteur et les autorités compétentes pour garantir que la mise en œuvre du Projet se fasse dans le respect des droits humains et des communautés locales, sans engendrer le recours à la force ou des restrictions à la libre circulation injustifiées.

Le Promoteur, appuyé par les maîtres d'œuvre, sera responsable de la supervision et de la mise en œuvre des plans environnementaux et sociaux, y compris la mise en œuvre et la conformité du Projet avec les mesures d'atténuation et compensation prévues dans l'EIES, le CPR, le PAR et le PRMS.

Conclusions et Recommandations

Sur la base des informations fournies par le Promoteur, le Projet devrait avoir certains effets négatifs au cours de la phase de construction en ce qui concerne la réinstallation involontaire, la perte de moyens de subsistance, la perte de biodiversité et d'arbres ainsi que l'imperméabilisation des sols. Ces incidences ont été prises en compte dans l'EIES, le PGES et le CPR conformément aux normes environnementales et sociales de la Banque.

Le Projet devrait également avoir des effets environnementaux et sociaux positifs, principalement en ce qui concerne l'amélioration de la qualité des services de transport public qui devrait, d'une part, permettre une réduction de la pollution atmosphérique locale et des émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part, favoriser l'accessibilité et l'inclusion sociale.

Avant le premier décaissement, le Promoteur devra fournir :

- Le formulaire A de la Banque relatif à l'impact du Projet sur les sites importants pour la conservation de la nature ou déclaration équivalente octroyés par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique ;
- L'autorisation d'exploitation octroyée par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique et, le cas échéant, les résultats de l'enquête publique décidée par le Gouverneur de la région intéressée par le Projet avant l'octroi de ladite autorisation ;
- Le protocole d'accord signé entre la Direction des Eaux et Forêts, Chasses et de la Conservation des Sols du Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique, et le CETUD, définissant les conditions de mise à disposition de l'emprise nécessaire pour la construction du dépôt dans la forêt classée de Mbao ;
- Le Plan d'Action de Réinstallation (PAR), comprenant un volet spécifique relatif à



Luxembourg, 14 December 2022

l'engagement des parties prenantes et un Plan de Restauration des Moyens de Subsistance (PRMS);

- Le Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP) et le Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) ;

De plus, la Banque demandera que le Promoteur s'engage à :

- Fournir les versions mises à jour de l'EIES, du PGES, du PAR et du PRMS en cas de modification de l'APD ;
- Mettre en œuvre les mesures prévues dans le PGES, le PAR et le PRMS validés par la Banque avant le démarrage des travaux, en s'assurant que les mesures à la charge des entreprises ainsi que les obligations de conformité avec les normes environnementales et sociales de la Banque soient bien prises en compte dans les contrats attribués par le CETUD et l'AGEROUTE, en particulier en ce qui concerne la préparation par les entreprises de/des PGES Chantier spécifique/s ;
- Mettre en œuvre les mesures de diffusion des documents de sauvegarde environnementale et sociale selon le calendrier prévu et en tout cas avant décembre 2023 ;
- Fournir un Protocol de Gestion de la Sécurité entre le CETUD et les autorités compétentes concernées au plus tard trois mois avant le démarrage des activités de réinstallation ;
- Mettre à jour le Plan d'Aménagement de la forêt classée de Mbao au plus tard avant la mise en service du Projet et fournir les éléments prouvant l'engagement formel de l'Etat à le mettre en œuvre ;
- Fournir un Plan d'Actions Genre (PAG) au plus tard avant le démarrage des travaux.
- Fournir les éléments prouvant que le MGP relatif au Projet, y compris les activités de réinstallation prévues dans le PAR et le PRMS, est opérationnel avant le démarrage des travaux ;
- Fournir le Plan de Suivi et d'Evaluation du PAR et du PRMS ainsi que les rapports d'audit établis par un consultant indépendant relatifs à la mise en œuvre du PAR et du PRMS à mi-parcours et à son achèvement ;
- Mettre en place un système d'audit des conditions de travail sur les chantiers (Independent Labour Audit) sur base semestrielle mené par un consultant indépendant et en fournir les rapports à la Banque ;

Sous les conditions et les engagements particuliers mentionnés ci-dessus, le Projet est considéré comme acceptable pour le financement par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.