

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	BRT BUS RAPID TRANSIT DAKAR
Numéro du projet :	2016-1007
Pays :	Sénégal
Description du projet :	Construction d'une ligne BRT (Bus Rapid Transit) dans l'agglomération du Grand Dakar, d'une longueur de 18,4 kilomètres avec 23 stations et 3 pôles d'échanges, y compris l'acquisition de 144 bus articulés.
EIE exigée :	Oui

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone<sup>1</sup> » : Non

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

##### Conformité avec la réglementation environnementale

Si le projet était situé en Union Européenne, il aurait relevé de l'Annexe II de la directive européenne 2011/92/EU qui renvoie la décision de mener une Etude d'Impact Environnementale et Sociale (EIES) à l'autorité compétente. Dans ce cas de figure, le projet a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact environnemental comme l'exige la législation sénégalaise (Code de l'Environnement).

Le promoteur a réalisé une EIES pour la totalité de la ligne de 18,4 kilomètres comprenant également un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES). Ils ont été soumis à consultation publique conformément à la législation locale et rendue publique le 22 janvier 2017 et le 23 janvier 2017 sur le site de la Banque Mondiale.

##### Les impacts environnementaux et sur la biodiversité

La phase de construction générera des impacts de faible à moyenne importance sur les éléments du milieu physique et humain. Les autres impacts comprennent la suppression d'arbres suite à l'élargissement de la voirie et en d'autres points particuliers notamment près de sablière et de carrière et induira une pression sur la bande des filaos située au nord de Guédiawaye près du dépôt. Une campagne de replantation et de reforestation est prévue dans le cadre du projet.

Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire associés essentiellement aux travaux d'excavation, de terrassement, de construction de la plateforme et des voies en termes

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de 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 100 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Luxembourg, 18 December 2017

de dispersion de particules, bruit, vibrations, d'interruptions et de gestion du trafic. Toutefois, les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées comme adaptées.

Aucun espace naturel protégé n'a été identifié à proximité du site du projet. Il n'y a pas de site inscrit sur la liste des zones humides d'importance internationale (Sites Ramsar) le long du corridor. Le projet n'engendrera donc aucun impact sur la biodiversité. Le centre de maintenance est construit sur le domaine public à proximité d'un espace naturel côtier (bande des filaos), mais des précautions nécessaires seront prises pour le préserver. Le projet n'anticipe pas de difficultés liées à la protection du patrimoine culturel et ne devrait pas traverser de sites archéologiques connus, cependant une procédure adaptée est mise en place dans cette éventualité.

#### **Atténuation des effets du changement climatique**

Les impacts négatifs du projet seront limités à la pollution additionnelle minimale liée à la mise en service de la nouvelle flotte de bus, mais cela sera largement compensé du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs favorisant le transfert modal et diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique.

Le promoteur s'est également engagé à ce que les nouveaux véhicules respectent a minima la norme de pollution EURO3, et des approfondissements seront menés avec le concessionnaire pour introduire des bus à niveau EURO4 ou 5 si ces carburants et l'infrastructure de distribution sont disponibles et adéquates.

#### **Suivi des impacts pendant la phase de construction et d'exploitation**

Tous les documents d'appels d'offre prévoient une déclaration d'engagement et un code de conduite que les entreprises de génie civil et de construction s'engagent à appliquer et qui prévoit de respecter le PGES et l'obligation de compenser tout impact environnemental négatif. Le suivi de la mise œuvre de ces mesures fera partie des responsabilités du maître d'œuvre et du bureau de contrôle.

L'exploitant privé devra avoir la capacité d'identifier, d'évaluer et de gérer les impacts sociaux et environnementaux associés à ses activités y compris le respect des règles de sécurité routière. Il devra également mettre en place un système de gestion environnemental et social et préparer un PGES pour ses activités propres y compris pour les aspects sanitaires et sécurité notamment un plan d'urgence.

Tous les impacts liés à la construction et à l'exploitation seront gérés et suivis par le CETUD qui sera en charge de la mise en œuvre globale et du respect du PGES. Une équipe dédiée de deux personnes sera mobilisée pour suivre les impacts du projet avec la production de rapport de suivi trimestriel. Cet appui et le renforcement de capacité du promoteur est d'ailleurs prévu par la Banque Mondiale.

#### **Évaluation des incidences sociales**

Le BRT devrait générer des bénéfices sociaux importants en améliorant la mobilité, en augmentant l'accès au transport public, en réduisant les temps de trajet et en améliorant les conditions de confort et de qualité de service.

Les principaux impacts négatifs seront liés à : (1) l'expropriation d'habitants ainsi qu'à l'interruption d'activité commerciale, et à (2) la perte de revenus particulièrement des vendeurs informels mais aussi des opérateurs formels et informels.

Luxembourg, 18 December 2017

Le projet est prévu dans une des zones les plus denses de Dakar qui est déjà en grande partie occupée par des zones résidentielles et commerciales. Il y aura au total près de 1 138 ménages affectés dans des proportions variables. Cela inclut également plusieurs activités commerciales (de l'ordre de 864) qui seront directement affectés par la construction et la mise en exploitation du projet.

Les phases de préparation et de conception du projet ont cherché à autant que possible minimiser les acquisitions de terrains, les expropriations et les impacts négatifs sur les populations riveraines du projet.

Le promoteur a préparé un Cadre général de Politique de Réinstallation (CPR) et un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) conforme aux exigences de la BEI. Le CPR et le PAR ont fait l'objet d'une consultation avec les personnes affectées et ont été rendus publics sur le site web du promoteur, de la Banque Mondiale et de la BEI. Par ailleurs, compte tenu du nombre d'activités commerciales affectées, le PAR sera mis en œuvre et soutenu par une stratégie d'intervention pour les entreprises et les commerces formels et informels.

Le financement de la BEI sera sujet à la bonne mise en œuvre du PAR avant la mise à disposition des terrains par le CETUD aux entreprises de construction et au recrutement d'un expert réinstallation qui sera intégré dans l'équipe de suivi des impacts sociaux et environnementaux.

D'autres effets négatifs seront directement liés à l'exploitation du BRT. Le projet va redessiner la carte du secteur des transports publics à Dakar et impacter l'activité des opérateurs privés et des opérateurs informels de minibus (notamment Ndjaga Ndiaye et Cars Rapides). Une consultation de ces acteurs a déjà été initiée par le CETUD pour faciliter le processus de transition et sera continuée dans le cadre du futur Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP), permettant ainsi de définir les mesures d'accompagnement nécessaires pour assurer une continuité de l'exploitation des différents modes de transport opérant actuellement sur le corridor (formels et informels) et atténuer les impacts du Projet.

Les autres risques potentiels liés au projet sont : une mauvaise application des obligations et des conditions de travail vis-à-vis des employés pendant la phase de construction et d'exploitation ; le non-respect ou le respect partiel des conditions sanitaires et sécurité sur le lieu de travail pendant la phase de construction. Ces aspects seront gérés principalement par l'introduction d'obligations dans les contrats des entrepreneurs ou des fournisseurs et seront suivis par le maître d'œuvre et le promoteur.

## **Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes**

Les procédures d'information au public ont été menées en janvier 2017 par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation locale (Code de l'environnement de 2015), au travers des procédures d'évaluation d'impact environnemental. Les rapports de clôture de l'enquête publique n'ont révélé aucun commentaire.

## **Conclusions et Recommandations**

Sur le volet environnemental, après appréciation des mesures de mitigation et de compensation et compte tenu de ses impacts positifs attendus après sa mise en service (baisse de la pollution atmosphérique et sonore), le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque. Néanmoins, le promoteur s'engagera à améliorer progressivement la performance environnementale des bus, en visant, dans la mesure du possible, l'évolution du parc du standard EURO 3 envisagé aujourd'hui à des standards supérieurs.

Luxembourg, 18 December 2017

En termes sociaux, le Projet livrera des bénéfices importants à la population et devrait dynamiser davantage l'agglomération urbaine de Dakar. Néanmoins, le Projet comporte la réinstallation sociale et économique d'un nombre important de personnes. Une mise en œuvre efficace du PGES et du PAR sera essentielle pour s'assurer que les impacts sociaux soient atténués de la manière prévue. De ce fait, la BEI conditionnera son premier décaissement à:

- (i) la réception de la mise à jour du PAR suite à la validation de l'Avant-Projet Détaillé (AVP), au cas où ce dernier modifierait la conception du tracé et les impacts sur le foncier;
- (ii) la réception du planning général de réalisation du Projet intégrant les acquisitions foncières et la libération des emprises;
- (iii) la réception du rapport d'établissement préparé par l'organisation en charge de la mise en œuvre du PAR, présentant en particulier la stratégie d'intervention pour les entreprises et les commerces formels et informels qui sera déroulée selon le principe établis dans le PAR;
- (iv) la confirmation par le CETUD du recrutement d'un expert en réinstallation pour gérer et superviser la mise en œuvre des activités liées à la réinstallation des personnes affectées par le Projet ;
- (v) la préparation d'un PEPP qui comprendra en particulier les mesures d'accompagnement nécessaires pour assurer une continuité de l'exploitation des différents modes de transport opérant actuellement sur le corridor (formels et informels).

Tout décaissement, y compris le premier, sera conditionné à une mise en œuvre progressive du PAR qui soit satisfaisante par rapport à ses objectifs et mesures et qui soit cohérente à la stratégie d'intervention dont au point (iii) ci-dessous et, de manière générale, au calendrier de mise en œuvre du Projet.

De manière générale, la Banque demandera au promoteur de s'engager à mettre en œuvre le Projet conformément au PGES, au CPR et au PAR; d'établir des rapports semestriels sur l'avancement des PAR et du PGES intégrés dans les rapports d'avancement des travaux et de présenter une évaluation à mi-Projet et au terme du Projet de la mise en œuvre du PAR. De plus, le promoteur fournira une mise à jour de ces documents ainsi que de l'EIES au cas où il y aurait des modifications significatives de la conception suite à l'approbation de l'APD.

Les mesures mentionnées ci-dessus devraient permettre d'atténuer les risques associés au projet qui demeurent néanmoins de moyenne ampleur.

Sous ces conditions, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.