ANNEXE 9

CADRE POLITIQUE DE REINSTALLATION PROJET AUTOROUTE A PEAGE DAKAR DIAMNIADIO,FERMETURE DE LA DECHARGE DE MBEUBEUSS

REPUBLIQUE DU SENEGAL

SOCIETE APIX S.A.
PROMOTION DES INVESTISSEMENT ET GRANDS TRAVAUX

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE DAKAR (CADAK)

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE RUFISQUE (CAR)

CADRE DE POLITIQUE DE REINSTALLATION

PROJET AUTOROUTE A PEAGE DAKAR – DIAMNIADIO

FERMETURE DE LA DECHARGE DE MBEUBEUSS

(RAPPORT FINAL)

DAKAR

SEPTEMBRE 2008

ACRONYMES **4**

A. Description du Projet **4**
1. Le Projet : les impacts sociaux de la fermeture de la décharge publique de Mbeubeuss 5
a. La zone du Projet 5
b. Analyse des enjeux : les activités économiques sur la décharge de Mbeubeuss 11
c. La nécessité de fermer la décharge de Mbeubeuss 15
d. Résumé du Projet 16
i. Atténuation des impacts sociaux 16
ii. Réhabilitation de la décharge 17
iii. Création d'une nouvelle décharge 17
2. Impossibilité de préparer un PAR maintenant 18

B. Cadre juridique **19**

C. Les principes et objectifs régissant la préparation et l'exécution de la réinstallation **20**

D. Critères d'appartenance pour la définition des différentes catégories de PAP **21**
1. Habitations 21
a. Gouye Gui et Baol 21
b. Diamalaye et Daru Salam 22
2. Entreprises et emplois 22

E. Estimation du nombre de personnes déplacées **25**
1. Minimisation des impacts 25
2. Estimation du nombre de personnes déplacées 25

F. Modes d'évaluation des éléments d'actifs affectés **26**
1. Habitations 26
2. Entreprises (revendeurs et grossistes) 27
3. Petits commerçants 28
4. Récupérateurs, artisans et vendeuses d'eau 28

G. Processus d'indemnisation **28**
1. Compensation pour les biens perdus 28
a. Expropriation et indemnisation des terrains du Domaine National en zones urbaines 28
b. Expropriation et indemnisation des terrains du domaine privé 28
c. Indemnisation et clôture de Mbeubeuss 29
2. Réhabilitation économique 29
3. Calendrier 30

H. Processus d'exécution **30**
1. Partenaires 30
a. La société APIX sa 31
b. L'Entente CADAK-CAR 31
c. L'Agence de Développement Municipal (ADM) 33
d. Le comité de pilotage du Projet 33
e. L'assistance des ONG ou instituts de recherche 34
f. La participation des acteurs locaux 35
2. Responsabilités institutionnelles 35

I. Mécanismes de réparation des préjudices **37**

J. Dispositifs de financement de la réinstallation **37**

K. Mécanismes de consultation **39**

L. Dispositifs de suivi et d'évaluation **40**
1. Le suivi 40
2. L'évaluation 41

M. Description du processus de préparation et d'approbation du PAR **42**
1. Les préparations préliminaires au PAR 42
    a. Recensement de la population, Inventaire des biens et Etudes socio-économiques dans les villages économique des recycleurs (Gouye Gui et Baol) 43
        i. Impacts 43
        ii. Enquête socio-économique 44
    b. Etudes dans la zone de contamination des villages et de Diamalaye Daru Salam 45
2. Préparation du PAR 46
3. Approbation 46

N. Diffusion publique **46**

TABLEAUX

Tableau 1 : Impacts par catégorie de travailleurs et mesures correctives éventuelles 24
Tableau 2 : Activités sur la décharge de Mbeubeuss 25
Tableau 3 : Répartition des tâches pour la mise en œuvre du PAR 36
Tableau 4 : Budget 38

FIGURE ET PHOTOS

Figure 1: Mbeubeuss, zone du Projet 6

Photo 1 : Camions sur la route d'accès à la décharge 8
Photo 2 : Récupération du compost 8
Photo 3 : Un « pack » à Gouye Gui, en dessous de la décharge 9
Photo 4 : Un « pack » à l'intérieur de Gouye Gui 10
Photo 5 : Camions et récupérateurs sur la plateforme 11
Photo 6 : Bulldozer sur la plateforme 11

Photo 7 : Des récupérateurs au travail au moment de l'arrivée des ordures 13
Photo 8 : Les récupérateurs font le tri des matériaux récupérables dans les ordures ménagères 13
Photo 9 : Structure à Gouye Gui 27

ANNEXES

Annexe A : OP 4.12, Annexe A, paragraphes 23-25 47
Annexe B : Clôture de Mbeubeuss, Avis 50
Annexe C : Cadre juridique 53

CADRE DE POLITIQUE DE REINSTALLATION
FERMETURE DE LA DECHARGE DE MBEUBEUSS
PROJET D'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR – DIAMNIADIO

Le présent Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) suit l'organisation établie dans l'OP 4.12, Annexe A, paragraphes 23 - 24 (Voir l'annexe A.). L'objectif de ce CPR est de clarifier les principes qui guideront la future opération de réinstallation, y compris les principes conceptuels pour la définition des critères d'admissibilité et d'assistance et les dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre de l'opération de réinstallation. Un budget prévisionnel et un calendrier du projet sont également fournis.

Un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) sera développé prochainement afin de mesurer l'étendue des impacts négatifs causés par la fermeture de la décharge de Mbeubeuss et les mesures qui seront mises en place pour corriger ces effets. Ce PAR sera conforme aux principes et lignes directrices de l'OP 4.12 adoptée dans ce CPR, et sera développé en étroite consultation et collaboration avec les populations affectées par ce projet (PAP) et leur association.

A. DESCRIPTION DU PROJET

La Société APIX s.a. assure la maîtrise d'ouvrage du projet de construction d'une Autoroute à péage entre Dakar et Diamniadio, afin d'améliorer l'accès à la capitale du Sénégal. L'Autoroute à péage parcourt la zone densément peuplée de Pikine, qui, d'une lointaine banlieue pour les classes ouvrières, est devenue une zone urbaine au cœur l'agglomération dakaroise. Comme il est impossible que l'Autoroute à péage contourne le quartier de Pikine, 20 à 30.000 personnes devront être déplacées hors de l'emprise du Projet.

Les personnes déplacées de Pikine seront transférées vers Keur Massar, une zone périurbaine située à environ 10 km au nord de Pikine, qui se développe actuellement très rapidement. Toutefois, le site de réinstallation de Keur Massar, est situé à proximité du site de la décharge de Mbeubeuss. La nappe phréatique et les sols du site seraient contaminés, dans une moindre mesure, par des polluants libérés par la décharge. Bien que les études techniques soient en cours pour déterminer l'étendue de la contamination et la pollution, il est évident que la décharge Mbeubeuss doit être fermée pour des raisons de santé publique et de sécurité avant que les populations ne soient installées sur le site adjacent de recasement[1].

La Communauté d'Agglomération de Dakar (CADAK) et la Communauté d'Agglomération de Rufisque (CAR), qui forment une seule structure (Entente CADAK-CAR), ont une responsabilité juridique dans la gestion des déchets solides de la zone métropolitaine de Dakar. L'Entente CADAK-CAR travaille étroitement avec l'Agence de Développement Municipal (ADM), organisme qui promeut le développement municipal au Sénégal. L'Entente CADAK-CAR et

[1] Les résultats de l'étude de caractérisation des sols de la zone de recasement (septembre 2008) montrent que les faibles concentrations de contaminants mesurées permettent de constater que les sols de surface présents dans la future zone de recasement peuvent être utilisés sans restriction d'usage, incluant l'usage agricole. Néanmoins, les recommandations de fermeture de la décharge de Mbeubeuss ne doivent en aucun cas être remises en cause au regard des résultats obtenus lors de la présente étude.

l'ADM ont annoncé conjointement la fermeture de la décharge publique de Mbeubeuss pour l'année prochaine (Voir à l'annexe B, le compte rendu de cette décision).
Toutefois, ce projet n'a pas obtenu les financements nécessaires jusqu'à ce que l'APIX réalise que le futur site de réinstallation de Keur Massar ne pourrait être occupé qu'à partir du moment où la décharge aura cessé de fonctionner et aura été remise en état. Ce projet concerne donc à la fois l'Entente CADAK-CAR, qui a pour mandat officiel de fermer la décharge de Mbeubeuss, son partenaire, l'Agence de Développement Municipal, mais aussi l'APIX, dont le programme de réinstallation constitue une opportunité pour le financement et la mise en œuvre de ce projet.

La fermeture de la décharge de Mbeubeuss s'articule autour de plusieurs actions distinctes mais connexes. Tout d'abord, de nouveaux logements et/ou de nouveaux moyens de subsistance devront être fournis aux personnes qui vivent ou travaillent sur la décharge, dans la mesure où des résidences permanentes et/ou des emplois sont touchés par la fermeture. Ces actions sont l'objet du présent Cadre de Politique de Réinstallation. Ensuite, la décharge, qui est entièrement au-dessus du sol, doit être physiquement restructurée, de manière à ce que ses flancs aient une pente assez faible pour pouvoir être recouverts de terre et reboisés. Ces travaux de réhabilitation seront précisés par un plan distinct mais ne devraient pas entraîner de mesures correctives supplémentaires dans le cadre de l'opération de réinstallation. Enfin, les nouvelles installations de gestion des déchets solides déjà créées, devront être modifiées (centre de transfert des déchets) ou devront être rendues opérationnelles (le nouveau centre d'enfouissement technique), afin de pouvoir accueillir, dans la mesure du possible, des opérations de recyclage qui sont actuellement en cours à Mbeubeuss.

Le présent chapitre décrit les caractéristiques physiques de la décharge et détaille les activités économiques qui s'y déroulent, afin que le lecteur ait une bonne compréhension de la complexité du système économique fondé sur le recyclage qui s'y est développé, et qui doit être reproduit dans les nouvelles zones de transfert et d'enfouissement, dans le but de réduire au maximum les perturbations économiques que pourraient connaître les populations affectées par le Projet.

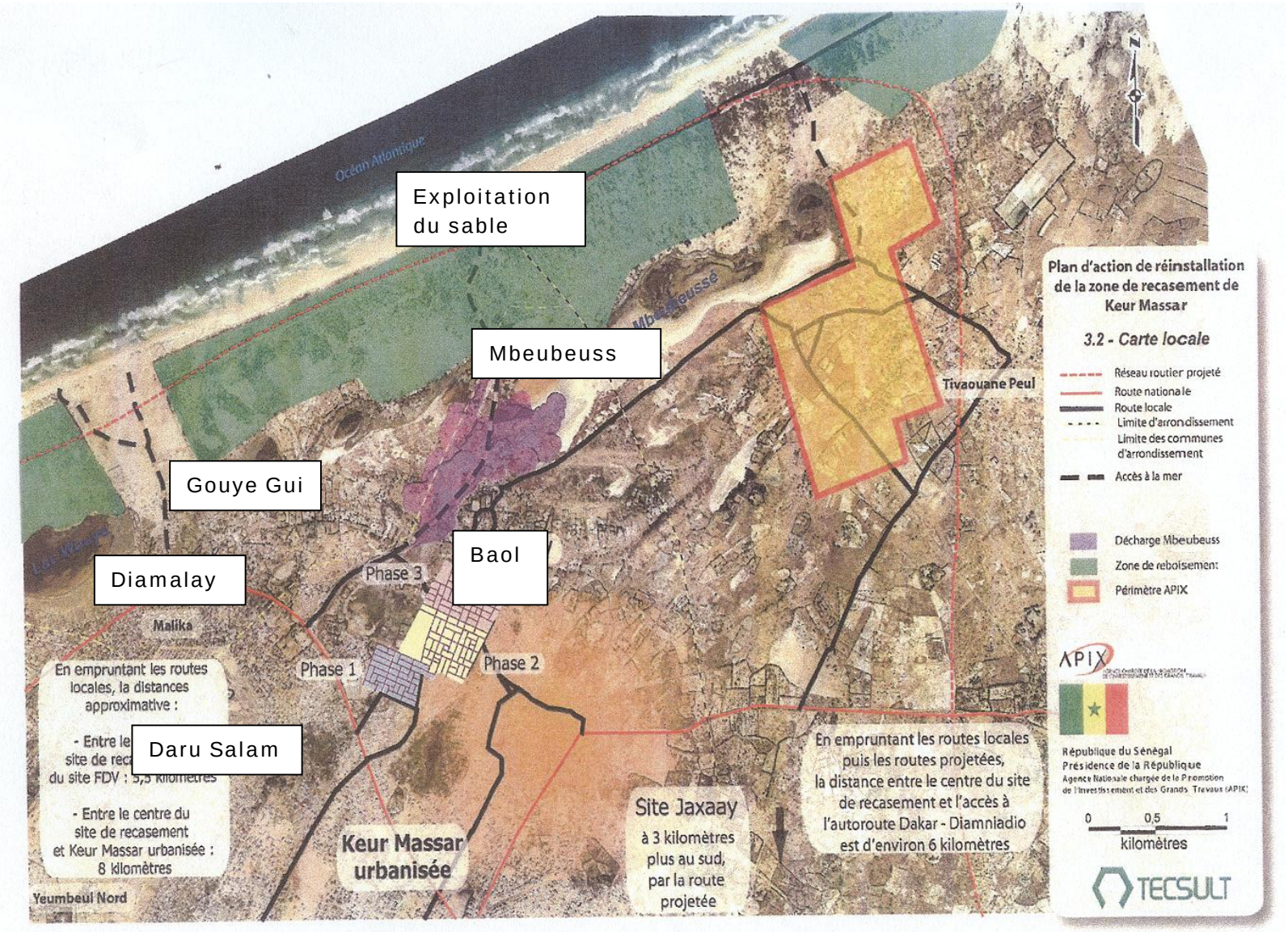
1. Le projet : les impacts sociaux de la fermeture de la décharge publique Mbeubeuss

La décharge de Mbeubeuss est située à environ deux kilomètres à l'est du village de Malika et à près de deux kilomètres au nord de celui de Keur Massar (voir la figure 1, ci après).

a. La zone du projet

La zone de projet part d'une longue piste d'accès (environ 2,5 kilomètres de longueur), s'éloignant de la route principale vers la zone active de la décharge. Cette piste d'accès constituait auparavant la partie active de la décharge: au début, les camions d'ordures se rendaient jusqu'au bout de la piste pour déposer leurs chargements, étendant et élargissant ainsi progressivement la zone de décharge. A présent, au niveau de son raccordement à la route principale, la piste d'accès à la décharge est relativement étroite, entre 15 et 20 m de large. La surface active aujourd'hui (appelée « plateforme » en français et « langue » en anglais) s'étend sur plus de 100 mètres de large.
Aménagée le long d'un axe Nord-Est/Sud-Ouest, la décharge occupe une superficie de l'ordre de 60 à 75 hectares. La piste d'accès à la décharge se situe sur son axe central et rejoint le cordon dunaire du littoral. Cette piste permet également l'accès des camions à la plage, où le sable est exploité de manière intensive.
La zone la plus vaste du Projet est constituée d'une bande de 50 mètres mesurée à partir du bord de la décharge au-dessus du sol, qui se prolonge autour de la décharge et de la piste d'accès. Cette zone est celle où le risque de contamination par les métaux lourds et autres polluants est le plus grand.

FIGURE 1 :
MBEUBEUSS, ZONE DU PROJET



Des études environnementales sont actuellement en cours pour déterminer la nature et l'étendue de la contamination. L'extension précise du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) ne pourra être déterminée que lorsque ces études seront disponibles. Dans cette attente, le présent CPR considère la zone la plus étendue comme étant la zone à prendre en compte par le Projet.

Actuellement, les camions de transport des ordures ménagères de l'ensemble des quartiers de l'agglomération utilisent la décharge de Mbeubeuss. « L'entrée principale de la décharge abrite un poste de contrôle muni d'un pont à bascule (présentement en panne) où opèrent les agents du MEPN et de l'entente CADAK - CAR pour le pesage des camions de collecte du système de ramassage des ordures publiques. Au-delà du poste de contrôle, débute une longue piste de près de 2,5 kilomètres construite à partir des déchets déversés sur le site depuis le début de son exploitation. La piste s'élève à environ 6 à10 mètres de hauteur ... [et] elle sert aussi de chemin aux camions de sable et d'ordures » (Rapport comptage, p. 8)

La décharge de Mbeubeuss peut être divisée en trois zones, à partir de l'entrée de la piste d'accès à la plate-forme de la décharge où se produit aujourd'hui l'activité, en fonction de l'utilisation de la zone. La première zone est située à l'entrée de la piste d'accès elle-même. Cette zone s'étend sur un demi-kilomètre à partir de la route principale. Il y a quarante ans, cette zone, qui était alors faiblement peuplée, constituait la zone de dépôt des ordures. Aujourd'hui, il existe deux aires d'habitation, Diamalaye au Nord et Daru Salam au Sud, où la décharge rejoint l'entrée de la route principale.

Cette première zone, qui est située légèrement au-dessus du terrain environnant, sert uniquement d'entrée à la piste de la décharge. Elle n'est plus utilisée pour l'entreposage des déchets, et il n'y a pas d'activité de recyclage dans cette zone. Les structures situées dans ces deux zones ne sont pas directement touchées par la fermeture de la décharge. Autrement dit, il ne s'y trouve pas de maisons ou d'autres structures qui doivent être déplacées - donc pas de réinstallation physique à prévoir - afin de fermer la décharge.

Néanmoins, selon les résultats des études environnementales sur les métaux lourds et autres contaminants, certains logements se situent dans la bande de sols de 50 mètres potentiellement contaminée. Il est vraisemblable que certains résidents dans ce domaine travaillent dans la décharge et, en ce cas, leur emploi sera affecté. Ces effets sont traités à la rubrique économique des déplacements.

Photo 1 : Camions sur la route d'accès à la décharge

La deuxième zone est la zone moyenne de la décharge, qui se situe à partir de la fin de l'entrée, c'est-à-dire à la limite de la zone habitée au Nord et au Sud de la piste d'accès, et au début de la zone active de la décharge, dite « la plateforme ». Cette zone a également été au cours des dernières années une zone active de décharge, mais la plateforme se trouve plus loin. Dans ce domaine, où les dépôts de déchets se sont décomposés, les travailleurs font désormais le tri du matériel pour en extraire le compost commercialisable.

Photo 2 : Récupération du compost

Dans cette deuxième zone, au pied de la décharge, on trouve deux villages de recycleurs, Gouye Gui et Baol, dont les habitants se consacrent à la récupération de matériaux divers en provenance de la décharge ou de entreprises privées. Dans Gouye Gui, il y a 11 « packs » (zones de stockage), dont la plupart se spécialisent dans les déchets industriels transportés par les camion des usines de

la région métropolitaine. Dans Baol, il y a environ 50 « packs », dont la plupart stockent une grande partie des déchets ménagers de la décharge.

Photo 3 : Un « pack » à Gouye Gui, en dessous de la décharge

Photo 4 : « Packs » à l'intérieur de Gouye Gui

La troisième zone est située à l'extrémité est de la décharge où le dépôt d'ordures est encore actif. C'est ici que les récupérateurs fouillent les ordures y pour recueillir les matériaux pouvant être réutilisés : métal, plastique, verre, bois, papier, savon, cire, matières organiques, etc. La partie la plus active de la décharge est située à l'est de l'extension de la plateforme. « La plateforme est un espace vaste avec une superficie d'environ 0,5 hectare. C'est la zone de récupération privilégiée, c'est sur ce site que les camions déversent leurs chargements d'ordures pendant que les engins (chargeuse mécanique, bulldozer) facilitent le terrassement par les manœuvres des camions. Des centaines de récupérateurs y opèrent toute la journée, suivant les va et vient incessant des camions. Des groupes de récupérateurs y travaillent même la nuit. Certains récupérateurs y stockent aussi de la ferraille, tout en transférant dans les blocs [zones de stockage] ... les autres matières récupérées pour les vendre aux grossistes revendeurs » (Rapport comptage, p. 11).

Photo 5 : Camions et récupérateurs sur la plateforme

Photo 6 : Bulldozer sur la Plateforme

b. Analyse des enjeux : les activités économiques sur la décharge de Mbeubeuss

On estime que 3 500 personnes travaillent chaque jour à Mbeubeuss. Deux tiers de ces personnes dépendent de la décharge pour leur subsistance ; un tiers exploitent le sable marin pour la construction urbaine, quelques-uns travaillent pour l'administration ou exercent d'autres activités. Un certain nombre de ces personnes, comme les conducteurs de camions à ordures ou leurs assistants, ne sera pas affecté par la fermeture de Mbeubeuss car ils poursuivront leurs activités dans les nouvelles installations qui seront ouvertes.

D'autres, comme les exploitants de sable, ne sont pas directement touchés par la fermeture de la décharge. Pour avoir une idée des populations qui seront touchés par la fermeture de la décharge de Mbeubeuss, il faut tenir compte de l'organisation des travaux sur le site, c'est-à-dire des différentes catégories de travailleurs qui dépendent des déchets urbains stockés.

Au moins 300 récupérateurs font le tri des ordures dès qu'ils arrivent à la plateforme, et trient les différents matériaux comme le métal, le bois, le plastique, le verre et les restes de nourriture.

Environ 20% des récupérateurs sont des femmes. « Les récupérateurs opérant sur la plateforme sont généralement assez jeunes. Apparemment, l'âge dominant varie entre 10 et 30 [ou 40] ans. Ils utilisent des bâtons de type crochet qui servent à fouiller dans les ordures et des sacs contenant des objets récupérés. La plupart d'entre eux protègent leurs narines contre les poussières au moyen d'un masque ou d'un morceau de tissu. Seuls quelques-uns sont équipés de bottes, les autres portent des chaussures en plastique (surtout les enfants) ou des chaussures de sport qu'ils ont récupérés et cousues » (Rapport comptage, p. 10). Bien que la plupart des récupérateurs choisissent la gamme complète de matériaux, certains se spécialisent dans un produit particulier tel que les restes de nourriture et de matières organiques qui peuvent être revendues aux porcheries.

Les récupérateurs ont des relations quotidiennes avec les revendeurs et les grossistes de Gouye Gui (où il y a 11 « packs » ou dépôts) et de Baol, à qui ils vendent leurs matériaux. (Les revendeurs vendent aux acheteurs qui se rendent à leur dépôt, tandis que les grossistes ont des contrats avec des usines et d'autres utilisateurs industriels de matériaux). La grande majorité des déchets domestiques (80% environ) est vendue à des acheteurs de Baol, tandis que le reste (environ 20%) est vendu à des acheteurs de Gouye Gui.

Gouye Gui, qui a été fondé peu après la création de la décharge, est essentiellement une zone de stockage. Il s'y trouvent peu, sinon aucun résident. « C'est le site le plus proche de l'entrée de la décharge, à environ 600 mètres... Il comporte des espaces sommairement délimités appelés « packs » où travaillent plusieurs catégories d'acteurs. Ces « packs » sont entourés par des clôtures de fortune, assemblées à partir de tôles, de fûts déployés et de cartons ; la porte de la clôture est fermée avec un cadenas pour sécuriser les objets récupérés. Dans chaque « pack » se trouve une baraque pour garder les objets les plus précieux, et qui sert aussi d'entrepôt. Gouye Gui est composé de « packs » de tout venant où l'on peut retrouver les principales filières de Mbeubeuss (chaussures en plastique, bouteilles, ferraille, métaux non serreux, sacs, bois…) avec une prédominance de ferraille et de métaux non ferreux. Le village est spécialisé dans la récupération des déchets industriels et des toiles plastiques. Les acteurs présents dans ce site font partie des plus anciens de la décharge et sont très actifs dans le GIE Bok Diom des récupérateurs de Mbeubeuss» (Rapport comptage p. 8).

Photo 7 :

Des récupérateurs en activité au moment de l'arrivée des ordures

Photo 8 :

Les récupérateurs font le tri

Baol, en revanche, donne l'impression d'un petit village. La présence effective de résidents permanents reste à vérifier, mais, il est clair qu'il existe un certain nombre de travailleurs dans ce village. Tous ces travailleurs dépendent des camionneurs qui apportent les ordures dans les camions, et des acheteurs qui amassent pour la revente. « Il se trouve plus loin en descendant les profonds sillons tracés par les camions d'ordures. Dans ce site on dénombre une forte concentration de packs, de concessions, de lieux de stockage, aménagés de manière informelle et prenant les formes d'un quartier d'habitat spontané. A l'image de Gouye gui, les « packs » sont aussi entourés par des ferrailles, du carton, des nattes et des pagnes (draps, couvertures, etc.) Toutes les filières de récupération y sont représentées, les matières plastiques, les bouteilles, la ferraille et les métaux divers, etc. Il abrite aussi la plupart des grossistes » (Rapport comptage, p. 9).

Divers artisans travaillent dans le recyclage des déchets récupérés à des fins de revente à la fois à Gouye Gui et à Baol. Dans Gouye Gui, des groupes de femmes fabriquent de la cire de bougie destinée à être vendus aux teinturiers de « batik », et plusieurs hommes cousent ensemble des feuilles de plastique pour les vendre en tant que matériau d'étanchéité pour les toits des maisons rurales. Dans Baol, plusieurs femmes cousent des morceaux de tissu destinés à devenir des coussins, tandis que les artisans récupèrent des mousses de matelas pour garnir les oreillers. D'autres femmes remettent à neuf des sacs à main pour les revendre. En bref, il s'y trouve un large éventail d'artisans spécialisés dans le recyclage, qui remettent en l'état les matériaux récupérés pour les revendre, et qui dépendent donc de la fourniture de matériaux provenant de la décharge.

Les récupérateurs de compost constituent un autre groupe professionnel qui dépend de la décharge. Ces travailleurs viennent sur l'ancienne zone de la décharge afin de recueillir un mélange d'ordures et de sable qui peut être revendu aux maraîchers comme engrais pour les légumes. « La piste qui traverse la décharge est constituée d'anciens dépôts d'ordures et forme en certains endroits une dénivelée avec le terrain naturel (champs limitrophes). Elle a la forme d'une digue dont la hauteur avoisine quinze (15) mètres. C'est sur les versants de cette piste que les récupérateurs de terreau opèrent avec comme instruments de travail, un pic, une pelle et un tamis. L'observation du site permet de constater que les récupérateurs de terreau changent périodiquement d'aire de travail dans la décharge, à la recherche de dépôts sûrement plus anciens et par conséquent plus minéralisés. Devant chaque aire de travail on observe un tas de terreau tamisé, mais aussi un tas de réfuter formé essentiellement des refus du tamis ; le terreau vendu est acheminé par des charrettes et des camions chargés manuellement par ces mêmes récupérateurs. Les récupérateurs de terreau ont généralement comme équipements de protection des gants, des bottes ou le plus souvent des chaussures dites de sport en mauvais état. Ils disposent rarement de masques ou de lunettes pour les protéger contre les émissions de poussière caractérisant l'exploitation du terreau » (Rapport comptage, p. 11).

Outre ces travailleurs, il existe un certain nombre d'activités à Baol, et dans une moindre mesure à Gouye Gui, qui fournissent des services aux travailleurs de la décharge. Les vendeurs d'essence et les mécaniciens fournissent leurs services aux camionneurs. En outre, des restaurants en plein air, des petits commerçants et vendeurs d'eau fournissent des repas et des boissons, des aliments préparés et des bonbons, à tous les travailleurs sur le site : les camionneurs, leurs assistants, les recycleurs, les grossistes, et les artisans.

Les recycleurs ont créé deux associations pour défendre leurs intérêts. L'Association des Récupérateurs regroupe quelque 800 récupérateurs, revendeurs, grossistes et artisans. L'Association élit son bureau, et les membres s'acquittent de leurs cotisations. Avec une aide extérieure, l'Association a construit une salle de réunion avec annexes, une clinique fonctionnelle et une garderie. L'Association soutient les efforts de ses membres pour développer d'autres activités économiques, telles que les pondeuses, et porcheries. En plus de l'Association des Récupérateurs, il

existe une association de femmes qui représente les intérêts des restaurateurs et des vendeurs d'eau, en particulier.

Le recyclage est une activité rémunératrice. Les gains varient en fonction de la profession et de l'âge ; il existe des variations significatives selon le type d'emploi. Le chiffre d'affaire des récupérateurs, des acheteurs et des vendeurs de produits recyclés est très variable : de 500 F à plus de 20.000 FCFA par jour. Les artisans, quant à eux, gagnent entre 2.500 et 20.000 F CFA / jour.

En ce qui concerne les activités commerciales, les chiffres d'affaires sont également très variables. Ceux qui ont des boutiques déclarent percevoir quotidiennement des revenus supérieurs à 15.000 F CFA, ceux des petits commerçants variant entre 500 et 20.000 F CFA / jour. Les vendeurs de jus et de crème gagnent entre 500 et 15.000F CFA.

Enfin, les travailleurs qui ont les revenus quotidiens les plus faibles et les plus variables sont les vendeurs d'eau. Cette variation dépend particulièrement de qualité et de l'usage de l'eau vendue (eau glacée pour la boisson, eau pour le lavage des produits recyclés, eau de bain), mais aussi de la quantité journalière vendue. Ainsi quatre niveaux de revenus sont répertoriés :

- de 0 à 500 F : aux femmes qui transportent toute la journée des bassines d'eau pour servir les différents clients établis dans le village de Baol, à raison de 150 F la bassine d'eau ;
- de 500 F à 1000F : aux jeunes filles utilisant des seaux mais aussi aux vendeuses d'eau fraîche ;
- de 1000 F à 2500 F : également aux jeunes filles utilisant des seaux et aux vendeuses d'eau fraîche;
- et de 2500F à 5000 F aux vendeurs de bidons d'eau transportés par charrettes.

Les mécaniciens reçoivent entre 10.000 F A 20.000 FCFA / jour.

Le principal enseignement à tirer de ces informations est que la récupération et le recyclage sont sans doute des activités méconnues et mal appréciées, mais qu'elles sont rémunératrices – les récupérateurs de chiffons sont loin d'être les travailleurs les plus pauvres dans l'agglomération de Dakar - et elles soutiennent un système économique complexe qui doit être reproduit dans les nouvelles installations afin de réduire les risques de perturbation économique.

c. La nécessité de fermer de la décharge de Mbeubeuss

La décharge de Mbeubeuss est exploitée depuis 40 ans sans aucun contrôle sanitaire. En effet, l'exploitation a débuté en 1968 lors de l'enfouissement du compost non valorisé de l'usine de compostage de Bel Air, installée la même année. Au départ, cet enfouissement ne devait servir qu'à surélever le terrain naturel pour aménager la route de Malika. À la suite de la fermeture de la décharge de Dakar à Hann en 1970, le site de Mbeubeuss est devenu la décharge publique de la Presqu'île du Cap Vert.

À cette époque, aucune étude d'implantation et d'exploitation n'a été réalisée, et le site de la décharge s'est développé de façon sauvage. La seule forme d'exploitation que la décharge connaît depuis son ouverture demeure le simple terrassement des déchets déposés par les camions après leur pesage au pont bascule. La décharge n'est pas clôturée, les ordures n'y sont pas recouvertes de matériau inerte. Elle fait l'objet d'une fréquentation incontrôlée d'animaux errants et d'enfants récupérateurs. La décharge est à l'origine également de la circulation de produits déjà usagés dans les circuits de consommation des quartiers environnants.

Les décharges brutes présentent des risques de contamination des eaux souterraines et de surface, d'explosions et d'incendies, des dommages sur la végétation, de pollution de l'air ou de réchauffement climatique. Une des plus importantes questions liée à la gestion des décharges demeure la gestion des lixiviats qui sont générés par les liquides présents dans les déchets et l'eau d'origine externe et qui percolent à travers les déchets. Les lixiviats contiennent divers contaminants à des niveaux de concentration qui peuvent avoir des impacts environnementaux sur les eaux souterraines et de surface et peuvent donc constituer une menace pour la santé humaine. Les gaz des décharges représentent aussi un risque potentiel pour les humains. Les risques auxquels font face les populations riveraines incluent aussi l'augmentation du trafic de camions, du bruit, des odeurs indésirables, de la pollution visuelle et esthétique et la réduction des usages des sols.

La rapide croissance démographique des quartiers de Diamalaye et Darou Salam, situées sur les routes principales d'accès à la décharge est une raison de plus qui appelle à la fermeture de la décharge de Mbeubeuss. Les populations des quartiers riverains, en particulier Diamalaye, sont gênées dans leurs déplacements par les « va et vient » incessants des camions d'ordures ajoutés à ceux qui transportent le sable de mer (l'unique lieu d'extraction autorisé est la plage de Mbeubeuss). Ces déplacements s'effectuent aussi sous l'effet des mauvaises odeurs qui affectent les ménages même dans leurs maisons notamment lors des périodes de chaleur. Les ménages riverains sont aussi confrontés à la prolifération des mouches qui atteint des pics durant la saison des pluies. Cette situation est source de maladies qui sont aussi rendues possibles par la contamination des eaux souterraines utilisées à des fins domestiques par des ménages non raccordés à l'eau courante, la divagation des animaux errants qui fréquentent la décharge, la colonisation de ces quartiers par les rongeurs et par d'autres vecteurs de maladies. Les populations riveraines reconnaissent les risques de santé liés à Mbeubeuss, et appuient fortement la fermeture du site.

d. Résumé du Projet

La fermeture de la décharge de Mbeubeuss nécessite trois actions complémentaires et interdépendantes : mitiger les impacts socio-économiques sur la population active, terrasser et reboiser la décharge, et ouvrir une nouvelle décharge ou un Centre d'Enfouissement Technique pour recevoir les déchets urbains. Ce projet concerne uniquement les impacts socio-économiques de la fermeture de la décharge et, accessoirement, sa réhabilitation. La réhabilitation de la décharge n'a pas d'impacts supplémentaires en dehors du fait de devoir clôturer la décharge pour éviter des empiétements futurs. L'Entente CADAK-CAR, en collaboration avec l'ADM est en charge de l'ouverture de la nouvelle unité de traitement des déchets.

i. Atténuation des impacts sociaux

Les personnes les plus touchées par une fermeture de la décharge de Mbeubeuss sont celles qui y travaillent et celles qui y résident de façon permanente. La discussion avec ces populations est décrite au chapitre E, Estimation du Nombre de Personnes Déplacées.

La fermeture de la décharge entraînera également la fermeture d'un segment de la route qui va à la carrière de sable de Mbeubeuss. Même si une autre route existe (Voir carte 1), cette carrière dont l'exploitation est autorisée par le Ministère des Mines est prévue d'être fermée. Cependant, la fermeture de la décharge n'a pas d'impact direct sur la carrière de sable.

En même temps, la fermeture de la décharge sera bénéfique pour les communautés de Diamalaye au Nord et Darou Salam au Sud. La fermeture de la décharge et, plus spécifiquement, le terrassement de la « colline » de déchets ne touche pas les résidences dans les deux établissements, sauf, peut-être, certaines résidences situées dans la bande des 50 mètres potentiellement

contaminée. (Certaines nouvelles structures permanentes sont en train d'empiéter dans la décharge) de telle sorte qu'il sera nécessaire de clôturer la décharge pour éviter de prochaines installations.

La fermeture de la décharge affectera cependant l'ensemble des personnes qui y travaillent. La réinstallation de ces populations et l'impact économique de la fermeture sur ces populations est le but du présent Cadre de Politique de Réinstallation.

ii. Réhabilitation de la décharge

La réhabilitation de la décharge nécessite le terrassement de la terre qui a été récemment ajoutée sur le site. La hauteur de la décharge, qui est seulement de quelques mètres vers la route d'entrée principale, augmente au fur et à mesure que l'on s'approche des établissements. A côté de Diamalaye et Darou Salam, les « collines » de déchets sont devenues presque verticales à cause des excavations quotidiennes effectuées par les recycleurs pour tirer de le composte à revendre. La partie active de la décharge se trouve juste à côté de cette zone. A cet endroit, les bulldozers devront mélanger les anciens déchets aux nouveaux, de sorte à terrasser et remodeler le terrain pour qu'il puisse être recouvert et planté.

iii. Création d'une nouvelle décharge

La fermeture de la décharge requiert quelques modifications du centre de transfert et la création d'un nouveau Centre d'Enfouissement Technique pour recevoir les déchets lors de la fermeture de Mbeubeuss.

Le centre de transfert a été implanté dans la forêt de Mbao et ne présente pas de problème de déplacement de populations car personne n'y vit ou n'y habite. Actuellement, il y a un seul concessionnaire qui l'exploite. Les déchets sont ensuite transportés vers Mbeubeuss par d'autres camions. Il y a également beaucoup de concessionnaires privés qui transportent directement leurs ordures jusqu'à Mbeubeuss et certaines sociétés qui vendent leurs déchets aux recycleurs du Baol ou de Gouye Gui. L'actuel centre de transfert demande des modifications sur l'allocation de l'espace de sorte que les collectionneurs, les acheteurs, les artisans et les recycleurs puissent y travailler une fois que le nouveau système sera mis en place.

En plus du centre de transfert, un nouveau Centre d'Enfouissement Technique est en cours d'achèvement et sera bientôt ouvert à Sindia. Le site de Sindia est conforme aux normes en matière de stockage des déchets solides. De grands casiers de 100 mètres de largeur ont été creusés dans la roche latéritique et des réservations prévues pour recueillir le lixiviat dans des puis séparés. Dans l'état actuel des travaux, le site peut être rendu fonctionnel entre 1 et 2 mois, si les problèmes administratifs sont résolus. Une étude récente datée du mois d'avril dernier a montré qu'il n'y a pas de problème d'expropriation pour exploiter ce Centre d'Enfouissement Technique. Comme pour le centre de transfert, il faudrait prévoir un espace pour permettre aux recycleurs de travailler sur le site.

Le site de Sindia, dans tous les cas, ne pourra être exploité que jusqu'en la mise en service du nouvel aéroport localisé à proximité, à cause du risque aviaire. Pour cette raison, d'autres sites sont identifiés pour abriter le nouveau CET. Le site de Bargny est déjà identifié et d'autres sites sont également étudiés. Il existe également la possibilité de créer un autre centre de transfert, même si un site n'est pas encore identifié pour cela. Il faut noter que la création de Centre d'Enfouissement Technique dans ces zones nécessitera des études d'impact environnemental détaillées et posera des problèmes de déplacement de populations.

2 IMPOSSIBILITE DE PREPARER UN PAR MAINTENANT

Le planning du projet d'Autoroute Dakar - Diamniadio a mis l'accent sur l'infrastructure autoroutière et ses impacts sociaux et environnementaux, sans prendre en compte la problématique de la décharge. Des concertations avec les chercheurs ont permis de découvrir qu'un recensement récent et préliminaire des personnes vivant de la décharge existait. Les recherches précédentes insistaient toujours sur les problèmes de santé publique dans les villages de Diamalaye et Darou Salam et à l'entrée de la décharge. Il existe moins d'information sur les villages de Gouye Gui et Baol qui sont pourtant proches et adjacents à la décharge. Toutefois, les informations disponibles constituent une base de documentation utile.

Compte tenu de la tenue très prochaine des conseils d'administrations des bailleurs de fonds, qui doivent se décider sur le financement du Projet d'autoroute, la Banque Mondiale a accepté l'élaboration d'un Cadre de Politique de Réinstallation, définissant les grands principes du futur Plan d'Action de Réinstallation qui sera produit ultérieurement sur la base d'enquêtes exhaustives du nombre de résidents et de travailleurs sur la décharge. Le processus pour la préparation du PAR est enclenché : les études devraient débuter d'ici la fin de l'année et le PAR pourrait être disponible mi 2009. Après son approbation, la mise en œuvre du PAR pourrait commencer au milieu de l'année 2009 pour s'achever avant la fermeture de la décharge prévue au début de l'année 2010.

B. CADRE JURIDIQUE

Les PAR précédents sur le projet d'Autoroute Dakar – Diamniadio ont suivi précisément les lois nationales en matière d'expropriation ainsi que les politiques opérationnelles de la Banque Mondiale en matière de déplacements involontaires de populations. Les lois nationales sont reprises à l'annexe C. Les politiques opérationnelles de la Banque Mondiale sont résumées dans la section 6.3 de l'annexe B.

La législation nationale détermine quels types de propriété peuvent être expropriés par l'Etat et à quelles conditions. La nature et le type de propriété sont très importants : les terrains avec titres formels sont plus difficiles à exproprier et coûtent plus chers que les terrains en bail ou les autres types de propriété.

La politique de la Banque ne s'intéresse pas seulement aux conditions d'acquisition des terrains mais plus et surtout sur la façon dont les populations déplacées vont être réinstallées. Et sur ce, la politique de la Banque met l'accent sur l'information au public et la participation.

Les points de convergence sont les suivants :

- ► éligibilité à une compensation ;
- ► date limite d'éligibilité ;
- ► type de paiement.

Les points où il y a des divergences les plus importantes sont les suivants :

- ► participation des populations ;
- ► occupation irrégulière ;
- ► assistance particulière aux groupes vulnérables ;
- ► déménagement des PAP ;
- ► coûts de réinstallation ;
- ► réhabilitation économique ;
- ► manière de résoudre les litiges ;
- ► suivi et l'évaluation.

Des possibilités de rapprochements existent au regard de l'évolution du mode d'intervention de l'État par rapport à la réinstallation, comme suit :

► La participation est plus importante dans le processus de réinstallation de la BM, mais le droit positif ne l'interdit pas. Il se contente de préciser qu'à certaines étapes, la participation est obligatoire, et l'agence exécutive, l'APIX, engagera une unité intermédiaire pour faciliter la participation pendant toute la mise en oeuvre du programme.

► Les irréguliers ont fait l'objet d'opérations de déguerpissement pendant plusieurs années, mais l'État, à travers certaines structures privées et dans le cadre du groupe opérationnel, tient compte de la situation des irréguliers. D'ailleurs, la modification intervenue à l'article 38 du décret N° 65-573 portant application du domaine national va dans ce sens.

► Concernant les groupes vulnérables, ils ne sont pas prévus expressément dans la législation, mais des discriminations positives peuvent être apportées sur cette question. D'ailleurs, dans le cadre de toute opération de réinstallation, les vieux, les femmes, les jeunes et les gens qui ont une rente précaire et faible sont considérées comme une cible privilégiée pour une assistance particulière.

► Concernant le règlement des litiges, la BM privilégie au nom du principe de proximité, l'implication des autorités locales. Ce qui n'est pas en contradiction avec les textes. Il est quand même essentiel de recourir à la justice formelle s'il y a une impasse dans les deux cas.

► Sur d'autres points, la législation de la BM est plus complète : suivi et évaluation, réhabilitation économique, coûts de réinstallation, alternatives de compensation. Rien n'empêche aux pouvoirs publics de s'en inspirer.

En cas de différence entre la législation nationale et l'OP.4.12, c'est le standard supérieur qui l'emporte parce que de cette manière le standard le moins inclusif sera nécessairement aussi appliqué.

C. PRINCIPES ET OBJECTIFS REGISSANT LA PREPARATION ET L'EXECUTION DE LA REINSTALLATION

L'objectif ou principe fondamental de tout projet de réinstallation est d'éviter de porter préjudice aux populations. Le raisonnement en est simple: un projet qui porte préjudice à une partie de la population peut entraîner un appauvrissement de ces mêmes personnes. Même si le projet est entrepris au nom de l'intérêt public en général, l'appauvrissement d'une partie de la population ne contribue ni au développement de l'ensemble, ni à l'éradication de la pauvreté surtout chez les plus pauvres ou les plus vulnérables.

Conformément à ce principe, la Banque Mondiale (BM) a adopté sa Politique Opérationnelle 4.12 (PO 4.12) en matière de réinstallation involontaire. Selon cette politique, la réinstallation doit toucher le minimum possible de personnes et les personnes affectées doivent être impliquées dans la mise en œuvre du projet qui les affecte. Par ailleurs, la politique recommande que tout projet veille à consulter les populations ciblées et à assurer un dédommagement juste et équitable des pertes subies. Une assistance sera apportée à ces personnes dans leurs efforts visant à l'amélioration de leur niveau de vie ou à la restauration de leurs conditions antérieures d'existence. Il convient de souligner que le recasement étant une solution ultime, l'objectif fondamental demeure toujours de déplacer le moins de personnes possible, en tenant compte de la conjonction des facteurs techniques, environnementaux et économiques.

En somme, les objectifs du Plan de réinstallation sont:

a) normalement de minimiser, dans la mesure du possible, la réinstallation involontaire et l'acquisition des terres, en étudiant toutes les alternatives viables dans la conception du projet;
b) de s'assurer que les personnes affectées sont consultées et ont l'opportunité de participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation involontaire et de compensation;
c) de s'assurer que les indemnisations soient déterminées en rapport avec les impacts subis, afin de s'assurer qu'aucune personne affectée par le projet ne soit pénalisée de manière disproportionnée;
d) de s'assurer que les personnes affectées, y compris les personnes qui sont vulnérables, sont assistées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d'existence et leur niveau de vie, ou du moins de les rétablir, en termes réels, à leur niveau antérieur au déplacement ou à celui antérieur à la mise en œuvre du sous projet, selon le cas le plus avantageux pour elles;
e) et de s'assurer que les activités de réinstallation involontaire et de compensation soient conçues et exécutées en tant que programmes de développement durable, fournissant

suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices.

D. CRITERES D'APPARTENANCE POUR LA DEFINITION DES DIFFERENTES CATEGORIES DE PAP

L'objet fondamental de cette politique est de reconstituer, et de préférence d'améliorer la situation économique des personnes affectées par la fermeture de la décharge de Mbeubeuss. Il découle de ce principe que le critère de définition de base est qu'un individu est directement et négativement affecté par la fermeture de la décharge, soit par une perte de sa résidence principale ou une perte de son activité professionnelle.

1. HABITATIONS

a. Gouye Gui and Boal

L'option de remblayer le niveau du terrain de la décharge afin de créer une pente suffisante pour couvrir l'emplacement de la décharge signifierait que les villages de recyclage de Gouye Gui et de Baol, situés au nord-ouest et au sud-est de Mbeubeuss, respectivement, seront rasés et devront être relocalisés.

Nous ne pouvons pas dire avec certitude si les gens habitent de manière permanente dans ces villages. Certains viennent de villages voisins (par exemple, Malika, Keur Massar) quotidiennement pour travailler à la décharge. D'autres personnes viennent de façon saisonnière, pendant la saison sèche ; ces ouvriers peuvent vivre sur place ou même dans les communautés voisines. Par ailleurs, d'autres vivent sur place durant la semaine afin d'acheter du matériel à recycler et protéger leurs stocks, mais retournent à la maison le week-end. Enfin, il se pourrait que certaines personnes habitant à Mbeubeuss de manière permanente n'aient nulle part autre où aller.

La population passagère, ceux qui vivent temporairement à Mbeubeuss et qui soit ont une maison ou sont locataire non loin de l'emplacement de la décharge, n'auront pas besoin d'assistance pour leur relogement. Clairement, le logement de ceux qui permutent tout les jours ne sera pas affecté (ce qui ne veut pas nécessairement dire qu'elles ne pourraient pas être affectées autrement, par exemple, par la perte ou le déplacement de leur lieu de travail). Ceux qui vivent sur place pendant la semaine mais retournent à la maison les week-ends ne perdront pas leurs logements : leurs résidences principales seront inchangées par le projet, et leurs résidences durant la semaine pourront être transférées avec la décharge, de même que leurs dépotoirs[2]. En conclusion, ceux qui viennent de façon saisonnière et qui louent dans la localité pourront prendre les mêmes dispositions dans la zone de transfert des activités de la décharge, ainsi leur cadre de vie ne sera pas fondamentalement affecté.

Seule la population ayant Mbeubeuss comme principal lieu de résidence, est habilité à recevoir de l'aide pour leur relogement, parce qu'ils sont la seule population qui risque de perdre leur résidence principale. Ces logements étant rudimentaires, leur remplacement constituera nécessairement une

[2] Des arrangements alternatifs pourraient être fait dans le futur afin de garantir la sécurité des stocks, par exemple au lieu de stocker en plein air, favoriser l'utilisation de containers inutilisés pour sécuriser le matériel.

nette amélioration dans la qualité et la valeur des maisons existantes. Pour cette raison, il sera nécessaire de détailler dans le PAR les arrangements financiers pour tout remplacement de maison.

b. Diamalaye et Daru Salam

Les études environnementales initiales dans la zone de Mbeubeuss, indiquent que la nappe phréatique est souillée dans tout le secteur et que, généralement, plus on approche la décharge, plus le sol est contaminé. De ces deux problématiques, la contamination du sol est la plus alarmantes, parce que celle de l'eau peut être réglée, en se raccordant sur les réseaux situés dans les zones voisines. Des essais environnementaux sont en cours pour déterminer l'ampleur et la nature de la contamination du sol. Si le sol dans le secteur habité se trouvant aux alentours de la route d'entrée de la décharge est sérieusement pollué : ce qui est moins probable dans cette zone que dans la zone centrale ou la zone active de la décharge parce que les types de matériel déposés ont changés avec le temps -- les résidences dans la zone de contamination documentée devront être déplacées. Cette possibilité est prise en compte dans ce CPR, mais ce sont les études pour le PAR qui détermineront si elle est vraiment une nécessité.

2. ENTREPRISES ET EMPLOIS

Il y a un télescopage d'un bon nombre de métiers à Mbeubeuss. Une grande partie de la littérature sur Mbeubeuss fait uniquement état de récupérateurs. En réalité, il y a un certain nombre d'activités professionnelles qui dépendent l'une de l'autre. Les camionneurs apportent leurs chargements d'ordures et les vident à Mbeubeuss. Les récupérateurs font un tri des ordures, et récupèrent tout matériel susceptible d'être revendu (plastique, verre, papier, métal et bois). Les récupérateurs vendent ensuite leurs stocks aux revendeurs et aux grossistes basés à Gouye Gui et Baol. Les revendeurs et les grossistes approvisionnent à leur tour un certain nombre de personnes qui traitent ou recycle du matériaux : des tailleurs qui cousent des bâches en plastiques, les couturières qui cousent des couvertures d'oreiller avec des matériaux recyclé, les hommes qui coupent des matelas de mousse pour en faire des bourrages d'oreiller, les femmes qui refont les sacs à mains jetées, aussi bien que des fabricants de savons, de bougies, les recycleurs de cire (qui est vendu aux artisans de « batik »), les recycleurs de peinture, et autres. De plus, dans chacun des deux villages de recyclage, il y a un certain nombre de travailleurs, tels que des restaurateurs, des petits commerçants, des vendeurs d'eau, des vendeurs d'essence, et des mécaniciens, qui fournissent les services de base à la main-d'œuvre de Mbeubeuss.

En outre, il y a des hommes qui tamisent les détritus décomposés dans les portées moyennes de la décharge afin de rassembler du compost qui peut être vendu aux jardiniers du marché. Il y a aussi des mineurs de sable.

L'impact de la fermeture de Mbeubeuss sera différent selon le métier et ce que l'avenir nous réserve. Les camionneurs ne seront pas affectés, car les camions d'ordures iront simplement à un autre emplacement. Ainsi, il n'y a aucune aide économique réparatrice requise pour ce groupe.

De même, les vendeurs d'essence et les mécaniciens suivront les camions dans le nouvel emplacement, ainsi, là encore la fermeture de la décharge n'aura aucun impact direct sur ces ouvriers.

Les récupérateurs de Mbeubeuss seront affectés directement par la fermeture de la décharge, parce que dès que les camions à benne cesseront de venir décharger, il n'y aura plus d'ordures à exploiter.

La mesure économique la plus simple pour aider ces ouvriers serait de prévoir des aires de travail pour eux à la nouvelle décharge, particulièrement dans le centre de transfert de Mbao. Puisque l'accommodation de tous ces ouvriers dans le nouveau site risque d'être impossible, il serait important de prospecter ces ouvriers afin de trouver des solutions alternatives, notamment leurs proposer des programmes de formation professionnelle et des services intérimaires de travail.

Les revendeurs aussi seront affectés pour la même raison, c'est-à-dire, leur occupation dépend de la proximité de la décharge. En outre, ils perdront leur centre d'activité, qui devra être remplacé. À cet égard, il est important de noter qu'il y a deux types de grossiste ou de revendeur : ceux qui reçoivent les déchets industriels directement des usines et ceux qui travail la plupart du temps avec les déchets domestiques. Les acheteurs des déchets domestiques sont plus sensibles à l'emplacement de la décharge que ceux qui travaillent avec les déchets industriels. En effet, ceux qui travaillent avec les déchets domestiques doivent se situés près de la décharge, qui est leur source principale de matière, alors que ceux qui travaillent avec les déchets industriels pourraient facilement transférer leurs activités ailleurs car les usines peuvent toujours transporter les déchets là où ils sont localisés. Il se trouve que la majeure partie des grossistes de Gouye Gui travaille avec les déchets industriels, alors que ceux du Baol sont plutôt ancrés sur les déchets domestiques. (C'est la raison pour laquelle 80% du matériel provenant de la plateforme est revendu par des collecteurs aux grossistes de Baol.)

Les artisans qui traitent les déchets de la décharge seront aussi directement affectés puisqu'ils ne pourront plus continuer à travailler sans le renouvellement des déchets. Tout comme les revendeurs de déchets domestiques, les artisans doivent être localisés non loin des secteurs de traitement d'ordures afin de pouvoir continuer leur occupation.

Sans camion, récupérateur, revendeur et artisan, il n'y aurait pas besoin d'activités de support de service sur le site. Ainsi, les restauratrices, les vendeurs de casse-croûte et les vendeuses d'eau, seront très affectés par l'arrêt des activités de la décharge. Les restaurateurs pourraient transférer leurs activités dans le nouveau site, si des points de vente[3] leur étaient alloués. Les vendeurs d'eau en revanche sont susceptibles de perdre totalement leur activité économique dans la mesure où de l'eau sera disponible dans le nouveau site.

Pour les femmes, d'autres activités économiques telles que l'élevage de volaille, pourrait être considérées.

Les récupérateurs de compost devraient pouvoir continuer de travailler dans le site de la décharge après la fermeture. Car ces derniers travaillent dans la zone la plus ancienne de la décharge où les matériaux organiques se sont décomposés au fil du temps, et où les combustions spontanées se font rares. La poursuite de l'extraction de compost ne devrait pas interférer avec la fermeture de la mine, et ne devraient pas interférer avec le projet d'exploitation de biogaz qui sera entrepris après la fermeture de la décharge. La question pertinente à examiner est donc, si ce compost peut être employé sans risque par les jardiniers, ou si elle est trop souillée par des métaux lourds pour être utilisable, ce qui est fort probable.

[3] Il est opportun de mentionner que les équipements alternatifs ne sont pas loin de la décharge de Mbeubeuss. Le centre de transfert de Mbao est situé à seulement 2 kilomètres de Mbeubeuss, bien que le centre d'enfouissement des déchets de Sindia soit un peu plus éloigné. Les coûts de permutation ne devraient pas être un facteur important dans la conception de l'opération de recasement. Néanmoins, ce point reste à être documenté durant la préparation du PAR

.

Il y a un autre groupe qui n'est pas directement affecté par la fermeture de la décharge de Mbeubeuss : ce sont les professionnels de l'extraction du sable marin. L'accès aux puits de sable sur les rivages de l'océan se fait actuellement à travers une route qui traverse la décharge. Cette route en question sera fermée avec la décharge. Cependant, cette route n'est pas le seul accès possible aux sites d'exploitation de sable. Une voie d'accès alternative existe (voir le schéma 1), et pourrait être utilisée si les autorités le décide. Ce qui est peu probable, car le Ministère des Mines, qui surveille les opérations d'exploitation de sable, a décidé d'arrêter l'exploitation. Cette décision n'a rien à voir avec la décision de fermer la décharge de Mbeubeuss, et aurait été prise même si l'exploitation de la décharge se poursuivrait. Puisque la décision d'arrêter les opérations d'exploitation de sable n'a rien à voir avec la décision de fermer la décharge et parce que les itinéraires d'accès alternatifs sont faisables, l'exploitation de sable et sa main-d'œuvre ne sont pas traitées dans ce CPR.

En bref, l'ampleur de l'impact de la fermeture de Mbeubeuss dépend de la catégorie professionnelle des ouvriers. Les types d'ouvriers, l'étendu de l'impact de la fermeture de la décharge, et les mesures compensatoires possibles sont détaillés dans le tableau 1, ci-dessous. Puisque selon l'OP 4.12, les mesures compensatoires devant être mises en application pour chaque impact doivent s'accorder avec la nature et l'ampleur de l'impact, le tableau 1 énumère également les mesures possibles pour chaque catégorie professionnelle. Ces suggestions seront discutées et raffinées avec les PAPs au cours de la période de développement du PAR.

TABLEAU 1: IMPACTS PAR CATEGORIES DE TRAVAILLEURS ET LES MESURES CORRECTIVES EVENTUELLES

Activités	Etendue de l'impact	Mesures correctives éventuelles
Camionneurs	Aucun – ils iront dans la nouvelle décharge	Aucune
Mécaniciens	Aucun – ils suivront les camions	Aucune
Vendeurs de Gasoil	Aucun – ils suivront les camions	Aucune
Collecteurs	Significatif	Continuer leur travail dans le centre de transfert ou la nouvelle décharge; Formation professionnelle
Revendeurs – Déchets Domestiques	Significatif	Continuer leur travail dans le centre de transfert ou la nouvelle décharge;
Revendeurs – Déchets Industriels	Significatif	Continuer leur travail dans un nouveau site gérer par CADAK-CAR
Artisans	Significatif	Continuer leur travail dans le centre de transfert ou la nouvelle décharge; ou développer un autre site de traitement ailleurs
Restaurateurs	Significatif	Aménager dans le nouveau site
Vendeurs d'eau	Significatif; probablement totale	Entreprenariats économiques des femmes
Vendeurs de Compost	à déterminer	Continuer leur activité dans le site si le sol n'est pas contaminé ; Formation professionnelle; Entreprenariats économiques
Mineurs de sable	Pas directement impacté par la fermeture	Aucune

E. ESTIMATION DU NOMBRE DE PERSONNES DEPLACEES

1. MINIMISATION DES IMPACTS

L'OP 4.12 suggère que le recasement soit évité autant que possible, et, quand ce n'est pas possible, de réduire au minimum l'ampleur et les contraintes liées à l'acquisition de terre et à la relocalisation afin de diminuer les perturbations causées aux PAPs.
Dans le cas de Mbeubeuss, minimiser la relocalisation physique de la population affectée par la fermeture de la décharge voudrait dire les laisser dans des conditions qui sont peu sûres et malsaines. Les facteurs de contamination en général à Mbeubeuss sont considérables.

En d'autres termes, conformément à l'OP 4.12, les conditions à Mbeubeuss sont telles qu'il sera impératif de déplacer les PAPs de leur lieu actuel d'habitation et de leurs fournir des équipements sanitaires et des équipements adéquats pour qu'ils puissent continuer leur travail de recyclage.

2. ESTIMATION DU NOMBRE DE PERSONNES DEPLACEES

Un recensement des déplacements des camions et des personnes dans la décharge pendant une semaine en mars 2008 nous a donné une notion du nombre de chaque type d'ouvrier actif à la décharge (tableau 2). Le rapport de comptage a enregistré tous les individus entrant dans la décharge à des endroits spécifiques, et cela pendant une semaine (en mars 2008). L'étude a ensuite permis de déterminer la proportion de chaque catégorie professionnelle par rapport à la population comptée. Cependant, puisque l'étude a identifié que beaucoup plus de personnes sont rentrés dans la décharge que ceux qui ont été comptées, il est nécessaire de multiplier ce pourcentage par 3.500 le nombre total d'ouvriers estimé qui sont actif dans la décharge chaque jour, afin d'estimer le nombre d'ouvriers dans chaque catégorie professionnelle.

TABLEAU 2 : LES ACTIVITES SUR LA DECHARGE DE MBEUBEUSS
(Activités répertoriées, Nombre, Pourcentage)

Activités	Nombre de personnes comptées	Pourcentage	Nombre estimé par jour (base: 3,500 personnes/jour)
Récupérateurs et vendeurs de produits recyclés	155	18.0	630
Acheteurs de produits récupérés ou recyclés	135	15.7	550
Artisans et confectionneurs *	4	0.5	18
Conducteurs et apprentis chauffeurs *	12	1.4	50
Petit commerce (produits alimentaires, jus, crème, ambulants)	96	11.2	392
Vendeuses d'eau **	107	12.4	434
Vendeurs de carburant	10	1.2	42
Vendeurs de terreau	7	0.8	28
Talibés et mendiants	32	3.7	130
Sous total, Utilisation des déchets			**2,274**
Pelleteurs	275	32.0	1.120
Acheteurs de sable	7	0.8	28
Sous total, Utilisation des mines de sable			**1,148**
Services administratifs et privés	2	0.2	7
Visiteurs et passagers	8	0.9	31
Autres	4	0.5	18
Aucune réponse	6	0.7	25
Sous total, Utilisation administrative et autre			**81**
TOTAL	**860**	**100.00**	**3,503**

* Possible sous estimation
** Possible sur estimation

F. MODES D'EVALUATION DES ELEMENTS D'ACTIFS AFFECTES

Le présent chapitre décrit la manière dont les pertes d'impenses seront compensées.

Les principes de compensation retenus se fondent sur les biens affectés tels qu'identifiés dans l'étude socio-économique réalisée dans le cadre du PAR, ainsi que sur les pratiques du gouvernement du Sénégal et de la Banque Mondiale. Le mode de calcul des indemnisations considère le coût de remplacement à neuf ; autrement dit, la méthode d'évaluation des actifs retenue détermine des montants qui permettent, à la fois, de remplacer les pertes subies et de couvrir les coûts des transactions. Selon ce même principe, l'amortissement des équipements et des moyens de production ne doit pas être pris en compte lors de l'évaluation.

De façon générale, en ce qui concerne les terrains, le propriétaire reçoit en compensation, soit une parcelle équivalente, soit une indemnité équivalente calculée selon les prix du marché. En ce qui concerne les bâtiments, le propriétaire reçoit, soit une structure équivalente, soit une indemnisation équivalente au coût de reconstruction de la structure perdue, calculée selon les prix du marché, à moins que l'Etat n'en soit le propriétaire.[4]

1. HABITATIONS

Dans le cas où des habitations situés à Gouye Gui ou Baol devraient être déplacés, le Plan d'Action de Réinstallation devrait considérer l'évaluation du sol, des maisons et toutes les impenses éventuelles, au coût de leur remplacement à neuf, sans dépréciation. L'évaluation sera faite par le Groupe Opérationnel[5], qui est la structure officielle chargée de l'évaluation des propriétés dans le cadre de la libération des emprises des grands projets de la région de Dakar, à l'instar du Projet d'Autoroute à péage.

Les personnes affectées peuvent en principe choisir d'être compensées soit en nature (remplacement de leur maison) soit en espèces. Cependant, dans la mesure où la valeur d'une habitation située dans un village de récupérateurs est nécessairement inférieure au coût d'un logement neuf, les compensations seront exclusivement effectuées en nature.

---

[4] Aucune administration ne devrait être affectée par la fermeture de la décharge de Mbeubeuss. S'il apparaissait cependant, au cours du recensement pour l'élaboration du PAR, qu'une administration devrait être affectée, le service concerné devrait déterminer s'il a besoin d'une assistance pour la reconstruction des structures perdues, conformément à la législation en vigueur.

[5] Le Groupe Opérationnel procède au recensement et à l'évaluation des impenses situées dans l'emprise du projet. Il est présidé par le Gouverneur de la Région de Dakar et constitue l'organe d'exécution du Comité ad hoc de Supervision des Opérations de libération des emprises. Il est constitué d'une équipe technique composée d'agents venant des services régionaux de l'Urbanisme, des Travaux Publics, du Cadastre, des Domaines, de l'Aménagement du Territoire et de la Construction. En pratique, un protocole d'accord est signé entre l'APIX et le Gouverneur de Dakar pour permettre au Groupe Opérationnel de disposer plus facilement des moyens qui lui sont nécessaires pour mettre en oeuvre les opérations de libération des emprises.

Photo 9 : Exemple de structure à Gouye Gui

Les mêmes principes d'évaluation seront appliqués à Diamalaye et Daru Salam, dans la mesure où les études environnementales démontrent que le sol y est contaminé à des niveaux inacceptables.

En outre, les résidents recevront une indemnité de perturbation équivalente à trois mois de loyer moyen dans le secteur. Ils recevront également une indemnisation couvrant tout paiement, taxe ou impôt pour la vente de leur propriété et l'achat d'un autre logement.

2. ENTREPRISES (REVENDEURS ET GROSSISTES)

Dans la mesure du possible, les grossistes et les revendeurs seront déplacés vers des sites qui leur permettront de poursuivre leurs activités. Les revendeurs qui s'occupent principalement des déchets domestiques devront être déplacés vers les nouveaux centres de transfert (Mbao ou autres) ou décharge (Sindia ou autres). Les revendeurs, qui s'occupent principalement des déchets industriels, devront être déplacés ailleurs. Un site situé à Pikine et géré par l'entente CADAK-CAR pourrait être une destination possible.

Des baux à long terme seront proposés aux grossistes et aux revendeurs sur les nouveaux sites qu'ils occuperont, à condition qu'ils appartiennent à l'Etat, et les autorisations nécessaires leur seront délivrées afin qu'ils puissent poursuivre leurs activités. Afin de résoudre le problème de l'insécurité liée au séjour permanent d'habitants sur les lieux de décharge, le PAR examinera la possibilité d'utiliser des containers réformés pour le stockage des matériaux de récupération.

Les coûts de réinstallation seront pris en charge par le projet. Cependant, il sera demandé aux commerçants de réduire leurs inventaires au maximum avant leur déplacement. Par ailleurs, le projet compensera les salaires des employés à temps complet pendant la durée de leur transfert effectif.

3. PETITS COMMERÇANTS

Tous les commerçants doivent être réinstallés dans un autre emplacement. Les vendeurs qui possèdent des structures fixes seront indemnisés sur la base de la valeur réelle de leurs structures afin qu'ils puissent les remonter. Les vendeurs d'étals et autres petits commerçants recevront une indemnité de réinstallation de 50 000 FCFA, qui couvrira tous les frais de transport et de réinstallation.

4. RECUPERATEURS, ARTISANS ET VENDEUSES D'EAU

Les récupérateurs et les vendeuses d'eau n'occupent pas un emplacement fixe sur le site de Mbeubeuss et ne possèdent pas d'impense, tandis que les artisans occupent des emplacements partagés avec les vendeurs et les revendeurs. De ce fait, il n'y a pas lieu de prendre en compte une perte d'impenses mais de considérer simplement des compensations économiques. Ces questions sont traitées au chapitre E, Estimation du nombre de personnes affectées.

G. PROCEDURES D'INDEMNISATION

Pour compenser les impenses et dédommager les activités économiques, des procédures d'indemnisation distinctes doivent être appliquées, selon qu'elles sont, ou non, officiellement reconnues.

1. COMPENSATION POUR DES BIENS PERDUS

a. Expropriation et indemnisation des terrains du domaine national situées en zones urbaines

Lorsque l'Etat décide de récupérer des terres du domaine national situées en zone urbaine pour des opérations d'utilité publique, telle que la construction d'une autoroute, il immatricule les terres en son nom selon les règles suivantes :

- Acte déclaratif d'utilité publique pris conformément aux règles applicables en matière d'expropriation pour désigner la zone nécessaire à la réalisation du projet ;
- Estimation des indemnités à verser par une commission en tenant compte exclusivement des constructions, aménagements, plantations et cultures existant dans la zone atteinte et réalisés par les bénéficiaires ;
- Procès verbal des opérations dressé par la Commission faisant apparaître les informations nécessaires et faisant ressortir le cas échéant toute mesure nécessaire à la réinstallation de la population déplacée.
- Décret pris au vu du procès-verbal prononçant la désaffectation de la zone atteinte, ordonne le paiement de l'indemnité et s'il y a lieu arrête un programme de réinstallation de la zone.

C'est la procédure en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique qui est utilisée pour l'indemnisation.

b. Expropriation et indemnisation des terrains du domaine privé

Pour ces terres, un décret désigne la zone concernée et il est procédé à l'estimation des indemnités à verser aux occupants par la commission prévue en matière d'expropriation. L'art. 38 du décret n°64-573 du 30 juillet 1964 fixant les conditions d'application de la loi 64-46 du 17 juin 1964

relative au domaine national dans sa version modifiée par le décret 91-838 du 22 août 1991 permet à tous occupants d'être indemnisés. En effet ce dernier décret a supprimé de l'article originel (du décret de 1964) l'alinéa suivant « il n'est dû aucune indemnité aux occupants qui se sont installés malgré défense faite par l'administration ou en contravention aux lois et règlements ».

c. Indemnisation et Clôture de Mbeubeuss

Les Personnes Affectées par le Projet peuvent être indemnisées soit en nature soit en espèces.

Les propriétaires de terrains et/ou de structures possédant un titre ou un permis officiel seront indemnisés conformément au système officiel, c'est-à-dire via le service en charge des Domaines. Les PAP ne possédant pas de titre ou de permis officiel seront directement indemnisées par le projet via l'un des organismes recrutés par l'Entente CADAK-CAR.

En ce qui concerne les récupérateurs et les revendeurs, il est naturellement délicat que les indemnisations puissent se faire en nature. De ce fait, des accords doivent être passés avec les structures concernées afin de permettre aux revendeurs et aux artisans, ainsi qu'aux restaurateurs, de poursuivre leurs activités sur les nouveaux sites de transfert et de dépôt.

L'article 14 de la loi n° 76-67 du 2 juillet 1976 précise que l'expropriant peut, moyennant paiement ou consignation de l'indemnité provisoire, prendre possession du bien. Cependant, dans la mesure où la plupart des compensations et des droits ne seront pas pécuniers, il conviendra de se préoccuper non seulement des paiements mais aussi de la réinstallation effective des PAP. De même, les programmes de rétablissement des conditions de vie devront être exécutés avant la fermeture formelle de la décharge.

2. REHABILITATION ECONOMIQUE

Bien que la législation sur le domaine national couvre seulement les impenses physiques telles que le sol, les habitations ou les activités économiques, les politiques opérationnelles de la Banque Mondiale stipulent que les conditions de vie des PAP doivent être rétablies lorsqu'elles ont été affectées par des opérations d'expropriation et de réinstallation.

Afin d'exécuter ce programme, l'Entente CADAK-CAR recrutera une structure de type ONG ou centre de recherche. Cette structure sera chargée de mettre en oeuvre le programme d'amélioration des conditions de vie dans toutes ses composantes. Elle travaillera en étroite relation avec l'association des récupérateurs afin de déterminer le nouvel emplacement sur lequel chacune des activités de Gouye gui et de Baol sera réinstallée. Elle négociera avec les structures concernées afin de s'assurer que les acteurs économiques des villages de récupérateurs puissent poursuivre leurs activités sur leurs nouveaux emplacements. Elle assurera des programmes de formation en faveur des récupérateurs qui souhaitent changer d'activité. Enfin, elle favorisera la création d'entreprises pour certains travailleurs, tels que les vendeuses d'eau, qui perdront certainement leur emploi lors du transfert des activités vers les nouveaux sites de transfert et de décharge.

Les critères d'éligibilité individuelle au programme de réhabilitation économique seront déterminés lors des études socio-économiques pour la préparation du PAR. Au même moment seront arrêtées après recensement la date d'éligibilité, la liste des PAP éligibles et l'inventaire des impenses.[6]

[6] Il reste possible d'entreprendre des études socio-économiques complémentaires après la date d'éligibilité afin de prendre en compte la nécessité de nouvelles indemnisations.

3. CALENDRIER

La fermeture de la décharge de Mbeubeuss est une condition à la réinstallation des PAP de Pikine – Keur Massar sur le site de recasement, qui est à son tour une condition à la réalisation des travaux autoroutiers sur la section comprise entre Pikine et Keur Massar. De ce fait, il est impératif que l'opération de réinstallation de Mbeubeuss soit planifiée et mise en oeuvre selon un calendrier précis.

Les études techniques et sociales relatives à la fermeture de la décharge de Mbeubeuss seront exécutées au cours du premier trimestre de 2009, tandis qu'un draft du PAR devrait être disponible vers le mois de juillet ce cette même année. Une fois que le PAR sera approuvé, l'opération de réinstallation pourra débuter, vraisemblablement vers le mois d'août 2009. En fonction de la durée des négociations pour les logements, s'il en existe, et des sites de réinstallation des activités économiques identifiés au cours de la préparation du PAR, l'opération de déplacement pourrait durer entre six mois et un an, ce qui conduirait à son achèvement au plus tôt vers la mi-2010.

Ce calendrier est compatible avec le planning de libération des emprises sur la section Pikine – Keur Massar de l'Autoroute, qui prévoit un déplacement des populations sur une période de dix mois comprise entre juillet 2010 et avril 2011. Une fois que cette opération de réinstallation sera achevée, la construction de la section comprise entre Pikine et Keur Massar, prévue au mois de mai 2011 pourra débuter. Elle devrait se dérouler pendant une période d'un an et demi (jusqu'au mois de décembre 2012).

H. PROCESSUS D'EXECUTION

1. LES PARTENAIRES INSTITUTIONNNELS

La fermeture de la décharge de Mbeubeuss est un projet mené conjointement par l'APIX et l'Entente CADAK-CAR, avec l'assistance de l'ADM. L'APIX est le responsable majeur parce que la réalisation de l'autoroute à péage nécessite le déplacement de personnes de Pikine à Keur Massar, qui est relativement proche du site de la décharge raison pour laquelle celle-ci doit être fermée pour des préoccupations de santé publique et de sécurité. L'APIX prendra en charge les coûts de la réinstallation et les programmes de réhabilitation physique liés à la fermeture de la décharge. L'APIX avec l'Entente CADAK-CAR et par le biais de l'ADM coordonneront aussi l'opération de fermeture dans le but de s'assurer des résultats de l'opération en temps réel pour que les PAP de Pikine puissent être transférées avant mi-2011.

Cependant, la fermeture de la décharge est légalement du ressort de l'Entente CADAK-CAR, la structure intercommunale chargée de la gestion des déchets urbains dans la région de Dakar. L'Entente est une structure relativement jeune et elle aura besoin d'une assistance technique pour effectuée l'opération de déplacement.

L'unité de coordination entre l'APIX et l'Entente CADAK-ACAR sera le comité de pilotage de l'Agence de Développement Municipal (ADM) qui pilote le PRECOL (Projet de Renforcement et d'Equipement des Collectivités Locales, PRECOL) qui est un projet de la Banque mondiale d'appui au développement municipal.

L'Entente CADAK-CAR sous-traitera avec une ONG, un institut de recherche ou une agence pour exécuter l'opération de réinstallation. L'agence devra avoir une expérience avérée dans ce domaine. Ceci est nécessaire parce que l'association des récupérateurs est un groupe bien organisé pour la

protection de leurs intérêts et aucun travail ne peut être effectué sans leur soutien et leur collaboration ce qui doit être totalement intégré dans l'opération fermeture.

Le rôle de chacune de ces agences dans l'élaboration, la mise en œuvre et le financement du PAR est décrit ci-dessus.

a. La société APIX sa

L'APIX s'est vu confiée la maîtrise d'ouvrage du projet Autoroute, financé en partie par l'Etat du Sénégal et ses partenaires financiers, notamment la Banque Mondiale dans le cadre d'un partenariat public-privé. La libération des emprises du projet induit le déplacement d'environ 3.000 familles, soit une population estimée entre 20.000 et 30.000 personnes. Il est actuellement prévu de reloger cette population sur un site situé à environ deux kilomètres du coté Nord Est de la décharge de Mbeubeuss.

Du fait que le relogement des PAP situées sur l'emprise de l'autoroute nécessite la fermeture de la décharge, l'APIX est donc finalement responsable de l'opération de réinstallation de Mbeubeuss et en financera l'exécution. Elle est donc chargée d'assurer que toutes les activités de compensation, de réinstallation et de réhabilitation sont mises en oeuvre de manière satisfaisante. Pour faciliter la mise en place et la coordination des activités relatives à la réinstallation, l'APIX désignera un chargé de projet des activités de réinstallation, dont la mission est la mise en oeuvre de ce PAR.

b. L'Entente CADAK-CAR

La loi portant Code de l'Hygiène précise que les collectivités locales ont la charge de la collecte et de l'élimination des déchets solides. Ces responsabilités et les moyens pour les exercer sont mentionnés dans le Code de l'administration communale (loi 66-64 du 30 juin 1966 modifiée en 1969, 1970 et 1972.

La loi 96-07 du mars 1996 portant transfert de compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales, qui a marqué un tournant majeur dans le renforcement des attributions des collectivités locales, a confirmé les responsabilités des communes en matière de gestion des déchets solides. Selon son chapitre II, article 29 consacré à l'environnement et à la gestion des ressources naturelles, la commune reçoit, entre autres, les compétences suivantes: "la gestion des déchets, la lutte contre l'insalubrité, les pollutions et les nuisances, sous réserve des dispositions particulières qui seront fixées par décret pour les communes de la région arbitrant la capitale."

Finalement, la loi no. 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'environnement, au chapitre III concernant les déchets, précise: "Les collectivités locales et les regroupements constitués assurent l'élimination (collecte, transport, stockage et traitement) des déchets des ménages, éventuellement en liaison avec les services régionaux et les services nationaux de l'Etat, conformément à la réglementation en vigueur. Les collectivités locales assurent également l'élimination de déchets autres que ménagers, qu'elles doivent, eu égard à leurs caractéristiques et aux quantités produites, collecter et traiter sur la base de sujétions techniques particulières.[7]

[7] This paragraph is taken directly from Oumar Cissé, L'argent des déchets: L'économie informelle a Dakar (Dakar: CREPOS,2007), pp. 23-26. This work also provides (pp. 26-34) a discussion of the succession of agencies that have been put in place by the communes to manage solid waste issues in the Dakar metropolitan area.

La Communauté Urbaine de Dakar était responsable de la gestion des infrastructures et des services intercommunaux dans la région du Grand Dakar jusqu'à sa dissolution en 2001. Puis le gouvernement a assuré la collecte et le traitement des déchets solides. En août 2004 le gouvernement crée la Communauté des Agglomérations de Dakar (CADAK) et la Communauté des Agglomérations de Rufisque (CAR) pour prendre en considération les exigences spécifiques de la région du Grand Dakar. Le contenu des missions déléguées par les communes à la CADAK et la CAR fut davantage perfectionné en octobre 2005 en collaboration avec les principaux donneurs du secteur urbain, l'Agence de Développement Française (AFD) et l'Association de Développement International (IDA). Maintenant leur mandats inclus : la gestion des déchets solides, de la voirie intercommunale et l'éclairage de la voirie intercommunale et toute autre infrastructure si telle était la décision des communes.

La création de l'Entente CADAK-CAR par les collectivités locales de la Région de Dakar répond au besoin d'une prise en charge harmonieuse et homogène du système de gestion de la salubrité sur l'ensemble du territoire.

L'Entente gère le programme de gestion des déchets solides urbains de la région, incluant la collecte, le transfert, la gestion de la décharge de Mbeubeuss et des autres infrastructures dévolues à cette activité, le nettoiement des rues. Aussi, l'Entente planifie l'ouverture d'un nouveau centre d'enfouissement technique des déchets solides urbains dans la perspective de la fermeture de la décharge de Mbeubeuss.

A ce titre, l'Entente joue aussi un rôle de partenariat dans le cadre du projet de recherche - action intitulé « Décharge de Mbeubeuss : Analyse des Impacts et amélioration des conditions de vie et de l'environnement à Malika » et financé par le CRDI.[8] Ce projet porte sur l'évaluation des impacts de la décharge de Mbeubeuss dans la banlieue de Dakar sur les populations riveraines, les récupérateurs, l'agriculture et l'élevage pratiqués dans la zone environnante, la formulation des politiques locales et la mise en œuvre d'actions pilotes pour atténuer et corriger les incidences négatives et renforcer les filières économiques porteuses.

Le suivi local participatif du projet est réalisé par un Cadre Local de Concertation (CLC) installé par la commune de Malika et qui comprend quelques 40 associations et groupements représentant les communautés. L'Entente CADAK-CAR assure le portage institutionnel ainsi que la présidence du comité de pilotage de ce projet.

Au vu des responsabilités institutionnelles et techniques, des missions et activités de l'Entente décrites ci-dessus, cette dernière devra donc assurer la maîtrise d'ouvrage du projet de reconversion de la décharge de Mbeubeuss.

La structure administrative et technique de l'Entente sera chargée de la mise en œuvre de certaines activités planifiées dans le cadre du projet. Il s'agit:

- du recrutement des prestataires et de la gestion administrative, financière et technique des contrats d'entreprise et de maîtrise d'œuvre pour le volet mise en sécurité du massif des déchets ;
- l'ouverture de CET et centres de transfert ;

8

- la mise en œuvre des activités transversales (communication, information, concertation, planification stratégique, accès aux carrières de sable, etc ;
- le suivi environnemental et social.

Par ailleurs, l'Entente pourra confier à des prestataires, à travers une convention de maîtrise d'ouvrage déléguée, la mise en œuvre du volet relatif à la gestion des impacts socioéconomiques de la reconversion de la décharge. Pour ce dit volet l'Entente CADAK-CAR assurera le suivi évaluation dont l'objectif étant de s'assurer que toutes les Personnes Affectées par le Projet sont indemnisées, déménagées et réinstallées dans le délai le plus court possible.

Pour accomplir leur rôle de mise en œuvre de l'opération de réinstallation liée à la fermeture de la décharge de Mbeubeuss, l'entente CADAK-CAR exigera une assistance technique en relogement qui sera fournie sous le programme de la Banque.

c. L'Agence de Développement Municipal (ADM)

L'Agence de Développement Municipal est l'agence d'exécution du Programme de Renforcement et d'Equipement des Collectivités Locales (PRECOL) dont la finalité est l'appui à la politique de développement des infrastructures urbaines relevant des collectivités locales. Les bénéficiaires ciblés du programme sont l'ensemble des communes du Sénégal ainsi que les deux entités intercommunales nouvellement crées (CADAK et CAR).

Le PRECOL s'étale sur une période de 5 ans (2006-2011) avec deux composantes principales :

● des actions de développement institutionnel comprenant : (1) des actions spécifiques d'appui à la gestion communale dans le cadre des Programmes d'Ajustement Municipaux (PAM) des contrats de ville; et (2) des actions « transversales » d'appui aux réformes de décentralisation des services et infrastructures urbaines. Ces actions permettront de mieux intégrer l'ADM dans le dispositif gouvernemental tout en lui garantissant son autonomie. Les entités intercommunales que sont la CADAK et la CAR, en plus de l'appui traditionnel apporté aux communes, bénéficieront également d'une assistance spécifique dans le cadre des Programmes d'Ajustements Intercommunaux (PAI);

● des investissements physiques comprenant (1) au niveau des communes, dans le cadre de la mise en œuvre des Programmes d'Investissement Prioritaires (PIP) et des Programmes d'Entretien Prioritaire (PEP) la construction et la réhabilitation en matière de voirie, drainage, équipements collectifs, sociaux et environnementaux, etc..(2) au niveau de l'agglomération de Dakar, pour répondre aux besoins d'investissements liés. Le projet de liaison autoroutière Dakar – Diamniadio fait partie du programme d'investissement.

d. Le comité de pilotage du projet

L'ADM a créé un comité de pilotage du PRECOL qui implique l'APIX et l'entente CADAK-CAR, pour superviser le programme. L'APIX dirigera le comité de pilotage pendant que l'entente assurera un rôle clé d'exécuteur de la fermeture de la décharge de Mbeubeuss.

Ainsi, elle aura en charge avec l'APIX l'animation d'un comité de pilotage et la mise en œuvre des activités planifiées dans le cadre du projet, soit en régie soit dans le cadre de conventions avec des partenaires. Le comité de pilotage pourra être un prolongement de l'actuel comité ad hoc mis en place dans le cadre du comité de pilotage des grands travaux de l'Etat pour la mise en œuvre du

plan d'action pour la fermeture et la réhabilitation de la décharge de Mbeubeuss qui comprend, l'APIX, l'Entente CADAK-CAR, le Ministère de l'Environnement,[9] le Ministère des Mines,[10] la Délégation au Management Public, l'Agence de Développement Municipal. Ce comité pourra être élargi à d'autres partenaires comme le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat,[11] la commune d'arrondissement de Malika.[12]

Le comité de pilotage sera être présidé par l'APIX qui mobilise le financement et l'Entente assurant le secrétariat en tant que maître d'ouvrage du projet.

Il aura comme missions principales :

- superviser l'exécution du projet,
- approuver les décisions,
- valider les rapports d'études, effectuer les arbitrages,
- servir d'interface avec les autorités,
- mobiliser l'implication des institutions et des décideurs,
- faciliter l'articulation fonctionnelle du projet avec les projets et programmes nationaux,
- aider à résoudre les problèmes rencontrés en facilitant les solutions du point de vue institutionnel et organisationnel.

e L'assistance de ONG et instituts de recherche

L'Entente CADAK-CAR engagera une ONG ou un institut de recherche avec une expérience avérée dans ce domaine pour exécuter l'opération de réinstallation. Les termes de références pour ce contrat sont fournis dans le chapitre M, « Description du processus de préparation et d'approbation du PAR ».

---

[9] Ministère de l'Environnement **:** Le Ministère de l'Environnement est chargé de l'élaboration et de l'application de la politique environnementale .Il compte entre autres directions, la DEEC chargée de contrôler la gestion des déchets, de prévenir et de réduire les pollutions et nuisances dues aux activités socioéconomiques et d'assurer le suivi des évaluations environnementales. En plus de sa mission de veille et de contrôle de conformité des projets aux normes environnementales, la DEEC est l'Autorité Nationale Désignée des projets de Mécanisme Développement Propre ; A ce titre, elle encadre la mise en œuvre du projet de récupération du gaz méthane au niveau de la décharge de Mbeubeuss. Dans le comité de pilotage, elle devra veiller à harmoniser ce dernier avec le projet de reconversion.
La DEEC pourra aussi appuyer l'Entente à la mise en place d'un plan de suivi environnemental des risques surtout ceux résiduels. Au delà, le Ministère de l'Environnement devra initier les actes législatifs et réglementaires qui encadrent l'utilisation des ressources naturelles (restriction d'usage…).

[10] Ministère des Mines :

[11] Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat: Il est chargé de la conception et de la mise en œuvre des plans et schémas d'urbanisme, de l'élaboration de règlements d'urbanisme, du suivi des opérations de déplacement et de relogement. La Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) et la Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols (DSCOS) vont appuyer dans la réglementation de l'occupation du sol au niveau de la décharge et de ses environs mais aussi dans la fourniture d'équipements sociaux de base.

[12] Ville de Pikine - Commune d'arrondissement de Malika: La décharge de Mbeubeuss est localisée dans la commune d'arrondissement de Malika située dans la Ville de Pikine. Ainsi, elles constituent les collectivités locales bénéficiaires et à ce titre sont invités dans le comité de pilotage afin qu'elles puissent participer dans les activités transversales que sont l'information, la communication, la concertation. Aussi, elles seront appelées à prendre des actes administratifs devant faciliter l'exécution du projet.

f. La participation des acteurs locaux

i. L'association des récupérateurs, Book Diom

Comme nous l'avons déjà évoqué, les travailleurs de Mbeubeuss ont créé une association pour défendre leurs intérêts et travaillent en partenariat avec des partenaires internationaux et les services de l'Etat pour fournir des services sociaux élémentaires. L'association et autres structures tel que le regroupement des femmes de Mbeubeuss participeront intégralement dans le projet et dans l'exécution de l'opération de réinstallation.

Les récupérateurs se sont regroupés depuis 1995 dans le cadre du GIE « Book Diom » autorisé sous le numéro 045/GRD/AA/ASO. L'association est administrée par un comité directeur qui élit en son sein un bureau exécutif. Ses objectifs sont de promouvoir le développement social, économique et culturel des récupérateurs et recycleurs ; renforcer et développer l'action citoyenne, promouvoir le développement de l'entrepreneuriat des femmes, retirer définitivement les enfants de la décharge.
Le projet de recherche-action appuie les récupérateurs pour une réorganisation et une remobilisation de leur association afin qu'elle puisse jouer pleinement leur rôle dans le processus de reconversion de la décharge.

ii. Le cadre Local de Coordination (CLC)

En outre, Le CLC est formé par les institutions et les organisations locales qui principalement s'activent au niveau de la commune d'arrondissement de Malika. C'est une unité qui regroupe en plus des élus, des responsables d'associations, d'organisations communautaires de base, de représentants des corporations s'activant dans la décharge, de la communauté des jeunes, des femmes et des personnes âgées. Ce cadre est institutionnalisé par arrêté municipal et dispose d'un bureau du projet dans les locaux de la Mairie de Malika. Il aura pour mission d'assurer le suivi communautaire du projet et sera mis à profit lors des consultations publiques.

Le CLC, qui regroupe les représentants des diverses communautés impliquées dans les activités de la décharge et de ses environs et installé dans le cadre du projet de recherche-action sur Mbeubeuss devra être maintenu comme mécanisme de suivi participatif du volet gestion des impacts sociaux économiques de la reconversion de Mbeubeuss.

2. RESPONSABILITES ORGANISATIONNELLES

Le tableau 3 décrit l'attribution des tâches et les agences responsables pour la mise en œuvre du PAR.

Tableau 3 :
Répartition des tâches pour la mise en œuvre du PAR

Activités	**Responsables**
I. Campagne d'information	
Diffusion de l'information	L'Entente CADAK-CAR à travers l'ONG ou institut de recherche Mairies d'arrondissement / communes Association des collecteurs
II. Acquisition des terrains (Diamalaye et Daru Salam uniquement et seulement si le sol est contaminé à 50m de part et d'autre de la décharge)	
Déclaration d'Utilité Publique	Service des Domaines
Délimitation de la zone du site de décharge	Cadastre
Evaluation des occupations	Groupe Opérationnel (Service des Domaines)
Estimation des indemnités	Groupe Opérationnel (Service de domaines)
Négociation des indemnités	Titled: Commission de conciliation Untitled: Agence intermédiaire (contrat APIX / entente CADAK-CAR)
III. Résolution des litiges	Agence contractée par l'Entente CADAK-CAR, en coordination avec l'Association des récupérateurs Le Comite de Pilotage du PRECOL Les autorités locales
IV. Compensation et Paiement aux PAP	
Approbation et transfert de fonds	APIX / Entente CADAK-CAR
Compensation aux PAP Titre foncier Occupation informelle	Service des domaines APIX / Entente CADAK-CAR (à travers son agence intermédiaire)
V. Déplacement des installations et personnes et Réhabilitation économique	
Prise de possession des terrains (Diamalaye and Daru Salam uniquement)	Service des Domaines
Assistance au déplacement et réhabilitation économique	Entente CADAK-CAR (à travers son agence intermédiaire) Association de récupérateurs Communes d'arrondissement
VI. Suivi	
Suivi de la mise en œuvre du PAR	Entente CADAK-CAR (à travers son agence intermédiaire)
Evaluation de l'opération	APIX / Entente CADAK-CAR (à travers une agence intermédiaire)

Les travaux de fermeture de Mbeubeuss ne pourront commencer que lorsque l'ensemble des PAP aura été indemnisé et déplacé de façon durable. Aucun déplacement temporaire ne sera accepté.

I. MECANISMES DE REPARATION DES PREJUDICES

Lorsque le PAR sera accepté, les PAP seront informées de la procédure à suivre pour exprimer leur mécontentement et présenter leurs doléances.

Si jamais les PAP ne sont pas satisfaites du dédommagement ou de la réinstallation proposés lors des négociations, elles peuvent présenter l'affaire à l'attention de l'association des récupérateurs qui essayera de résoudre le problème en consultation avec l'ONG ou l'institut de recherche qui sera engagé. Cette agence intermédiaire fera tout son possible pour résoudre la plainte au niveau local le plus tôt possible et par une démarche à l'amiable.

Si l'affaire n'est pas résolue par l'association, l'agence engagée par l'Entente CADAK-CAR pour exécuter l'opération de réinstallation présentera l'affaire au comité de pilotage du PRECOL qui l'étudiera. L'agence engagée aura comme missions d'enregistrer les plaintes, d'entretenir un rapport de toutes les discussions et décisions et d'informer la PAP de toute décision et de tout avancement de son dossier.

Si la plainte n'est pas résolue à ce niveau, la PAP a recours à la Préfecture du Département concerné ou à ses responsables désignés.

À chaque niveau, les autorités compétentes prendront acte des doléances et seront tenues de répondre aux PAP dans les dix jours suivants la réception de la doléance.

J. DISPOSITIFS DE FINANCEMENT DE LA REINSTALLATION

Le budget illustratif inclut les divers coûts de l'opération de réinstallation pour la fermeture de Mbeubeuss.

Puisque l'inventaire des biens des habitants à acquérir doit être effectué, nous supposons qu'il doit peut être y avoir jusqu'à 20 foyers à déménager de la zone contaminée à Diamalaye et Darou Salam et/ou hors des villages de récupérateurs de Gouye Gui et de Baol. La valeur unitaire par résidence 15,500 US dollars basée sur la valeur moyenne des maisons qui seront acquises dans le cadre de la reconstruction de Pikine Sud parce que ces parcelles sont semblables en caractéristique et le rapport est récent.

Les coûts du programme de réinstallation inclus les coûts du transfert physique une fois que le stock existant ou les matériaux recyclés sont vendus, l'achat des containers de transport inutilisés et tous les salaires des travailleurs embauchés durant la période du déménagement (1 mois). Les coûts des parcelles ne sont pas inclus ici parce que les sites de réinstallation du centre de transfert et la distribution des terres sont du domaine du Gouvernement, aussi les parcelles peuvent être louées à bail.

Des dispositions sont prises pour une formation professionnelle au cas où certains récupérateurs préféreraient changer de travail plutôt que de continuer le recyclage. D'autant plus que la plupart d'entre eux sont relativement jeunes, il est possible qu'un important nombre d'entre eux veuille profiter de cette opportunité ; pour cette raison, ce premier programme suppose que la moitié des récupérateurs (300) puisse choisir cette formation professionnelle. Il y a plusieurs centres de formation à Dakar et ils proposent une large gamme d'opportunité. La durée et le coût du programme de formation varient considérablement d'un centre à un autre et selon le type de groupe

impliqué. Généralement, le programme dure un ou deux ans, de ce fait la norme de formation prévoit un an et demi de formation.

En outre, une moyenne de 200 000 F par an pour un an et demi est prévue dans ces calculs basés sur un programme de coût actuel.
Les coûts prévus aussi par l'établissement et le financement des groupes de production locaux par les PAR qui perdent leur travail. Exemple : les vendeuses d'eau sont estimées sur la base de l'expérience pour ces activités.

En termes de planification, un budget sera accordé pour l'assistance technique par l'Entente CADAK-CAR à une ONG ou une autre agence pour exécuter l'opération de réinstallation, pour assister l'association des récupérateurs, pour payer les coûts de facilitation de l'opération. Un budget supplémentaire est prévu pour la surveillance et l'évaluation.

Enfin un fond de déviation de 20% est inclus dans le but de couvrir les dépenses imprévues. Ce niveau de prévision de déviation est garanti en vue de l'incertitude des coûts réels de la réinstallation jusqu'à ce que le recensement de la population, l'inventaire des biens et les études socio-économiques soient disponibles.

TABLEAU 4 :
BUDGET (EN DOLLARS US)

Activités	Unit Value ($ US)	Coût en ($ US)
Acquisition de logements	20 unités à $ 16.000	320,000
Marge de négociation (10%)*		32,000
Réinstallation des activités (revendeurs et grossistes)	60 unités à $ 3,000	180,000
Formations pour changement d'activité	300 personnes à $ 700 sur 1 an ½	210,000
Groupement d'intérêt économique	20 groupes à $15,000	300,000
ONG ou autre structure pour la mise en œuvre		75,000
Monitoring du PAR		25,000
Assistance Technique pour l'Entente CADAK-CAR		250,000
Evaluation du PAR (ONG ou bureau d'étude)		25,000
Sous total		1, 237,000
Provisions pour imprévus (20%)		247,400
Total		**1, 484,000**

Ces coûts seront à charge de l'APIX, sauf l'assistance technique qui sera payée par le projet PRECOL. Les crédits nécessaires pour la mise en œuvre du programme de réinstallation sont déjà disponibles dans le budget du Projet de l'autoroute a péage. L'APIX donnera l'autorisation de verser ces fonds dans les comptes de la Direction des Domaines pour indemniser les propriétaires de titre foncier ; pour les autres propriétaires, l'APIX et l'Entente CADAK-CAR géreront elles-mêmes ces fonds et procéderont à leur indemnisation une fois que le PAR sera approuvé.

K. MECANISMES DE CONSULTATION

La participation est une activité essentielle parce qu'elle offre l'opportunité aux personnes affectées de s'impliquer à la fois dans la conception et dans la mise en oeuvre du plan d'action de réinstallation. De plus, les différentes activités de participation favorisent la transparence du processus.

En général, cinq principaux domaines de participation sont reconnus :

- ► la collecte d'information, phase où les gestionnaires de projet récoltent de l'information et la partagent avec les communautés;
- ► la consultation, phase où les communautés ont l'opportunité d'interagir et d'émettre des opinions durant la planification et/ou la mise en oeuvre du projet;
- ► la prise de décision, phase où les communautés participent au processus de prise de décision durant les phases de planification ou de mise en oeuvre. Cette forme de participation se traduit par un plus grand degré de contrôle et de responsabilisation;
- ► l'initiation d'actions, phase où les communautés identifient un besoin dans le projet et décident de le combler;
- ► l'évaluation participative, phase où les communautés fournissent des opinions et réfléchissent sur les leçons apprises afin de favoriser une meilleure mise en oeuvre et/ou planification du projet.

Dans le cas de la décharge de Mbeubeuss, les collecteurs, revendeurs, artisans et autres sont très sensibles par rapport à leur travail. En effet peu après la première ouverture de la décharge les politiciens ont traités le récupérateurs de voleurs et de bandits en grande partie parce que les objets recyclés sont souvent vendus en même temps que les biens volés dans les marchés peu recommandables. En réponse la communauté des récupérateurs a formé une association très active de plus de 800 membres et il n'est pas exagéré de dire qu'aucune étude ne peut être menée dans la décharge sans le soutien et l'assistance de celle-ci.

Donc, durant la réalisation de l'étude d'impact environnemental et social détaillée et lors des présentes études socio-économiques et séances de consultations qui seront conduit à l'élaboration du plan d'action de réinstallation, les activités de participation permettront aux personnes affectées de s'impliquer au-delà de la simple collecte d'informations. Elles seront consultées intégralement, entre autres, sur leurs appréhensions et leurs attentes face au déplacement et à la relocalisation de leurs entreprises. Au cours des prochaines phases du projet, les personnes affectées devront pouvoir accroître leur implication en participant à la prise de décision.

Lors de la mise en oeuvre du Plan d'Action de Réinstallation, les personnes affectées et leurs représentants doivent être pleinement informées et consultées. La participation communautaire des récupérateurs favorisera la transparence et l'équité dans la réalisation de toutes les activités et, plus particulièrement, lors du processus de compensation. De même, la participation encouragera la prise en charge par les communautés de leur déplacement et de leur « devenir » sur les nouveaux sites de travail.

Le Plan d'Action de Réinstallation proposera de renseigner, sur une base régulière, les personnes affectées sur l'avancement des travaux par l'intermédiaire de l'association des récupérateurs. La présence de cette association dans la zone d'étude et la coordination avec les effectifs de l'APIX et de l'Entente CADAK-CAR favoriseront le partage d'information. Divers moyens de

communication seront mis à contribution pour bien informer les parties prenantes, dont la diffusion d'émissions radio en langues locales, l'utilisation d'affiches et des visites individuelles.

En plus d'informer les personnes affectées par le Projet (PAP), le Plan d'Action de Réinstallation proposera de les consulter et de les impliquer dans toutes les grandes étapes décisionnelles, qu'il s'agisse du choix des sites de travail, de l'estimation des compensations, ou encore de la planification de la réhabilitation économique. Plus précisément, mais sans s'y limiter, la participation des personnes affectées et/ou de leurs représentants sera directement sollicitée dans le cadre des activités suivantes :

- ► estimation des compensations accordées aux personnes affectées;
- ► validation des plans d'aménagement du site de travail;
- ► élaboration et mise en oeuvre des activités de déplacement économique;
- ► planification et mise en oeuvre des initiatives visant à faciliter la réinstallation;
- ► suivi des activités mises en place.

Des mécanismes seront prévus pour encourager les personnes affectées à s'impliquer tout au cours de la mise en oeuvre du plan d'action de réinstallation, ainsi que pour assurer le suivi des commentaires, suggestions et doléances émis. Une unité chargée de la gestion des doléances au sein de l'association des récupérateurs, appuyée par l'agence contractée par l'Entente CADAK-CAR sous financement de l'APIX, est prévue pour effectuer le suivi de toute plainte auprès des instances concernées.

Tous les partenaires dans la mise en oeuvre du PAR seront sensibilisés de la nécessité d'informer, sur une base régulière, les personnes affectées et de les impliquer dans toutes les activités qui les concernent directement afin d'assurer le succès du PAR.

L. DISPOSITIFS DE SUIVI ET EVALUATION

L'APIX et l'Entente CADAK-CAR, à travers le Comite de pilotage du PRECOL, assureront le suivi et l'évaluation auprès des PAP.

Les procédures de suivi commenceront dès l'approbation du PAR, et bien avant le déplacement et la réinstallation des personnes. L'objectif du suivi est de signaler aux responsables du projet tout problème qui surviendrait et d'assurer que les procédures de ce CPR et du PAR, qui sera bientôt élaboré, seront respectées. L'évaluation du programme de réinstallation peut être menée une fois que toutes les indemnisations sont payées et la réinstallation et la réhabilitation économique achevée. L'objectif de l'évaluation est de certifier que toutes les PAP sont bien réinstallées et que toutes les entreprises et les travailleurs ont recommencé leurs activités productives.

1. LE SUIVI

Le principal objectif du suivi interne est de s'assurer que la compensation et la mise en œuvre du programme de recasement et de réhabilitation économique, telles que définies dans le plan de réinstallation, s'effectuent de manière précise et conforme aux échéanciers.

L'APIX et l'Entente CADAK-CAR seront responsables du suivi interne de la mise en œuvre du PAR, qui sera déroulée par une ONG facilitatrice.

Les principaux indicateurs qui seront contrôlés dans ce programme de réinstallation, sont :

- l'information du public, la diffusion de l'information et les procédures de consultation;
- l'adhésion aux procédures de redressement des torts, le nombre de plaintes enregistrées, le nombre des plaintes résolues, et la période moyenne nécessaire pour résoudre une plainte ;
- le paiement de la compensation aux différentes catégories de PAP, selon la politique de compensation décrite dans le PAR;
- l'assistance pour la réinstallation des personnes déplacées
- La remise en service de toute entreprise économique, c'est-à-dire, les récupérateurs, revendeurs, artisans, etc.
- La satisfaction des PAP avec le programme; et
- la coordination institutionnelle pour l'achèvement des activités de recasement et le début des travaux.

L'APIX et l'Entente CADAK-CAR, à travers le Comite de Pilotage, fourniront au consultant ou bureau d'études chargé du suivi et de l'évaluation la base de données, c'est-à-dire, l'inventaire des propriétés et leur évaluation. Les données socio-économiques seront collectées par l'ONG qui sera recrutée par l'Entente CADAK-CAR pour la négociation des indemnités à partir du premier trimestre de 2009. Donc l'ensemble de ces deux bases de données (les biens physiques et les paramètres socio-économiques) qui constituent la plateforme pour le suivi de la réinstallation des familles sera disponible vers la fin de l'année prochaine, 2009.

A travers la Comite de Pilotage, l 'APIX et l'Entente CADAK-CAR soumettront à la Banque Mondiale un rapport de suivi sur le déroulement de la mise en œuvre du PAR tous les mois ou suivant une périodicité agréée par les deux parties. Les rapports incluront les sujets mentionnés ci-dessus, en plus des sujets suivants :

- le montant des fonds alloués pour les activités ;
- les résultats éventuels des plaintes et des réclamations;
- les activités planifiées dans les prochains mois.

2. L'EVALUATION

Les objectifs de l'évaluation sont :

- de fournir une source d'évaluation indépendante pendant la mise en œuvre des activités de réinstallation et de compensation;
- de fournir une évaluation du plan de réinstallation avec une perspective globale et socio-économique, ce qui peut guider les opérations de réinstallation dans le futur.

Les indicateurs suivants seront contrôlés et évalués par un bureau d'études qui sera recruté par l'Entente CADAK-CAR sous financement de l'APIX:

- Paiement des compensations :

i. le paiement complet des compensations doit être remis aux personnes affectées suffisamment tôt avant la procédure d'expropriation;

ii. le montant de la compensation doit être suffisant pour remplacer les biens perdus;

iii. la compensation pour les bâtiments affectés doit être équivalente au coût de remplacement des matériaux et de la main d'œuvre basée sur les prix en vigueur dans la construction; aucune déduction ne devra être faite concernant la dépréciation du bâtiment ou la valeur des matériaux récupérables.

- Consultation du public et connaissance de la politique de compensation

i. les personnes affectées doivent être pleinement informées et consultées sur les procédures d'acquisition de terrain et de réinstallation;

ii. l'équipe de l'agence de suivi devra participer aux rencontres d'information, afin d'évaluer le déroulement des activités de consultation, les problèmes et questions qui sont posés pendant les assemblées et les solutions qui sont proposées;

iii. l'agence devra évaluer la connaissance, par les personnes affectées, de la politique de compensation et de leurs droits;

- Restauration des activités économiques: les personnes affectées devront re-établir leurs moyens de revenu.

- Niveau de satisfaction :

i. le niveau de satisfaction des personnes affectées sur les différents aspects du PAR devra être évalué et noté;

ii. le déroulement de la procédure de redressement des torts et la rapidité de la réparation seront évalués.

M. DESCRIPTION DU PROCESSUS DE PREPARATION ET D'APPROBATION DU PAR

Le processus de préparation et d'approbation du PAR suivra le processus déjà établi pour le développement des PAR pour l'autoroute à péage. D'abord, les études socio-économiques et techniques dans la zone de la décharge des déchets solides doivent être achevées en 2009 par l'Entente CADAK-CAR en étroite collaboration avec l'APIX. Une fois que ces études sont disponibles, l'APIX et l'Entente peuvent procéder à la préparation du PAR, qui sera soumis à plusieurs instances pour leur approbation. Ce processus est décrit plus en détail ci-dessous.

1. PREPARATIONS PRELIMINAIRES AU PAR

Le PAR est le guide pour la mise en marche de l'opération de réinstallation. Le PAR doit donc être bien détaillé (l'OP 4.12 donne le schéma d'un PAR). Le nombre de Personnes affectées par le projet (PAP), l'identification des personnes vulnérables qui auront besoin d'une assistance additionnelle, la négociation des indemnisations à payer à chaque PAP, l'assistance nécessaire à effectuer pour la réinstallation (s'il y en a), le processus de déménagement de Mbeubeuss à la nouvelle localité, le processus de rétablissement de la vie économique – tous ces thèmes doivent être étudiés en concertation avec la population concernée.

a. Recensement de population, Inventaire des biens immobiliers, et Études socio-économiques dans les villages économique des récupérateurs (Gouye gui et Baol)

Sur le territoire du projet, une enquête socio-économique dite «de référence» renseignera s'il y a des résidents permanents dans ces deux villages et permettra d'obtenir des indications qui faciliteront la planification du programme de réhabilitation économique.

i. Impacts

Les habitations : L'étude socio-économique dira s'il y a des revendeurs permanents à Gouye Gui ou Baol. Ce travail occasionnera une étude exhaustive de l'état d'habitation de chaque personne travaillant dans la zone de la décharge de Mbeubeuss. S'il y a des résidents permanents, les données à collecter sont le type d'occupation et les droits sur les parcelles, la taille des parcelles des maisons, les dimensions des maisons et les matériaux de construction et tout autre infrastructure ; la valeur de chacun des biens et les préférences des PAP pour les zones de réinstallation de même que toute assistance supplémentaire dont ont besoin les populations vulnérables. L'enquête devrait également permettre de repérer et d'évaluer, par nature, l'offre actuelle de services sociaux de base.

Les activités : il a été constaté, suite à une visite du site de la décharge de Mbeubeuss, qu'il existe des villages (Gouye Gui et Baol) économiquement dépendants du recyclage des ordures. Chaque village est constitué par un certain nombre d'espace clôturés qui servent de dépôt où les objets recyclés sont achetés puis revendus (voir section Les caractéristiques socio économiques pour une discussion sur le problème.) L'étude socio économique des initiatives dans ces zones établira donc le statut d'occupation, la zone de dépôt, les objets qui y sont stockés, le nombre d'employés et leurs salaires et les préférences des entrepreneurs pour les sites de réinstallation (en prenant compte de la position de l'entreprise dans la chaîne de valeur (voir encore section D).
Les objectifs de base de l'étude socio économique des initiatives des revendeurs sont à établir :

- Le nombre d'initiative
- La zone activement occupée par chacun
- Les droits d'occupation de chaque entreprise
- Les malheureux détenus et s'ils travaillent dans les ordures ménagères ou industrielles
- La durée de tout traitement de matériaux sur l'emplacement
- Les préférences des entrepreneurs pour la réinstallation.

En parallèle avec l'étude socio-économique des conditions actuelles, l'entrepreneur doit évaluer les possibilités qui n'imposeront pas des coûts impraticables des entreprises. Ex : (Coûts de transports augmentés)

Les emplois : La décharge de Mbeubeuss soutient un système économique complexe basé sur le recyclage. Les récupérateurs ramassent les matériaux qu'ils vendent aux revendeurs qui fournissent les artisans et autres tels que les restaurants et les vendeuses d'eau de même que les vendeurs d'essence et mécaniciens qui dépendent des mouvements incessants des camions dans la zone.

ii. *Enquête socio-économique*

L'enquête socio-économique des travailleurs de Mbeubeuss dénombrera le nombre de travailleurs par type d'activités, établira les sources de revenus des familles et le degré auquel chaque famille dépend des revenus de recyclage. L'enquête déterminera aussi quelle catégorie d'emploi pourra se maintenir à l'avenir et quelle activité disparaitra. Ex : les vendeuses d'eau.
Dans ces cas, l'étude socio-économique déterminera quelles activités économiques sont possibles et intéressent les PAP.

L'enquête socio-économique des occupants se fait en même temps que l'inventaire des biens affectés. L'objectif de cette enquête est de collecter l'information démographique, économique et attitudinale qui servira comme base de données pour la programmation de l'opération de réinstallation et pour le programme de suivi.

Plus précisément, les études couvriront les thèmes suivants:

- la structure sociale (organisation des concessions, nombre de ménages par concession, appartenance ethnique, appartenance aux groupes sociaux, liens particuliers, vulnérabilité), [13]
- la démographie (taux de dépendance dans la population, taille moyenne du ménage, taux de masculinité, nombre d'enfants par femme),
- l'éducation (taux de scolarisation, taux d'accès en première année du primaire, taux d'alphabétisation),
- la santé (incidence de la maladie, taux de consultation, couverture vaccinale, problèmes rencontrés),
- l'emploi (taux de chômage, taux d'activité, activité principale),
- le logement (principale source d'alimentation en eau potable, coût du m^3 d'eau, quantité d'eau consommée par personne et par jour, distance parcourue pour chercher l'eau, principale source d'énergie pour l'éclairage et la cuisine, type de logement, nature des matériaux de construction, type de toilette, mode d'évacuation des ordures),
- les revenus et les dépenses (avoirs du ménage, accès aux crédits, dépenses de transport, notamment pour atteindre les services de base).

Ces enquêtes socio-économiques fourniront la base pour l'actualisation du Plan d'action de réinstallation. Le plan:

- présentera l'état actuel de la situation sur le terrain,
- estimera les coûts de sa proposition d'intervention, au besoin, en proposant plusieurs variantes
- proposera ses recommandations d'actualisation des programmes d'action en matière de réinstallation et de réhabilitation économique
- proposera des modalités permettant de réduire les déplacements économiques de personnes (par exemple en cherchant des sites de recyclage ou les entrepreneurs et les travailleurs peuvent continuer leurs emplois).

[13] On entend par « concession » l'ensemble des bâtis contigus appartenant au ménage. On entend par ménage l'ensemble des individus dont la cuisine est faite sur un même foyer.

b. Études dans la zone de contamination des villages de Diamalaye et Daru Salam : Recensement des personnes affectées et inventaire de leurs biens immobiliers

Les enquêtes environnementales montrent que le métal lourd et d'autres contaminants potentiels posent un sérieux risque de santé publique dans un rayon de 50 mètres aux alentours du site de la décharge de Mbeubeuss. Dans la zone potentiellement contaminée, il faut recenser et évaluer tous les terrains, toutes les structures, et tous les autres biens immobiliers, ce qui est fondamental pour la négociation des indemnisations. De plus, il faut effectuer une étude socio-économique qui déterminera la situation et les besoins de chaque PAP, qui identifiera les personnes vulnérables qui nécessitent une assistance additionnelle, et qui fournira les données de base qui seront utilisées pour le suivi.

Un inventaire complet des structures à usage d'habitation et d'activité à détruire, des ménages et des personnes affectées, ainsi que des terrains, est fondamental pour l'évaluation des indemnisations. L'inventaire des terrains notera la superficie totale (m^2) de chaque parcelle**.** Quant au patrimoine bâti, le recensement répertoriera les éléments bâtis, leur surface, leur état, les matériaux constitutifs, leur usage, et procédera à une estimation de leur valeur de remplacement au sens de l'OP 4.12. Le recensement inclura tout patrimoine bâti, soit résidence, soit entreprise, soit bâtiment public ou communautaire, et toute l'infrastructure qui se trouvent sur la parcelle (c'est-à-dire mur, puit, latrine).

Pour les espaces environnants, si le nombre d'habitations à reloger est relativement faible (inférieur à 20), il faut juste augmenter la demande en service public (c'est-à-dire en eau potable, dispensaires, écoles) puisque les PAP vont être relogées dans des communautés existantes. S'il y a plus de concessions à déplacées (21 ou plus) l'étude complémentaire devra prendre en charge la disponibilité et l'accès au service public.

Parce que des maisons dans la zone contaminée de Diamalaye et Darou Salam seront probablement transférées dans leurs communautés existantes, l'enquête socio-économique peut être limitée à des informations démographiques et d'attitude sans une importante demande de renseignements sur les moyens de subsistance et les ressources économiques. Le volet démographique collectionne les renseignements suivants: pour le chef de ménage: nom, prénom, année de naissance, numéro de la carte d'identité, profession, situation matrimoniale ; pour les autres membres du ménage: année de naissance, relation avec le chef de ménage (épouse, mère, enfant, parent, etc.); nombre d'occupants du ménage (regroupés éventuellement par famille) ; ethnie, religion, niveau d'éducation; et date d'occupation déclarée. Le questionnaire demande aussi des informations sur les avis des PAP : préférences en matière de réinstallation et options de compensation en espèces ou en nature. Toutes ces données sont répertoriées sur des fiches (rappelant le numéro de la concession et la localisation GPS.[14]

[14] Normalement, le volet économie domestique couvre : pour chaque membre du ménage : occupation, salaire ou rente ; occupations secondaires ; paiements de retraite; paiements de l'extérieur ; et dépenses mensuels (nourriture, transport, etc.). Pour les entreprises, l'enquête note : type d'entreprise ; nombre d'employées salariés ; rente nette mensuelle. Car il semblerait que les délocalisations au niveau de Diamalaye et Daru Salam concernent uniquement les habitations, ce qui veut dire que les entreprises et les emplois des PAPs ne seront pas affectés. Il n'y a pas de besoin immédiat de recueillir des informations économiques afin de suivre la restauration des moyens de subsistance. Si cette hypothèse se révéler inexacte à l'événement, l'enquête socio-économique devra comprendre aussi des dimensions économiques.

2. PREPARATION DU PAR

Sur la base des enquêtes socio-économiques et techniques, l'Entente CADAK-CAR élaborera le Plan d'Action de Réinstallation pour la fermeture du site de la décharge de Mbeubeuss. Ce PAR se conformera aux dispositions de la législation sénégalaise et à la politique opérationnelle OP 4.12 appliquée par la Banque Mondiale pour toutes les opérations impliquant un déplacement significatif de personnes. (Voir Chapitres B et C.)

Le PAR suivra le schéma recommandé dans l'annexe A, paragraphe 25, de l'OP 4.12, où se trouve une définition détaillée du contenu d'un Plan d'Action de Réinstallation (voir Annexe A). Plus particulièrement le PAR contiendra les éléments suivants:

- une description du projet;
- les résultats du recensement de base et de l'enquête socioéconomique;
- les taux et modalités de compensation précisément explicités;
- les droits politiques liés à tout impact additionnel identifié par le biais du recensement ou de l'enquête ;
- une description des sites de réinstallation et des programmes d'amélioration ou de reconstitution des moyens d'existence et des niveaux de vie;
- le calendrier et programmation détaillée de mise en oeuvre des activités de réinstallation en fonction du planning des travaux;
- une estimation détaillée des coûts ;
- suivi et évaluation de la mise en œuvre.

3. APPROBATION

Le Gouvernement du Sénégal et la Banque Mondiale doivent séparément approuver le Plan d'Action de Réinstallation. Donc, le Comité de Pilotage soumettra le PAR au comité ad hoc du Sénégal et à la Banque mondiale pour leur approbation. Une fois que toutes les parties prenantes donnent leur accord sur le document, l'entente CADAK-CAR le publiera dans la zone concernée et autorisera la Banque mondiale à le publier à travers son InfoShop.

N. DIFFUSION PUBLIQUE

Une fois que ce Plan d'Action de Réinstallation reçoit l'approbation du Gouvernement du Sénégal et de la Banque Mondiale, il sera transmis, par l'APIX et l'Entente CADAK-CAR, aux mairies de la zone du projet, et diffusé auprès des associations de PAP, et publié par la Banque Mondiale à travers son InfoShop.

ANNEX A :

CADRE DE POLITIQUE DE REINSTALLATION
(OP 4.12, ANNEX A, Paragraphs 23 – 25)

Cadre de politique de reinstallation
OP 4.12, Annex A, Paragraphs 23 - 25

23. L'objectif du cadre politique est de clarifier les principes guidant la réinstallation, les dispositions organisationnelles et les critères conceptuels devant être appliqués aux sous-projets à préparer pendant l'exécution du projet (voir PO 4.12, par. 26-28). Les plans de sous-projet de réinstallation, une fois mis en cohérence avec le cadre politique, sont soumis à la Banque pour approbation après que les données spécifiques sur la planification ont été rendues disponibles (voir PO 4.12, par. 29).

24. Le cadre politique de réinstallation couvre les éléments suivants, en cohérence avec les indications décrites aux par. 2 et 4 de la PO 4.12 :

a) une brève description du projet et des composantes imposant une acquisition foncière et une réinstallation, ainsi qu'une explication de l'impossibilité de préparer un plan de réinstallation ou un plan abrégé tels que décrits respectivement aux par. 2-21 et au par.22 à l'heure de l'évaluation du projet ;
b) les principes et objectifs régissant la préparation et l'exécution de la réinstallation ;
c) une description du processus de préparation et d'approbation des plans de réinstallation ;
d) une estimation du nombre de personnes déplacées et, dans la mesure du possible, les catégories auxquelles elles ont toutes les chances d'appartenir ;
e) les critères d'appartenance pour la définition des différentes catégories de personnes déplacées ;
f) un cadre juridique examinant l'adéquation entre les lois et réglementations du pays emprunteur et les exigences requises par la politique de la Banque ainsi que les mesures proposées pour résoudre les différences et/ou les divergences;
g) les méthodes d'évaluation des éléments d'actif affectés ;
h) les procédures organisationnelles pour l'attribution des droits, y compris, pour les projets associant des intermédiaires relevant du secteur privé, les responsabilités des intermédiaires financiers, du gouvernement et du promoteur privé ;
i) une description du processus d'exécution, mettant en relation la mise en oeuvre de la réinstallation avec les travaux de génie civil ;
j) une description des mécanismes de réparation des préjudices ;
k) une description des dispositifs de financement de la réinstallation, incluant la préparation et l'examen des coûts estimés, les flux financiers et les provisions pour imprévus ;
l) une description des mécanismes envisagés pour consulter, lors de la planification, de l'exécution et du suivi, les populations déplacées et les faire participer à ces phases ; et
m) les dispositifs de suivi par l'organisme chargé de l'exécution et, si requis, par des intervenants indépendants.

25. Lorsque le cadre de politique de réinstallation est le seul document à soumettre comme condition à l'obtention du prêt, il n'est pas nécessaire que le plan de réinstallation à soumettre comme condition au financement du sous-projet contienne les principes politiques, les droits et critères d'éligibilité, les dispositions organisationnelles, les dispositifs de suivi-évaluation, le cadre participatif, non plus que les mécanismes de réparation des torts figurant dans le cadre de politique de réinstallation. Le plan relatif au sous-projet spécifique de réinstallation doit contenir les résultats du recensement de base et de l'enquête socioéconomique ; les taux et modalités de compensation précisément explicités ; les droits politiques liés à tout impact additionnel identifié

par le biais du recensement ou de l'enquête ; une description des sites de réinstallation et des programmes d'amélioration ou de reconstitution des moyens d'existence et des niveaux de vie ; le calendrier de mise en oeuvre des activités de réinstallation ; et une estimation détaillée des coûts.

ANNEXE B:

CLOSURE OF MBEUSBEUSS DUMP
News Announcement

Une équation à plusieurs inconnus

TRANSFERT DE LA DECHARGE DE MBEUBEUSS */ SUD QUOTIDIEN*

vendredi, 26 octobre 2007 / **Mamadou Lamine DIEYE**

Les échanges issus de l'atelier de partage organisé hier à l'hôtel Méridien Président par l'Agence de développement municipal (Adm), en partenariat avec l'Entente intercommunautaire Cadak-Car, devraient au finish arrêter des stratégies efficaces et durables pour débarrasser la capitale sénégalaise de ses déchets solides ménagers. Pour ce faire, la résolution de l'équation du transfert et de la réhabilitation de la décharge de « Mbeubeuss »constitue un impératif pour les différentes parties prenantes à la rencontre.

Pour ne plus vivre les expériences malheureuses de la Soadip, de la Sias, de la Communauté urbaine de Dakar et de Ama Sénégal pour la gestion des ordures ménagères de l'agglomération dakaroise, les collectivités locales regroupées au sein de l'Entente communautaire Cadak-Car appuyée par l'Agence de développement municipal (Adm) veulent rectifier le tir.

Et la rencontre qui s'est tenue hier devrait permettre aux différents acteurs dont les partenaires au développement (banque mondiale, Afd, commission européenne, Usaid, Crdi, Ppiaf), de passer au peigne fin le programme de gestion des déchets urbains solides mais aussi d'asseoir une stratégie de prise en charge efficace des services du nettoiement, de la collecte et du transfert des ordures ménagères.

Elle devrait également aboutir à l'élaboration d'un plan d'actions pour fermer définitivement et réhabiliter la bombe écologique que constitue la décharge de Mbeubeuss. Ainsi devant les partenaires A en croire Mouhamadou kabir Sow, directeur général de l'Adm, l'action de l'agence s'inscrit « dans le cadre de la mise en œuvre du Programme quinquennal (2006-2011) de renforcement des collectivités locales (Précol) d'un montant de 86,3 milliards F Cfa pour 67 communes du Sénégal, qui prévoit ainsi un appui aux deux communautés d'agglomérations de la région que sont Dakar et de Rufisque, qui ont en charge la gestion des déchets solides de toute la région » .

Cet appui consistera « à les accompagner dans l'exécution de cette compétence transférée, notamment en les assistant à améliorer le suivi environnemental de cette problématique dans la perspective de la fermeture, le transfert et la réhabilitation de la décharge de Mbeubeuss », a t-il poursuivi.

Et dans le cadre des contrats d'agglomération que son agence a signé avec l'entente Cadak-Car, il donnera des assurances fermes pour la poursuite et l'approfondissement de cette assistance. A sa suite, Ndiawar Touré, député Maire de Rufisque, au nom du sénateur-maire de Dakar Pape Diop, par ailleurs président de l'entente Cadak-Car, reviendra longuement sur la genèse de cette entente intercommunautaire.

Pour informer que c'est pour renforcer les moyens nécessaires pour mener à bien l'exécution correcte des missions de prise en charge des problèmes liés au nettoiement, à la collecte et au

traitement des ordures ménagères que « l'Etat a transféré à la Cadak-Car la maîtrise d'ouvrage du programme de gestion des déchets solides urbains ».

Et c'est dans le cadre de son exécution que ce séminaire est organisé « pour échanger et partager sur cette activité capitale, avec l'ensemble des acteurs concernés, pour engager la gestion des déchets solides avec méthodes et responsabilité mais aussi désamorcer la bombe écologique de Mbeubeuss ». S'il n'y a pas encore de date arrêté pour la fermeture encore moins la réhabilitation de la décharge de Mbeubeuss, il a avancé celle le centre d'enfouissement technique de Sindia de la défunte Ama Sénégal « qui sera fermé pour les besoins de la construction de l'Aéroport Blaise de Ndiass ». Ainsi, l'entente Cadak-Car squatte les alentours de Dakar, plus précisément aux environs de Bargny, pour y implanter la future décharge.

ANNEXE C:

CADRE JURIDIQUE

Élaboration d'un plan d'action de réinstallation et aménagement de la zone de recasement de Keur Massar - Tivaouane Peul

PLAN D'ACTION DE RÉINSTALLATION (PAR)

Tecsult International

05-14925 - PAR Rév. 02

Janvier 2008

6. CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

La réinstallation, prévue dans le cadre du projet d'autoroute à péage Dakar-Diamniadio (tronçon Pikine - Keur Massar) nécessite la présentation du cadre légal et réglementaire du Sénégal. Le cadre légal relatif à la réinstallation est constitué du régime foncier et des procédures d'expropriation.

Cette section présente un résumé du régime foncier sénégalais (section 6.1) et des procédures d'expropriation (section 6.2). Les détails du cadre légal et réglementaire figurant à l'annexe H.

Par ailleurs, un résumé des politiques de réinstallation de la Banque mondiale (OP. 4.12) est présenté à la section 6.3 afin de pouvoir les comparer avec les procédures nationales et d'effectuer des rapprochements. D'ailleurs, la section 6.4 présente la comparaison entre les politiques nationales du Sénégal et celles de la Banque mondiale.

6.1 RÉGIME FONCIER DU SÉNÉGAL

La réglementation sur le régime foncier au Sénégal est fondée sur plusieurs lois dont la N°64-46 du 17 juin 1964 organisant la gestion du domaine foncier.

En plus de cette loi, les textes suivants méritent d'être explicités :
► la Loi N° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du Domaine de l'État;
► le Code civil et le décret du 26 juillet 1932 qui s'appliquent au domaine des particuliers;
► le Code des Obligations civiles et Commerciales;
► la Loi 96-07 du 22 mars 1996 portant transfert de compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales.

6.1.1 La Loi N° 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine National

Cette loi pose les règles précises en matière d'occupation des terres. Son premier article se dit comme suit : «constituent de plein droit le domaine national, toutes les terres non classées dans le domaine public, non immatriculées ou dont la propriété n'a pas été transcrite à la conservation des hypothèques à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Ne font pas non plus partie de plein droit du domaine national les terres qui, à cette date, font l'objet d'une procédure d'immatriculation au nom d'une personne autre que l'État ». La loi décrit également les trois statuts fonciers possibles tels que le domaine national, le domaine de l'État et le domaine des particuliers. Par ailleurs, le domaine national se divise en quatre zones, soit la zone pionnière, la zone urbaine, la zone classée et la zone de terroir. Les terres affectées par le projet d'autoroute sont toutes des terres de zones urbaines.

6.1.2 La Loi N° 76-66 du 2 juillet 1976 portant Code du Domaine de l'État

Cette loi décrit le domaine de l'État comme étant divisé en deux parties : le domaine public et le domaine privé. Par ailleurs, le domaine public est ensuite divisé en domaine public naturel et domaine public artificiel.

Le domaine public artificiel comprend, les emprises des routes (loi N° 74-20 du 24 juin 1974 portant classement du réseau routier national) et de manière générale des voies de communication, les ouvrages réalisés en vue de l'utilisation des forces hydrauliques

(barrages, puits, forages, les conduites d'eau, les halles et marché, les servitudes d'utilité publique). L'espace dans lequel s'implante l'autoroute relève du domaine public artificiel.

Dans le cadre de la construction de l'autoroute, les espaces concernés relèvent du domaine public artificiel (routes), du domaine privé affecté et du domaine privé non affecté.

Sur le plan strictement juridique, le déplacement des personnes ou d'infrastructures qui relèvent du domaine public ne donne lieu à aucune indemnisation. Une station d'essence implantée sur le domaine public ne peut en principe pas donner lieu à indemnisation.

6.1.3 Le Code civil et le décret du 26 juillet 1932

Le Code civil précise les démembrements du droit de propriété, ainsi que les droits dont dispose le propriétaire. Ce texte est complété par le décret colonial du 26 juillet 1932 réorganisant le régime de la propriété foncière en AOF, qui permet à travers l'immatriculation d'obtenir un titre foncier sur les terres par la procédure de l'immatriculation.

Dans l'espace qui sera touché par le tracé de l'autoroute, des titres fonciers ont été décelés lors des recensements.

6.1.4 Le Code des Obligations Civiles et Commerciales

Ce code précise, entre autres, les modalités de cession d'un bail. Dans le cadre du projet, le domaine public est parfois occupé de manière anarchique et des terrains privés sont généralement occupés sans respect de la réglementation. Ainsi dans le tracé de l'autoroute, la majorité des personnes à déplacer sont « locataires », mais elles ne bénéficient pas de titres d'occupation, tels que le postule les différents textes applicables à cette occupation de l'espace.

6.1.5 La Loi 96-07 du 22 mars 1996 portant transfert de compétences aux régions, aux communes et aux communautés rurales

La loi N° 96-07 du 22 mars 1996 portant transfert de compétences aux régions, communes et communautés rurales accorde aux collectivités locales des compétences en matière de planification, d'urbanisme et d'habitat. C'est ainsi que la région reçoit les competences suivantes : l'élaboration de Plans régionaux de développement intégré (PRDI), la coordination des actions de développement de la région, la passation avec l'État de contrats-plans pour la réalisation d'objectifs de développement économique et social, l'approbation des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme. Quant à la commune, elle élabore et exécute les plans d'investissement communaux (PIC), la passation de contrats-plans avec l'État, l'élaboration de plans directeurs d'urbanisme (PDU), des SDAU, des plans d'urbanisme de détails des zones d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement, les lotissements, leur extension ou restructuration, la délivrance de permis de construire, d'accords préalable, de certificats d'urbanisme et de permis de démolir, la délivrance de permis de clôturer, de permis de coupe et d'abattage d'arbres, l'autorisation d'installation et de travaux divers.
La construction de l'autoroute implique sur le plan foncier la région de Dakar, la commune de Dakar et les différentes communes d'arrondissement traversées par l'autoroute. Ces collectivités locales doivent être associées au processus de réinstallation dans la mesure où elles bénéficient de compétences foncières importantes.

D'autres textes régissent le régime foncier sénégalais. Ce sont :

► Loi 96-06 du 22 mars 1996 portant code des collectivités locales; elle comprend l'ensemble des dispositions législatives et légales qui régissent l'organisation et le fonctionnement de la région, de la commune, et de la communauté rurale.
► Décret 96 1130 du 27 décembre 1996 portant application de la loi de transfert des compétences aux régions, communes, communautés rurales en matière de gestion et d'utilisation du domaine privé de l'État et du domaine national.
► Décret N° 64-573 du 30 juillet 1964 fixant les conditions d'application de la loi N° 64-46 du 17 juin 1964; c'est un texte qui détermine les conditions d'application de la loi sur le domaine national.
► Décret 81-557 du 21 mai 1981 portant application du code du domaine de l'État; il s'agit d'un texte qui détermine les conditions d'application de la loi sur le domaine de l'État.

6.2 PROCÉDURES D'EXPROPRIATION DU SÉNÉGAL

Bien qu'un Plan Cadre de Politique de Déplacement et de Compensation de population n'existe pas actuellement au Sénégal, il est à souligner qu'il est prévu dans sa législation, des procédures concernant le déplacement forcé, notamment en matière de restructuration et de régularisation foncière.

6.2.1 La constitution du Sénégal du 7 janvier 2001

L'article 15 de la Constitution garantit le droit de propriété. Il ne peut être porté atteinte à ce droit que dans le cas de nécessité publique légalement constatée, sous réserve d'une juste et préalable indemnité.

Le préjudice doit être direct. Cela signifie qu'il faut qu'il soit né de l'expropriation. Le dommage indirect n'est pas indemnisé.

6.2.2 La loi Nº 76-67 du 2 juillet 1976 et son décret d'application

La réglementation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique est basée sur cette loi et sur le décret d'application 77.563 du 3 juillet 1997. Cette loi établit une procedure d'expropriation par laquelle l'État peut, dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, contraindre toute personne à lui céder la propriété d'un immeuble ou d'un droit réel immobilier faisant l'objet d'une propriété privée. Cette loi constitue la base légale pour les procédures de déplacement et de compensation.

Les diverses procédures d'expropriation selon le domaine y sont décrites que ce soit pour le domaine national situé en zone urbaine, le domaine de l'État ou le domaine des particuliers…

6.3 POLITIQUE DE LA BANQUE MONDIALE (BM) EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT INVOLONTAIRE DE POPULATIONS

À côté des procédures nationales prévues en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, sur le plan international, l'OP 4.12 de la BM prévoit certains principes applicables en matière de réinstallation.

En effet, la réinstallation involontaire doit être planifiée afin qu'elle ne résulte pas en de graves problèmes économiques, sociaux et environnementaux. C'est ainsi que la politique opérationnelle OP 4.12 « Réinstallation Involontaire des Populations » (décembre 2001) est suivie lorsqu'un projet financé par la Banque mondiale est susceptible d'entraîner une réinstallation involontaire, des impacts sur les moyens d'existence, sur l'acquisition de terres ou des restrictions d'accès à des ressources naturelles.

Les détails descriptifs de l'OP 4.12 sont également présentés à l'annexe H du présent rapport.

La comparaison entre le cadre juridique de réinstallation et l'OP.4.12 de la BM, effectuée à la section 6.4, permet de voir les écarts et les rapprochements possibles entre ces deux textes.

6.4 CONCORDANCE ENTRE LE CADRE JURIDIQUE NATIONAL ET LES PROCÉDURES DE LA BANQUE MONDIALE

La Banque mondiale définit clairement les procédures à respecter pour élaborer un tel plan dans sa Politique en matière de déplacement involontaire des populations. La comparaison des exigences de la Banque mondiale aux procédures légales et aux pratiques sénégalaises lors de la réalisation de projets qui impliquent une expropriation et le déplacement involontaire de populations a permis de noter quelques différences.
L'analyse comparative montre que sur certains points, il y a une convergence entre la législation sénégalaise et l'OP.4.12 de la BM.

Les points de convergence sont les suivants :

- ► éligibilité à une compensation;
- ► date limite d'éligibilité;
- ► type de paiement.

Les points où il y a des divergences les plus importantes sont les suivants :

- ► participation des populations;
- ► occupation irrégulière;
- ► assistance particulière aux groupes vulnérables;
- ► déménagement des PAP;
- ► coûts de réinstallation;
- ► réhabilitation économique;
- ► manière de résoudre les litiges;
- ► suivi et l'évaluation.

Des possibilités de rapprochements existent au regard de l'évolution du mode d'intervention de l'État par rapport à la réinstallation, comme suit :

► La participation est plus importante dans le processus de réinstallation de la BM, mais le droit positif ne l'interdit pas. Il se contente de préciser qu'à certaines étapes, la participation est obligatoire, et l'agence exécutive, l'APIX, engagera une unité intermédiaire pour faciliter la participation pendant toute la mise en oeuvre du programme.

► Les irréguliers ont fait l'objet d'opérations de déguerpissement pendant plusieurs années, mais l'État, à travers certaines structures privées et dans le cadre du groupe opérationnel, tient compte de la situation des irréguliers. D'ailleurs, la modification intervenue à l'article 38 du décret N° 65-573 portant application du domaine national va dans ce sens.

► Concernant les groupes vulnérables, ils ne sont pas prévus expressément dans la législation, mais des discriminations positives peuvent être apportées sur cette question. D'ailleurs, dans le cadre de toute opération de réinstallation, les vieux, les femmes, les

jeunes et les gens qui ont une rente précaire et faible sont considérées comme une cible privilégiée pour une assistance particulière.

► Concernant le règlement des litiges, la BM privilégie au nom du principe de proximité, l'implication des autorités locales. Ce qui n'est pas en contradiction avec les textes. Il est quand même essentiel de recourir à la justice formelle s'il y a une impasse dans les deux cas.

► Sur d'autres points, la législation de la BM est plus complète : suivi et évaluation, réhabilitation économique, coûts de réinstallation, alternatives de compensation. Rien n'empêche aux pouvoirs publics de s'en inspirer.

En cas de différence entre la législation nationale et l'OP.4.12, c'est le standard supérieur qui l'emporte parce que de cette manière le standard le moins inclusif sera nécessairement aussi appliqué.