

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

École doctorale d'Histoire (ED 113)

Equipe d'histoire des techniques-IHMC (UMR 8066)

Doctorat en histoire

Aimé Kantoussan

**CONCEPTION D'UNE AUTOROUTE AU SÉNÉGAL
VERS UN AMÉNAGEMENT MULTIDIMENSIONNEL CONCILIANTE
DÉVELOPPEMENT ET MISE EN VALEUR PATRIMONIALE**

Volume 2 : annexes

Thèse dirigée par Jean-François Belhoste, professeur

École Pratique des Hautes Études,

rattaché à l'École doctorale d'histoire de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Soutenue le 14 mai 2014

Jury :

Jean-François BELHOSTE (Professeur, Ecole Pratique des Hautes Etudes)

Hamady BOCOUM (Professeur, Université Cheikh Anta Diop)

Mathieu FLONNEAU (Maître de conférences, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

Pierre LAMARD (Professeur, Université de Technologie Belfort-Montbéliard)

Jean-François LANGUMIER (Expert professionnel)

Mandiomé THIAM (Maître de conférences, Université Cheikh Anta Diop)

Jean Varlet (Professeur, Université de Savoie)

Plan annexes

Annexe I: Études des dépenses du personnel de chantier de l'autoroute	2
Annexe II: L'archéologie: sur les traces du commerce transsaharien	32
Annexe III: évolution et aménagement de Dakar	35
Annexe IV: le rôle primordial du chemin de fer jusqu'à la veille des années 1950, et sa probable renaissance	40
Annexe V: les premières infrastructures routières en AOF	43
Annexe VI: Consistance du réseau de communication en AOF et en AEF avant 1950	51
Annexe VII: à partir des années 1950 avec les projets routiers respectent des procédures rigoureuses: étude du tracé, études techniques etc	63
Annexe VIII: l'automobile dans les colonies	79
Annexe IX: la place des infrastructures dans l'économie traite: au Sénégal, le transport de l'arachide	87
Annexe X: l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio: un nouveau dispositif juridique, une nouvelle gouvernance des infrastructures de communication	92
Annexe XI: L'autoroute Dakar-Diamniadio en chantier	108
Annexe XII: le patrimoine bousculé de l'autoroute. « L'autoroute de l'avenir » Livret de panneaux patrimoniaux	109

Annexe I:

Observatoire socio- économique et environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio

Enquête sur les dépenses du personnel de chantier

Rapport Final



Aimé KANTOUSSAN

Octobre 2011

Table des matières

INTRODUCTION.....	3
a-Contexte de l'étude.....	4
I. Méthodologie.....	5
a. Le contenu du questionnaire.....	7
b. L'échantillonnage.....	8
c. Organisation matérielle et difficultés.....	8
ANALYSE.....	9
II. EXPLOITATION DE L'ENQUETE : LES DONNEES SOCIALES.....	9
a. Situation du personnel selon le genre.....	10
b. Situation du personnel selon l'âge.....	10
c. Situation matrimoniale du personnel.....	11
d. Situation socioprofessionnelle du personnel.....	12
e. L'origine géographique du personnel de chantier.....	13
f. Le personnel local.....	14
g. Le personnel en déplacement.....	15
III. EXPLOITATION DE L'ENQUETE : LES DONNEES ECONOMIQUES..	16
a. Les indemnités et avantages offerts par la SENAC sa.....	16
b. Les revenus du personnel de chantier.....	16
c. Les dépenses du personnel de chantier.....	20
IV. ANALYSE DES TRAJECTOIRES DES RETOMBÉES FINANCIÈRES DE L'AUTOROUTE EN FONCTION DES TERRITOIRES DE DESTINATION DES FLUX MONÉTAIRES.....	29
CONCLUSION.....	31

Introduction

La superficie de la région de Dakar est seulement de 550 km², soit 0,28% de la superficie totale du Sénégal qui est de 196 712 km² ; pourtant sa population actuelle est estimée à environ plus de 2,5 millions d'habitants soit une densité de plus de 4 000 habitants au km² la plus forte du pays.

Depuis l'ère coloniale, Dakar, ancienne capitale de l'AOF, a longtemps concentré diverses activités, économiques, administratives, politiques, ce qui faisait déjà d'elle une énorme accumulation humaine.

Au lendemain des indépendances, Dakar la capitale sénégalaise a continué d'accumuler les principales activités du pays, et ne cesse d'attirer de plus en plus de populations avec un taux d'accroissement annuel qui tourne autour de 4% aujourd'hui. En outre, le phénomène migratoire qui, au début avait un caractère saisonnier dans les années 1970, est devenu presque régulier et définitif dans les années 1980 avec la crise économique qui traversa plusieurs pays africains.

Cette crise économique est aggravée par la famine et la sécheresse qui ont frappé le monde rural, cette situation a entraîné le départ de milliers de paysans fuyant la misère des campagnes pour la ville. Ainsi, Dakar présentait et présente encore les atouts d'un pôle très attractif.

Cette fulgurante croissance de la population dans la capitale sénégalaise a favorisé le développement de nouveaux quartiers dans la banlieue dakaroise, avec une pression sur le foncier et sur toutes les infrastructures et voiries existantes.



Photo 1 : Route nationale n°1 dans les années 1960, aujourd'hui complètement saturée. Dakar-Sénégal. Sources

Afin de décongestionner la capitale sénégalaise qui souffre d'insuffisance en termes de mobilité, afin d'améliorer le déplacement des biens et des personnes entre la tête de la presqu'île et la banlieue, le gouvernement du Sénégal a décidé la construction d'une autoroute entre Dakar et Diamniadio (34 km).

Contexte de l'étude

Dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la SENAC sa, société concessionnaire de cette infrastructure linéaire, a mis sur pied le 29 octobre 2010, un observatoire socio-économique et environnementaux afin de mesurer les impacts socio-économiques et environnementales des différentes phases de ce projet autoroutier : 'phase avant chantier' / 'phase construction' et enfin phase 'après mise en service' dans la presqu'île du Cap-Vert et permettre des comparaisons dans le temps et l'espace des évolutions et transformations. Celles-ci devraient permettre de préciser le rôle de l'autoroute.

Une des premières retombées de l'autoroute est alors d'ordre financier ou pécunier, par le biais de l'injection dans le système économique local des sommes consacrées au chantier. Parmi celles-ci, les dépenses de personnel constituent un poste important. L'observatoire se penche alors sur le devenir de ces sommes dans ce système. Dans cette optique, la SENAC sa est accompagnée de plusieurs partenaires tels que : l'APIX, le Port Autonome de Dakar,

l'APRR, l'AIBD, l'AFD, la Banque Mondiale, la CCIAD, l'UFCE, ENDA Ecopop, l'Université de Savoie à travers le laboratoire EDYTEM, les délégués locaux des différentes mairies concernées par le projet. Les représentants de ces différentes institutions gouvernementales, académiques, non gouvernementales se réunissent au sein d'un comité de pilotage, chaque année, afin de procéder à l'évaluation des différentes études liées au projet autoroutier.

Premier dans son genre en Afrique Sub-saharienne, le chantier de l'autoroute a mobilisé une forte main d'œuvre, celle-ci est estimée à 631 personnes. C'est dire qu'un grand chantier comme celui de l'autoroute Dakar-Diamniadio ne peut pas être réalisé sans avoir des conséquences socio-économiques sur les espaces concernés mais aussi sur le personnel engagé sur le chantier. Le présent rapport, livre les résultats d'une enquête menée sur les dépenses du personnel de chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio.

➤ **Les objectifs de l'étude**

La présente étude se donne comme objectif général « de mesurer pour l'observatoire socio-économique et environnemental et à travers les questions renvoyant à des thèmes identifiés comme pertinents, les dépenses du personnel de chantier de l'autoroute à péage¹».

Les objectifs spécifiques, consistent à :

- ❖ « mettre en place un indicateur global des premières retombées financières de l'autoroute Dakar-Diamniadio par le personnel de chantier » ;
- ❖ « mettre au jour les potentiels d'amélioration d'apport des ressources économiques aux territoires des chantiers de l'autoroute en examinant les budgets des agents mobilisés sur les chantiers ».

Ces études permettront, entre autres choses, d'identifier les mécanismes d'impacts de ce chantier, qu'ils soient positifs ou négatifs, et de définir ainsi les meilleurs outils destinés à les maîtriser et à les améliorer.

Elles permettront en outre d'apporter des réponses et justificatifs concernant le rôle d'une autoroute dans l'aménagement du territoire tant pour les industries que pour le commerce, les acteurs locaux et nationaux, et le tourisme.

¹ Termes de références des enquêtes sur les dépenses locales du personnel de chantier

Méthodologie

L'objectif de l'étude est d'apprécier, aussi précisément que possible en valeur et dans l'espace l'importance des retombées économiques liées à la présence du personnel employé sur le chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio. Simple en apparence, cette question pose en réalité d'importants problèmes méthodologiques.

Il faut, dans un premier temps, préciser ce que recouvre, la notion de dépenses du personnel de chantier : il s'agit de mesurer le supplément de dépenses injecté dans le milieu local du fait de la présence, dans celui-ci d'un nombre de salariés supérieur à celui de la période antérieure chantier. D'où la nécessité, à travers notre questionnaire, de déterminer l'origine géographique des travailleurs présents sur le chantier, dans la mesure où le concessionnaire SENAC ne dispose d'aucun renseignement concernant l'origine géographique des intervenants sur le chantier et, pour ceux qui se sont déplacés, leurs nouveaux lieux de résidence. Il faut ainsi pouvoir séparer les deux populations locale et déplacée. En outre, ont été examinées à travers un questionnaire, les valeurs des masses salariales, des indemnités et des avantages du personnel de chantier enquêté durant la phase d'avant chantier et la phase de chantier.

A travers les points soulignés dans les termes de références, trois grands thèmes ont été retenus :

- la situation matrimoniale, par genre du personnel intervenant sur le chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio, son origine géographique, les lieux de résidence antérieurs et actuels de celui-ci,
- la situation financière du personnel de chantier avant et pendant la période de chantier, ses dépenses quotidiennes sur le chantier, ainsi que le budget alloué aux dépenses familiales. Les primes et avantages offerts par le concessionnaire. Nous verrons que cette approche pose d'importants problèmes méthodologiques et nous proposerons ainsi un mode d'approche spécifique,
- les retombées économiques liées aux dépenses du personnel de chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio dans la zone des travaux.

L'étude a effectivement débuté le 6 septembre 2011 ; elle a duré 8 jours sur le terrain. L'enquête a porté sur 280 individus comprenant des journaliers, des contractuels et le personnel encadrant, sur une population mère de 630 individus. La fréquence moyenne des interviews était de 30 individus par jour.

Afin de ne pas perturber les ouvriers dans leur tâche, nous avons procédé de la façon suivante :

- pour les *conducteurs d'engins*, nous les démarchions tôt le matin avant le début des travaux ce qui n'était pas souvent le cas car la majorité d'entre eux arrivaient juste à l'heure du démarrage des travaux, et à l'heure de la pause avant le repas ou juste après le repas de midi ;
- pour les *agents de sécurité*, les *ferrailleurs*, et dans certains cas les *menuisiers*, les *coffreurs* et autres nous pouvions facilement les démarcher aux heures de travail sans pour autant les déranger. Avant de commencer les interviews, nous prenions le temps après avoir rencontré au préalable le superviseur ou le responsable du groupe, le temps de faire comprendre aux travailleurs la raison de notre présence ainsi que les objectifs de cette enquête ; pour certains ouvriers, l'enquête s'est déroulée pendant l'attente chez le médecin ;
- pour le *personnel encadrant*, nous laissons le questionnaire sur place après avoir expliqué le but de notre présence sur le chantier.

L'entretien fut de type semi-directif, avec un questionnaire ouvert et à la fois fermé. Pour tous les travailleurs qui ne savent ni lire ni écrire, nous nous chargeons de poser directement les questions en wolof dans la plus part des cas. Outre ce questionnaire, nous avons effectué des entretiens en face à face, ceux –ci, permettaient d'obtenir plus de détails sur la nature des dépenses de l'ouvrier par exemple, ses conditions de vie avant et pendant le chantier mais aussi ses projets après le chantier.

Afin d'éviter d'éventuels regroupements des travailleurs, ce qui pourrait non seulement perturber leur travail mais aussi dégénérer, nous n'avons pas trouvé nécessaire d'organiser des focus group comme cela est indiqué dans les termes de références de l'étude.

Tel que nous l'avons souligné précédemment, la problématique sur les dépenses du personnel de chantier paraît simple à première vue, cependant la réalité pratique du terrain a révélé qu'elle est très complexe dans la mesure où la majorité des ouvriers engagés aujourd'hui sur le chantier, travaillaient à titre personnel, ou dans le secteur informel, ce qui ne permet pas une visibilité sur

leurs revenus mensuels ou journaliers, donc de bien statuer en termes de chiffres sur leur situation financière avant chantier.

La diversité des revenus selon la catégorie des travailleurs, mais aussi au niveau des travailleurs d'une même catégorie selon les sociétés en place, rend la tâche très compliquée quant à une catégorisation des masses salariales.

Enfin, le bilan économique des retombées ne peut être dressé que si le montant des dépenses effectuées par l'ensemble des personnels notamment déplacés est connu. Or, dans ce domaine, concernant une population bien particulière, nous ne disposons d'aucune référence utilisable. De plus, compte tenu de la diversité des situations individuelles : marié avec déplacement en famille avec ou sans enfants, marié mais en déplacement individuel, célibataire... il existe sans doute une grande diversité de nature et de volume des dépenses. L'analyse doit tenir compte, autant que faire se peut, de cette diversité si nous voulons accorder un certain crédit aux résultats.

La nature des problèmes posés par la problématique des dépenses du personnel de chantier et des retombées économiques, impose donc le recours à des enquêtes auprès d'un échantillon représentatif afin de bien connaître les caractéristiques socio-économiques de cette population d'une part, et de définir des paramètres et des indicateurs d'autre part, qui par extrapolation, permettront de dresser un bilan global.

Le contenu du questionnaire

Dans la mesure où les interviews se déroulaient sur les lieux du chantier et, par moments pendant le temps de travail, le questionnaire se devait d'être à la fois court et précis en fonction des objectifs déclinés dans les termes de références de l'étude. Son élaboration a donné lieu à plusieurs versions qui ont été discutées puis modifiées. Dans sa forme définitive, le questionnaire comporte trois grandes rubriques :

- ✚ des renseignements individuels sur le travailleur démarché : âge, sexe, situation matrimoniale, niveau d'étude, origine géographique, lieu de résidence d'origine, lieu de résidence actuel,

- ✚ des renseignements sur sa situation professionnelle avant le chantier et pendant le chantier : entreprise, nature de contrat, durée dans le chantier.

- ✚ la nature des rémunérations du personnel avant le chantier et durant le chantier, l'appréciation de ses conditions financières avant et pendant le chantier, la nature et le

volume des dépenses en situation de chantier (repas, transport, logement), les parts du budget consacrées aux charges familiales et autres dépenses.

Enquête sur les dépenses du personnel de chantier Autoroute Dakar-Diamniadio

Questionnaire

1. : Identification

Âge :..... Sexe :..... Lieu de naissance :..... Ethnie :.....

Langues : Wolof Français Diola Mandingue Autres :.....

Situation matrimoniale : Marié Célibataire Divorcé Veuf (ve)

Nombre d'enfants :.....

Lieu actuel de résidence : Lieu de résidence précédent avant la situation actuelle:.....

Niveau d'étude : Primaire Secondaire Supérieur Autres :.....

2- : Eléments d'impact socioprofessionnels du personnel de chantier

Formation/Emploi d'origine :..... Durée :.....

Profession actuelle :.....

Quelle est la nature de votre contrat au sein d'Eiffage Sénégal ?

CDD depuis :..... CDI durée :..... Journalier Autres :.....

3- : Eléments d'impact socio- économiques des dépenses du personnel de chantier

Combien perceviez-vous par mois/semaine/jour/ dans votre ancien emploi?

Moins de 45.000 FCFA entre 45.000-100.000 FCFA 100.000 et 200.000

200.000 et +

Comment jugez-vous votre situation financière d'avant chantier ?

Moins Mieux Satisfaisant

Combien percevez-vous maintenant avec ce nouvel emploi par jour/semaine/mois :

Moins de 45.000 FCFA entre 45.000-100.000 FCFA 100.000 et 200.000
200.000 et +

Comment jugez-vous votre nouvelle situation financière ?

Moins Pareil Satisfaisant Meilleur

Bénéficiez – vous d’avantages avec cet emploi offert par Eiffage ?

Oui Non Si oui lesquels :.....

Combien dépensez-vous quotidiennement pendant votre activité ? :

- **La restauration** :
- **Le transport** :.....
- **Hébergement** :.....

Avec votre nouvel emploi parvenez-vous à vous prendre correctement en charge y compris votre famille ?

Oui Non

Quelle est la part du budget que vous consacrez :

- **au logement** :.....
- **à l'alimentation** :.....
- **à la santé** :.....
- **au transport** :.....
- **l'éducation de vos enfants** :.....
- **A vos loisirs** :.....

Autres :.....

Participez-vous à des tontines ?

Oui Non Si oui combien :.....

L'échantillonnage

Le rapport n° 17 du mois d'août 2011 fait état de 631 personnes qui travaillent sur le chantier de « l'Autoroute de l'Avenir ». La population mère est composée du personnel encadrant,

de contractuels, de journaliers. Le constructeur Eiffage Sénégal a fait appel à des sous-traitants et à des sociétés intérimaires. Pour disposer d'un échantillon aussi divers que possible, nous avons tenu à démarcher toutes les catégories socioprofessionnelles présentes sur le chantier ainsi que les travailleurs des entreprises intervenantes. Dans la mesure où tous ces travailleurs se retrouvaient par groupe sur une mince bande de plusieurs kilomètres, il était facile de les démarcher par catégorie socioprofessionnelle et donc de pouvoir comparer ainsi toutes les réponses liées aux dépenses sur le chantier notamment.

Organisation matérielle et difficultés

La conduite d'une telle étude pratique sur le terrain a posé quelques difficultés d'organisation qu'il faut évoquer.

Dans la mesure où les interviews se déroulaient directement sur le lieu de travail, il fallait procéder rapidement afin de ne pas immobiliser trop longtemps le personnel, pour cela, il fallait disposer d'un nombre d'enquêteurs suffisant. Dans tous les cas, les responsables ont volontiers accepté de nous aider, en nous mettant en contact avec les responsables et les superviseurs qui, à leur tour, ont été chargés d'informer les travailleurs. Les sujets enquêtés se sont montrés très coopératifs et ont accepté volontiers de répondre aux questions posées. Il faut souligner la qualité de cette collaboration et nous tenons à remercier tous les participants à cette étude pour leur accueil, leur aide précieuse.

Nous devons cependant faire état d'un certain nombre de difficultés rencontrées, soit dans le déroulement même de l'enquête soit dans la phase exploitation des données. Les impératifs du chantier font que les entretiens devaient se dérouler très rapidement ; parfois, sous la pression des superviseurs, ils n'ont pas pu être menés à terme.

De plus, il n'a pas été souvent facile de nous entretenir avec les travailleurs des sous-traitants qui étaient un peu réticents à l'égard cette enquête. Sur le contenu du questionnaire, nous avons noté plusieurs déficiences au cours de l'enquête et lors de la phase d'analyse. A la question de savoir : « *Avec votre nouvel emploi parvenez-vous à vous prendre totalement en charge y compris votre famille ?* », plus de 90% des ouvriers y compris le personnel encadrant ont répondu par la négative, mais il aurait fallu la poser autrement au cours de nos entretiens face à face, pour au moins obtenir des points de vue divergents.

Hormis le personnel encadrant et quelques ouvriers, il a été pratiquement difficile pour la majorité des ouvriers du chantier de donner leurs précédents revenus journaliers ou mensuels. Avant d'être embauchés sur le chantier de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la plupart d'entre eux

travaillaient pour leur propre compte, ou dans le secteur informel et leurs revenus n'étaient ni réguliers et ni stables.

Avant d'entamer l'analyse quantitative et qualitative des données sociales, nous tenons à préciser que le personnel du chantier de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio a fort apprécié positivement cette enquête, ce qui a fait qu'elle a pu se dérouler dans un contexte très favorable et apaisé.

Dans la mesure où nous leur avons expliqué que cette enquête s'inscrit dans le cadre d'un panel d'études initiées par l'observatoire socio-économique et environnemental de l'autoroute Dakar-Diamniadio, les travailleurs, notamment les ouvriers étaient contents de savoir que :

« les chefs et les autorités se soucient de nos conditions et de notre quotidien sur le chantier »

Tout en espérant que les responsables tiendront compte des résultats, ils pensent que ce genre d'initiatives est à répéter et surtout doit servir d'exemple à d'autres projets.

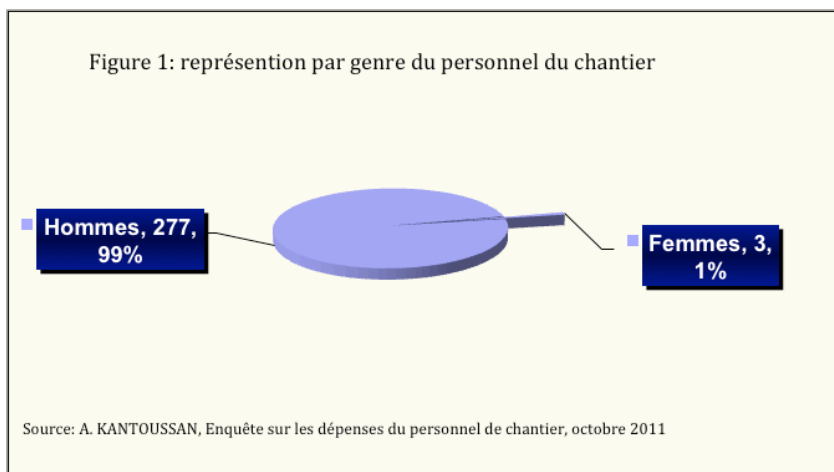
Analyse

Exploitation de l'enquête : les données sociales

La première partie du questionnaire permet de connaître les principales caractéristiques de la population, mais aussi la structure de l'emploi dans ce type de grand chantier.

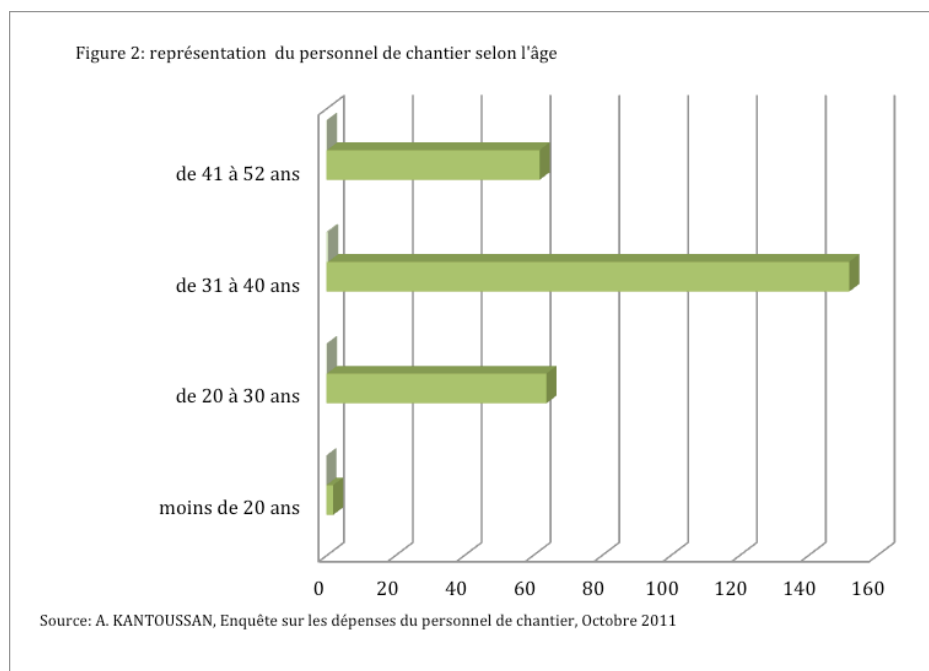
Situation par genre du personnel

Sur l'ensemble du personnel de chantier, la population féminine est très faible, les femmes rencontrées au cours de notre enquête font partie du personnel encadrant. Compte tenu de la rigueur des tâches à accomplir sur le terrain, le secteur des travaux publics, emploie plus une main d'œuvre masculine. L'échantillon reflète bien cette situation puisqu'il ne compte que trois (3) femmes, soit 1%. Cette population féminine est par ailleurs très jeune.



Situation du personnel de chantier selon l'âge

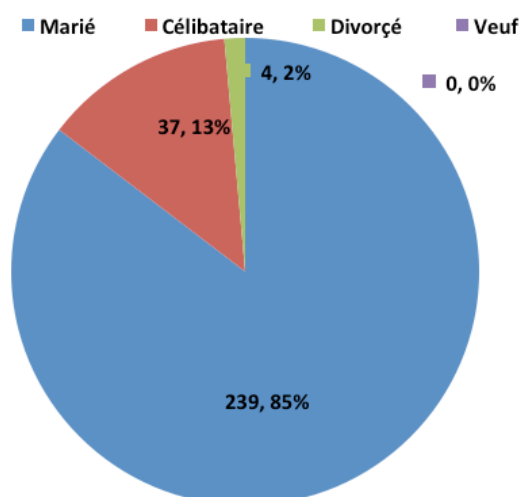
Dans l'ensemble, la population est relativement jeune et l'âge moyen du personnel de chantier tourne autour de 38 ans. La répartition par âge montre que les moins de 40 ans représentent environ 54% contre 22% des moins de 52 ans. Cette relative jeunesse de la population s'explique très largement par les conditions de travail sur le chantier : tâches pénibles, exposition au soleil...



Situation matrimoniale

Le taux de mariés parmi le personnel de chantier enquêté est très élevé par rapport à celui des célibataires ; le taux des divorcés est par contre insignifiant dans la mesure où il n'est que de 2%. Ce fort taux de mariés au sein du personnel pourrait s'expliquer par plusieurs raisons, nous sommes non seulement en présence d'une population essentiellement mûre donc en âge de se marier, mais aussi pour des raisons religieuses et culturelles notamment, au Sénégal les gens se marient tôt. Parmi les mariés, plusieurs d'entre eux (59) affirment avoir pris au moins deux épouses.

Figure 3: situation matrimoniale du personnel de chantier



Source: A. KANTOUSSAN, Enquête sur les dépenses du personnel de chantier, Octobre 2011

Tableau 1 : Composition des ménages du personnel de chantier

Nombre d'enfants	Mariées	Célibataires	Divorcés	Veufs
0 enfant	15			
1 enfant	43	5	1	
2 enfants	45			
3 enfants	46			
4 enfants	39			
5 enfants	28			
6 enfants	7			
7 enfants	11			
8 enfants	3			
9 enfants	-			
10 enfants	-			
11 enfants	2			

Source: A. KANTOUSSAN, Enquête sur les dépenses du personnel de chantier, Octobre 2011

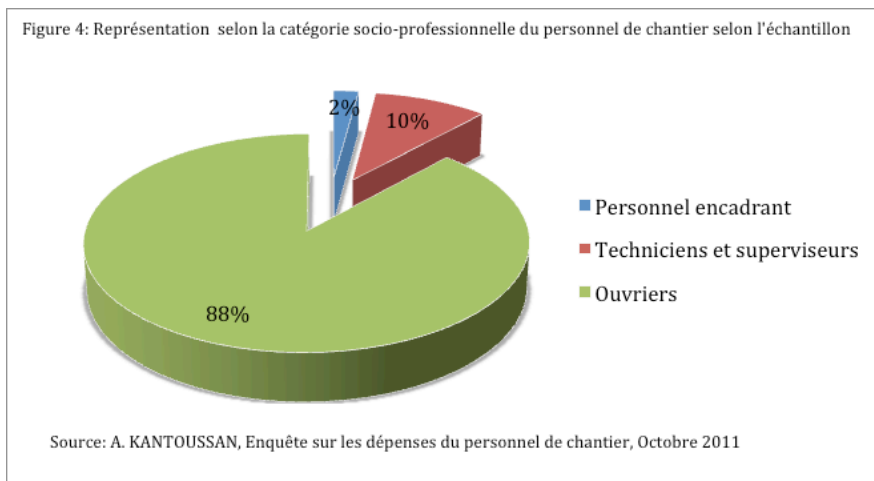
La taille des cellules familiales détermine très largement le volume des dépenses effectuées. Parmi les catégories des travailleurs qui se sont déplacés, seuls quelques uns (nous avons dénombré 8 au total) se trouvant dans un ménage très restreint (avec deux ou trois enfants) se sont déplacés avec leurs familles respectives, les autres par contre se sont déplacés sans leurs familles ; il reste que ces derniers ont une famille à nourrir ailleurs que dans la région du chantier en plus de leurs dépenses locales.

Situation socioprofessionnelle

Nous distinguons trois catégories socioprofessionnelles parmi le personnel du chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio :

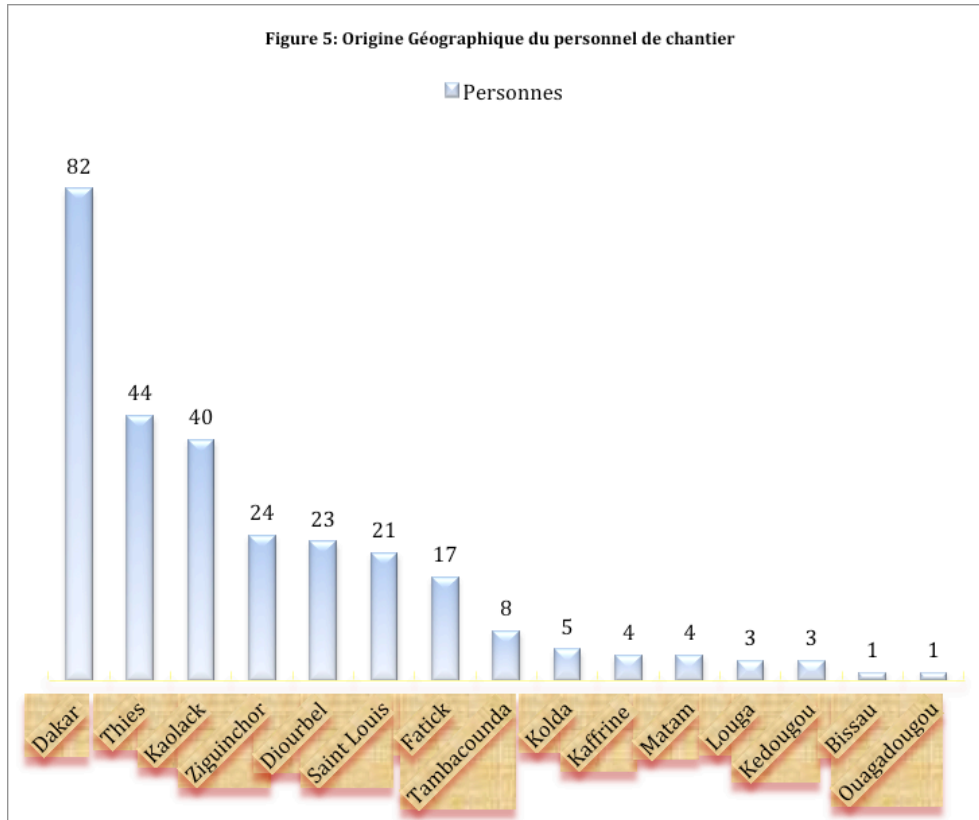
- les cadres et les ingénieurs
- les techniciens et superviseurs de travaux
- les ouvriers

Nous reconnaissons qu'au cours de cette enquête notamment pour les entretiens face à face, nous sommes plus focalisés sur la population ouvrière que sur le personnel encadrant, cela est dû au fait que cette dernière catégorie n'était pas souvent disponible et nous étions obligé de leur laisser des questionnaires et de repasser plus tard les récupérer. Nous avons tenu tout de même à démarcher un bon nombre d'entre eux malgré les difficultés. Nous ne disposons pas non plus d'informations nous permettant de faire la part de chaque catégorie socioprofessionnelle sur le chantier.



L'origine géographique du personnel de chantier

L'origine du personnel du chantier de l'autoroute est extrêmement variée, puisqu'elle concerne toutes les régions du Sénégal et même quelques pays frontaliers. Pour les personnes déplacées, les attaches familiales sont parfois très éloignées du chantier, par exemple à Kégoudou. Même si la dispersion est très poussée, la région de Dakar à travers précisément les départements de Rufisque et de Pikine qui abritent le chantier domine très largement les autres localités du pays, elle est suivie de loin par les régions de Thiès et Kaolack, géographiquement proches de Dakar. Ainsi, parmi les travailleurs du chantier de l'autoroute, nous distinguons principalement deux types de catégories : les travailleurs d'origine locale et les travailleurs déplacés (dans un but purement professionnel).



Source: A. KANTOUSSAN, Enquête sur les dépenses du personnel de chantier, Octobre 2011

▪ **Les travailleurs d'origine locale :**

Ils proviennent pour la majorité des localités qui jouxtent le chantier : Rufisque, Bargny, Sangalcam, Keur Massar, Keur Mbaye Pikine, Grand Yoff, Guédiawaye..., beaucoup d'entre eux sont des jeunes qui travaillaient pour leur propre compte : ateliers de menuiserie, de soudeur métallique, carreleurs, maçons, ferrailleurs... ou qui travaillaient pour des sociétés de sous-traitance du fait des avantages du nouvel emploi, que nous évoquerons plus loin, ont dû rejoindre le chantier. Cette population, malgré la présence de quelques individus âgés, est à majorité composée de jeunes. Nous retrouvons parmi celle-ci les nouveaux contractuels et beaucoup de journaliers.

▪ **Les travailleurs en déplacement :**

Ils sont composés en majorité de personnes qualifiées, ayant une certaine expérience dans le domaine des travaux publics ; certains d'entre eux ont travaillé dans d'autres chantiers de ce genre. La plupart d'entre eux sont des conducteurs d'engins, des superviseurs de travaux, des techniciens ; c'est parmi eux que l'on retrouve le grand nombre de CDD (contrat à durée déterminée). Ils ont élu domicile dans les quartiers ou localités proches du chantier comme en témoigne le tableau ci-dessus.

Tableau 2 : Localisation d'hébergement du personnel déplacé

Localités abritant les travailleurs déplacés	Nombre
Rufisque	28
Keur Massar	10
Keur Mbaye Fall	6
Diamniadio	5
Keur Ndiaye Lô	4
Zac Mbao	4
Bargny	4
Dakar	3
Mbour	2
Poste Thiaroye	2
Pikine	2
Malicka	1
Sindia	1
Sangalcam	1

Source: A. KANTOUSSAN, Enquête sur les dépenses du personnel de chantier, Octobre 2011

Au sein de cette dernière catégorie, certaines personnes qui se sont déplacées au nombre de 21, soit sont originaires de Dakar soit y vivaient déjà avant le chantier mais pour être plus « *proche du chantier et éviter les frais de transport ainsi que les retards* », ils ont préféré déménager dans des quartiers plus proches du chantier. Au total, seulement 8 travailleurs se sont déplacés avec leurs familles.

Exploitation de l'enquête : les données économiques

Après avoir dégagé dans la partie précédente les caractéristiques socio-démographiques du personnel de chantier, nous allons dans cette partie commencer par analyser la valeur des indemnités et les avantages offerts par le constructeur.

Indemnités et avantages offerts par SENAC sa

Pour la réalisation de cette partie, nous nous sommes basé plus sur nos entretiens en face à face que sur le questionnaire. D'emblée, précisons qu'il y a une différence de revenus entre les employés du constructeur Eiffage Sénégal et les travailleurs des sociétés sous-traitants ou intérimaires. Les revenus varient aussi selon l'ancienneté du travailleur et de son type de contrat.

Pour chaque catégorie socioprofessionnelle, nous avons proposé dans le questionnaire, une grille salariale à trois niveaux.

▪ **Les revenus des journaliers**

Les revenus mensuels des ouvriers journaliers du chantier varient entre 75 000 Fcfa et 100 000 Fcfa, cette différence sur les revenus mensuels des journaliers s'explique par le fait qu'il y a, comme nous l'avons souligné à l'entame de cette partie, une différence au niveau des salaires proposés par les entreprises présentes sur le chantier. Les ouvriers journaliers qui travaillent pour le concessionnaire SENAC sa peuvent toucher par plus de 3 400 Fcfa jour de travail, alors que les revenus des ouvriers journaliers travaillant pour le compte des autres entreprises qui interviennent sur le chantier varient entre 2 500 Fcfa et 3 000 Fcfa par jour.

▪ **Les revenus des techniciens et autres personnels encadrant**

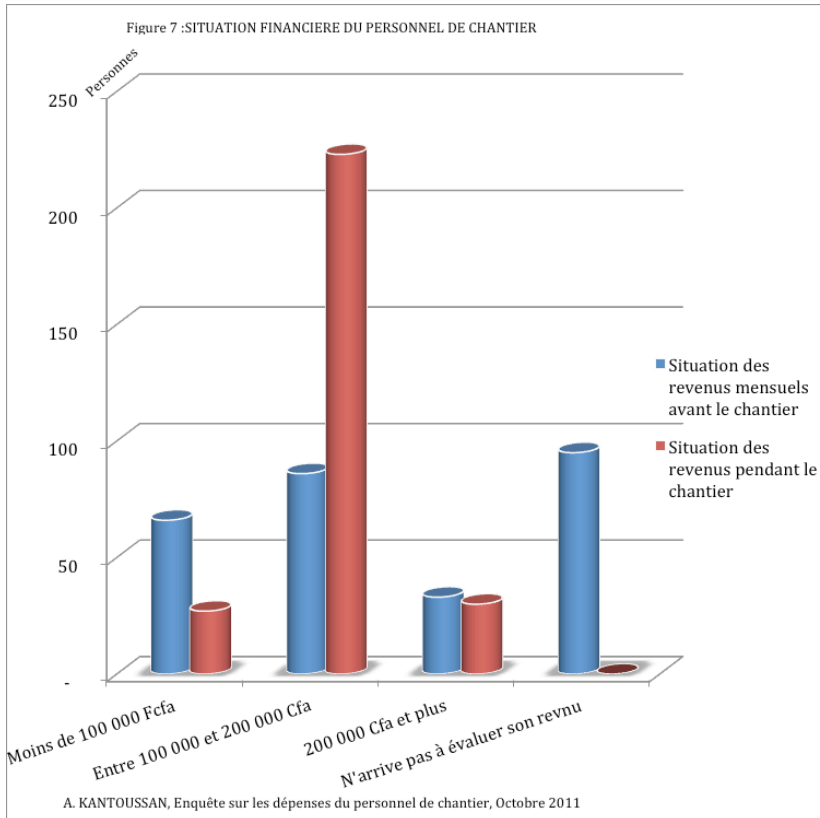
Au niveau de cette catégorie aussi, il y a aussi une différence de revenus mensuels entre les employés du concessionnaire SENAC sa et les employés des autres entreprises. Les niveaux de rémunération les plus élevés correspondent aux contrats à durée indéterminée et reflètent une meilleure qualification de ce personnel ainsi qu'une plus grande ancienneté dans l'entreprise, surtout en comparaison avec les contrats à durée déterminée. La grille salariale d'un superviseur ou chef d'équipe sur le chantier se situe entre 200 000 Fcfa et 350 000 Fcfa par mois, voire, plus selon l'ancienneté, les primes et les avantages et le statut.

Le personnel du constructeur Eiffage Sénégal bénéficie de primes : prime de lait, prime de panier, prime de transport, cette dernière, par exemple s'élève à 16 500 Fcfa par mois. En outre, il bénéficie d'une bonne couverture médicale.

La situation la plus mauvaise concerne les journaliers travaillant pour le compte des entreprises sous-traitantes, qui ne bénéficient d'aucune prime, et certains d'entre eux peinent à recevoir leurs revenus.

Tableau 3 : Situation des revenus mensuels du chantier

Situation des revenus mensuels avant le chantier		Situation des revenus mensuels pendant le chantier	
Moins de 100 000 Fcfa	66	Moins de 100 000 Fcfa	27
Entre 100 000 et 200 000 Fcfa	86	Entre 100 000 et 200 000 Fcfa	223
200 000 Fcfa et plus	33	200 000 Fcfa et plus	30
N'arrive pas à évaluer son revenu	95	N'arrive pas à évaluer son revenu	0



A peu près 30% du personnel enquêté ne parvenait pas à évaluer ses revenus mensuels. Dans cette catégorie, se retrouvent des gens qui travaillaient pour leur propre compte et leurs revenus dépendaient des marchés qu'ils gagnaient tout en sachant qu'ils pouvaient rester un bon bout de temps sans marchés donc sans revenus. De plus, il y a ceux qui sont restés longtemps en chômage ou qui viennent juste de finir leur formation et ont été recruté dans le chantier même si ce nouvel emploi n'a rien à voir avec leur formation d'origine ; par exemple le cas d'un étudiant en informatique recruté comme pointeur sur le chantier.

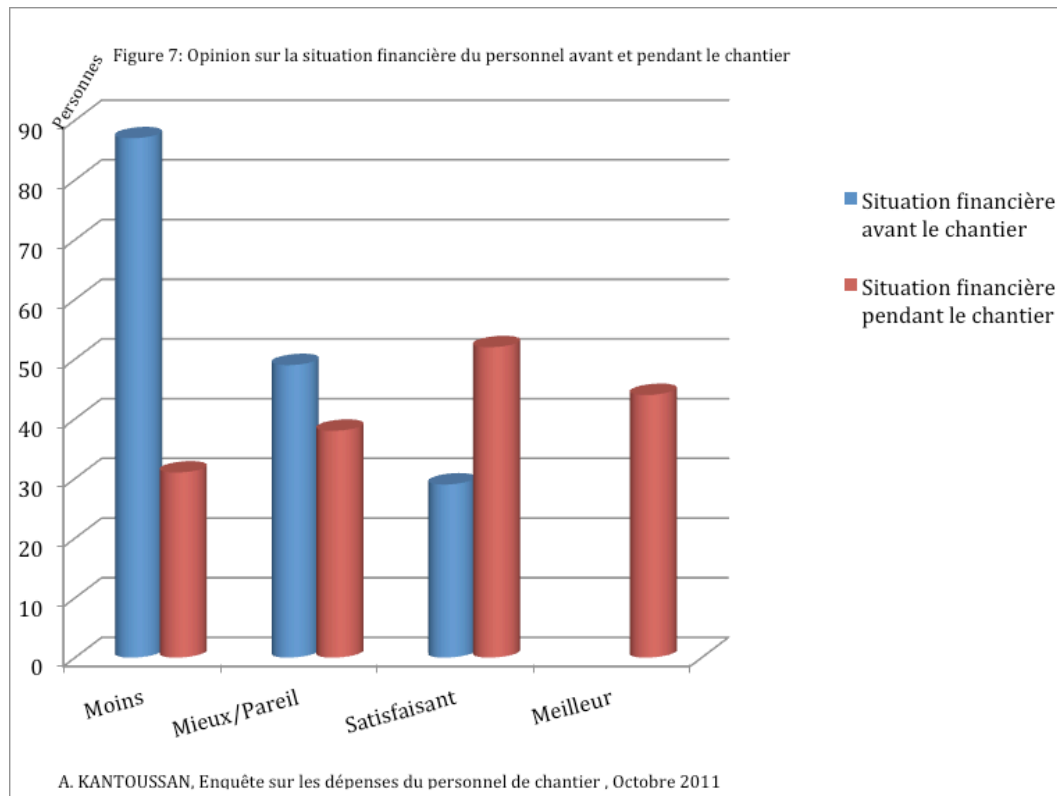
La situation des revenus du personnel de chantier est à la fois complexe et simple, certains travailleurs ont dû quitter leur ancien emploi qui était d'ailleurs mieux payé, mais aux revenus peu stables ; grâce au nouvel emploi sur le chantier, même si les salaires ne sont pas

si élevés, ils peuvent désormais avoir une visibilité sur leurs revenus et ainsi bien planifier leurs dépenses. En plus de cette visibilité, ils bénéficient d'avantages tels que les véhicules de transport du personnel, des primes ainsi qu'une bonne couverture médicale qui s'étend à leurs familles.

A la question de savoir : « **Comment jugez-vous votre situation financière avant et pendant le chantier ?** »

Tableau 4 : Opinion sur la situation financière du personnel avant et pendant le chantier (nombre absolu)

Situation financière avant le chantier		Situation financière pendant le chantier	
Moins	87	Moins	31
Mieux	49	Pareil	38
Satisfaisant	29	Satisfaisant	52
Néant		Meilleur	44



Même si le niveau des salaires n'est pas si élevé, la régularité et la ponctualité des salaires réconfortent les travailleurs du chantier de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Cependant, grâce aux avantages et aux revenus plus ou moins élevés dont bénéficient les employés du concessionnaire SENAC sa, comparés aux autres entreprises présentes sur le chantier, les travailleurs des autres entreprises veulent obtenir un contrat chez le concessionnaire tout comme les journaliers du concessionnaire veulent à tout prix devenir des contractuels.

Le constructeur Eiffage Sénégal a mis à la disposition de ces employés des équipements : tenues de travail, casques, gilets, chaussures de sécurité, lunettes de protection... bref, il a mis les travailleurs dans de bonnes conditions ce qui constitue selon eux «*une source de motivation dans leurs tâches*».

Dans le questionnaire administré au personnel de chantier, à la question : « *Bénéficiez-vous d'avantages avec cet emploi par Eiffage ?* » 143 réponses positives ont été fournies (d'aucuns

trouvent que c'est un droit, d'aucuns ne se sentent pas concernés par la question car n'étant pas embauchés par Eiffage) réponses positives et à la question de savoir « *si oui lesquels ?* », voici entre autres avantages qui sont fréquents dans leurs réponses :

- ✓ *Equipements complets*
- ✓ *Primes*
- ✓ *Bonne couverture médicale*
- ✓ *Ils acquièrent beaucoup d'expérience grâce aux conditions de travail*

Les dépenses du personnel de chantier

Nous avons déjà souligné précédemment les ambiguïtés liées aux différentes catégories du personnel présent sur le chantier. Pour chaque type de dépenses, nous avons choisi une moyenne journalière pour chaque catégorie sur l'ensemble de l'échantillon.

➤ **Les dépenses des ouvriers**

Nous entendons par là les dépenses des personnes qui sont sur le terrain : les journaliers et autres contractuels qui ne font pas partie de la catégorie du personnel encadrant.

Un ouvrier sur le chantier dépense en moyen 100 Fcfa par jour sur le chantier répartis comme suit :

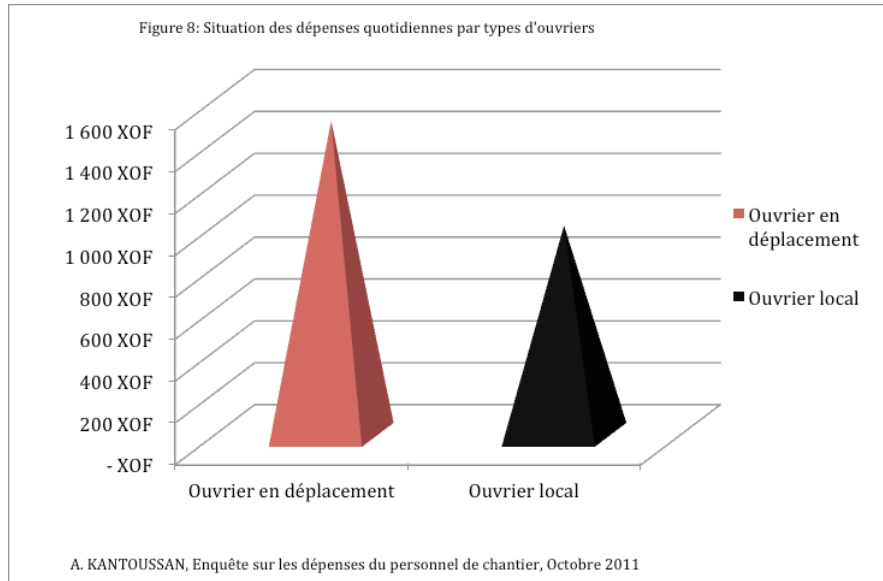
- ✓ Petit déjeuner : 350 Fcfa à 400 Fcfa
- ✓ Déjeuner : 500 Fcfa
- ✓ Cotisation thé ou sachet d'eau ou autres petites dépenses : 150 Fcfa à 200 Fcfa

Le long du chantier, des femmes ont installé des 'gargote' de fortunes et proposent aux travailleurs des plats aux tarifs abordables pour les ouvriers, partout dans ces gargotes, le plat du jour coûte 500 Fcfa, le prix du petit déjeuner par contre varie selon la commande de l'ouvrier, mais ceux-ci, par soucis financiers n'excèdent pas 500 Fcfa /jour pour le petit déjeuner.

Les dépenses liées au transport sont très variables car certains ouvriers empruntent fréquemment les véhicules dédiés au transport du personnel mais pas tous les jours, d'aucuns profitent des véhicules du personnel encadrant... dans ces conditions, il est difficile d'établir le coût quotidien du transport d'un ouvrier sur le chantier.

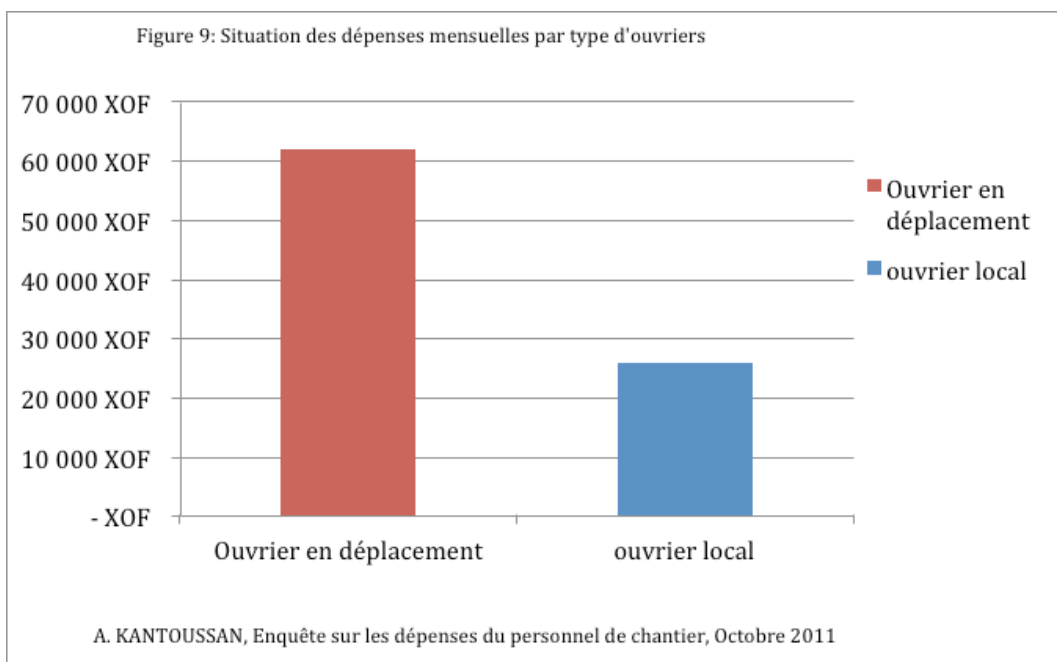
En plus des 1 000 Fcfa sur le chantier, les ouvriers en déplacement seul paient le repas du soir à 500 Fcfa, ce qui fait :

- ❖ Ouvriers en déplacement dépensent en moyenne et quotidiennement 1 500 Fcfa
- ❖ Ouvriers locaux dépensent en moyenne et quotidiennement 1 000 Fcfa



Nous ne prenons pas en compte pour l'instant les travailleurs qui se sont déplacés en famille car nous supposons que ces derniers auraient même sans le déplacement effectué cette dépense.

Sur les 73 ouvriers en déplacement, seuls 8 se sont déplacés avec leurs familles, les 65 autres ont pris un hébergement à côté du chantier. Là aussi, nous avons essayé de fixer une moyenne du prix de la location toutes charges comprises à 17 000 Fcfa par mois sachant que certains travailleurs payent plus (jusqu'à 25 000 Fcfa) et d'autres moins de cela (entre 15 000 Fcfa (sans les charges) et 20 000 Fcfa). Ce qui fait qu'un ouvrier en déplacement seul dépense mensuellement en moyenne 62 000 Fcfa alors que l'ouvrier local dépense mensuellement à peu près 26 000 Fcfa sur le chantier.



Les dépenses mensuelles d'un *ouvrier en déplacement* dépassent de loin celles d'un ouvrier local, cette catégorie est plutôt constituée par des ouvriers qui sont des contractuels.

Sur un échantillon composé de 280 personnes travaillant sur le chantier, les ouvriers en déplacement seul, sont au nombre de 65 et dépensent mensuellement 62 000 Fcfa, ce qui fait une somme totale de 4 030 000 Fcfa par mois injectés dans l'économie locale. Les dépenses mensuelles des *ouvriers locaux* qui sont au nombre de 177, sachant que chaque ouvrier dépense en moyenne 1 000 Fcfa par jour sur le chantier, s'élèvent à peu près à 4 602 000 Fcfa.

Tableau 5 : Estimations des dépenses mensuelles des ouvriers

Situation chantier	Effectif enquête	Dépenses mensuelles par ouvrier	Total
Ouvriers en déplacement	65	62 000 Fcfa	4 030 000 Fcfa
Ouvriers locaux	177	26 000 Fcfa	4 602 000 Fcfa
Total			8 632 000 Fcfa

➤ **Dépenses du personnel encadrant et technique**

Tout comme les précédentes dépenses, celles-ci varient pour différentes raisons. Mais nous avons essayé de trouver une moyenne en tenant compte de différentes situations vécues sur le terrain avec le personnel.

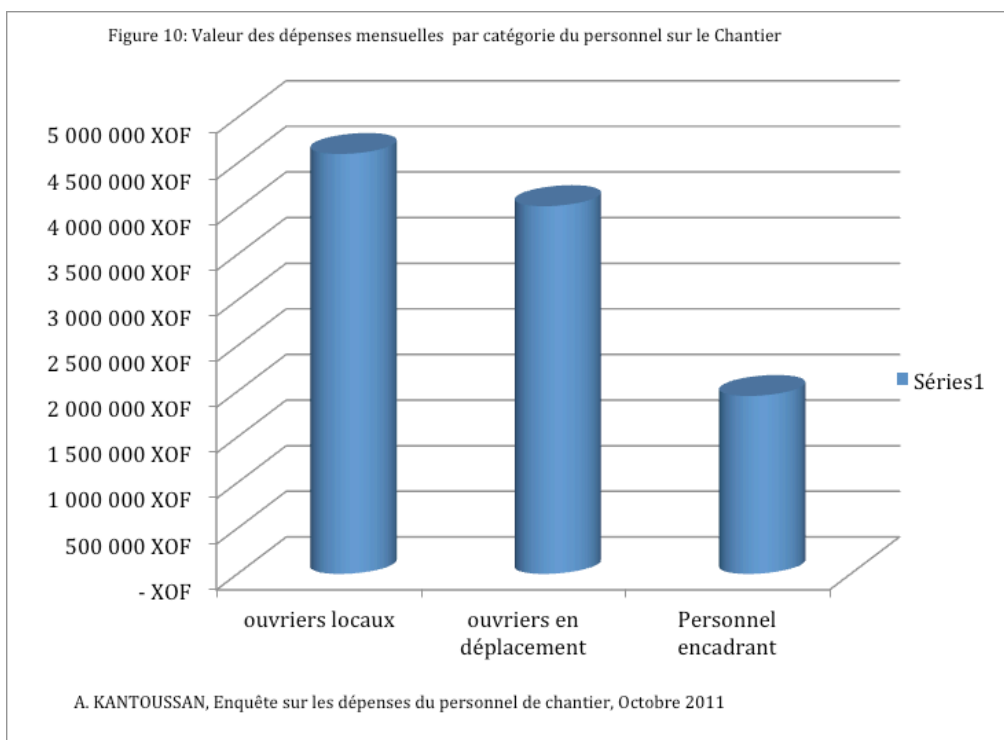
La dépense quotidienne d'un personnel encadrant ou technique sur le chantier tourne autour de 2500 Fcfa quotidiennement :

- ✓ Repas entre 1 500 Fcfa, 2000 Fcfa et 2 500 Fcfa voire plus (sandwiches, autres plats, plus boissons)

La majorité du personnel encadrant et technique, du fait qu'elle dispose soit d'un véhicule de service ou d'un autre type de transport, va se restaurer à midi en dehors du chantier, et prend son petit déjeuner soit au bureau soit à la maison avant de venir. Pour ceux d'entre eux qui se sont déplacés avec leurs familles, au nombre de huit (8), ils vont souvent se restaurer chez eux car ils n'habitent pas loin du chantier et surtout peuvent se déplacer aisément.

C'est dire qu'il est difficile, même par extrapolation, de faire des calculs avec des chiffres justes ; nous essayons de nous en tenir à la moyenne générale. Sur les trente huit (38) personnes du

personnel encadrant et technique, en tenant compte huit déplacés avec leurs familles qui préfèrent aller se restaurer chez eux, les dépenses mensuelles sont estimées à environ 1 950 000 Fcfa. Théoriquement, même si cette catégorie du personnel effectue peu de dépenses sur le chantier, elles sont beaucoup plus conséquentes comparées aux dépenses des ouvriers. Ce qui est d'ailleurs très normal dans la mesure où, grâce à son revenu, la première catégorie possède un pouvoir d'achat plus élevé. Dans le cadre de cette enquête, le fait de n'avoir pas pu démarcher plusieurs employés parmi le personnel encadrant et technique, et le manque d'informations nécessaires et complètes, font obtenir assez éloigné de la réalité de l'ampleur des dépenses du personnel encadrant sur le chantier. Malgré tout, il est possible de faire des projections sur l'ampleur de leurs dépenses sur le chantier.



➤ Parts du budget allouées aux dépenses par le personnel du chantier

Sur la base de quelques chiffres concrets et complets dont nous disposons pour chaque catégorie du personnel de chantier il est possible d'établir des projections et de calculer ainsi les parts du budget liées au logement, à la nourriture, et autres charges familiales. Encore une fois, du fait de leur variabilité et du caractère très aléatoire des données dont nous disposons sur la santé, le transport par exemple, nous sommes obligés de passer sous silence la part du budget allouée à la santé, au transport, aux loisirs.

❖ Personnel marié en déplacement seul

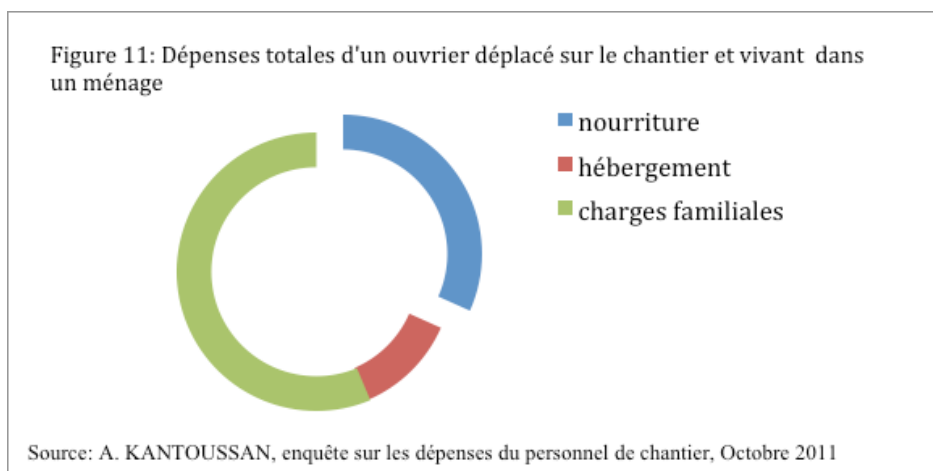
Sur les soixante cinq (65) ouvriers en déplacement, seuls quelques uns d'entre eux douze (12) au total ne vivent pas dans un ménage, les cinquante trois autres (53) par contre vivent en ménage, et leurs conjointes sont restées dans leur lieu de résidence d'origine. Le budget se répartit comme suit :

✚ Dépenses sur le chantier :

- Nourriture : 45 000 Fcfa par mois
- Hébergement et toutes charges comprises (eau et électricité) : 17 000 Fcfa

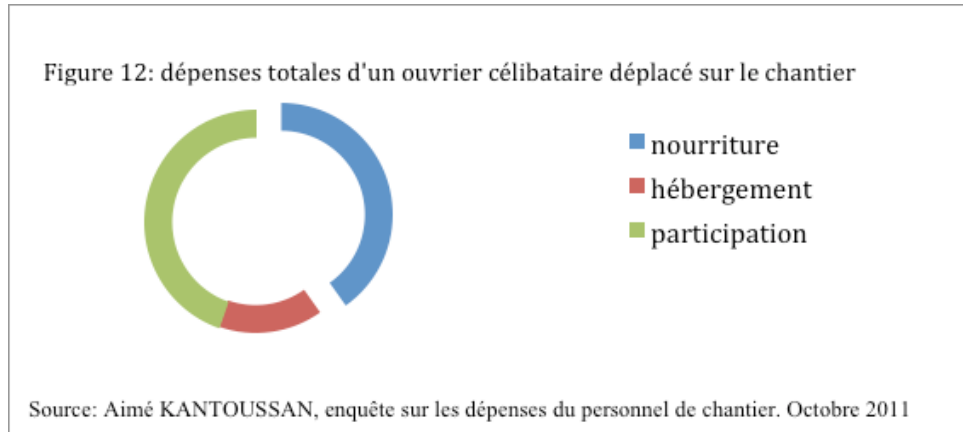
✚ Dépenses liées à la charge familiale : 80 000 Fcfa (voire plus)

Pour celles-ci, l'ouvrier envoie en général une somme d'argent à sa famille restée au lieu de résidence d'origine à défaut de s'y rendre personnellement ce qui n'est pas souvent le cas surtout pour ceux qui habitent loin du chantier. En termes de dépenses, celui-ci est celui qui en fait le plus car il est obligé non seulement d'effectuer des dépenses dans son nouveau lieu de résidence, mais aussi dans son lieu de résidence d'origine où se trouve sa famille. Les travailleurs qui se trouvent dans cette situation, affirment ne pas pouvoir mettre de l'argent de côté.



❖ Personnel célibataire en déplacement

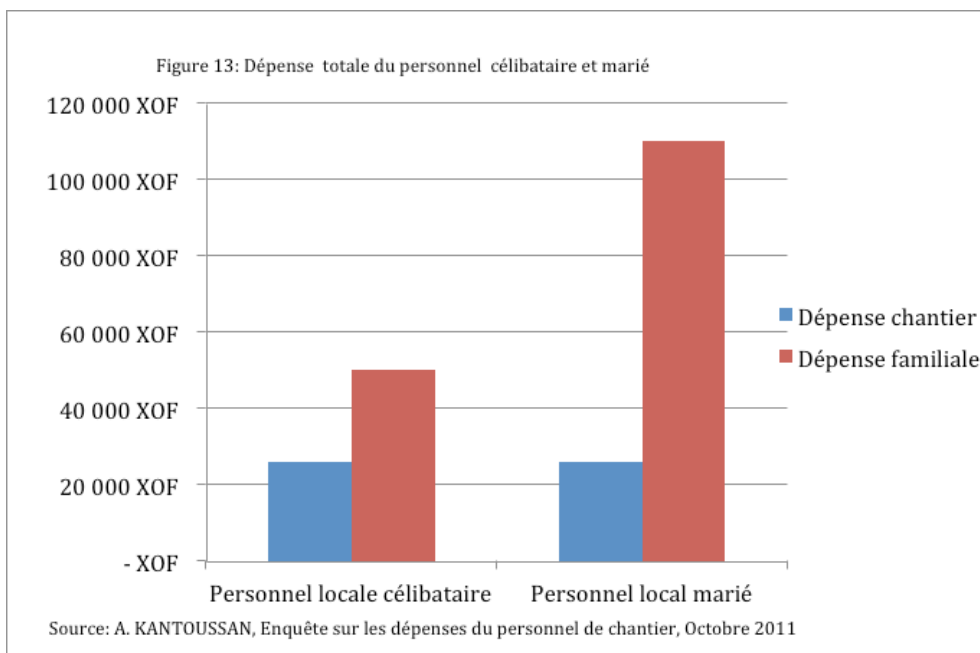
En dehors des dépenses effectuées sur place comme pour les premiers c'est-à-dire 62 000 Fcfa (dont 45 000 pour la nourriture et 17 000 Fcfa pour les frais d'hébergement), ces travailleurs envoient en guise de soutien une somme symbolique soit aux parents soit à des proches. Cette somme n'excède pas en général 50 000 Fcfa. Ce qui donne à peu près le diagramme suivant, qui présente une différence comparé au niveau de l'anneau représentant les charges familiales.



❖ Personnel local

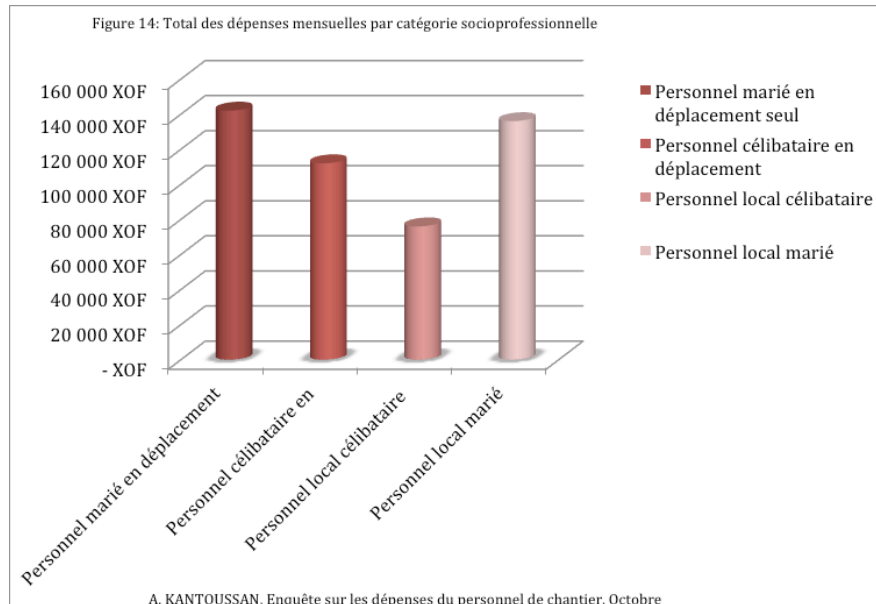
Nous distinguons deux catégories : le personnel local marié et le personnel non marié.

- ✚ Ceux qui ne sont pas dans un ménage, vivent généralement chez leurs parents dans cette catégorie, nous rencontrons plus de jeunes dont l'âge se situe entre 20 et 25 ans, en dehors de leurs dépenses sur le chantier : 26 000 Fcfa par mois, ils ne donnent qu'une modeste participation chez eux celle-ci n'excède pas non plus 50 000 Fcfa.
- ✚ Les travailleurs locaux qui sont dans un ménage doivent en plus des 26 000 Fcfa dépensés sur le chantier en moyenne : 110 000 Fcfa pour faire face aux charges familiales :



Dans les deux cas, les dépenses liées aux charges familiales sont présentes mais, elles sont plus volumineuses pour les travailleurs locaux qui vivent dans un ménage.

Le tableau ci-dessous permet d'apprécier la valeur des dépenses effectuées par quatre groupes de travailleurs appartenant à une même catégorie socioprofessionnelle :



Il n'y a pas une grande différence entre les dépenses du personnel local marié et le personnel marié en déplacement seul, dans la mesure où les deux groupes doivent non seulement faire face aux charges sur le chantier mais aussi aux charges familiales. Lors des entretiens en face à face, le personnel issu de ces deux groupes, prétendent qu'il ne leur reste pas grand chose après avoir payé les frais de leurs dépenses sur le chantier, «*tout le reste va à la famille* ». Comparé au personnel local célibataire, le personnel célibataire en déplacement fait face à des charges financières plus lourdes. En définitive, le personnel en déplacement est celui qui fait face à plus de dépenses.

Pour faire face à des dépenses supplémentaires ou à d'autres investissements plus importants, le personnel du chantier organise des tontines sur place.

A la question de savoir « *participez-vous à des tontines ?* », au total 192 personnes démarchées avouent participer à des tontines sur le chantier. Les sommes consacrées aux tontines mensuellement varient entre 40 000 Fcfa et 50 000 Fcfa réparties comme suit : 20 000 Fcfa ou 25 000 Fcfa la quinzaine et les 20 000 Fcfa ou 25 000 Fcfa à la fin du mois. Cette pratique est très répandue sur le chantier car certaines personnes démarchées qui ne participent pas aux tontines sur le chantier, prennent part à d'autres tontines mais dans leurs quartiers ou lieux de résidence d'origine. L'organisation des tontines sur le chantier est simple, les employés qui se connaissent et

se font mutuellement confiance, et sans distinction de catégories socioprofessionnelles se réunissent et désignent en général quelqu'un qui s'occupe du déroulement des tirages au sort.

Analyse des trajectoires des retombées financières de l'autoroute en fonction des territoires de destinations des flux monétaires



Carte 1 : Tracé du projet autoroutier dans sa phase finale. Source APIX

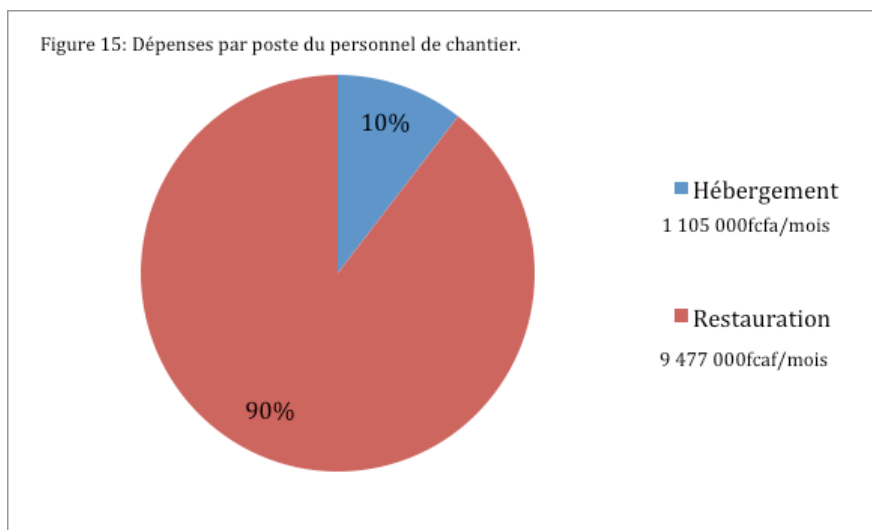
La ligne rouge sur la carte représente le tracé du projet autoroutier dans sa phase finale aujourd'hui, la phase actuelle s'arrête à Diamniadio, localité qui se trouve à l'extrémité est de la presqu'île du Cap-Vert. Au moment de l'enquête, le chantier de l'autoroute se localise entre plusieurs localités en l'occurrence Rufisque, Bargny, Keur Mbaye Fall, Keur Massar.

Cependant comme nous l'avons vu précédemment, le personnel intervenant sur le chantier provient de toutes les localités du pays.

Le personnel du chantier de l'autoroute Dakar-Diamniadio est au nombre de 631 employés, l'enquête a porté sur 280 individus qui représentent les différents groupes de fonctions présents sur le chantier, mais aussi proviennent d'horizons différents.

Les dépenses effectuées sur le chantier par toutes les catégories confondues de l'échantillon s'élèvent à environ 10 582 000 Fcfa par mois, à l'exclusion des dépenses liées aux transports et aux

autres besoins sur le chantier tels que l'achat de carte téléphonique, de cigarettes ; elle concerne uniquement les frais liés à la restauration, à l'hébergement des travailleurs en déplacement. Les frais d'hébergement des travailleurs en déplacement s'élèvent à environ 1 105 000 Fcfa sur l'ensemble des 65 ouvriers déplacés, logiquement, le reste de la totalité des dépenses va à la restauration.



Source: A. KANTOUSSAN, enquête sur les dépenses du personnel de chantier, Octobre 2011

En se basant sur les chiffres obtenus avec l'échantillon, par extrapolation, nous pouvons estimer que les dépenses mensuelles de l'ensemble du personnel de chantier peuvent avoisiner 25 000 000 Fcfa, la plus grande part de ce budget est destinée à la restauration ensuite à l'hébergement et enfin autres besoins tels que le transport et les frais de carburant pour le personnel disposant de leurs propres moyens de déplacement, l'achat d'articles sur le chantier.

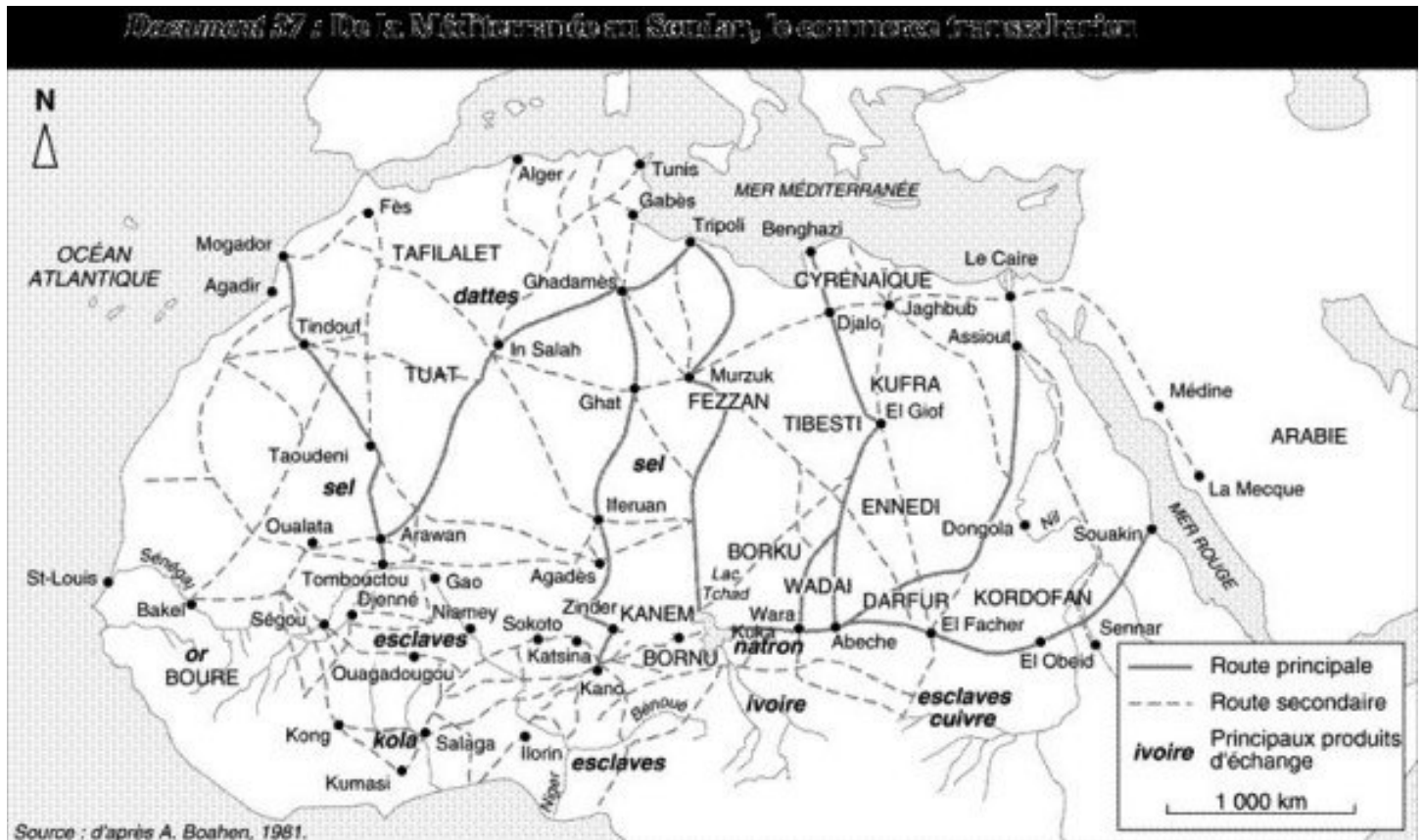
Les dépenses des travailleurs ne se limitent pas que sur le chantier par exemple les travailleurs déplacés sans leurs familles continuent à effectuer des dépenses au lieu de résidence d'origine. Cependant, force est de reconnaître que les localités qui sont traversées par le chantier bénéficient plus des retombées financières et économiques.

Sur les 73 travailleurs déplacés avec ou sans leurs ménages, les 28 habitent à Rufisque (10 à Keur Massar, 6 à Keur Mbaye Fall), cette localité abrite déjà le plus de travailleurs déplacés.

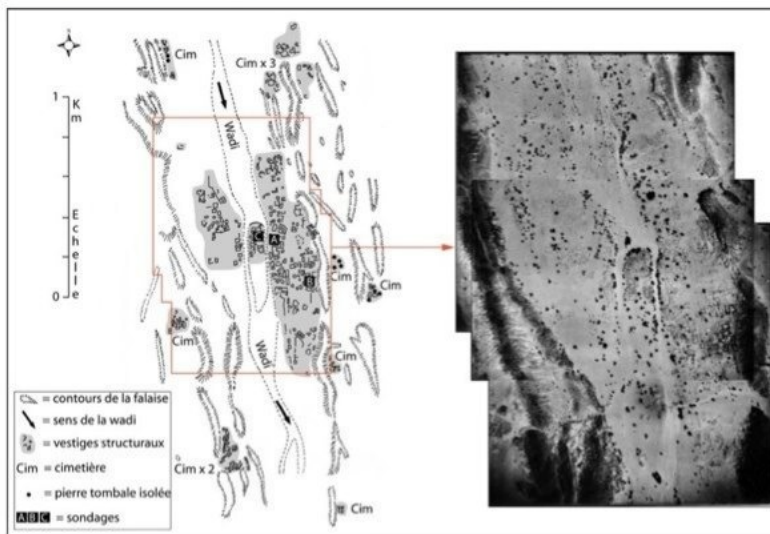
La majorité des femmes qui tiennent les gargotes sur le chantier viennent de cette même localité. Parmi les travailleurs recrutés localement, Rufisque et Bargny ont enregistré plus de recrues. D'après les informations collectées dans le cadre de cette enquête, les localités suivantes, sont celles

qui bénéficie des retombées financières et économiques liées aux dépenses du personnel de chantier :

- ✓ Rufisque
- ✓ Keur Massar
- ✓ Bargny



- ✓ Keur Mbaye Fall
- ✓ Mbao

Figure 3 : Carte des ruines d'Essouk, avec une photographie aérienne d'une partie des ruines

D'après R. MAUNY, 1961 et P.F. DE MORAES FARIAS, 2003.

Figure 4 : Vue est-ouest à travers la zone centrale des ruines de Tadmekka, s'étendant d'une colline à l'autre - les restes de structures de pierre peuvent être vus partout

Sam Nixon.

- 6 Tadmekka a depuis longtemps été identifiée par l'éminent spécialiste Raymond Mauny comme l'une des plus anciennes et des plus importantes villes du commerce transsaharien en Afrique de l'Ouest¹². Néanmoins Essouk, le site contemporain de Tadmekka, n'avait quasiment jamais été examinée, ce qui a amené à la désigner ces dernières années comme étant le lieu le plus prometteur pour une nouvelle archéologie du commerce transsaharien¹³. La guerre civile au Mali avait écarté d'office tout travail à Essouk depuis le début des années 1990, mais un climat politique plus favorable a permis à l'auteur d'effectuer un relevé et des fouilles en

- ✓ Sangalcam
- ✓ Keur Ndiaye Lô

Figure 6 : Restes de surface entourant les ruines du centre de la ville

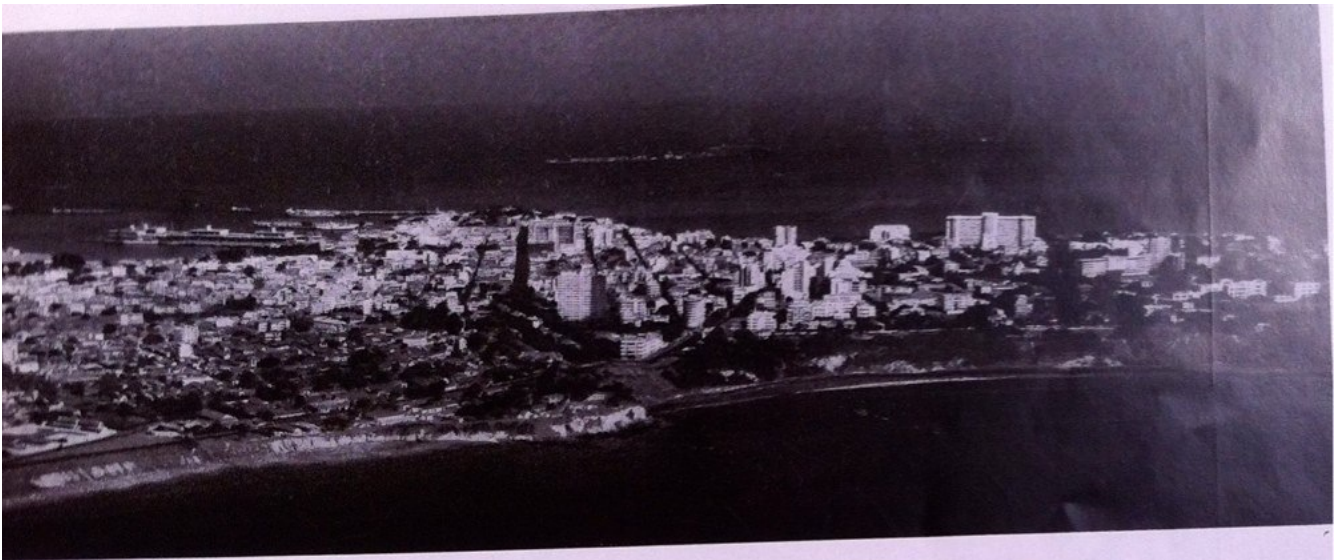
Du haut à gauche dans le sens des aiguilles d'une montre : un des cimetières d'Essouk ; épigraphie arabe dans les falaises d'Essouk ; pétroglyphes anthropomorphiques ; *musalla*.

Sam Nixon.

- 13 Au total, les fouilles entreprises jusqu'à présent ont été très peu nombreuses. Des cartes à basse résolution des ruines d'Essouk avaient été dressées à partir de photographies aériennes²⁷, et des structures funéraires et des mosquées avaient été relevées sur le site lui-même²⁸. Seul Mauny avait conduit dans les années 1950, au cours d'une seule journée, des fouilles non systématiques et non documentées²⁹. Plus récemment, les Touaregs des environs, cherchant la confirmation archéologique de leur propriété ancestrale sur Essouk, ont mené quelques excavations amateurs³⁰. Enfin, du fait de l'instabilité politique du Mali, les recherches envisagées dans les années 1980 sont restées inabouties³¹. La campagne de janvier-mars 2005, décrite ici, est donc, de fait, la première à avoir été entreprise de façon professionnelle à Essouk.
- 14 Au début de cette campagne, la datation des structures de surface était inconnue, tout comme la profondeur de la stratigraphie, ainsi que la nature des vestiges archéologiques et de la culture matérielle sous la surface. L'objectif des fouilles était d'établir une séquence archéologique qui représenterait de façon aussi complète que possible les différentes occupations du site, particulièrement celles ayant un lien avec le commerce transsaharien. Nous avons commencé par une collecte limitée de matériel sur la surface (surtout des céramiques mais aussi quelques perles de verre et des fragments d'objets en métal). Il s'agissait de contribuer à déterminer l'emplacement des fouilles et de consigner la distribution de la culture matérielle à travers le site. Un recensement limité de l'épigraphie arabe, non relevée auparavant, et des structures de surface a aussi été entrepris, qui a permis la découverte d'une large structure de *musalla* au nord de la ville (figure 6). Trois unités ont été fouillées (figure 3). L'unité EKA se trouve au « centre » du site et, sur le plan topographique, paraissait offrir les dépôts les plus profonds. EKB est localisée sur la zone où les collectes de surface ont fourni le plus de restes d'objets issus du commerce transsaharien. Enfin, EKC est située sur l'île au milieu de l'oued, une zone semblant être d'importance, mais où les collections de surface n'avaient rien donné parce que la zone était recouverte de sable amassé par le vent.
- 15 Les fouilles ont suivi la stratigraphie naturelle, n'employant des niveaux arbitraires que de façon très occasionnelle, là où la définition stratigraphique était absente. Des plans de chaque

Au terme de cette étude, les points suivants méritent d'être mis en exergue :

- Le chantier de l'autoroute à péage a permis à des centaines de jeunes, qu'ils soient des travailleurs qualifiés : menuisiers, maçons ; des jeunes qui étaient au chômage de sortir d'une situation précaire.



Dakar

Un siècle d'urbanisme et de travaux

par M. GIRAUD

Directeur général des Travaux publics d'A.O.F.

Il est intéressant de suivre l'histoire de Dakar à travers les vieux documents jusqu'aux plus récents. C'est, en un siècle, l'histoire étonnante d'un petit port établi sur une côte presque désertique qui grandit, devient une ville, hésite devant son destin, pour prendre enfin l'essor d'une grande cité moderne.

Il y a plus d'un siècle, on parlait déjà de Gorée et de ses dépendances : Rufisque, Portudal, Joal, Le Salum, Albréda. Mais Dakar n'était sur la presqu'île du Cap-Vert, appelée la « Grande Terre » qu'un emplacement mal défini, tantôt une pointe, tantôt un village. Son orthographe même était hésitante : on écrivait « D'accard, Dacar ou encore Dakart et Dackard ». Certains pensent que l'origine de ce mot serait N'Dakarou « tamarinier » du nom d'un grand arbre sous lesquels se tenaient les palabres.

DAKAR JUSQU'EN 1857

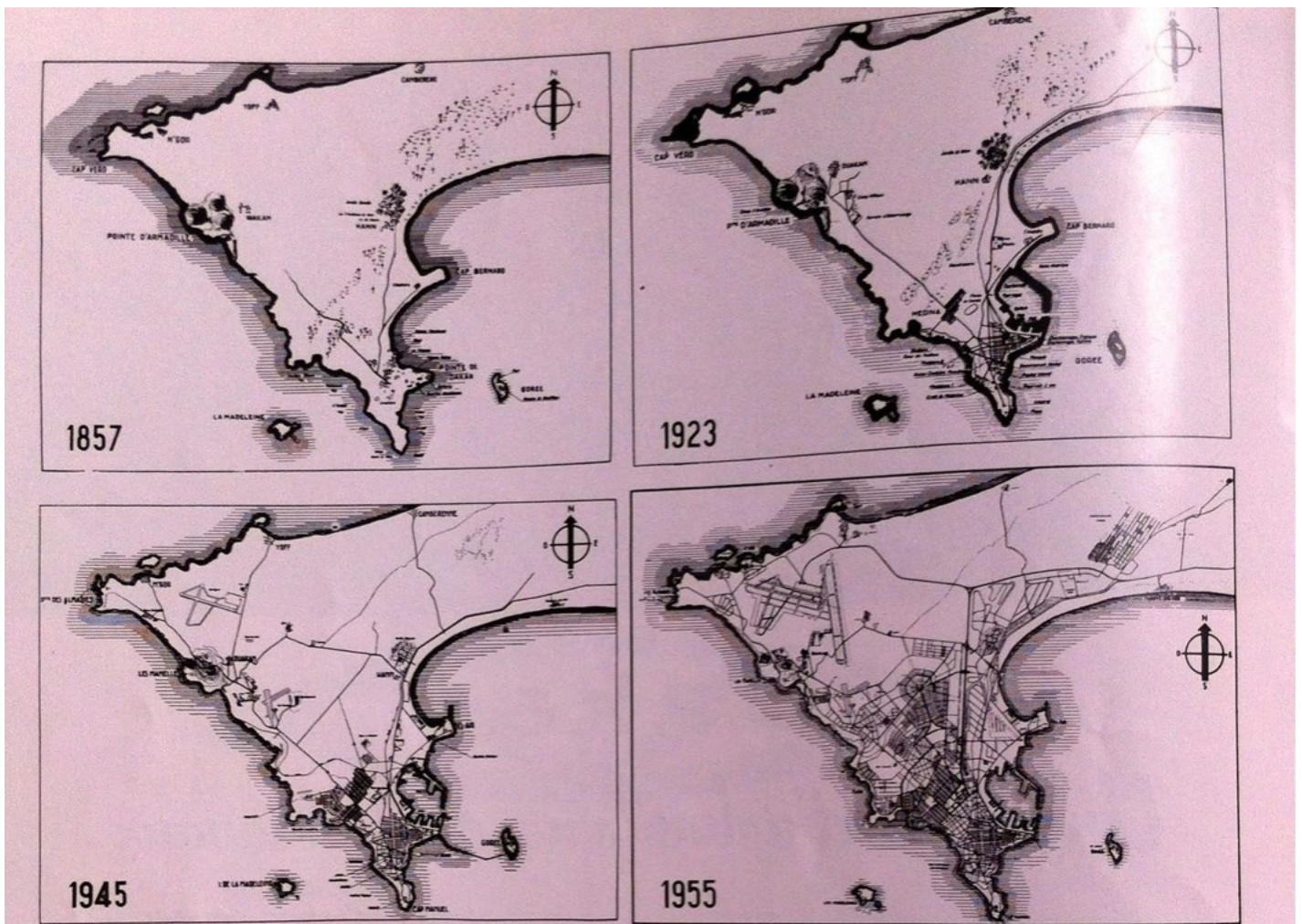
L'histoire de Dakar commence officiellement le 25 mai 1857, au moment où le capitaine de vaisseau Protet prit possession de la presqu'île du Cap-Vert, mais des relations fréquentes existaient depuis longtemps déjà entre les habitants de Gorée et ceux de la terre ferme. On manquait de tout sur le rocher stérile de Gorée ; il fallait y apporter de l'eau douce, des légumes et des fruits, de la viande et les matériaux nécessaires à la construction : des pierres à chaux et du sable. Les habitants de la presqu'île y venaient en pirogue vendre le produit de leur pêche, et, en contrepartie, achetaient du mil et des produits manufacturés.

L'occupation de Dakar aurait pu être plus ancienne. En 1765 le roy Damel avait cédé par traité « au roi et à la couronne de France, en toute propriété et droits et d'une manière irrévocable, l'étendue du terrain qui se trouve d'une part bornée par la mer et de l'autre en tirant une ligne droite depuis le ruisseau situé entre Ambau (maintenant M'Bao) et le Palmier, laquelle ligne aboutit à la baie d'Yof, au-dessus de ce village. »

En 1816, les rescapés de l'expédition de la « Méduse » échouèrent à Dakar et envisagèrent d'y créer un établissement. Mais la saison des pluies et la maladie ruinèrent leurs projets et ils abandonnèrent le camp de Dakar après sept mois de présence.

L'année suivante, la « Société coloniale philanthropique » tenta une expérience de mise en valeur des terres. Elle envoya à Dakar la « Belle-Alexandrine » qui y parvint en avril 1817 avec 175 passagers. Le chef de Dakar, Moktar Gniab, avait promis protection aux arrivants. Le premier camp fut établi au Cap Bernard dans l'enclos de Mme Saint-Jean et certains se rendirent à la pointe de Bel-Air pour y construire une maison et défricher le terrain. Mais les difficultés de la tâche disloquèrent rapidement l'expédition et dès la fin de l'année, il ne restait plus personne sur place. En dehors des essais d'implantation dont nous avons parlé, quelques habitants de Gorée s'intéressèrent aussi à la terre ferme. Certains y bâtirent des maisons de campagne. En 1916, il n'y en avait encore que 4, petites et mauvaises constructions en pierre, située près du village indigène.

➤ Grâce à la stabilité et à la ponctualité des revenus sur le chantier, ils peuvent désormais venir



Le développement de Dakar en un siècle.

En 1818, M. Merven prenait à bail un terrain de 80 arpents et essayait d'y cultiver le coton ; mais les résultats ne furent guère satisfaisants. Quelques habitants de Gorée, comme M. Bodin, continuèrent à exploiter, sur les points les plus fertiles, à Hann en particulier, de petits jardins où poussaient légumes et bananes.

A la suite de ces expériences qui se révélèrent plutôt décevantes, un rapport de l'époque souligne qu'« il faut n'avoir pas vu le Cap Vert pour penser à y fonder une colonie ».

On venait aussi sur la terre ferme pour ensevelir les morts. Gorée n'avait pas de cimetière ; en effet, on enterrait les corps n'importe où dans l'île et même à l'intérieur des maisons. En 1832, le Chef de Dakar cédait au gouvernement français, à perpétuité et en toute propriété, pour la somme de 300 F, un terrain carré de 40 m de côté à la pointe de Bel-Air. Cet ancien cimetière subsiste ; il a été considérablement agrandi depuis et les murs de protection ont disparu, mais malgré les changements apportés par les plans d'urbanisme, jamais on ne troubla le repos de ceux qui demeuraient dans ce coin de terre française après y avoir travaillé.

Ce furent ensuite les missions qui construisirent à Dakar les premiers bâtiments d'une certaine importance. L'abbé Libermann installa au début de 1846 un premier établissement, situé au fond de la baie à l'emplacement actuel de l'Hôtel de ville. En 1848, quatre sœurs de l'Immaculée Conception de Castres ve-

naient également s'établir à Dakar pour aider les missionnaires et s'occuper tout particulièrement de l'éducation des enfants. Leur maison fut construite où elle se trouve encore, rue Caillé, et certaines de leurs pierres sont probablement les plus anciennes de la ville.

Les relations entre les habitants de Gorée et ceux de la « Grande terre » fondées sur des échanges commerciaux et le paiement de redevances ne pouvaient aller sans heurts. Les trasseries se multipliaient, qu'il s'agit de venir sur la côte d'en face pour prendre de la chaux ou pour puiser de l'eau aux fontaines du Gouvernement à Hann. Chaque naufrage qui se produisait le long de la côte donnait lieu à des actes de pillage et de brigandage et amenait une tension entre Gorée et la terre ferme.

On hésita pourtant pendant quelques années à occuper effectivement la presqu'île du Cap-Vert. C'est que l'on ne voyait pas encore exactement quel parti on en pouvait tirer, ni même le port.

Le *Moniteur du Sénégal* du 17 juin 1856 affirme : « La rade de Dakar est peu sûre, peu profonde et les navires pour y être hors de danger doivent se tenir à une grande distance de la côte... Dakar ne peut donc, suivant nous, devenir le port du Sénégal ».

Mais le capitaine du génie Pinet-Laprade, nommé en 1855 chef du génie à Gorée, comprend tout de suite l'importance de

en aide à leurs familles respectives, avoir un contrôle sur leurs dépenses.

la presqu'île. Il établit un plan des fortifications et prépare le projet d'un chemin de fer entre Saint-Louis et Dakar.

Au début de 1857, on commence déjà la construction d'un poste fortifié. L'état d'esprit des populations était favorable à notre installation sur la presqu'île. Le ministre du chef de Dakar, en effet, écrivait quelques années auparavant au ministre de la Marine : « ne pourriez-vous pas nous envoyer un officier d'entre vous et un vizir qui s'établiraient chez nous et qui vivraient dans notre pays comme on vit dans le vôtre. Ils nous apprendraient à construire des navires, à fabriquer le fer, les étoffes, etc. Vous y joindriez un homme au fait de votre manière d'écrire et de parler. On nous enseignerait à cultiver la terre sans fatigue ».

Les nouveaux venus furent accueillis le jour du Ramadan par les habitants de la côte en habits de fête au milieu des danses et des réjouissances. Les rapports entre les populations et les arrivants furent donc, dès l'origine, très cordiaux.

En 1857, la population de la presqu'île était relativement nombreuse : 10 à 12 000 personnes étaient réparties dans les villages de Dakar-Ouakam-N'Gor-Yof et Tiaroye.

En dehors des bâtiments de la Mission et du port, il n'existait que quelques médiocres magasins de commerce de construction plus ou moins solide.

Le bois de construction et le bois à brûler manquaient comme aujourd'hui et il fallait aller les chercher à 10 ou 12 lieues plus loin. A part la fontaine de Hann, on ne trouvait ni sources, ni eau courante ; on en était réduit à tirer du sable, en certains endroits, au bord de la mer, une eau plus ou moins saumâtre.

A cette époque les rares terres cultivables avaient été défrichées. Mais le sol n'était le plus souvent qu'un sable peu fertile dont les habitants ne tiraient même pas le mil nécessaire à leur subsistance.

Tel était Dakar il y a un siècle à peine.

L'HISTOIRE DE DAKAR COMMENCE OFFICIELLEMENT EN 1857

Mais les événements vont forcer le développement de la ville. Dans la courte histoire de Dakar, on peut distinguer deux périodes :

a) **au cours de la première qui s'étend jusqu'aux environs de 1925** et couvre ainsi près de 70 ans, on voit apparaître et se préciser peu à peu les éléments qui favorisèrent la fortune de Dakar. Rappelons-en les principaux :

— c'est d'abord l'installation du dépôt de charbon, il donnera au port son rôle de point d'escale.

La compagnie des Messageries impériales achète en 1858 un terrain de 3 ha vers la pointe de Dakar pour y placer ses installations.

En 1862 on construit la première jetée. Le phare des Mamelles s'allume le 1^{er} avril 1864. La deuxième jetée est achevée en 1865.

Les Messageries impériales ouvrent un hôtel de passage en 1866.

Le 7 novembre de la même année, le premier navire transatlantique fait escale à Dakar et inaugure le port.

— l'autre événement important de cette période fut l'ouverture à la circulation le 27 juillet 1883 du premier tronçon de chemin de fer entre Dakar et Rufisque. L'année suivante, la ligne est achevée jusqu'à Saint-Louis.

— en 1898, la Marine décide de réaliser à Dakar un point d'appui pour la flotte de guerre et fut amenée à doter le port d'un arsenal maritime et d'un bassin de radoub qui est encore de nos jours d'une utilité essentielle.

— en 1902, c'est la création du Gouvernement général de l'A.O.F. qui fit de Dakar une grande cité administrative dont les

activités, civiles et militaires, participèrent dès lors efficacement au développement de l'agglomération.

— en 1923, la ligne de chemin de fer Thiès-Kayes est ouverte à la circulation et réalise la jonction directe du bassin du Niger à la mer. Le port de Dakar est alors en mesure d'assurer le transit des marchandises en provenance ou à destination de l'immense hinterland que constituent le Sénégal, le Soudan et la Mauritanie.

b) **L'ouverture à la circulation de la ligne de chemin de fer vers Bamako inaugure pour Dakar une seconde période.**

L'évolution de la ville sera dès lors rapide, favorisée d'ailleurs par certaines circonstances :

— l'augmentation progressive du tirant d'eau des navires fréquentant la côte d'Afrique fait abandonner peu à peu les autres ports traditionnels de la côte et donne désormais une grande importance à la rade de Dakar.

— les découvertes médicales permirent de juguler le terrible fléau que constituait, il y a vingt-cinq ans à peine, la fièvre jaune ; elles furent, on ne saurait trop le dire, une des raisons primordiales du développement de la ville.

— le progrès de l'aviation commerciale apporta à Dakar une activité plus grande et fut, par là même, une cause nouvelle d'extension.

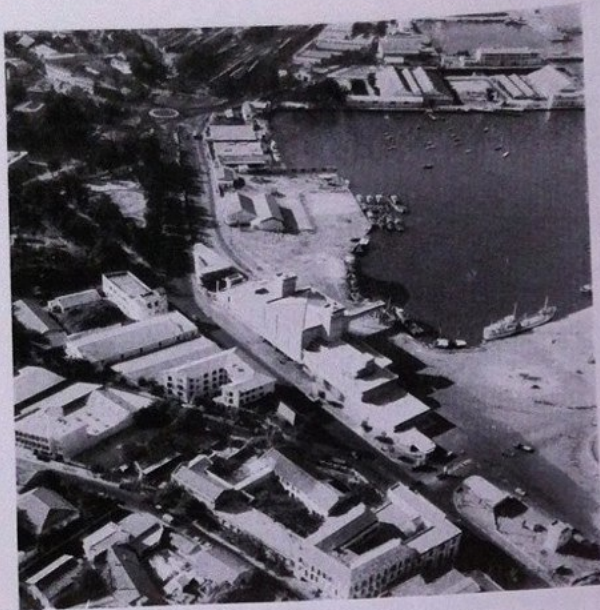
Le chef de bataillon Pinet-Laprade fut, en fait, le véritable créateur de Dakar. Il avait prévu, dès 1862, l'étonnant destin de la cité dont il disait qu'elle deviendrait « le centre politique, commercial et militaire de nos établissements de la Côte occidentale d'Afrique ».

Il est curieux de constater que, pendant longtemps, on ne fut pas à l'avenir de Dakar ; cet état d'esprit conduisit malheureusement à prendre dans le domaine de l'urbanisme des décisions qui nuisirent à l'extension harmonieuse de la cité. En 1878, vingt ans après sa création, la population de Dakar atteignait seulement 1566 habitants dont « une douzaine d'européens, tous marchands de goutte » ; elle passe à 1950 habitants en 1881. L'ensemble de la circonscription de Dakar et dépendances ne représente en 1909 que 18 116 habitants dont 3 206 européens. Mais à partir de ce moment-là, lorsqu'on étudie la courbe de croissance de la population, on est frappé par les brusques montées des chiffres. En 1926, Dakar a déjà 40 000 habitants. En 1936, la ville atteint 100 000 habitants dont 6 500 européens. A la fin de la guerre, en 1945, elle compte 175 000 habitants dont 14 300 européens. Le dernier recensement fournit, en 1955, le chiffre de 230 579 habitants dont 30 052 européens et assimilés.

L'urbanisme et les constructions se sont adaptés au rythme des besoins, au cours des cent années d'histoire que nous avons évoquées. Dakar doit beaucoup à Pinet-Laprade qui, en 1856, avant même que n'ait eu lieu l'occupation de la presqu'île, avait rédigé un projet d'alignement, qui évita une occupation désordonnée des terrains, si bien que, dès 1858, on ne put construire sans l'autorisation du directeur des Ponts et chaussées.

Par arrêté du 1^{er} juillet 1862, le gouverneur du Sénégal approuva un plan d'urbanisme, appelé depuis plan Pinet-Laprade, qui devait avoir une influence primordiale sur le développement de la cité. Les noms des rues et des places actuelles sont encore, à peu d'exception près, ceux qui figuraient sur ce plan : Thann, Kaolack, Dagorne, Caillé, Parchappe, des Essarts, place Kermel, Béranger-Féraud, etc.

Le plan Pinet-Laprade bâtissait la ville en fonction du rivage. C'était un quadrillage de rues placées de telle sorte qu'elles venaient presque toutes aboutir à un boulevard déployant son tracé sinueux le long de la côte. Aucune gêne pour placer cette trame sur un terrain où il n'y avait encore que peu de constructions. On peut trouver aujourd'hui étriquées ces rues encombrées par une



Le port de pêche et le frigorifique de Dakar. (Photo Artis)

circulation automobile intense, mais le plan selon lequel elles furent aménagées apparut à l'époque comme une vision de mégalomane. Les rues avaient été prévues d'une largeur de 8 à 10 m ; des places publiques avaient été réservées pour l'église, le marché et les bâtiments publics.

Au milieu de la place ouverte en face du fort, Pinet-Laprade aurait voulu que l'on construise l'église. A cette place, qui était alors à l'extrémité de la ville, il donna le nom de Protet et il la conçut large et bien dégagée. Il réserva une zone de 50 pas géométriques (ou 81 m entre les alignements des constructions riveraines de la mer et la ligne que « suivront les quais à construire plus tard si l'établissement de Dakar acquiert quelque importance ».

Dans le cadre tracé par Pinet-Laprade, la ville se développa très lentement. Ce furent d'abord quelques bâtiments administratifs : écoles, casernes, magasins, ateliers, prison.

La ville grandit parallèlement à son port. En 1897, Dakar n'est encore qu'une toute petite bourgade, une escale un peu endormie sur la route du Brésil et encore si loin d'être une vraie cité qu'un arrêté de police de l'époque fut obligé d'interdire les plantations de maïs et de mil à l'intérieur de la ville.

Les travaux du port et la création du gouvernement général vont donner un essor à celle-ci ; elle commença bientôt à atteindre et même à dépasser les limites du Plan Pinet-Laprade. Le palais du Gouvernement général se construit encore en pleine campagne et les maisons particulières se multiplient ; la ville tend à offrir deux aspects car les bâtiments administratifs et résidentiels s'élèvent de préférence en dehors de l'agglomération commerciale. Les rues sont éclairées à l'électricité, certaines sont empierrées ; on trouve de beaux arbres le long des anciennes avenues. Mais il reste beaucoup de terrains vagues et trop de paillottes au milieu des constructions en dur.

Dès que la ville déborde du plan Pinet-Laprade, elle se construit sans directives précises. Il faudra attendre, en effet, 1947 pour l'établissement d'un nouveau plan d'urbanisme.

En 1915, on décide la création du lotissement de Médina dont la présence pèse encore lourdement sur le développement de la ville.

C'est après la guerre de 1939-1945 que le rôle de Dakar s'éclaire et que la nécessité de mettre de l'ordre dans le développement de la cité devient une notion évidente. C'est alors que l'on prévoit « l'image » d'un plus grand Dakar.

On doit à l'inspecteur général des Ponts et chaussées Coursin qui fut le chef de la Délégation générale à l'Aménagement du cap Vert d'avoir énoncé les besoins de l'avenir et d'avoir été le promoteur du nouveau plan d'urbanisme, œuvre de l'équipe Lambert-Gutton-Lopez.

Entre ce plan et celui de Pinet-Laprade, il y a évidemment l'évolution de tout un siècle et des différences de conceptions essentielles.

Le port et les activités commerciales qui en découlent imposent toujours leur présence et demeurent la principale raison d'être de Dakar. La Médina, en s'agrandissant, avait fini par former un véritable bouchon qui comprimait l'ancienne ville sur son plateau.

De nouveaux besoins apparaissent :

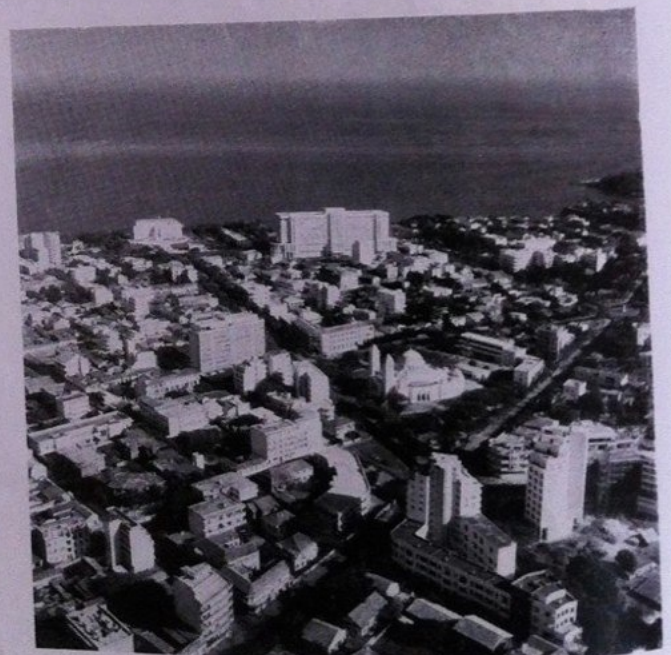
- le problème de la circulation prend, dans une ville moderne une importance de plus en plus grande, autant lorsqu'il s'agit de la circulation à l'intérieur de la ville que de celle qui concerne les liaisons avec le reste du pays.

- le port aérien a créé une nouvelle zone d'activité si bien que Dakar n'est plus seulement un rayonnement autour de son port, mais une cité comprise entre le port et l'aérodrome et qui est fonction de ces deux zones d'influence.

- des industries se sont implantées dans le pays et participent à son économie.

L'idée originale du nouveau plan a été de sauter délibérément par dessus la Médina et de créer au-delà de celle-ci, sur des terrains qui n'étaient encore que des dunes de sable, « le plus grand Dakar ».

Vue générale : au centre le building administratif. (Photo Artis)



➤ Les dépenses du personnel de chantier génèrent de véritables retombées financières notamment dans les localités qui jouxtent le chantier.

De l'ouest vers l'est, on trouve successivement la cité résidentielle de Fann, avec à côté le centre universitaire et le centre hospitalier, puis le point E, zone d'habitation de caractère plus modeste ; le « Grand Dakar » qui continue la Médina et forme un grand centre d'habitat africain, enfin de l'autre côté de l'autoroute, le centre industriel qui poursuit ses activités jusqu'au port.

Le plan d'urbanisme de 1947 s'est tellement bien adapté aux besoins qu'il a pu être appliqué depuis 10 ans sans modification sensible ; ce n'est que maintenant que l'on sent la nécessité d'une mise à jour sur des points d'ailleurs secondaires.

**DEPUIS 1947,
LE VISAGE DE DAKAR S'EST COMPLETEMENT TRANSFORME**

Tous les bâtiments qui ont plus d'un étage datent de moins de dix ans. Il a fallu reprendre l'infrastructure de la ville, mettre en place une voirie, apporter aux quartiers nouveaux l'eau et l'électricité, étendre le réseau d'égouts.

Le problème de l'eau a été particulièrement difficile à solutionner. Dakar a manqué d'eau depuis sa création et il fallut aller chercher des nappes de plus en plus éloignées. Des travaux sont actuellement en cours pour mettre en exploitation celles de Sébikotane, à une quarantaine de kilomètres de Dakar ; on disposera, à ce moment-là des quelques 60 000 m³ dont la ville a besoin chaque jour.

Le développement des consommations d'électricité a entraîné l'abandon de la centrale ancienne qui fonctionnait au charbon et la construction d'une centrale moderne avec chaudières au fuel.

Dans le cadre du « plus grand Dakar », on a construit depuis dix ans à un rythme particulièrement actif de grands immeubles privés et administratifs s'élevant jusqu'à 15 étages. Le quartier du plateau a changé de visage et les vieux Dakarais ont quelque peine à le reconnaître. Mais l'aménagement d'une ville neuve représente un effort financier tellement coûteux que tout n'a pu être fait. Le plan d'urbanisme comporte encore des trous ; les quartiers africains conservent hélas, dans certaines de leurs parties, une allure de « bidonvilles ». Peu à peu cependant les améliorations se font jour et la physionomie de la ville se transforme d'année en année. Le développement de Dakar est étroitement lié à l'importance de son infrastructure : port, voies ferrées, routes, aérodrome ; c'est d'ailleurs les destin de toute ville placée à un carrefour important du monde. Dans ce domaine, les améliorations ont été considérables et la France n'a pas ménagé ses efforts pour donner à Dakar toutes les chances de répondre à sa prédestination naturelle.

Le Dakar d'aujourd'hui s'est construit en quelques années et présente une unité d'aspect que les architectes se sont efforcés de modeler avec la souplesse de leur talent.

Puisse notre ville, encore dans l'adolescence, poursuivre sa croissance harmonieuse et demeurer la résidence d'êtres heureux, d'y vivre, la « cité radieuse » où les contrastes et les contradictions vont en s'atténuant.

Du « tamarinier sous lequel se tenaient les palabres » à l'ensemble urbain actuel, le chemin parcouru en si peu de temps permet d'envisager l'avenir avec confiance.



SUPERCILOR

CIMENT SURSULFATÉ
pour travaux en milieux agressifs

SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES ET TRÉFILIERIES
DE NEUVES-MAISONS, CHATILLON

4 RUE DE LA TOUR-DES-DAMES, PARIS-9^e
Tél. : TRI. 71-25



Hydropelle TO

TOUS CHARGEMENTS
Fumiers, gadoues, pulpe, marne

TOUS TRAVAUX DURS
Creusement de fossés, Arrachage de souches, Extraction de marne.

Poclair 70, Av. de Poclair, LE PLESSIS BELLEVILLE Oise
tel. 3 - Documentation gratuite sur demande

3 tonnes
4 tonnes

REMORQUE
Moissons, foins, caisses, sacs

ÉPANDEUR
Fumiers, marne, gadoues, défécations, calcaire.

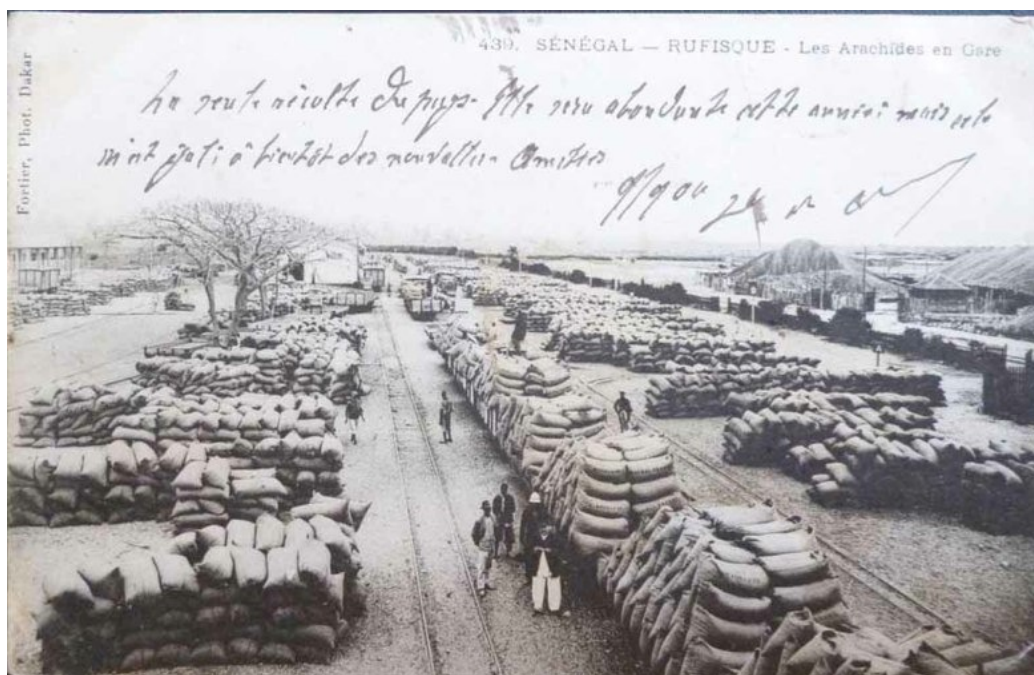
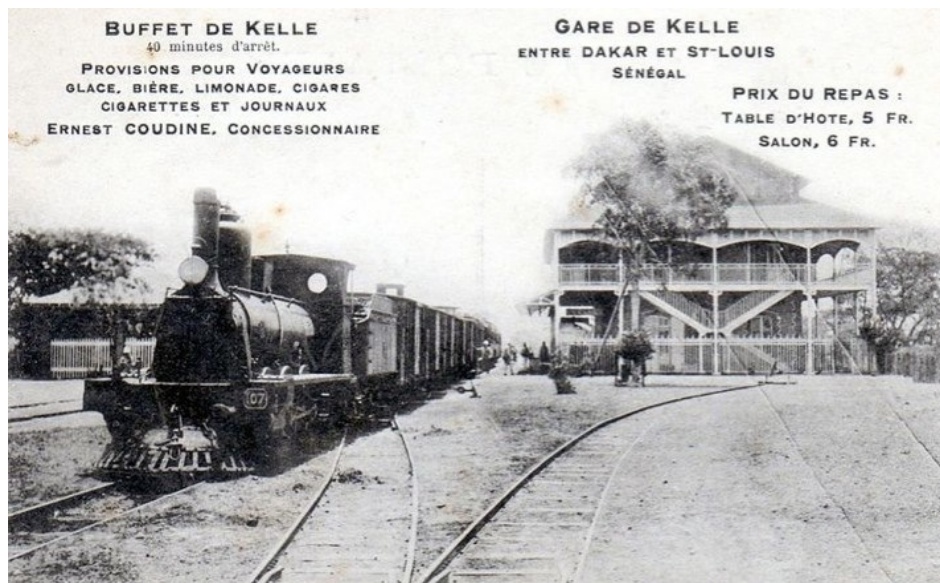
DÉCHARGEUR
Betteraves, Pommes de terre, blé en vrac, ensilage

REMORQUE ÉPANDEUR DÉCHARGEUR

- La présence du personnel a favorisé l'émergence d'activités génératrices de revenus : restaurations, petit commerce...

- Le concessionnaire SENAC sa a mis à la disposition des travailleurs tous les équipements nécessaires ainsi que plusieurs autres services (un médecin passe deux fois par semaine pour la consultation des employés, assistance immédiate des employés en cas d'accident...) qui favorisent l'épanouissement du personnel dans leur tâches. Ceci se traduit sur le chantier par un climat convivial au sein des employés mais aussi entre les employés et les populations riveraines.

Cette étude n'est qu'une ébauche qui permet d'appréhender les ordres de grandeur, de dresser un



bilan approximatif sur les dépenses du personnel de chantier, car une étude plus exhaustive sur les

dépenses du personnel de chantier devra tenir compte de toutes les dépenses effectuées par l'ensemble du personnel présent sur le chantier.

L'AFRIQUE DE L'OUEST SOUS TENSIONS

Bataille syndicale autour du rail sénégalais

L'élection présidentielle du 25 février 2007 au Sénégal se profile sur fond de grave crise politique. Les législatives, prévues le même jour, ont dû être reportées en raison d'irrégularités constatées par le Conseil d'Etat. En outre, la demande sociale qui a placé M. Abdoulaye Wade au pouvoir en 2000 est loin d'être satisfaite. Et l'âpre lutte des cheminots contre la privatisation de la ligne Dakar-Niger illustre le retour d'une conscience syndicale en Afrique de l'Ouest.

par Vincent Munié, février 2007

APERÇU

Un siècle après sa construction à l'initiative de certains Blancs, voici que d'autres, canadiens cette fois, occupent les bâtiments de la direction, à Thiès (Sénégal), du célèbre express Dakar-Niger. Pourtant, les trains n'ont jamais aussi mal roulé. Les rails ont cessé d'être remplacés. Le ballast n'en peut plus, les tire-fond ont disparu, des traverses se sectionnent et, surtout, les rails « flambent » : leur dilatation sous l'effet de la chaleur est telle qu'ils se gondolent, échappant à leurs écrous de jonction. Alors les trains déraillent. Pas un jour sans qu'un boggie ne se mette en travers, une locomotive ne saute, une aiguille ou une citerne ne se couche. La vitesse de pointe du train n'est plus que de 30 km/h sur une petite section entre Guinguinéo et Thiès, et le parcours entre Tambacounda et Kidira, 160 kilomètres, franchi à 10 km/h, exige seize heures de voyage.

A bord des voitures, les fauteuils sont défoncés ; il n'y a plus de toilettes ; l'air brûlant s'engouffre entre 45 °C et 48 °C ; la soif règne. Les voyageurs ont pourtant payé cher leur billet (un siège coûte 35 000 francs CFA, soit 55 euros). Mais il y a pire. Durant les trois jours du périple, le train est également occupé par une autre société plus discrète : celle des clandestins. A chaque gare, ils sautent avant l'arrêt pour se cacher et ne regagnent les wagons qu'après le redémarrage. Avantage : c'est gratuit. Inconvénient : c'est extrêmement dangereux, très inconfortable, totalement dépendant du soleil et des lois du caïdat qui régissent ce monde parallèle. Enfin, il y a les déraillements, assez fréquents. Il faut alors prévoir une bonne douzaine d'heures d'arrêt supplémentaires, le temps pour l'équipe de relevage de remettre les wagons sur les rails, avec de simples cris...

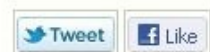
Dakar, décembre 2006. La « rencontre des chemins de fer d'Afrique » réunit les syndicats africains qui combattent les privatisations du rail décidées un peu partout sur le continent. Les cheminots de la ligne Dakar-Bamako tiennent la vedette : depuis 2003, ils mènent une lutte (...)

Accueil > Texte

Réflexion sur le développement du chemin de fer Les enjeux décortiqués lors d'un panel de la Banque Mondiale



A l'initiative du bureau de la Banque Mondiale à Dakar, un panel de réflexion sur le thème « Infrastructures de transport et Développement économique et Social du Sénégal » a eu lieu le 4 novembre 2013 dans la salle de conférence de la Banque. La rencontre a réuni la Directrice des opérations, des experts de la Banque Mondiale, des universitaires et des techniciens du secteur public et privé. Après avoir contribué à la réalisation de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, la



Banque Mondiale veut aider le Sénégal à construire à développer le chemin de fer au Sénégal. Après le succès de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, bien accueilli par la population, la Banque Mondiale veut s'attaquer à un autre registre d'infrastructures, en l'occurrence les chemins de fers avec la réalisation de l'axe Dakar / Bamako. La construction de ce projet d'envergure qu'est l'axe Dakar-Bamako nécessite un investissement lourd pour une durée des travaux calé sur deux ans. Nul n'ignore que les infrastructures constituent un service public, un moteur de croissance, de facilitation à l'accès aux services sociaux. En terme d'intégration, la construction du chemin de fer Dakar/ Bamako est important avec un impact sur le secteur routier qui sera mieux sauvegardé. Outre cette mesure phare, la question de la circulation intérieur du pays est évoquée par les panélistes, notamment l'axe-Dakar/Tambacounda pour l'exploitation des mines ou Ziguinchor / Bamako, si l'on sait que cette zone du sud a des problèmes d'exploitations de ces produits alimentaires. D'ailleurs selon leur chiffre, 40% de produits pourrissent sur place. Aujourd'hui, il y a urgence que l'Etat du Sénégal s'emploie à construire des rails et faciliter le désenclavement des régions. Il faut noter que la Banque Mondiale est disposée à assister le Sénégal dans les chemins de fer, un moyen de transport très usité par la population pour rallier le travail, voyager, faire du commerce. A la fin de la rencontre, les participants ont majoritairement émis le souhait de voir le gouvernement sénégalais s'engager dans le développement du rail. Une réflexion est lancée, pour donner la place et la parole aux intellectuels, observateurs à ce projet ferroviaire.

Annexe II: L'archéologie: sur les traces du commerce transsaharien.

« Au cours des dernières décennies, l'archéologie n'a cessé de révéler comment les sociétés complexes et les réseaux commerciaux se sont développés en Afrique de l'Ouest avant l'arrivée de l'Islam... »².

² S. Nixon, « Tadmekka. Archéologie d'une ville caravanière des premiers temps du commerce transsaharien », *Afriques*, 04/2013, mis en ligne le 23 mai 2013, 37 p. <http://afriques.revues.org/1237>.

Annexe III: évolution et aménagement de Dakar





L'évolution de la presqu'île du Cap-Vert est intrinsèquement liée aux différents rôles qu'elle

PISTES ACTUELLES D'AFRIQUE NOIRE



5
A. O.



6
A.

Cl. n° 5. Sénégal. Bonne plate-forme en terre à Bambeï. Couche d'amélioration en latérite, avec « tôle ondulée ».
Cl. n° 6. — Niger. 30 kilomètres Est de Dosso. Assez bonne piste trop étroite, en sable argileux.



7
A.



8
A.

Cl. n° 7. Cameroun : Piste Douala-Edéa dans la plantation d'hévéas de la Dizangué. Bonne latérite argileuse; plate-forme trop étroite.
Cl. n° 8. Togo. Entretien d'une piste en sable argileux latéritique. Rechargement d'ornières « au petit panier ».

2013/5/17 15:31

a joué dans le passé mais aussi qu'elle continue de jouer, cet article de M. Giraud retrace les péripéties des premières heures de son aménagement.

ÉROSION DES PLATES-FORMES



Cl. n° 9. Ravines longitudinales. Piste en argile latéritique. Oubangui. — Cl. n° 10. Ravines transversales sur l'accotement d'un macadam bitumé (Côte d'Ivoire).



Cl. n° 11 et 12. Plate-forme profondément ravinée par plusieurs tornades quelques jours après sa construction. Le réglage de la plate-forme était insuffisant : profil « en fond de bateau » ; fossés non faits.

2013/5/17 15:37



2013/5/17 17:11

35 - Ramassage de gravillon lateritique pour le
rechargement de la route Ouahigouya - Djibo
(Haute Volta) - 1958
36 - Construction d'un radier sur la Kerai près
de Randé (Togo) - 1954



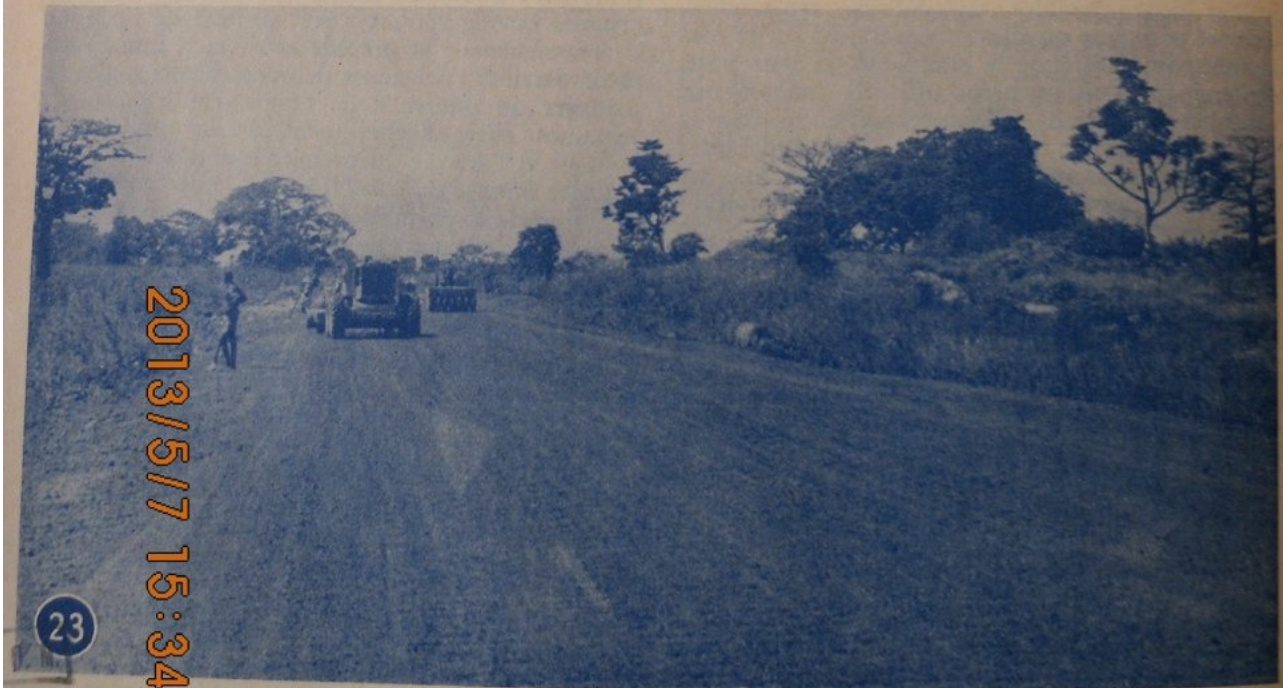
2013/5/17 17:09

32 - Réfection d'une piste secondaire dans la subdivision de Dapango (Togo) - 1.950
32 - La route "interterritoriale" entre Dapango et Bombonaka - 1.950

Certaines routes importantes par contre, à l'image de la route intercoloniale Dakar-Rufisque-Thiès ont été construites sur la base de technique moderne.

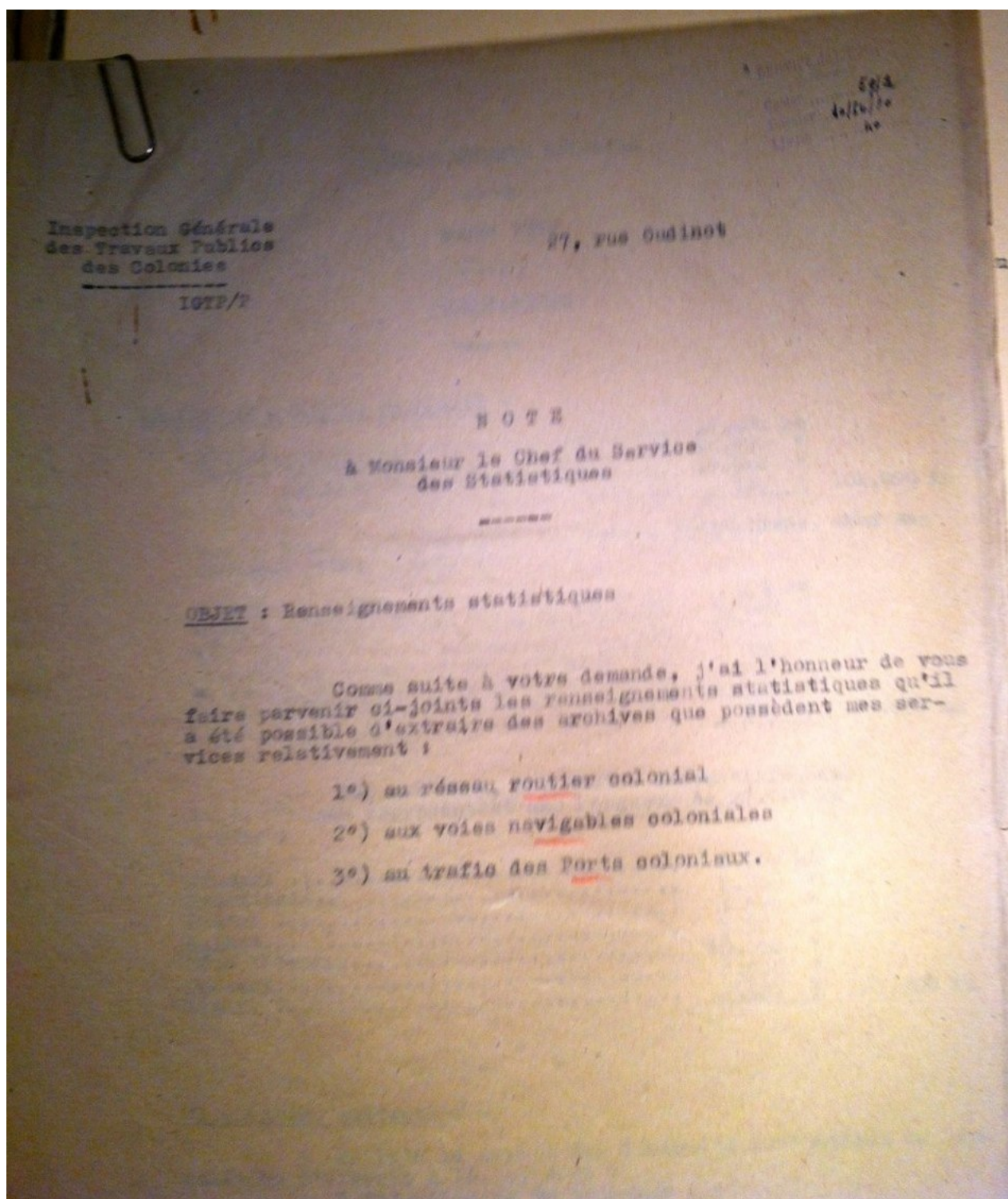


SÉNÉGAL. ROUTE DAKAR-THIÈS.



Cl. n^{os} 22 et 23. Chaussée en sol sélectionné (latérite), bitumée par imprégnation et revêtement superficiel deux couches : fin du compactage (clichés Soliditit).

Annexe IV: le rôle primordial du chemin de fer jusqu'à la veille des années 1950,



et sa probable renaissance.

Instrument à la fois de conquête et d'exploitation économique, le chemin de fer a été le moyen de communication dominant de la fin des années 1800 au lendemain de la Seconde. Après

son déclin, supplanté par la route, dans les années 1950, il est de plus en plus question de nos jours

RÉSEAU ROUTIER COLONIAL

Année 1939

CONSISTANCE

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE -

Pistes.....	27.000 km	
Routes terrassées.....	56.700 "	
" empierrées ou latéritiques.....	17.000 "	
" asphaltées.....	300 "	101.000 km

Sur ce total 13.831 km sont des routes définitives, ~~autres~~ savoir :

Sénégal et Dakar.....	125 km	
Guinée.....	3.066 "	
Côte d'Ivoire.....	5.740 "	
Dahomey.....	800 "	
Mauritanie.....	800 "	
Soudan français.....	3.000 "	
Niger.....	300 "	13.831 km

Par ailleurs, les routes automobilisables toute l'année représentent une longueur de 27.000 km savoir :

Sénégal	3.500 km	
Mauritanie.....	2.000 "	
Soudan	3.500 "	
Guinée.....	3.500 "	
Côte d'Ivoire.....	10.000 "	
Dahomey.....	2.000 "	
Niger.....	2.500 "	27.000 km

+
+ +

Circulation automobile -

En 1938 le nombre des véhicules automobiles en circulation s'élevait à 16.743 dont :

6.333 voitures de tourisme
10.134 camions et camionnettes
256 cars et tracteurs.

dans les débats publics d'infrastructures d'une réelle prise en compte du chemin de fer.

RESEAU ROUTIER COLONIAL

Année 1939

CONSISTANCE

CAMEROUN -

Pistes.....	2.500 km
Routes permanentes.....	4.100 km

- Circulation automobile en 1938

Camions et camionnettes.....	2.022
Voitures de tourisme.....	871
Tracteurs.....	46
Remorques	37

RESEAU ROUTIER COLONIAL

Année 1939

CONSISTANCE

TOGO -

3.200 km de routes dont 1.200 km de chaussée définitive.

- Circulation automobile -

En 1938 le nombre de véhicules automobiles en circulation s'élevait à 700 dont :

121 camions et 210 camionnettes.

RESEAU ROUTIER COLONIAL

Année 1939

CONSISTANCE

MADAGASCAR -

- a) Routes empierrées et bitumées..... 150 km
- b) Routes empierrées.....2.850 km
- c) Routes non empierrées.....22.000 km.

- Circulation automobile en 1938 -

Automobiles.....	9.500
Camions	170
Motocyclettes.....	400

LA NAVIGATION FLUVIALE AUX COLONIES

A.O.F.

a) Longueur des biefs navigables

Niger	{ Bief inférieur.....	300 Km	
	{ " Nord.....	1.408 km	
	{ " Sud.....	374 km	
			2.082 km.
Milo.....		136 km	
Bani.....		225 km	
Sénégal.....		900 km	
Lagunes du Dahomey.....		35 km	
d° Côte d'Ivoire.....		300 km	3.678 km

TOTAL A.O.F..... 5.760 km.

b) Exploitation et trafic du Niger et de ses affluents

1°) Bief Kouroussa et Kankan Bamako - (Il ne fait plus actuellement qu'un trafic intercolonial peu important, assuré par la Société des Messageries fluviales à laquelle le service de la navigation a été affermé en Juin 1936.

- En 1925 on enregistrait un tonnage global de	4.500 T.
- en 1926	d° d° 3.600 T.
- en 1929	d° d° 3.000 T.
- en 1932	d° d° 915 T.
- en 1933	d° d° 804 T.
- en 1935	d° d° 1.100 T.

Cette regression provient de la mise en exploitation du chemin de fer de Thiès à Kayes qui détourna tout le trafic d'importation et d'exportation qui se faisait auparavant par le chemin de fer de la Guinée.

Le tonnage kilométrique atteignait :

- en 1936 - 544.000 tonnes kilométriques	
en 1939 - 660.000 d° d°	
- en 1940 - 870.000 d° d°	pour un tonnage de l'ordre de 1.600 T., cette augmentation s'explique par la carence actuelle des transports routiers.

...../

2°) Bief Koulikoro-Ansongo et Nouti San - De 1920 à 1929 les mouvements fluviaux progressèrent passant de 4 millions à 14 millions de tonnes kilométriques (8.300 tonnes transportées en 1929 ~~sur~~ dont notamment :

- arachides..... 670 T.
- coton..... 20 T.
- gomme..... 120 T.
- kapok..... 620 T.
- Karité..... 150 T.
- laine..... 110 T.
- mil..... 540 T.
- peaux..... 120 T.
- riz 300 T.

En 1930 la crise se fait sentir, mais en 1934 une reprise se dessine en 1935 le trafic dépasse 14 millions de tonnes kilométriques.

- en 1936 le trafic atteint 18 millions de tonnes kilométriques
- en 1939 d° 24,1 d°
- en 1940 d° 31,5 d°

3°) Bief Koulikoro-Tombouctou - Transport des passagers et des marchandises par vapeur, un départ régulier et hebdomadaire de Koulikoro est assuré le lendemain de l'arrivée de l'express de Bamako.

4°) Bief Tombouctou-Gao et Gao Ansongo - Une correspondance hebdomadaire est assurée avec le service du bief précédent..

Tombouctou constituant la limite de la zone d'attraction du Dakar-Niger entre Tombouctou et Ansongo il n'affectue un service purement local.

5°) Bief Niassy-Gaya - Le trafic est très faible.

En 1930 il a atteint :

Voyageurs : 385; voyageurs kilométriques : 73.588
Marchandises : 2.475 T., tonnes kilométriques : 741.096

c) Exploitation et trafic au Sénégal :

Trafic du port de Kayes :

- 1934..... 5.582 tonnes
- 1935 6.484 "
- 1936 6.596 "
- 1937 4.747 "

.../

d) Lagunes du Dahomey -

Trafic important par voie lagunaire sur 26 kilomètres en territoire français entre Porto-Novo et Lagos dont la distance par eau est de 110 km.

En 1929 le trafic à l'importation par cette voie était de 600 tonnes pour une valeur de 7 millions de francs et à l'exportation de 5.000 tonnes pour une valeur de 12 millions de francs.

e) Lagunes de la Côte d'Ivoire -

Il existe sur la lagune EBRIE, un service de transports qui a lieu tous les jours entre Grand Bassam et Abidjan avec escale à Bingerville.

Un autre service fonctionne deux fois par semaine entre Bassam et Dabou.

En dehors de ces services réguliers, la plupart des maisons de commerce possèdent des flotilles de vapeurs et de chalands pour assurer leurs transports.

Annexe V: les premières infrastructures routières en AOF

Celles-ci furent le plus souvent l'oeuvre des administrateurs sur place, qui n'ont pas hésité face au manque de moyens financiers à solliciter la main d'oeuvre locale.

A.F.R. -

a) Longueur des voies navigables -

Voies navigables principales -

- CONGO et OUBANGUI, jusqu'à Bangui 1.200 kms

Voies navigables secondaires -

- OUBANGUI de Bangui à Kemba..... 600 kms

Affluents du Congo

SANGA, du confluent à Ouesso..... 500 kms

N'KOTO, jusqu'à Soufflay..... 175 kms

LIKOLA, du confluent à Etoumli..... 350 kms

KOUTLOU, jusqu'à Port-Rousset..... 125 kms

ALIMA, jusqu'à Dielé et N'Pama..... 375 kms

N'KENI..... 75 kms 1.600 kms

- BAHR et le CHARI..... 525 kms

- L'OGOOUÉ

Fort-Gentil à N'Dgole..... 350 kms

N'Boale à Lambaresse..... 100 kms

Affluent de l'Ogooué-la N'Gounie..... 100 kms 550 kms

TOTAL..... 3.875 kms
=====

b) Exploitation et trafic -

1°) Congo et Oubangui -

1933-1934 de Brazzaville à Bangui:	12.842 T.-	Ht Oubangui :	Néant
1934-1935	d°	15.371 T.-	d° 341
1935-1936	d°	17.630 T.-	d° 1.141
1936-1937	d°	22.327 T.-	d° 3.190
1937-1938	d°	25.767 T.-	d° 4.818
1938-1939	d°	27.731 T.-	d° 5.100

2°) Affluents du Congo -

Service régulier par vapeur par la S.G.S.L. de
Brazzaville à Ouesso et N'Goko.

.../

La Compagnie française du Haut et Bas Congo dispose d'une flotille qui lui permet d'assurer les transports entre Brazzaville et ses factoreries de la Likouala, Mozaïka et de l'Alima.

Tous ces transports représentent un tonnage de 5 6.000 tonnes représentant environ 4 millions de tonnes kilométriques.

Le trafic total français par voie fluviale sur le Congo et ses affluents devait atteindre, en 1938, 35.000 tonnes et 43 millions de tonnes kilométriques.

3°) Le Bahr et le Chari -

Ces rivières ne présentent qu'un intérêt très médiocre pour la navigation.

En dehors de petites entreprises utilisant des bateaux à voile, la Société de l'Ouam et Nana assurait un service régulier, entre Batangafo et Fort-Lamy.

Ces transports atteignent en temps normal 1.500 à 2.000 tonnes par an.

4°) L'Ogooué -

Un service de navigation est assuré par les Chargeurs Réunis, par d'autres Sociétés et principalement par la Société du Haut Ogooué, au moyen de vapeurs à roues ou à hélices, il y a 2 départs réguliers par mois pour les passagers et le fret.

La N'Gounie est navigable aux petits vapeurs.

République du Sénégal
MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS
de l'HABITAT et de l'URBANISME
Direction des Travaux Publics

N° _____ /MTPHU/DFP,
Dakar, le

CONSTRUCTION DE LA ROUTE CAYAR - M'BORO.

RAPPORT de l'INGENIEUR EN CHEF,
Directeur des Travaux Publics du Sénégal.

-

En vue de la mise en valeur de la région des Niayes située à l'ouest de Thiès, riche en possibilités agricoles, le Plan Quadriennal de Développement du Sénégal a prévu pour l'année 1961 la construction de la route reliant Cayar à M'Boro.

Nous avons l'honneur d'indiquer ci-dessous les dispositions que nous avons prises à cet effet et de présenter une estimation détaillée des travaux à entreprendre.

I. Tracé.

Relier Cayar directement à M'Boro présentait dès le départ de Cayar de grosses difficultés puisqu'il aurait fallu d'abord traverser les dunes vives du rivage et tout de suite après, une très longue zone marécageuse et inondée en hivernage constituée par l'extrémité Nord du lac Tamna. Cette zone difficile ne présente d'ailleurs aucun intérêt pour l'agriculture.

Nous avons donc préféré choisir comme point de départ non pas le village de pêcheurs de Cayar, mais le village d'agriculteurs de M'Bayack. Cette petite agglomération se trouve sur la route Cayar-Pout, au point d'aboutissement de la route venant de Rufisque par Sangalcam et Bambilor. M'Bayack convient donc parfaitement comme point de départ, puisque la route à construire d'une part se trouve tout de suite dans les niayes, d'autre part prolonge

la route des niayes venant de Rufisque. Autre avantage non négligeable : on atteint directement le point où le lac Tamna, qu'il faut bien traverser, est le plus étroit ; techniquement c'est là un point de passage obligé.

- La route à construire devient donc la route M'Bayack M'Boro.

S'agissant d'une route de desserte des Niayes, et non d'une route à grande circulation, nous nous sommes attachés d'abord à rester à proximité des terrains de culture, ensuite à passer aussi près que possible des principaux villages de la région. Ces villages sont à partir de M'Bayack : N'DIAR, N'DAM, DIENDER, TORE, N'TIAYE, KEUR M'BIRE, GABIAGA, NOTO, SAOU, DIAMGALO. Cela allonge un peu le tracé, mais en adoptant un tracé direct il aurait fallu construire des bretelles de desserte et finalement la longueur totale aurait été plus grande. Le tracé figure sur la carte annexée au présent rapport, sa longueur est de 46 913 km.

Nous avons fait exécuter, sur ces bases, la reconnaissance du tracé, puis les études topographiques par une Société privée, sur crédits du budget d'équipement 1961 de l'Etat.

- Le dossier d'études topographiques avec calculs des terrassements est annexé au présent rapport.

II. Caractéristiques.

Les terrains traversés sont d'une façon générale constitués par du sable sans grande cohésion. Comme les matériaux cohérents se trouvent assez loin du tracé, nous avons jugé plus économique pour la tenue des accotements de leur donner une sur largeur plutôt que de les protéger par ces matériaux cohérents. Nous avons pris 10 mètres pour la largeur de la plateforme, au lieu des 9 mètres habituels.

- La largeur de la chaussée a été fixée à 6,00 m, suffisante pour des croisements normaux à allure moyenne.

- Dans le profil en long, pas de difficulté : dans l'ensemble on peut coller au terrain, sauf au passage du lac Tamna, traversé par une digue et les derniers kilomètres vers M'Boro où des monticules sablonneux conduisent à quelques terrassements plus importants pour rester dans des normes acceptables de pente et de visibilité entre rampes et pentes.

En plan, également peu de difficulté : le plus petit rayon de courbe est de 300 m.

- Compte tenu de la nature de la plateforme, la chaussée aura 18 cm d'épaisseur après compactage pour pouvoir supporter l'essieu de 9,5 t le plus lourd admis maintenant au Sénégal, et éventuellement certains essieux plus lourds des quelques véhicules mis en service avant la réglementation actuelle et toujours autorisés à circuler.

III. Recherche et mise en oeuvre des matériaux.

Comme indiqué ci-dessus, la route est tracée dans un terrain sablonneux. Il n'y aura donc aucune difficulté spéciale pour constituer les remblais. Ceux-ci seront évidemment arrosés et compactés. En commençant assez tôt les travaux nous pouvons espérer avoir fini les terrassements vers la fin de la saison des pluies et ainsi être dispensés d'apporter l'eau nécessaire au compactage.

- En remblai comme en déblai, le sol ou le terrain de la plateforme sera compacté à 95 % du maximum jusqu'à une profondeur de 45 cm.

Pour constituer la chaussée nous avons fait rechercher les matériaux convenables aussi près que possible du tracé, par le Laboratoire des T.P. et du Bâtiment de Dakar. Laissant de côté le calcaire en bancs compacts trouvé près du village de N'DIANDER, dont l'exploitation serait trop coûteuse (exploit. et concasseurs), nous avons porté notre choix sur du calcaire légèrement marnoux situé près du lac Tamna.

10.000 mètres cubes de matériaux convenables de cette carrière.

Nous serons donc amenés à utiliser pour le reste du tracé une excellente latérite reconnue près de Mont Rolland, sur la route Thiès - Mont Rolland. La carrière se trouve à 14 km de NOTO. La distance moyenne de transport est d'environ 23 km. Ce n'est pas prohibitif, mais nous serons obligés d'améliorer la piste Mont Rolland - Noto actuellement tracée dans le sable. Ce travail ne sera cependant pas perdu puisqu'il permettra par la suite une liaison directe entre Thiès et l'important village de Noto.

La latérite de la carrière reconnue peut être mise en oeuvre par simple stabilisation mécanique. Les études du Laboratoire concernant ces matériaux sont annexés au présent rapport.

- Nous devons ajouter que nos recherches de matériaux convenables continuent. Nous sommes évidemment certains de ne pas trouver de latérite, ni de carrière aussi favorable que celle du lac Tamna.

Nous n'envisageons pas, par ailleurs, de stabiliser au ciment certains sables argileux trouvés à proximité du tracé (à 5 km de Noto vers M'Boro, notamment) parce que l'augmentation du prix d'une chaussée ainsi constituée serait supérieure à l'économie réalisée sur le transport. Mais peut-être trouverons-nous quelques petits gites de calcaire marneux utilisables par simple stabilisation mécanique, ce qui diminuerait d'autant les transports de latérite. Au point où nous en sommes, il convient toutefois de tabler seulement sur le calcaire marneux du lac Tamna et sur l'excellente latérite de Mont Rolland.

- Leur stabilisation mécanique sera poussée de façon à obtenir un indice de compactage au moins égal à 96 %.

IV. Revêtement

Malgré son importance dans l'économie du Sénégal, la route ne sera pas, dès son ouverture livrée à une circulation intense, puisqu'elle ne cons.

titue que l'infrastructure de base d'un ensemble agricole qui reste à créer.

Nous pouvons donc, du moins pour les premières années, nous contenter d'un revêtement bitumineux léger.

Nous prévoyons donc une imprégnation sur toute la largeur de la chaussée, un tapis monocouche en gravillons de basalte sur une bande centrale de 4 mètres, un répandage de bitume avec simple sablage sur les deux bandes latérales de 1 m.

V. Ouvrages.

Il n'y a pas d'ouvrage important à prévoir. Quelques buses seront disposées aux points bas de passage d'eau en hivernage. Pour la traversée du lac Tamna, il est à noter que ce lac, vu son étendue importante par rapport au bassin versant à l'est de la traversée, se remplit d'une façon très continue en hivernage. Nous disposerons simplement 3 petites buses de 1 m pour assurer l'équilibre entre les deux parties séparées par la route ; à notre avis elles seront suffisantes à cet effet.

VI. Exécution des travaux.

Les brigades d'engins de terrassement du service (Subdivision d'Outillage Mécanique de Dakar) étant disponibles, les travaux seront exécutés en régie directe par ces brigades, qui joueront le rôle d'entrepreneur vis à vis de l'Arrondissement des T.P. de Thiès qui sera chargé des travaux.

- Nous devons cependant faire appel à des entreprises privées pour compléter nos moyens de transport qui ne nous permettraient pas de terminer la chaussée en temps voulu, également pour l'exécution du léger revêtement bitumineux prévu.

Les petits ouvrages seront exécutés en régie par l'Arrondissement de Thiès.

Nos travaux de terrassements et de chaussée seront contrôlés par le personnel d'un camion-laboratoire du Laboratoire des T.P. et du Bâtiment de Dakar. La durée totale des travaux sera d'environ 7 mois.

VII. Estimation.

- Le devis estimatif, établi sur les données ci-dessus est annexé au présent rapport. Il s'élève à 260 millions.

Pour les travaux de terrassement nous avons décomposé les prix de location des engins de façon à faire apparaître pour chacun la part réglementaire qui revient à l'amortissement de l'engin. Ainsi, sur le crédit qui sera mis à notre disposition pourrons-nous normalement acheter des engins neufs pour un montant total égal à la somme des amortissements. D'après notre devis, ce montant est égal à 38 691 700 F.

Le montant total des travaux étant estimé à 260 millions, le prix du kilomètre est donc de

$$\frac{260\ 000\ 000}{46,913} = 5\ 542\ 173\ \text{F}$$

Si on ne compte pas les ouvrages, le prix au kilomètre est de 5 398 290 F. Ce montant est évidemment inférieur à celui des entreprises routières puisque ces dernières doivent compter en plus leurs frais généraux de direction des chantier et de siège, les impôts et taxes divers, le bénéfice.

- Notre prix au kilomètre n'est plus que de 4 573 536 F, si on ne compte ni les ouvrages ni l'amortissement du matériel.

VIII. Financement.

Les travaux peuvent commencer immédiatement même si le crédit total nécessaire n'est pas tout de suite mis à notre disposition.

En effet, la Subdivision d'Outillage Mécanique (S.O.M. qui doit exécuter les travaux fonctionne comme un établissement industriel. Il suffit donc

que ses dépenses (inscrites au budget de l'Etat du Sénégal) soient couvertes avant la clôture de l'exercice par une recette équivalente.

Cependant la somme inscrite aux dépenses de la S.O.M. sur le budget de l'Etat ne sera pas suffisante : nous devons payer directement en plus : 25 millions.

Par ailleurs nous devons pouvoir payer tout de suite les transporteurs privés pris en complément, pour un total de 25 millions.

- L'entreprise qui sera adjudicataire des travaux de revêtement bitumineux aura au mieux terminé en décembre 1961. Elle pourra donc sans inconvénient n'être payée qu'en janvier 1962.

- Donc nous pouvons lancer les travaux si un crédit de 50 M est mis tout de suite à notre disposition, le reste soit 210 M pouvant n'être délégué qu'en janvier 1962.

*
* *

Nous avons l'honneur de demander à l'Autorité Supérieure de bien vouloir :

- 1°) approuver les dispositions du présent rapport,
- 2°) mettre tout de suite à notre disposition un crédit provisionnel de 50 millions qui nous permettra d'entreprendre immédiatement les travaux.

Y. Estassy

Y. ESTASSY

1721

321

des Affaires Economiques
Direction du Plan -
Direction des Travaux
Publics.

Objet : largeur.

AVANT de donner une suite favorable à cette demande, je désirerais savoir dans quelles conditions les travaux sont financés par un D.M. n° 604 du 20 Janvier, et dans quels différents marchés routiers de l'A.O.F.?

3857

24 AVR 1950

1950. lettre 2678 du 5 Avril
Largeur des chaussées.

Le Ministre de la France d'Outre-Mer,
Le Directeur des Travaux Publics

Signé : JACOBINOT

Le Ministre de la France d'Outre-Mer,
à Monsieur le Haut Commissaire de la République
en Afrique Occidentale Française,
D A K A R

En réponse à votre lettre citée en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je n'ignore pas les inconvénients qui peuvent résulter de la réduction des largeurs de revêtement hydrocarboné de 6 à 4 mètres.

Il est malheureusement impossible, compte tenu des crédits prévus au plan Décennal de l'A.O.F., de donner une suite favorable à votre demande sur le plan général.

Je vous demande de bien vouloir vous reporter pour toutes les directives relatives à la largeur des chaussées, à ma lettre D.M. 604 du 20 Janvier, dont copie est mise sous ce pli.

Dans cette D.M., il était prévu que certaines dérogations pouvaient être accordées par mon Département dans les cas exceptionnels où le trafic le justifiait (sortie des villes par exemple).

Dans le cas présent, seul le comptage relevé au poste N°10 à la sortie de Kaolack pourrait justifier votre demande. Il serait nécessaire que vous fassiez entreprendre des comptages intermédiaires entre les postes 10 et 11, pour déterminer sur quelle longueur pourra être envisagée le revêtement de
/.....

GENERAL

DAKAR, LE

- 5 AVR 1950

SERVICE de L'EQUIP

12/11/50

LE GOUVERNEUR GENERAL
HAUT COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE
FRANCAISE EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANCAISE
GRAND OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR

-2-

6 mètres de largeur.

Avant de donner une suite favorable à cette éventualité, je désirerais savoir dans quelles mesures les directives données par ma D.M. 604 du 20 Janvier, ont été appliquées aux différents marchés routiers de l'A.O.F./.

1295

Le Ministre de la France d'Outre Mer et p.o.
Le Directeur des Travaux Publics

Signé : JACQUINOT

Par D.M. 11294 du 21 Décembre
le marché à passer avec l'entrepreneur
de l'alignement des trottoirs de la route de
Dakar à Niakhar, conformément à la largeur
prescrite par le décret du 20 Janvier 1950.
Cet alignement est l'objet d'un dossier
composé de vos services techniques, le Directeur Général
des Travaux Publics et le Directeur de l'Etat du Sénégal, en
vue de la passer avec l'entrepreneur Général
des Travaux Publics de l'A.O.F. et de l'Indochine
Publiques et Coloniales, dans le but de leur dernière mission en
A.O.F.
Sur le plan technique, il est à craindre qu'une route
de ce genre ne soit pas adaptée à la circulation relative
des véhicules qui y passent, car en effet que, sur une
certaine de ces routes, les véhicules utilisent toujours
la bande de roulement qui est la plus large et qui
sont les plus utilisées, par se détériorer même si
dans certains cas, il est possible de les utiliser pour assurer la
bonne tenue de la route.
On ne peut donc pas se permettre d'affirmer que cette
circulation sera l'objet d'une importante circulation; ceci
est prouvé par les statistiques dressées par la Subdivision
des Travaux Publics de Dakar, dont je vous envoie ci-joint
les résultats sous forme d'un tableau et d'un extrait de la
carte routière du Sénégal.
Toutes ces grandes artères subissent, sans
exceptions, un trafic qui dépasse, quelquefois, les
100 véhicules par jour; l'alignement de ces routes

Kaolack, le 1er Mars 1950

A. MERCAN

Monsieur le Chef du Service des
TRAVAUX PUBLICS

SAINT-LOUIS

OBJET : Comptage de la circulation.-

REFER : Lettre N° 46 TP/DGA du 27-1-50.-

J'ai l'honneur de rendre compte ci-après des opérations effectuées en exécution de la lettre rappelée ci-dessus.

En raison de l'importance des renseignements qu'ils fournissent, les comptages ont été pratiqués dans toute la Subdivision routière de Kaolack et ont porté sur les itinéraires suivants qui sont les plus importants :

- THIES-KAOLACK par BAMBEY-DIURBEL avec postes à DANGALMA, BAMBEY et DIURBEL.
- SAINT-LOUIS - KAOLACK par MECKE-BAMBEY avec postes à BAMBEY et FATICK
- DAKAR-BAMAKO avec postes à THIADIAYE, FATICK(2) KAOLACK(2) BIRKELAN
- KAOLACK - BATHURST avec postes KAOLACK et PASSY
- KAOLACK - NIORO du RIP avec postes à KAOLACK et N°DOFANE

Les 2 postes de FATICK sont destinés à discriminer entre le trafic général des 2 itinéraires qui s'y croisent et celui qui prend naissance à FATICK.

Il en a été de même pour les postes de KAOLACK.

Ce principe a présidé au choix des postes dont les emplacements sont repérés à l'extrait du plan ci-joint.

Les comptages ont été exécutés sans interruption pendant une semaine du Mardi 14 Février à 8 heures au Mardi 21 à 8 H.

La circulation de nuit a été renseée de 20 H. à 8 H. le lendemain.

.....

Kaolack, le 13 Mars 1950

Sans doute il eut été préférable d'obtenir le ren-
sement de 18 H. à 6 H. mais il aurait été trop difficile d'obte-
nir du personnel un travail sérieux pour les postes hors ~~XXXXX~~
KAOLACK.

Les résultats des opérations sont consignés dans le
tableau ci-joint.

La période intense peut se placer aux environs de la
traite. /.

L'Ingénieur des T.P.C.
Chef du 2ème Arrondissement T.P.

signé : A. MERCAN

Pour copie conforme
Kaolack, le 13 Mars 1950
L'Ingénieur des T.P.C.
Chef du 2ème Arrondissement des T.P.

THIERS-KAOLACK par BANDEY-DICHERIE avec postes à BANDEY, BAN
et DICHERIE
- SAINT-LOUIS - KAOLACK par BANDEY-DICHERIE avec postes à BANDEY e
FATIC
- BANDEY-BANDEY avec postes à THIACIAYE, FATIC(S) et
KAOLACK - BANDEY avec postes à KAOLACK et FATIC
- KAOLACK - NIROU du RIP avec postes à KAOLACK et NIROU
Les 2 postes de FATIC sont destinés à diriger
entre le traité général des itinéraires qui s'y croisent
celui qui prend naissance à FATIC.
Il en a été de même pour les postes de KAOLACK.
Ce principe a présidé au choix des postes dont
emplacements sont reportés à l'extrait du plan ci-joint.
Les comptes ont été exécutés sans interruption
pendant une semaine du Mardi 14 Février à 8 heures du Mardi
8 H. L.
La circulation de nuit a été terminée de 20 H.
le lendemain.

Annexe VII: à partir des années 1950 avec les projets routiers respectent des procédures rigoureuses: étude du tracé, études techniques etc.

1 de
02

GOUVERNEUR GÉNÉRAL
FRANÇAISE

TERRITOIRE DU SENEGAL
TRAVAUX PUBLICS
2ème Arrondissement

COMPTAGE DE LA CIRCULATION
RESULTAT des OPERATIONS EFFECTUEES du 14 au 20 FEVRIER 1950

DESIGNATION des POSTES	Tourisme & Camionnettes & Gens		Véhicules & Velocipèdes		Bicyclettes		Total	Moyenne journalière				
	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour						
(A) Route KHOMBOLE-DIOURBEL												
Poste N° 1	51	15	80	32	242	131	25	4	0	0	580	83
Poste N° 2	114	101	284	171	278	221	32	16	16	2	1235	176
Poste N° 3	60	18	121	29	226	98	4	0	8	1	565	81
(B) R. I. C. N° 1 -												
Poste N° 4	44	14	117	15	362	119	74	5	24	0	774	111
Poste N° 5	69	51	292	283	410	365	6	1	3	0	1480	211
Poste N° 6	111	73	265	115	502	296	302	56	52	0	1772	253
Poste N° 7	388	160	393	111	4515	320	726	414	453	0	5608	801
Poste N° 8	214	225	279	205	41304	590	184	93	134	231	3409	487
Poste N° 9	46	42	136	70	330	254	45	22	27	10	982	140
(C) Route TRANSGEMRIENNE -												
Poste N° 10	757	612	932	888	4859	1574	41095	1045	1011	725	10498	1500
Poste N° 11	114	93	164	192	302	249	140	160	120	104	1638	234
(D) Route KAOLACK-KARANG												
Poste N° 12	131	151	302	271	265	282	189	252	125	143	2111	302

V U :
L'Ingénieur des T.P.C.,
Chef du 2ème Arrondissement des T.P.
A. MERCIER

Kaolack, le 22 Février 1950
L'Ingénieur-Adjoint
Chef du Secteur Routier,
J. LECHOIE

MINISTÈRE DES COLONIES

Gouvernement Général

DE
L'AFRIQUE OCCIDENTALE
FRANÇAISE

COLONIE DU SÉNÉGAL

TRAVAUX PUBLICS

NF.

à Saint-Louis, le 23 FEV 1952

195

F
le 23/2

RAPPORT DU CHEF DE SERVICE

M
CHEF DE SERVICE

N° d'ordre du registre

1072/1952

Objet

Avenant N°2 au marché N°455 avec
l'Entreprise F.A.L.
Route DIAM-NIAYES-M'BOUR.

Le marché N°455, approuvé le 22 Décembre 1949, confiait au groupement d'Entreprises F.A.L. l'exécution de 22 Kms de la route DIAM-NIAYES - M'BOUR avec promesse d'extension jusqu'à achèvement de la route, à condition que des crédits supplémentaires soient ouverts sur le FIDES à cet effet.

Le présent projet d'avenant a, tout d'abord, pour but de diminuer les prix du bordereau. Par lettre 3853 du 6 Novembre 1951 il a été demandé à l'Entreprise, par application de l'article 33 des Clauses et Conditions Générales, le rajustement de la clause de révision, l'estimation révisée des travaux restant à effectuer différant de plus de 1/5ème de l'estimation nouvelle résultant des prix normalement pratiqués.

En fait, c'est à une révision du bordereau des prix qu'il a été procédé, et les nouveaux prix, valables pour tous les travaux exécutés à compter du 7 Novembre 1951, sont applicables pour l'achèvement des travaux du marché, sans être susceptibles de révision pour hausse des prix.

Le rabais consenti par l'Entreprise est de l'ordre de 10 %. Ce rabais a porté essentiellement sur les prix les plus importants, soit l'exécution et le répandage de l'enrobé qui revient, fourniture de gravillon exclue, à 4.800 F la Tonne, alors que le prix du marché, compte tenu de la révision, était de 5.477 F, et le prix de fourniture du gravillon en carrière qui est passé de 2.026 F 50 à 1.726 F.

Il n'a pas été possible d'obtenir de l'Entreprise un rabais plus élevé, du fait que le marché était près d'être achevé et qu'il n'est pas question pour l'instant de poursuivre les

..../

Handwritten calculations:
2096/50 = 4192
3500/50 = 7000
2026.50
377 = 3500 / 9.27
22/2

travaux entre le PK.22 et M'BOUR.

Cependant des économies ont été cherchées d'un autre côté en diminuant le taux d'imprégnation, ramené de 2 Kgs à 1 Kg.5 de cut-back O/1 par mètre carré, et en ramenant l'épaisseur d'enrobé après compactage, de 4 à 3 cms.

Les autorisations de programme nouvelles accordées en 1951/52 au FIDES ne permettent pas l'achèvement complet de la route DIAM-NIAYES - KAOLACK. Dans ces conditions, il a été décidé de porter l'effort sur le tronçon M'BOUR - KAOLACK où le sol naturel est mauvais et qui, jusqu'ici, était régulièrement coupé pendant l'hivernage, et de réserver pour la suite l'achèvement du tronçon PK.22 - M'BOUR où la chaussée actuelle, sur terrain latéritique, permet la circulation en toute saison.

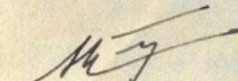
Afin de libérer l'Administration de l'engagement pris vis à vis de l'Entreprise de lui confier les travaux jusqu'à M'BOUR, engagement qui perd son sens à partir du moment où une interruption notable des travaux est rendue nécessaire, il a été convenu que cet engagement ne serait valable que si les crédits permettant l'achèvement de la route sont accordés en 1952.

D'autre part, l'Entreprise a accepté de revenir sur la clause de l'article 46 du marché initial précisant que les prix seraient valables pour la totalité de la route DIAM-NIAYES - M'BOUR. L'engagement de l'Administration ne vaudrait que si les nouveaux prix proposés par l'Entreprise sont jugés acceptables.

Enfin, le groupement F.A.L. étant devenu la propriété de l'Entreprise Jean LEFEBVRE, l'avenant reconnaît ce fait en substituant au groupement F.A.L. l'Entreprise Ouest Africaine Jean LEFEBVRE. Cette dernière Entreprise étant la seule entreprise routière du groupement et en ayant auparavant la gérance, le Service des Travaux Publics n'a aucune objection à présenter à cette modification interne de l'Entreprise.

Compte tenu des prix nouveaux, valables à partir du 7 Novembre 1951, le montant total des travaux est évalué à 180 Millions. Le montant initial du marché était de 99.500.000. Un engagement supplémentaire de 25 Millions a été fait au Chapitre 211 Art.2 pour la réévaluation de ce marché. Le montant réévalué du marché sera donc couvert par un engagement supplémentaire de 55 M.5 à prendre sur les 380 Millions d'autorisations de programme supplémentaires accordées au Chapitre 211 - 2 du FIDES, rubrique : route DIAM-NIAYES - KAOLACK - KAFFRINE.

En conséquence, j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Autorité Supérieure le présent projet d'avenant.

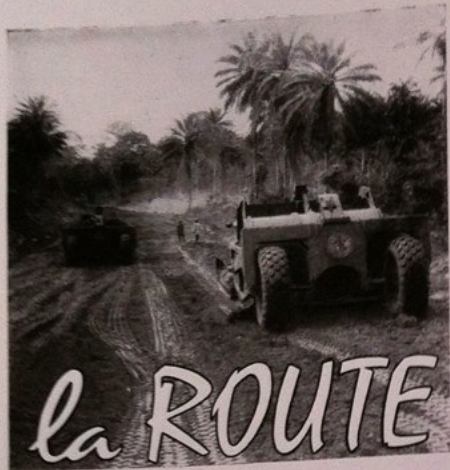

MORTAS



Carrière de grés de la Route Diam-Niayes-M' Bour



Macadam de la Route Diam-Niayes-M' Bour



LA ROUTE EN A.O.F. (1)

par Maurice GIRAUD
Directeur général des Travaux publics de l'A.O.F.

III. LA POLITIQUE ROUTIÈRE DE L'A.O.F. ET SES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES

— Les aménagements routiers en A.O.F. représentent à leur stade actuel d'avancement une somme de 24 milliards de francs CFA. Quel bénéfice en retirent les usagers ?

Pour mieux l'étudier, nous nous placerons dans le laps de temps qui va de la fin de 1950 à la fin de 1955, période qui fut la plus caractéristique de notre effort. Fin 1950 est la date où les premières réalisations routières s'intègrent dans le circuit des transports. En 1955 de nombreux axes importants sont mis en service et ce sont les chiffres statistiques les plus récents dont nous puissions disposer.

Au cours de ces 5 années, la structure du réseau routier de la Fédération a subi une évolution profonde qui a eu des répercussions extrêmement importantes sur le marché des transports. Si nous voulons saisir de façon claire l'évolution accomplie nous allons nous pencher sur quelques chiffres indiscutables, tels qu'ils figurent dans les statistiques douanières.

— Les consommations de carburants au cours des années 1951 et 1955 ont été les suivantes (en m³) :

	essence	gas-oil	total
1951	101 000	37 440	138 440
1955	224 433	72 453	296 886

L'augmentation de l'activité des transports doit être légèrement supérieure au rapport des consommations, car nous avons assisté au cours de cette période à deux phénomènes qui sont la conséquence de l'amélioration du réseau routier : une consommation plus faible de carburants par kilomètre parcouru et une augmentation importante du tonnage moyen des véhicules.

Mais négligeons ces aspects dont il est difficile de mesurer l'incidence ; retenons le fait (pour nos comparaisons avec les autres éléments de la circulation routière) que l'activité des transports est en 1955 au moins au coefficient 2,2 par rapport à 1951. L'augmentation annuelle atteint 30 % environ du chiffre de 1951.

Le rythme d'accroissement au cours de cette période a été à peu près le double de celui que l'on constate dans la métropole.

(1) Voir Industries et Travaux d'Outre-Mer de juillet 1957.

— Au cours de la période 1951-1956, les importations de véhicules utilitaires ont représenté en moyenne chaque année 20 % du parc de la Fédération, tel qu'on a pu le dénombrer en 1952.

Il n'y aurait donc augmentation du parc que dans la mesure où la durée moyenne d'emploi des véhicules de transport dépasserait 5 ans. Ce chiffre paraît voisin de celui que l'on donnerait a priori, pour la vie moyenne d'un véhicule de transport dans la Fédération, durée qui doit d'ailleurs augmenter chaque année grâce à l'amélioration progressive du réseau.

Le parc des véhicules utilitaires de la Fédération ne devrait donc pas augmenter très sensiblement d'une année sur l'autre ; il évolue en tout cas, et cela d'une manière indiscutable, à un rythme beaucoup plus lent que l'accroissement des circulations.

D'où une remarque, très importante, s'impose : le parc est mieux utilisé, sans doute parce que les véhicules font des rotations plus rapides, tombent moins souvent en panne et effectuent par conséquent, chaque année des parcours kilométriques plus élevés.

— Les consommations de pneus et de pièces de rechange ont augmenté entre 1951 et 1955 à un rythme nettement plus lent que celui des circulations.

Bien que nous n'ayons que les chiffres concernant les importations et que le jeu des stocks fausse quelque peu les comparaisons, il apparaît que, au cours de la période considérée, la consommation des pneus a augmenté de 17 % par an, et celle des pièces de rechange de moins de 10 % par an.

L'amélioration du réseau routier a permis de réduire les frais d'entretien des véhicules.

— Signalons enfin que les sommes consacrées par la Fédération chaque année aux importations propres à l'activité automobile (véhicules, pneus, pièces de rechange) ont été les suivantes (en million de francs CFA) :

1951	7 090
1952	6 176
1953	5 370
1954	7 325
1955	8 127

Comme nous le voyons, ces sommes varient à peine ; elles auraient augmenté d'une toute autre manière, si les aménagements routiers n'étaient venus faciliter les conditions de circulation.

Nous résumerons de la manière suivante les quelques observations que nous venons d'exposer.

L'amélioration des routes a eu pour conséquences : une meilleure utilisation du parc et par suite la répartition des charges fixes sur des quantités de transport plus élevées ; une consommation plus faible par kilomètre parcouru des carburants, des pneus et des pièces de rechange ; l'amortissement des véhicules sur des kilométrages plus importants.

Voilà réunies toutes les conditions qui conduisent à une baisse des prix de transport. Un meilleur réseau routier permet une meilleure organisation des transports et facilite la concurrence.



Piste envahie d'eau en hivernage

— En effet, quand on essaie d'établir le bilan annuel des transports de la Fédération, en groupant toutes les charges de cette industrie, on parvient à des chiffres qui révèlent une évolution analogue.

Ces chiffres ne présentent pas la même rigueur que des statistiques douanières, mais nous pouvons cependant les évaluer avec une approximation suffisante pour qu'ils présentent un intérêt certain.

L'étude du bilan des transports faite pour l'année 1951 avait donné un chiffre voisin de 18 milliards de francs CFA.

En faisant maintenant le même calcul pour l'année 1955, nous parvenons à un chiffre à peine supérieur à 23 milliards de francs CFA, pour une activité multipliée, comme nous l'avons vu, par le coefficient 2,2. Deux conclusions s'imposent : l'industrie routière représente ici une activité considérable ; l'amélioration des conditions de transport a soulagé considérablement l'économie de la Fédération.

Les conditions dans lesquelles nous avons établi les bilans de transport donnent, certes, lieu à des incertitudes et il y a des cas où l'on ne peut donner aux chiffres une valeur absolue, mais nous sommes sûrs de rester au-dessous de la réalité en disant que si les transports de 1955 s'étaient exécutés dans les mêmes conditions qu'en 1951, ils auraient fait supporter à l'économie de la Fédération une charge supplémentaire certainement supérieure à 10 milliards en francs CFA par an.

24 milliards d'investissements d'un côté et en face 10 milliards de moins de charges annuelles sur l'ensemble des transports, voilà, ce qui peut nous permettre de penser que les opérations routières menées dans les territoires de la Fédération ont été une parfaite réussite et un élément déterminant dans l'essor économique du pays.

Laïssons maintenant le problème dans son ensemble et étudions-le sur des cas plus concrets ; nous constaterons, bien entendu, des résultats analogues. Alors que les tarifs couramment appliqués, avant 1950 s'élevaient entre 18 et 20 francs la tonne-kilométrique, dans bien des cas, ils se situent maintenant aux environs de 8 francs la tonne kilométrique et parfois même moins.

L'étude faite par la Côte d'Ivoire sur l'évolution du prix de transport de diverses liaisons bien définies est particulièrement significative à cet égard.

Nous avons assisté nous-mêmes d'une manière frappante à cette évolution, car nous avons pu comparer les prix payés pour le transport des matériaux des routes neuves et ceux pratiqués actuellement sur les mêmes itinéraires pour des transports commerciaux.

Les prix de transport ont évidemment évolué d'une manière différente suivant l'importance des travaux d'aménagement réalisés sur les divers axes de communication ; ils sont demeurés relativement élevés sur certains itinéraires non encore améliorés.

Mais nous ne devons pas être loin de la vérité en estimant que de 1950 à 1955, malgré une augmentation constante du niveau des prix (salaires, taxe sur l'essence du Fonds routier, etc.) les tarifs de transport ont été, en moyenne pour la Fédération, abaissés de près de la moitié.

— Plusieurs raisons sont à la base de l'extension du trafic automobile.

En premier lieu l'augmentation sensible du commerce de l'A.O.F. avec l'extérieur. De 1951 à 1955 les statistiques nous fournissent, en effet, les chiffres suivants (valeur en milliards) :

	Importations		Exportations		Total	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
1951	1 471 000	61 336	856 000	38 703	2 327 000	100 039
1955	1 488 556	67 199	1 178 598 (1)	53 277	2 667 154 (1)	110 476

La route a participé largement à l'accroissement du volume des produits exportés, en rendant possibles les cultures dans des régions qui n'avaient, jadis, pas de contact avec les circuits commerciaux ; en rendant également plus attrayantes les conditions de vente et le profit des cultivateurs.

Mais cette augmentation du commerce avec l'extérieur n'est pas seule responsable de l'évolution rapide du trafic des routes.

Nous assistons, en effet, à un développement intense des transports intérieurs ; la mobilité accrue des hommes et des choses au cours de ces cinq années, traduit certainement une élévation du niveau de vie des populations.

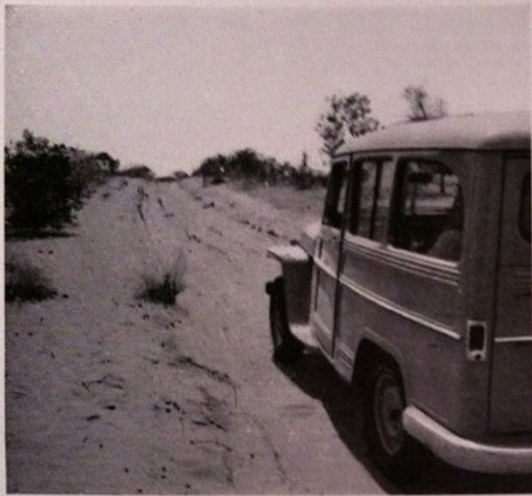
Dès que ses ressources augmentent, on constate chez l'homme un réveil de son vieil instinct migrateur. L'habitant de la brousse quitte l'horizon limité de son village pour aller plus loin visiter sa famille ou simplement ouvrir les yeux sur des spectacles nouveaux.

On sait à quel point le besoin de voyager et d'apprendre se fait sentir dans les populations de la Fédération. L'élévation du niveau de vie de l'homme transforme sa façon de vivre. Il veut une nourriture plus variée que celle dont il a l'habitude. Telle famille qui se nourrissait de mil depuis des générations, désire maintenant du riz, de la viande, du lait, du sucre, etc., produits qu'il faut souvent faire venir de très loin. Peu à peu, on apporte à l'habitat des soins plus attentifs.

Tout cela augmente l'activité des transports vers les villages les plus petits et c'est la route qui assure la plus grande partie de ces transports, car elle est seule à pouvoir le faire. L'augmentation

(1) Ce chiffre ne comprend pas fer et bauxite qui sont en dehors des circuits de Transports routiers.

Avec fer et bauxite, les exportations en 1955 se sont élevées à 2 303 784 t.



Piste de sable en A.O.F. entre Louga et Linguere.

de la circulation routière ne s'est pas accomplie, en ce qui concerne au moins ce trafic, au détriment du chemin de fer.

La route joue un double rôle économique et social ; on constate ainsi que les transports de personnes ont augmenté d'une manière au moins comparable à ceux des marchandises.

Cette évolution des transports traduit une marche en avant vers un mieux-être des populations, car si elle est une conséquence de l'élévation du niveau de vie de ces populations, elle les aide à progresser sur le plan matériel, comme sur le plan humain.

C'est là le but même et la raison d'être du FIDES. Le programme routier s'est donc parfaitement inscrit dans l'effort que la métropole désire réaliser pour les territoires d'outre-mer.

Les résultats de cette politique, ses moyens

De quelle façon est-on parvenu aux résultats que nous avons exposés ; c'est ce que nous allons examiner maintenant.

Le réseau routier de la Fédération présente une longueur totale comprise entre 70 et 80 000 km ; une partie de ce réseau est constituée par de simples pistes sommairement aménagées ; le réseau normalement circulé et entretenu ne dépasse guère 46 000 km dont 29 000 km seulement sont praticables toute l'année.

Toutes les routes se trouvaient en très mauvais état après la dernière guerre. Ceux qui habitaient en A.O.F. il y a seulement 7 ou 8 ans, se souviennent certainement des difficultés que l'on rencontrait sur n'importe quel itinéraire, ne serait-ce que de Rufisque à Thiès.

Les travaux d'aménagement ont porté depuis, comme nous l'avons vu, sur le bitumage d'un peu plus de 2 000 km de routes et la reprise complète de 3 899 km de routes en terre.

Routes bitumées et routes en terre aménagées font ainsi un peu moins de 6 000 km, c'est-à-dire à peine 8 % de l'ensemble du réseau.

— Un des traits principaux de la politique routière menée par l'A.O.F. jusqu'à présent, est l'adaptation des programmes d'aménagement à l'importance des circulations.

Si des aménagements importants ont été réalisés sur 6 000 km environ, c'est-à-dire à peine 8 % de l'ensemble du réseau, ces itinéraires supportent cependant plus de la moitié des circulations de la Fédération. En tenant compte des parcours que nous avons améliorés, c'est en réalité à plus de 80 % des circulations que nous avons apporté des conditions meilleures. Ceci explique pourquoi notre politique routière a eu une telle répercussion sur la baisse des prix de transport.

Quelques observations sur les éléments pouvant convenir à une politique routière dans un pays comme l'A.O.F.

Les aménagements routiers représentent toujours des dépenses très importantes ; il convient avant de préciser un programme de faire un choix et de bien définir à l'avance les buts que l'on se propose d'atteindre.

Dans la métropole, on a défini, pour faciliter ce choix, le coefficient $\frac{B}{D}$, B étant le bénéfice retiré par les usagers pour une dépense D. Les opérations à faire en premier lieu sont évidemment celles qui offrent le coefficient $\frac{B}{D}$ le plus élevé et qui

ont par conséquent le meilleur rendement économique.

La difficulté, d'ailleurs, n'est pas tout à fait écartée car il s'agit encore de choisir parmi les bénéficiaires de la route, ceux dont nous devons tenir compte pour établir notre calcul.

Prenons le cas des véhicules lourds. Si nous faisons des routes peu nombreuses, mais solides, les possesseurs de ces véhicules trouveront leur avantage et verront diminuer leurs frais de transport, alors que les villages lointains, non desservis, seront défavorisés. Si, au contraire, la route pénètre plus profondément dans le Pays, cet effort aura pour conséquence une réduction des caractéristiques routières et les fabricants de véhicules lourds pourront se considérer comme lésés.

— Mais, en réalité, en A.O.F. il a fallu construire des routes légères et cela pour plusieurs raisons : ceux qui ont suivi ici l'évolution du programme routier se souviennent certainement des critiques formulées contre l'idée même de la route et les crédits qu'elle consommait.

Aussi, afin de poursuivre les programmes, a-t-il fallu toujours rogner sur les dépenses et essayer de justifier la terme de « routes économiques », vocable par lequel on désignait toutes les réalisations routières dans les territoires d'outre-mer.

En dehors des considérations financières, mais étroitement liées à elles, des éléments techniques nous empêchaient de concevoir des routes lourdes, du modèle métropolitain.

La constitution géologique de l'A.O.F. est telle que les gîtes à matériaux durs y sont peu nombreux et très éloignés les uns des autres.

Dans beaucoup de cas, nos corps de chaussée sont constitués par des couches de latérite de 10, 15, ou exceptionnellement 20 cm d'épaisseur.

La latérite a été, certes, la chance de l'Afrique dans le domaine des routes ; sans elle, notre réseau routier ne comprendrait que quelques itinéraires réalisés à grands frais de transport. Mais la latérite n'est qu'un matériau d'un tout-venant graveleux, et on ne peut lui demander que ce qu'elle peut donner.

Mais revenons à la formule $\frac{B}{D}$ et voyons de quelle manière nous pouvons l'utiliser en A.O.F.

ARCHIVES NATIONALES
CENTRE DES ARCHIVES D'OUTRE-MER

50081



L'AUTOMOBILE
A LA
CONQUETE DE
L'AFRIQUE
(1898-1932)



2013/5/17 15:40

ASSOCIATION DES AMIS DES ARCHIVES D'OUTRE-MER
AIX-EN-PROVENCE

- 1988 -

UN PIONNIER AU SOUDAN FRANCAIS:
Félix DUBOIS (1862-1943)

Lorsqu'en octobre 1898 la presse scientifique et technique remplit ses colonnes du projet de transports automobiles formé par Félix Dubois au Soudan, (1) les Français découvrent un personnage à l'activité exceptionnelle.

Après des études à l'Ecole supérieure de commerce de Paris, de 1880 à 1882, Félix Dubois devient correspondant de divers journaux à Vienne et à Berlin, puis entre à l'Illustration en 1890, ce qui lui permet d'accompagner la 3e mission Brosselard Faidherbe en Guinée (2). C'est sa première expédition en Afrique noire et de cette expérience nouvelle pour lui, il tire un livre qu'il publie en 1893 sous le titre: La vie au continent noir [cat. n° 1a]. L'année suivante, rentré au Figaro, il est chargé d'une mission très officielle: étudier les relations commerciales dans la boucle du Niger, et surtout l'utilité d'un éventuel prolongement du chemin de fer du Soudan jusqu'au fleuve (3). Ce voyage fournit à Félix Dubois la matière d'un second ouvrage: Tombouctou la mystérieuse (1897) [cat. n° 2a]. C'est alors le Comité de l'Afrique française qui le sollicite pour servir d'adjoint au capitaine Cazemajou, chargé de devancer les Anglais au Tchad. Nommé chef de convoi, il se heurte très vite aux conceptions violentes du militaire et découvre de manière très aigüe le fléau du portage. Démis de ses fonctions par Cazemajou, il rentre à Paris et évite ainsi la fin tragique du capitaine et de son interprète à Zinder (4).

Au printemps 1898, il visite le 1er salon de l'automobile, simple annexe de celui du cycle, où n'est exposé qu'un seul et unique camion à essence construit par de Dietrich à Lunéville. Désireux de participer à la mise en valeur économique des régions africaines et de faire disparaître le portage, Félix Dubois profite d'un voyage à Paris du lieutenant-gouverneur du Soudan, le colonel de Trentinian, pour lui proposer un projet de service automobile régulier entre le terminus de la ligne de chemin de fer (5) et Bamako. Il s'agissait de parvenir à remplacer sur les 350 km de cette fameuse piste de

L'ex-Soudan français est l'actuel Mali.

Cette mission était plus particulièrement chargée de l'étude du tracé du chemin de fer de la Mellacorée au Niger et de la délimitation de la frontière entre la Guinée française et la Sierra Léone [cf.: CAOM, Sér. géo. Guinée XII 6a].

(3) cf.: CAOM, Missions 20.

cf.: CAOM, Missions 11 et Sér. géo. Afrique III 25. Les deux hommes furent en effet assassinés dans des conditions assez troubles, sur ordre, semble-t-il, du sultan local.

C'était à cette époque Dioubéba, à quelque 150 km de Kayes.

ravitaillement du Soudan, les quelque 1200 porteurs permanents et surtout la très officielle "compagnie auxiliaire des conducteurs soudanais d'artillerie", qui assuraient les liaisons grâce à leurs mulets et leurs voitures Lefebvre [cat. n° 27].

Après des premiers essais prometteurs, lors du 2e concours international des "voitures à poids lourd" de Versailles, en octobre 1898 [cat. n° 4], et avec le soutien de Trentinian et Binger(6), Félix Dubois crée une "Société générale d'études pour le transport par automobiles", financée par ses amis directeurs de journaux ou hommes d'affaires. Au mois de novembre suivant, il fait transporter en pièces détachées de France à Dakar, puis Saint-Louis et Kayes, un camion et un break pour voyageurs construits par de Dietrich sur les plans de Léon Bollée. Le 16 décembre 1898, ont lieu à Kayes les premiers essais connus d'une voiture à essence sur le sol africain(7), puis, de janvier à mars 1899, les véhicules font l'objet d'expériences plus poussées, de Oualia à Kita, et de Kita à Bamako. Malheureusement, une rupture d'engrenage immobilise la caravane automobile 60 km à peine après le départ de Kita.

Le ministère des Colonies maintient cependant sa confiance à Félix Dubois, car d'une part les améliorations à apporter aux véhicules sont tout-à-fait réalisables et, d'autre part, le colonel de Trentinian a commencé à résoudre sur place le problème crucial de l'aménagement d'une véritable route. Le 28 juin 1899, un traité de gré à gré est donc conclu entre l'autorité centrale et la "Société des transports par automobiles au Soudan français", nouvelle appellation de l'entreprise de Dubois. A l'automne suivant, 55 des 85 véhicules prévus arrivent au Soudan(8), accompagnés de pièces de rechange et de plus de 20000 fûts d'essence de 50 litres. Dès la fin du mois de novembre, le matériel était entièrement remonté et le personnel européen et chinois opérationnel. Le 1er janvier 1900, Félix Dubois pouvait célébrer la nouvelle année au volant d'un break dans les rues de Bamako. Il réussit même à transporter le gouverneur général de l'Afrique occidentale française et les journalistes, de Kati à Kayes en moins d'une semaine.

Il lui fallut vite déchanter. Les pannes succédaient aux avaries, et la presse de la métropole témoin de ces mésa-

(6). Binger était alors directeur des Affaires d'Afrique dans le tout nouveau Ministère des Colonies.

(7). La presse de l'époque nous signale que le comte de Chauny, administrateur de la Société industrielle et commerciale du Soudan français, avait déjà expédié à cette époque 3 automobiles à vapeur pouvant porter chacune 6 tonnes.

(8). 35 camions, 16 breaks pour voyageurs, 1 omnibus et 1 fourgon, tous de fabrication de Dietrich, et 2 quadricycles Peugeot.

2013/5/17 15:44

ventures, s'empara de l'affaire. Le personnel, victime d'épidémies, devint très rapidement incapable d'assurer un service régulier de transport, fournissant ainsi à l'administration une raison de rompre le contrat et de se retourner contre la société. Le grand rêve de Dubois sombra dans une bataille de procédure qui n'eut son dénouement qu'en juillet 1913. Dès le mois de mars 1900, lui-même avait été contraint de démissionner et, en juillet suivant, on prononçait la saisie-arrêt de tout le matériel. L'échec de la première entreprise automobile en Afrique était total.

L'homme d'affaires redevint alors journaliste, pour ne reprendre contact avec l'Afrique qu'en 1907 : il traversa le Sahara de manière tout-à-fait traditionnelle et revint même sur les rives du Niger. Cette troisième expédition fit, comme les précédentes, l'objet d'un récit littéraire, intitulé : Notre beau Niger [cat.n°3a]. Mais Félix Dubois n'abandonnait pas pour autant ses entreprises financières pionnières : en 1913, il lança l'exploitation des mines de charbon du Kouznetz, en Sibérie, et fut l'un des premiers à s'intéresser, en 1915, aux pétroles de l'Alberta, au Canada, et, en 1917, aux diamants de l'Altai.

2013/5/7 15:44

LES CAMIONS AU SOUDAN
(1898-1900)

Genèse de l'entreprise

- 1 - Portrait de Félix Dubois [1862-1943]
1897
Extr. de F. Dubois, Tombouctou la mystérieuse, Paris, libr. E. Flammarion, 1897, [édition du Figaro], frontispice
C.A.O.M., bibl. SOM, B 2685
Reprod. photo. CAOM.
- 2 - Plans du break de Dietrich destiné au transport des voyageurs au Soudan français.
1899
Rapport de la commission de recettes des automobiles du Soudan (décembre 1899).
C.A.O.M., T.P., 1ère série, 47
Reprod. photo. CAOM.
- 3 - Camion et break de Dietrich évoluant sur la place d'armes de Versailles lors du 3ème concours des véhicules à poids lourds de Versailles.
1899
Extr. de La Vie scientifique du 11 novembre 1899.
A.D. Deux-Sèvres, 1 E spt 154/9
reprod. photo Arch. nat. (CAOM).
- 4 - Compte rendu de la journée du 2ème concours international de Versailles des automobiles à "poids lourds".
Dans le Journal des sports 13 oct. 1898.
A.D. Deux-Sèvres, 1 E spt 154/9.
Lors du 2ème "concours international des automobiles à poids lourds" qui eut lieu à Versailles le 12 octobre 1898, le camion et le break de Dietrich portaient déjà les panneaux "Transports automobiles du Soudan". Ils furent présentés par les constructeurs, MM. de Dietrich et de Turckheim à M. Trouillot, ministre des colonies. Celui-ci se montra conquis par la centaine de mètres qu'il parcourut à bord du camion. C'est la quatrième voie : il y avait les voies d'intérêt général et d'intérêt local ; il y avait les tramways, il faut maintenant compter avec les automobiles" [doc.4]. Le classement des véhicules destinés au Soudan resta cependant modeste : 5e et 6e sur 16.

2013/5/7 15:44

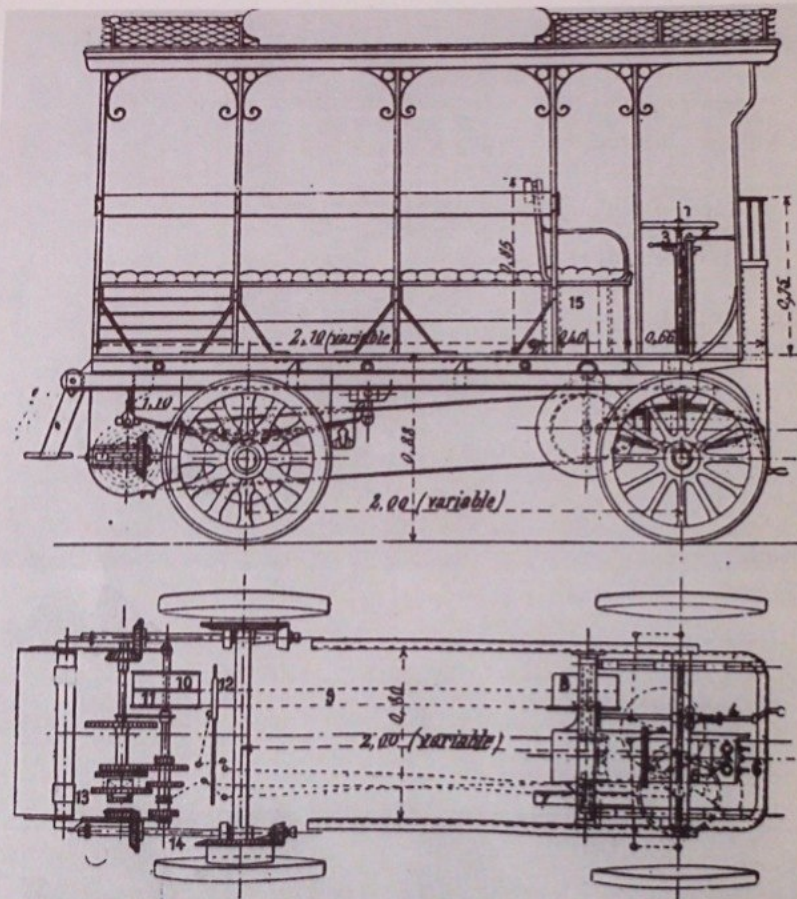


FIG. 9. — Élévation longitudinale et vue en plan du break de Dietrich.

LÉGENDE : 1 direction ; — 2 débrayage ; — 3 vitesse ; — 4 mise en marche ; — 5 cylindres ; — 6 brûleurs ; — 7 volant ; — 8 poulie ; — 9 courroie ; — 10 poulie folle ; — 11 poulie fixe ; — 12 débrayage ; — 13 frein différentiel ; — 14 suspension à la cardan ; — 15 réservoir.

GALLIENI ET L'AUTOMOBILE
A MADAGASCAR
1898-1905

L'introduction de l'automobile à Madagascar et l'organisation de véritables services automobiles est certainement l'une des réalisations les plus méconnues du grand soldat-administrateur que fut Galliéni.

Nommé commandant en chef du corps d'occupation et gouverneur général de Madagascar en juillet 1897, il se préoccupe dès son arrivée sur l'île, du problème crucial de l'organisation des transports entre la capitale (Tananarive) et la côte est du pays. Dans un rapport au ministre des colonies du 26 mars 1898, il écrit : "je suis tout disposé à encourager l'introduction dans l'île de moyens de transports mécaniques, car d'ici longtemps encore, Madagascar ne nourrira pas une quantité suffisante d'animaux de trait "[CAOM, T.P. 1ère série, 356/4]. Pour lui, cependant, le but principal à atteindre restait la construction de la voie ferrée.

"Je suis persuadé, comme je l'ai souvent affirmé pendant mon dernier séjour en France, que la traction mécanique, de préférence par automobiles, est la vraie solution du problème des transports à Madagascar en attendant la construction du chemin de fer" [Journal officiel de Madagascar et dépendances du 12 septembre 1900, p.4752].

Dès 1897, la décision était prise de construire une route carrossable entre Mahatsara et Tananarive. Les travaux commençaient à la fin de l'année, et en février 1898, M. Dubief, représentant de la Compagnie commerciale du Transvaal et de Madagascar proposa au ministère des colonies d'assurer les transports de l'Etat sur cette route. On procéda tout d'abord à la signature d'une convention avec le conseil d'administration de la société qui allait devenir très vite "la Société française des transports coloniaux" ; puis, la mise en adjudication publique du marché concernant ces transports n'ayant permis de trouver aucun soumissionnaire, le général Galliéni et M. Dubief signèrent un traité de gré à gré engageant l'entreprise à commencer son service au 1er avril 1899. Mais des conflits internes à la société empêchèrent un fonctionnement normal des transports et aboutirent à sa dissolution pure et simple en février 1900.

De son côté le général Galliéni mettait à profit un voyage en France, entre avril 1899 et juillet 1900, pour choisir, sur les conseils de M. de La Valette, inspecteur des travaux publics, un type de véhicule destiné à être expérimenté sur les parties des routes de Tamatave et de Majunga déjà aménagées. Ces tentatives au nombre de trois, furent fournies par la maison Panhard et Levassor. Il s'agissait de deux breaks à six places, de deux chevaux, à 4 cylindres, du type Phénix, et d'une autre voiture à deux places, forme Duc, de 6 chevaux à 2 cylindres de même type.

Embarquées le 10 juin 1900, elles arrivèrent le 9 juillet à Tamatave et furent transportées, en caisses, par charlands, jusqu'à Mahatsara, où les deux breaks furent remontés. Le 30 juillet, les premiers essais étaient effectués sur une distance de 30 km, et, le 1er août, les deux véhicules parcoururent le trajet Mahatsara-Beforona (80 km) à une vitesse en palier de 20 km/h. Par suite de l'inachèvement de la route entre Beforona et Moramanga (30 km), ils ne purent continuer ; seule la 6 cv, encore en caisses, fut transportée à Moramanga, puis à Antanjoana, où elle fut remontée. Le 22 août, le général Galliéni, de retour en France, pouvait accomplir avec ses officiers le trajet Mahatsara-Beforona à la vitesse de 14 km/heure, puis celui entre Moramanga et Manjakandriana sur la 6cv, avec des moyennes pouvant atteindre 24 km/heure. Il préféra cependant arriver à Tananarive sur le traditionnel filanzane "pour ne pas causer d'accident dans la foule des Malgaches venus à ma rencontre".

Le 15 septembre suivant, il reprenait la voiturette et effectuait sans encombre, un voyage de 700 kilomètres aller-retour sur la route de Majunga, jusqu'à Maevatanana, faisant parfois des moyennes de 30 km/heure. Puis, entre le 8 et le 11 janvier 1901, le premier trajet complet entre Tananarive et Mahatsara et retour pouvait être accompli par une voiture à la vitesse de 17,7 km/heure. Les premières expériences de transport du courrier des lettres à partir de Tamatave par bateau puis automobile permirent ainsi de réaliser l'opération en moins de trois jours, contre cinq ou six normalement.

Au mois de mai suivant, on pouvait lire dans le Journal officiel de Madagascar ces commentaires :

"Si l'on fait la part des incidents et même des mécomptes, inévitables dans une période d'essais et dans un pays neuf, on peut dire que, dans leur ensemble, les résultats sont tout en faveur de l'emploi des automobiles à Madagascar, non pas seulement comme une distraction de sport, mais dans un but essentiellement pratique et économique... Il est hors de doute que les automobiles peuvent réussir à Madagascar, à condition de les faire servir surtout au transport des courriers postaux, à celui des voyageurs et de leurs bagages et de les employer principalement en convois."

Dès lors, le mouvement était lancé. Les essais de plus en plus concluants aboutirent, le 20 mai 1903, à la création d'un service automobile pour le transport des courriers et des voyageurs sur la route de Mahatsara à Tananarive qui fonctionna rapidement de façon régulière et satisfaisante.

Les particuliers participèrent également au développement du nouveau moyen de transport dans la colonie : M. Dandrieu, honorable pharmacien de Tananarive utilisa par exemple sa vieille voiture Peugeot, une quatre chevaux de 1896, de forme Victoria, pour effectuer dès septembre 1900, le trajet Maevatanana-Tananarive et rendre compte officiellement de son voyage [Journal officiel de Madagascar et dépendances, 22 septembre 1900, p. 4791-4792].

Madagascar devint ainsi le modèle que le Soudan n'avait pu être.

L'automobile à Madagascar 1900-1905
=====

25 - Portrait du général Galliéni.
Photographie Nadar
v.1900
C.A.O.M., photos musée, portraits II (8).

26 - Le général Galliéni et sa suite traversant en filanzanes le pont de Matitanana.
Voyage autour de Madagascar du 1er mai au 1er novembre 1901, vol.4.
C.A.O.M., 44 PA 22/128.
Le filanzane, chaise à porteurs locale, resta le moyen de transport classique à Madagascar dans les zones où l'automobile ne pouvait pénétrer.

27 - Un convoi de voitures Lefèbvre sur la route de Tamatave.
v.1899
C.A.O.M., 44 PA 37/168

Les fameuses voitures Lefèbvre, utilisées tout d'abord en Afrique équatoriale par l'artillerie, furent employées à Madagascar pendant toute la campagne de 1895. Tirées par des mulets, avec une charge utile de 300 kg, elles ne résistèrent cependant pas aux ornières des chemins malgaches. A la fin de 1897, grâce à l'organisation d'ateliers de réparation, la sous-direction de l'artillerie de Tamatave possédait 400 voitures en bon état, dont 250 environ étaient affectées au transport des matériaux nécessaires aux divers chantiers de la route de l'est et au ravitaillement. [voir les doc.35 et 36].

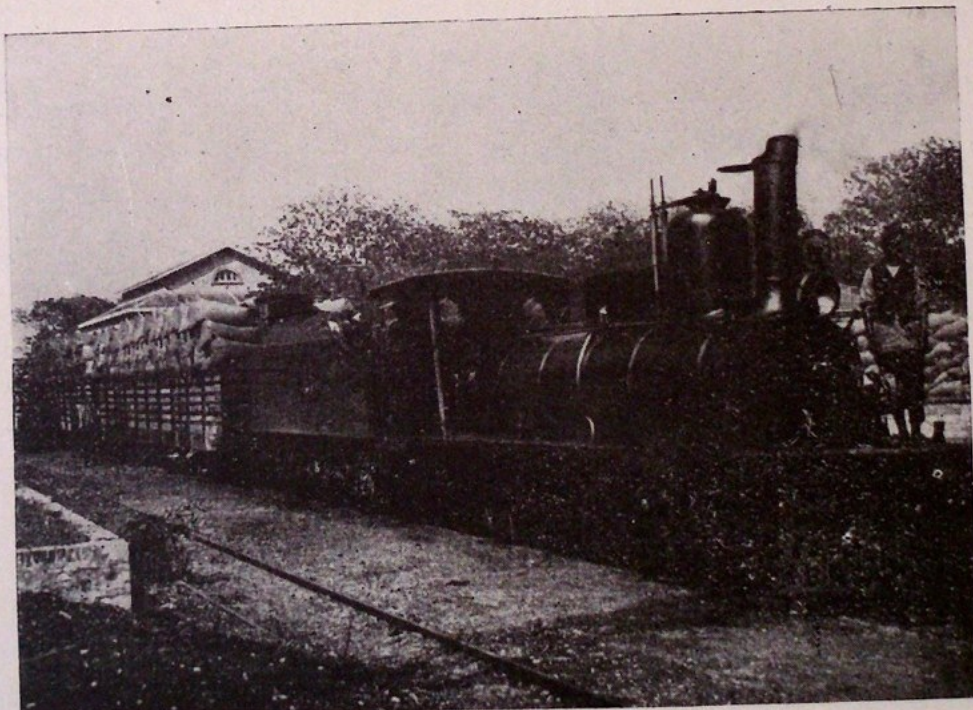
28 - Le général Galliéni au volant de la voiturette Panhard et Levassor 6 chevaux, sur la route circulaire de Tananarive [à ses côtés, son chauffeur personnel].
v.1900
C.A.O.M., 44 PA 34/163 (1).

- Leçon de conduite donnée au général Galliéni devant le palais du gouvernement général, à Tananarive.
v.1900
C.A.O.M. 44 PA 34/163 (2).

2013/5/7 15:47



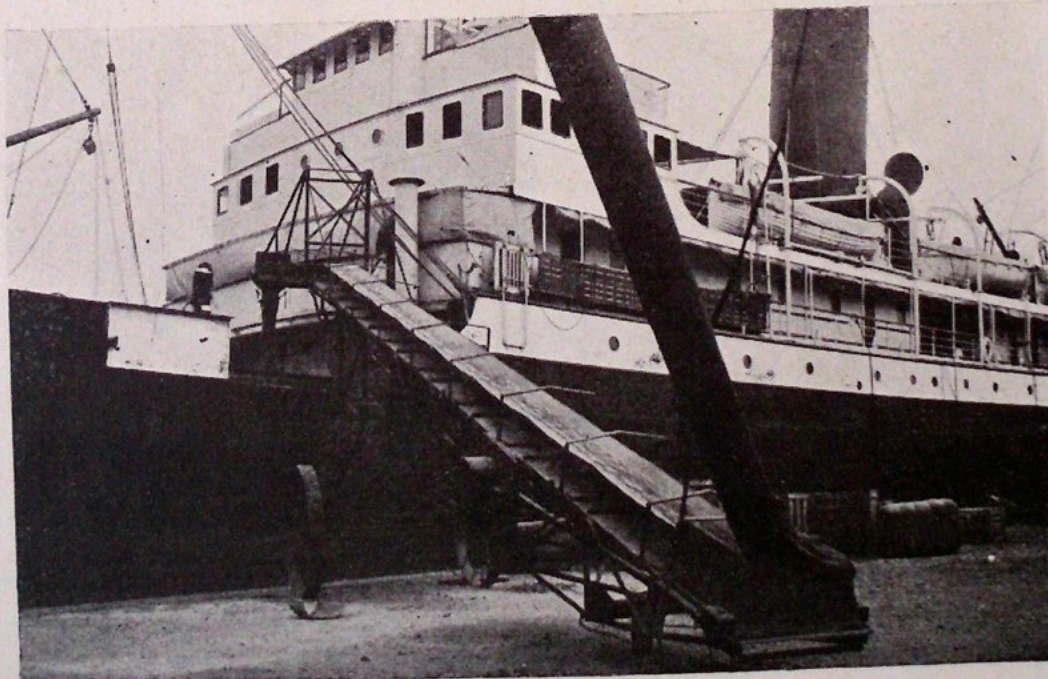
Gare du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis



Transport d'arachides au Sénégal



Le Port de Dakar. — Vue d'ensemble des appareils
de chargement mécanique des arachides



Port de Dakar. — Chargement mécanique des arachides





Annexe VIII: l'automobile dans les colonies

Macky Sall veut un Schéma directeur des infrastructures de transport | SenePlus - l'actualité, sport, politique et plus au Sénégal

10/07/13 23:08

Entrez votre email ALERTES 10 juillet 2013 Rechercher sur SenePlus



Investissez dans des villas de standing et profitez d'une nouvelle qualité de vie



seneplus POLITIQUE



LA UNE POLITIQUE ECONOMIE INTERNATIONAL SPORTS FOOTBALL PEOPLE OPINIONS SOCIETE

ANNONCES

Medias Diaspora Femmes Développement Santé Éducation

Macky Sall veut un Schéma directeur des infrastructures de transport

NOUVELLE POLITIQUE D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET DE TRANSPORT

Marianne NDIAYE | Publication 05/07/2013

Le POP
Le Point d'Opinion



En Conseil des ministres hier, le président de la République a annoncé la mise en œuvre d'une nouvelle politique d'infrastructure routière de transport en fixant au gouvernement des échéanciers. Et dans le cadre de ce programme, il est désormais envisagé la mise en place d'un permis à point.

Le président de la République veut une nouvelle politique de développement des infrastructures routières et de transport. Il l'a annoncé, hier, lors de la réunion du Conseil des ministres, avant de

décliner les contours d'une telle politique.

«La nouvelle politique en la matière doit assurer une répartition équilibrée de l'offre de transports par l'intégration d'un schéma d'aménagement du territoire permettant un maillage optimal du pays», a, en effet, indiqué le chef de l'Etat avant de demander au gouvernement, en complément de la lettre de politique sectorielle des transports, de «définir un Schéma directeur des infrastructures de transport (Sdit) pour assurer une meilleure programmation des réalisations».

S'agissant des infrastructures routières, le chef de l'Etat a souligné que «la priorité devra être accordée à l'amélioration de la densité du réseau revêtu (2,5 km sur 100 km carré, contre 170 pour l'Europe) qui, parce que faible, constitue une limite à l'atteinte du taux de croissance élevé».

Programme autoroutier autour de pôles pour promouvoir l'émergence

Le désenclavement et l'accessibilité des zones rurales est, en ce sens, l'autre préoccupation majeure de Macky Sall qui a invité le gouvernement «à accélérer le projet de réalisation de 1500 km de pistes de production dans le pays à partir de 2014». Il dit également accorder «une attention particulière à la réalisation des programmes de connectivité et qui doivent concerner en priorité les routes nationales».

Le chef de l'Etat a prévenu son gouvernement qu'il accorde du prix à la mise en œuvre d'un programme autoroutier dont le rôle sera essentiel dans l'émergence du pays, en permettant la liaison des principaux pôles générateurs de croissance, avec comme axes prioritaires, Aidb-Mbour-Diannadio-Thiès-Touba-Fatick-Kaolack et Thiès-Saint-Louis. Et pour cela, Macky Sall engage le gouvernement à assurer, à partir de 2015, un objectif minimal de 50 Km d'autoroutes par an.

Création d'un Fonds national de développement des infrastructures

Concernant le domaine spécifique du transport routier, le président de la République a annoncé que «de

Pour votre publicité ou vos annonces sur Seneplus, contactez-nous à pub@seneplus.com.

seneplus

ADVERTISEMENT

LISEZ, REGARDEZ EN TEMPS RÉEL TOUTE L'ACTUALITÉ DU FOOTBALL MONDIAL!

C'EST SUR SenePlus 24 HEURES SUR 24

seneplus

Articles les plus lus



QUAND LE DISCOURS EST AU ANTIPODE DU POSSIBLE

Agilée par les responsables libéraux et, ce dimanche encore, par Modou Diagne Fada, le président du ...

Soyez le premier de vos amis à indiquer que vous aimez ça.



LES OFF DU POP DU MERCREDI 10 JUILLET 2013

Le Bac ou la mort C'est sans doute ce qu'avait décidé cet élève de Terminale de Kolda qui ...

Soyez le premier de vos amis à indiquer que vous aimez ça.



LES PIQUES DE L'AS DU MERCREDI 10 JUILLET 2013

Soutiens à Aziz Diop et Cie Hier au Tribunal de Dakar, il y avait foule pour soutenir Abou Aziz ...

Soyez le premier de vos amis à indiquer que vous aimez ça.

"QUAND LA POPULATION N'A PLUS CONFIANCE AUX PARTIS POLITIQUES, LES FORCES OSCURES DEVIENNENT"

Annexe
place des

IX: la

<http://www.seneplus.com/article/macky-sall-veut-un-schéma-directeur-des-infrastructures-de-transport>

Page 1 sur 3

infrastructures dans l'économie traite: au Sénégal, le transport de l'arachide

Annexe X: l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio: un nouveau dispositif juridique, une nouvelle gouvernance des infrastructures de communication.

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

**Loi relative aux contrats de construction – exploitation – transfert
d'infrastructures ¹.**

EXPOSE DES MOTIFS

Le Sénégal dispose d'une réglementation moderne et transparente pour la passation des marchés publics. Cette réglementation n'est toutefois pas applicable en matière de partenariat public/privé permettant la réalisation et l'exploitation d'infrastructures d'intérêt public.

Cette lacune est aujourd'hui d'autant plus pénalisante que le Sénégal a décidé de s'engager dans la voie de la réalisation de grands travaux d'infrastructures, s'inscrivant directement dans le cadre du NEPAD et nécessaires à son développement économique et social. Il s'agit notamment du nouvel aéroport et de l'autoroute Dakar/Thiès. Certains de ces projets seront entièrement réalisés par des partenaires privés, d'autres passeront par la mise en place d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

Le présent projet de loi a pour objet de définir le cadre juridique permettant l'établissement de ce nouveau partenariat public/privé dans des conditions à la fois efficaces économiquement et transparentes.

Le projet de loi s'applique à tous les contrats, dits de « construction – exploitation – transfert », passés par une autorité publique avec un opérateur privé pour la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation d'une infrastructure d'intérêt public, dès lors que l'opérateur privé se rémunère essentiellement par des redevances versées par les usagers.

Pour les infrastructures d'un montant modeste et pour les contrats passés par les collectivités locales, il sera possible de simplifier les procédures applicables par voie réglementaire.

La passation des contrats de construction – exploitation – transfert doit se faire dans la plus grande transparence afin de mettre en concurrence les candidats potentiels et d'obtenir le meilleur engagement possible de la part des partenaires privés. Pour ce faire, la procédure de passation des contrats prévoit trois étapes :

¹ Version adoptée par l'Assemblée Nationale le 13 février 2004

- dans une première étape, dite de pré qualification, les entreprises candidates sont sélectionnées en fonction de leurs capacités à réaliser puis à exploiter l'infrastructure en cause,
- dans une deuxième étape, l'autorité publique concédante discute avec les candidats pré qualifiés des conditions techniques de réalisation de l'infrastructure,
- dans une troisième étape, les offres font l'objet d'une évaluation sur la base des propositions financières qu'elles contiennent. Le candidat qui présente la meilleure offre financière est sélectionné pour passer le contrat.

Des procédures spécifiques sont prévues pour des hypothèses particulières : il s'agit notamment du traitement des offres spontanées, de la passation des contrats concernant des opérations en cours à la date d'entrée en vigueur de la loi, des hypothèses dans lesquelles il peut être passé des contrats de gré à gré et des cas dans lesquels un partenaire au développement participe au financement de l'infrastructure.

Des dispositions spéciales sont également prévues afin de faciliter le financement des infrastructures par des établissements financiers.

Tout au long de la conduite de la procédure de passation de ces contrats, l'autorité publique concédante pourra bénéficier du soutien d'un Conseil des infrastructures qui fait l'objet, pour ce qui est de sa composition et de ses missions exactes, d'un autre projet de loi.

Le projet de loi se termine par la présentation des règles applicables en cas de litige ainsi que des différentes hypothèses de résiliation des contrats de construction - exploitation - transfert.

Le partenariat public/privé est une technique juridique moderne qui permettra un équipement accéléré du Sénégal en grandes infrastructures structurantes pour le développement de notre économie. Le présent projet de loi fixe le cadre dans lequel ce partenariat pourra trouver sa place. Ce cadre est à la fois respectueux des intérêts publics et des usagers et soucieux de faciliter la participation d'opérateurs privés à la croissance de notre pays.

Tel est l'objet du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du vendredi 13 février 2004 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I : Dispositions générales.

Article premier : Champ d'application.

La présente loi s'applique à tous les contrats, dits contrats CET, par lesquels l'Etat, une collectivité locale, un établissement public ou une société à participation publique majoritaire, dit autorité concédante, confie à un tiers, dit opérateur du projet, tout ou partie des missions suivantes : le financement d'une infrastructure d'utilité publique, sa conception, sa construction, son exploitation, son entretien. Ces contrats peuvent également prévoir le transfert des infrastructures réalisées par l'opérateur du projet à l'autorité concédante au cours ou au terme du contrat.

La présente loi ne s'applique pas aux contrats passés par une autorité concédante avec une personne morale de droit public ou avec une société à participation publique majoritaire de l'Etat du Sénégal.

La présente loi s'applique aux seules infrastructures constituant des dépendances du domaine public artificiel ou destinées à constituer de telles dépendances.

Les contrats portant sur des infrastructures d'une importance inférieure à un seuil fixé par décret ainsi que les contrats passés par des collectivités locales sont soumis aux dispositions de la présente loi sous réserve d'adaptations prévues par décret.

L'autorité concédante ne peut confier à un tiers les missions visées au premier alinéa qu'en passant un contrat CET. L'autorité concédante ne peut notamment céder ou louer des dépendances de son domaine public ou privé à des tiers afin qu'ils réalisent ou exploitent des infrastructures dans les conditions fixées par l'article 2 de la présente loi qu'après avoir passé un contrat CET.

L'avis du Conseil des Infrastructures évalue notamment la conformité du projet au regard des politiques de l'Etat en matière de développement d'infrastructures, de normes environnementales et d'aménagement du territoire.

Quelle que soit la personne morale, autorité concédante, la procédure de passation des contrats CET ne peut être engagée qu'après avis du Conseil des infrastructures et après autorisation donnée par décret. L'avis du Conseil des infrastructures évalue notamment la conformité du projet au regard des politiques de l'Etat en matière de développement d'infrastructures, de normes environnementales et d'aménagement du territoire. Le Conseil des infrastructures fait l'objet d'une loi précisant sa composition et ses missions.

Article 2 : Relations entre l'autorité concédante, l'opérateur du projet et les usagers.

Les contrats CET fixent les conditions de rémunération de l'opérateur du projet. La rémunération de l'opérateur du projet peut résulter de redevances perçues sur les usagers et de versements effectués par l'autorité concédante ou une autre autorité publique.

L'opérateur du projet se rémunère essentiellement sur les revenus versés par les usagers ou les bénéficiaires des infrastructures qu'il a réalisées.

L'opérateur du projet peut être amené à reverser à l'autorité concédante une part de la rémunération qu'il perçoit dans des conditions fixées par le contrat.

L'autorité concédante peut être propriétaire du terrain et des infrastructures réalisées dans des conditions fixées par le contrat.

Article 3 : Nature des contrats et droit applicable.

Les contrats CET sont des contrats administratifs qui sont régis par les dispositions de la présente loi ainsi que par celles du Code des obligations de l'administration dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi.

Article 4 : Contenu des contrats.

Les contrats CET déterminent les droits et les obligations des parties, notamment les conditions dans lesquelles sont assurées la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, ainsi que les avantages administratifs, financiers ou fiscaux dont bénéficie l'opérateur du projet.

Les contrats CET précisent les obligations de chaque partie, s'agissant des mesures de liquidation et des conditions de transfert des actifs.

Le contenu des contrats CET est fixé par décret, pris après avis du Conseil des Infrastructures.

Article 5 : Durée des contrats.

Les contrats CET ont une durée limitée qui tient compte de l'amortissement des dépenses de l'opérateur du projet. La durée des contrats CET ne peut être allongée qu'en raison de conditions particulières, prévues dans le contrat, et pour une durée maximale de cinq ans.

Article 6 : Autorités pouvant contracter.

Seules les autorités compétentes peuvent conclure des contrats CET au nom et pour le compte de la personne morale qu'elles représentent. Les contrats conclus par une autorité incompétente sont nuls et de nuls effets.

Article 7 : Garantie de bonne exécution du contrat par l'opérateur du projet.

L'opérateur du projet doit se constituer, après la signature du contrat CET, sous forme d'une société de droit sénégalais.

Le contrat CET contient des clauses dont l'objet est de garantir la bonne exécution de ses obligations contractuelles par l'opérateur du projet, notamment sous forme d'apports techniques, de garanties financières adéquates et de participation de la ou des sociétés pré qualifiées aux fonds propres et quasi fonds propres de l'opérateur du projet.

Article 8 : Publicité et mise en concurrence.

Les contrats CET sont soumis aux principes de publicité et de mise en concurrence dans les conditions prévues par la présente loi.

En cas de manquement d'une autorité concédante aux obligations de publicité et de mise en concurrence prévues par les dispositions de la présente loi, toute personne ayant été lésée par ce manquement peut demander à être dédommée dans les conditions prévues à l'article 23 de la présente loi.

Chapitre II : Sélection de l'opérateur du projet.

Article 9 : Sélection de l'opérateur du projet par appel à la concurrence.

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

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

Plusieurs entreprises peuvent se regrouper au sein d'un consortium pour présenter des offres dans le cadre des dispositions de la présente loi. Toutefois, une même entreprise ne peut être membre que d'un seul consortium candidat.

Section 1 : Pré qualification.

Article 10 : Conditions générales de pré qualification.

Les contrats CET ne peuvent être conclus qu'avec un opérateur du projet ayant, d'une part, les capacités techniques, juridiques et financières nécessaires et, d'autre part, l'aptitude à assurer la continuité du service public.

La pré qualification des candidats s'effectue exclusivement en fonction de leur capacité à exécuter le contrat CET dans les conditions prévues à l'alinéa précédent. Les critères retenus pour opérer la pré qualification des candidats sont les suivants :

- références concernant des contrats analogues,
- effectifs, installations et matériels dont les candidats disposent pour exécuter le contrat,
- situation financière des candidats,
- attestation des autorités sénégalaises ou étrangères établissant que le candidat est à jour de ses obligations fiscales et sociales,
- attestation des autorités sénégalaises ou étrangères établissant que les principaux dirigeants de l'entreprise candidate, ou l'entreprise candidate elle même, n'ont pas fait l'objet de condamnation pénale liée à leurs activités professionnelles.

Dans le cas où plusieurs entreprises se regroupent au sein d'un consortium pour présenter une offre, les conditions de pré qualification s'appliquent en considération des capacités de chacun des membres du consortium en vue de déterminer si la combinaison de leurs qualifications permet de répondre aux besoins de toutes les phases du projet.

Article 11 : Procédure de pré qualification.

La procédure de pré qualification est conduite par l'autorité concédante assistée par une commission d'appel d'offres dont la composition est fixée à l'article 12. La commission se réunit à la demande de l'autorité concédante.

Un avis de pré qualification est publié par l'autorité concédante. Cette publication est faite dans des organes de presse écrite, électronique ou audio-visuelle, nationale ou étrangère, spécialisée ou non. La diffusion de l'avis de pré qualification est faite de façon à informer tous les candidats potentiels de l'existence du projet.

L'avis de pré qualification contient au moins les informations suivantes :

- une description de l'infrastructure, objet du contrat,
- des indications éventuelles sur les autres éléments essentiels du projet,
- le lieu où le dossier de pré qualification peut être retiré, le lieu et la date à laquelle le dossier de pré qualification doit être déposé. Le temps laissé aux candidats pour répondre à un dossier de pré qualification ne peut pas être inférieur à trente jours.

Le dossier de pré qualification est établi par l'autorité concédante. Il contient au moins les éléments suivants :

- l'ensemble des instructions relatives à l'établissement des demandes de pré qualification,
- une description de la structure contractuelle,
- la liste des pièces et des autres informations demandées aux candidats pour qu'ils justifient de leur capacité,
- les critères précis aux termes desquels la pré qualification est effectuée.

L'avis et le dossier de pré qualification sont transmis pour information au Conseil des infrastructures qui peut formuler des observations.

L'autorité concédante répond à toute demande d'éclaircissement qu'elle reçoit de la part d'un candidat. La réponse qu'elle fournit est transmise à tous les candidats ayant retiré un dossier de pré qualification sans indication de l'origine de la demande.

L'autorité concédante statue, après avis de la commission d'appel d'offres, sur la qualification de chaque candidat ayant présenté une demande. Elle statue uniquement sur la base des critères énoncés dans le dossier de pré qualification.

L'autorité concédante dresse la liste des candidats dont elle écarte la demande de pré qualification ainsi que la liste de ceux dont elle retient la demande. La décision de l'autorité concédante fait l'objet d'un procès verbal. L'autorité concédante informe chaque candidat de la décision qu'elle a prise à son égard. Elle communique à tout candidat qui en fait la demande les motifs du rejet de sa candidature.

Pour les candidats dont elle retient la demande de pré qualification, l'autorité concédante les invite à présenter une offre dans les conditions fixées aux articles 13 et suivants.

Article 12 : Commission d'appel d'offres.

La commission d'appel d'offres est créée par décret et est composée ainsi qu'il suit :

- deux représentants de l'autorité concédante au sein desquels est désigné le président de la commission,
- un représentant du Ministère chargé des finances,
- un représentant du Contrôleur financier,
- un représentant de l'Agence nationale chargée de la promotion de l'investissement et des grands travaux,
- un représentant du Conseil des infrastructures.

Le président de la commission d'appel d'offres peut faire appel, avec voix consultative, à tout expert, appartenant soit au secteur public, soit au secteur privé, dont il estime la présence utile. La commission d'appel d'offres et les experts ne doivent entretenir aucun lien avec les candidats.

Sauf circonstance particulière, et après décision unanime des membres présents, la commission d'appel d'offres ne peut délibérer que si tous ses membres sont présents.

En dehors des séances publiques d'ouverture des plis, la commission d'appel d'offres délibère à huis clos et ses débats sont secrets. Les avis de la commission sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Les résultats des travaux de la commission d'appel d'offres font l'objet d'un procès verbal qui est rendu public.

Section 2 : Procédure d'appel d'offres en deux étapes.

Article 13 : Avis d'appel d'offres.

L'autorité concédante transmet à chaque candidat pré qualifié le dossier d'appel d'offres.

Les projets de dossier d'appel d'offres et de cahiers des charges sont transmis pour information au Conseil des infrastructures qui peut formuler des observations.

Les candidats pré qualifiés disposent, pour déposer leur offre, d'un délai qui est fixé par le dossier d'appel d'offres et qui ne peut pas être inférieur à quarante cinq jours.

Le dossier d'appel d'offres fait connaître au moins :

- l'objet précis du contrat ainsi qu'un projet de contrat CET,
- le lieu, la date et les conditions dans lesquelles il est possible de prendre connaissance du ou des cahiers des charges du contrat,
- le lieu et la date limite de dépôt des offres ainsi que le calendrier de l'examen des offres.

Les offres déposées doivent être signées par les candidats ou par leurs mandataires dûment habilités.

Article 14 : Présentation et analyse des offres.

L'offre contient l'ensemble des éléments constituant la réponse d'un candidat à un appel d'offres. L'offre comporte obligatoirement un acte écrit aux termes duquel le candidat s'engage à respecter le contrat CET ainsi que le ou les cahiers des charges. Si le candidat est retenu, cet acte écrit devient une pièce constitutive du contrat.

L'examen des offres s'effectue en deux étapes.

Dans une première étape, les candidats remettent à l'autorité concédante leurs propositions techniques, incluant leurs observations éventuelles sur le projet de contrat CET et le ou les cahiers des charges. Dans le cadre de cette première étape, l'autorité concédante examine les propositions techniques et a la possibilité de demander aux candidats toutes informations ou précisions complémentaires sur leur contenu. Des discussions peuvent s'engager entre l'autorité concédante et chacun des candidats. Le résultat des échanges est communiqué par l'autorité concédante à l'ensemble des candidats. La commission d'appel d'offres est tenue informée par l'autorité concédante du déroulement de cette première étape.

A l'issue de cette première étape, l'autorité concédante peut apporter des modifications aux spécifications initialement énoncées en ajustant les termes du dossier d'appel d'offres, du projet de contrat CET et des cahiers des charges. Ces modifications sont portées à la connaissance de tous les candidats qui doivent alors disposer d'un délai suffisant pour déposer leur offre.

Dans une seconde étape, les candidats déposent, auprès de la commission d'appel d'offres, une offre complète et définitive comprenant des propositions techniques détaillées, des propositions financières ainsi qu'un projet de contrat définitif. Les offres sont évaluées par la commission d'appel d'offres dans les conditions fixées à l'article 16.

Article 15 : Réception des offres et ouverture des plis.

Les propositions techniques et les offres sont placées sous pli cacheté contenant une enveloppe également cachetée. Ce pli porte l'indication de l'appel d'offres auquel il se rapporte. L'enveloppe intérieure porte le nom du candidat et contient les propositions techniques ou l'offre. Les plis contenant les propositions techniques ou les offres doivent être transmis soit par la poste par pli recommandé, soit par porteur contre récépissé. A leur réception, les plis sont enregistrés dans leur ordre d'arrivée sur un registre spécial. Les plis peuvent être déposés au début de la séance à l'occasion de laquelle il est procédé à leur ouverture, à la date fixée par le dossier d'appel d'offres.

Dans le cadre de la première étape, les propositions techniques sont ouvertes, en séance publique, par une personne désignée par l'autorité concédante, en présence de cette autorité et des candidats ou de leurs représentants invités à cet effet.

Dans le cadre de la seconde étape, les offres sont ouvertes, en séance publique, par la commission d'appel d'offres en présence de l'autorité concédante et des candidats ou de leurs représentants invités à cet effet.

A l'issue de chaque ouverture de plis, il est établi un procès verbal signé, pour la première étape, par la personne désignée par l'autorité concédante et, pour la seconde étape, par les membres de la commission d'appel d'offres.

Article 16 : Evaluation des offres.

La commission d'appel d'offres procède à l'évaluation des offres présentées lors de la seconde étape de l'appel d'offres.

Dans un premier temps, la commission évalue les propositions techniques et se prononce sur leur conformité aux conditions de l'appel d'offres et des cahiers des charges. Elle procède ensuite à une évaluation des offres sur la seule base des critères financiers décrits dans l'appel d'offres.

Les critères d'évaluation sont notamment : a) la valeur des péages, redevances, prix unitaires ou autres charges proposés, b) la valeur des paiements directs que l'autorité concédante sera éventuellement amenée à effectuer, c) le niveau des redevances éventuellement reversées à l'autorité concédante par l'opérateur du projet, d) la rationalité des solutions financières proposées.

La commission d'appel d'offres classe toutes les offres conformes. Elle transmet ce classement à l'autorité concédante ainsi que le procès verbal de ses travaux. La commission d'appel d'offres informe les candidats de leur classement lequel est rendu public.

Les offres conformes, autres que celles de l'adjudicataire, peuvent bénéficier d'une compensation financière forfaitaire d'un montant fixé par l'appel d'offres.

Article 17 : Désignation de l'attributaire du contrat.

L'autorité concédante, après avoir reçu le classement effectué par la commission d'appel d'offres ainsi que le procès verbal des travaux de la commission, signe le contrat CET avec le candidat ayant été classé en tête.

Les contrats CET font l'objet d'une publication au Journal officiel.

L'autorité concédante peut, à tout moment, mettre fin à la procédure d'appel d'offres. Cette décision ne peut faire l'objet d'aucun recours de la part des candidats lesquels peuvent néanmoins, le cas échéant, bénéficier de la compensation financière prévue à l'article 16.

Section 3 : Procédures particulières de sélection de l'opérateur du projet.

Article 18 : Procédure de traitement des offres spontanées.

Un tiers a la possibilité d'adresser à une autorité publique une offre spontanée portant sur la réalisation d'un projet visé à l'article premier de la présente loi. Dans ce cas, le tiers procède aux études préalables lui permettant de présenter un projet cohérent. Une offre spontanée n'est recevable que si l'autorité publique n'a pas fait état, à la date de la présentation de l'offre, de son intention, même éventuelle, de réaliser une telle infrastructure. Le Conseil des infrastructures évalue la recevabilité de l'offre spontanée.

L'offre spontanée qui a été déclarée recevable est examinée par l'autorité publique. Si cette dernière entend lui donner suite, elle organise un appel d'offres dans les conditions prévues aux sections 1 et 2 du présent chapitre.

Le candidat, auteur de l'offre spontanée, confie les études préalables qu'il a réalisées à l'autorité concédante afin qu'elle les mette à la disposition de tous les candidats. Le candidat, auteur de l'offre spontanée, participe à l'appel d'offre dans les mêmes conditions que les autres candidats.

Le candidat qui a présentée une offre spontanée à laquelle l'autorité concédante a donné suite bénéficie d'une rémunération équitable de son offre par l'autorité concédante. Le niveau de cette rémunération peut excéder le montant de la compensation financière prévue a l'article 16. Le niveau de la rémunération est arrêté par le Conseil des infrastructures, sur la base d'une expertise indépendante.

Article 19 : Dispositions transitoires applicables aux opérations en cours.

Lorsqu'à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, une autorité concédante a déjà entrepris des discussions avec un tiers en vue de la passation d'un contrat CET, le Conseil des infrastructures détermine le niveau d'avancement des études éventuellement réalisées par ce tiers. Ce même Conseil détermine, sur la base d'une expertise indépendante, le niveau d'indemnisation auquel ce tiers a droit en raison des études et des travaux qu'il a réalisés. Cette indemnisation est prise en charge par l'autorité concédante.

L'autorité concédante engage une procédure d'appel d'offres pour la passation de ce contrat dans les conditions prévues par la présente loi. Dans le cadre de l'appel d'offres, l'autorité concédante porte à la connaissance de tous les candidats les études et les travaux déjà réalisés.

Article 20 : Hypothèses dans lesquelles un contrat peut être passé selon une procédure de gré à gré.

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

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

Article 21 : Participation d'un partenaire au développement au financement d'une infrastructure.

Lorsqu'un partenaire au développement, notamment un organisme international, participe au financement d'une infrastructure faisant l'objet d'un contrat CET, la procédure d'appel d'offres décrite aux sections 1 et 2 du présent chapitre peut faire

l'objet d'ajustements pour tenir compte de la réglementation propre à ce partenaire au développement.

Ces mesures d'ajustement sont discutées par l'autorité concédante avec le partenaire au développement et sont soumises à l'avis du Conseil des infrastructures. Ces mesures d'ajustement sont décrites dans l'avis d'appel d'offres.

Chapitre III : Exécution des contrats, litiges, sanctions et résiliations.

Article 22 : Transferts d'un contrat en cours d'exécution et relations avec les institutions de financement des infrastructures.

L'opérateur du projet, sélectionné à l'issue de la procédure prévue au chapitre II de la présente loi, est responsable personnellement de l'exécution du contrat CET. Il peut néanmoins confier la réalisation de certaines de ses obligations à des tiers placés sous sa responsabilité.

L'autorité concédante peut établir des relations contractuelles directes avec les institutions ayant financé tout ou partie du projet.

L'opérateur du projet ne peut transférer le contrat à un tiers que dans les conditions prévues par le contrat CET. Le contrat CET peut notamment prévoir un transfert soit au profit des institutions ayant financé tout ou partie du projet soit au profit d'un tiers proposé par ces institutions. Le tiers, à qui le contrat est transféré, doit présenter des garanties financières, techniques et juridiques suffisantes et être, en outre, capable d'assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

L'autorité concédante doit agréer le tiers à qui le contrat a été transféré. Elle ne peut refuser cet agrément que dans les conditions prévues par le contrat.

Article 23 : Litiges.

Les contestations relatives à la sélection du concessionnaire font l'objet d'une décision du Conseil des Infrastructures. La procédure de recours est fixée par le Conseil des Infrastructures. Les décisions prises par le Conseil des Infrastructures en application du présent article ne sont pas susceptibles de recours.

Le Conseil des Infrastructures statue à brefs délais, en dernier recours et suivant la procédure qu'il fixe, sur les contestations ayant pour objet de faire corriger, avant la signature du contrat CET, des irrégularités observées dans la conduite de la procédure de sélection de l'opérateur du projet.



Pose des prédalles au PS 20.2



Pile au PS 16.2

Les litiges liés à la passation, à l'exécution ou à l'interprétation des contrats CET sont réglés soit à l'amiable, soit par les juridictions. Les autorités concédantes, les candidats non retenus et les opérateurs des projets font tous leurs efforts pour régler à l'amiable les litiges.

Pour régler les litiges qui ne l'ont pas été par la voie amiable, il peut être recouru à la procédure de l'arbitrage, y compris à l'arbitrage international, en application des dispositions de l'Acte Uniforme relatif au droit de l'arbitrage pris en application du Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique. Le tribunal arbitral est composé de trois arbitres désignés, le premier par l'autorité concédante, le deuxième par l'opérateur du projet ou le candidat non retenu, le troisième d'un commun accord par les parties. A défaut d'accord sur le choix du troisième arbitre, la nomination est effectuée sur demande de l'une des parties par le président du tribunal régional de Dakar. Les règles de fonctionnement du tribunal arbitral sont celles prévues au Livre VI de la deuxième partie du Code de procédure civile.

A défaut de règlement amiable ou de recours à la procédure d'arbitrage, les litiges liés à la passation, à l'interprétation ou à l'exécution des contrats CET sont de la compétence en première instance du tribunal régional de Dakar.

Les litiges liés à la passation du contrat CET ne peuvent donner lieu qu'à une indemnisation du ou des candidats non retenus.

Article 24 : Résiliation des contrats.

Le contrat CET peut être résilié pour les motifs prévus dans le contrat et notamment :

- à la demande de l'opérateur du projet, en cas de faute grave de l'autorité concédante. Dans ce cas, la résiliation est prononcée par le juge dans les conditions prévues à l'article 23. L'opérateur du projet peut alors réclamer des dommages et intérêts à l'autorité concédante ;
- sur l'initiative de l'autorité concédante, en cas de faute grave de l'opérateur du projet. Dans ce cas, l'autorité concédante prononce elle-même la résiliation du contrat. L'autorité concédante peut rechercher devant le juge la responsabilité de l'opérateur du projet en raison des fautes qu'il a commises. Le contrat CET peut néanmoins prévoir que, dans ce cas, l'autorité concédante verse une compensation financière liée à la récupération des infrastructures ;
- sur l'initiative de l'autorité concédante, pour un motif d'intérêt général, même sans faute de l'opérateur du projet. La résiliation est alors prononcée par l'autorité

concedante. L'opérateur du projet a toujours droit, dans ce cas, à une indemnité couvrant ses charges et son manque à gagner ;


- à l'initiative de chacune des parties, en cas de force majeure, dans les conditions prévues par le contrat ;
- à la demande de l'opérateur du projet, dans le cas où l'autorité publique, par son action, remet en cause l'équilibre financier du contrat. Dans ce cas, la résiliation est prononcée par le juge dans les conditions prévues à l'article 23. L'opérateur du projet peut alors réclamer des dommages et intérêts à l'autorité concedante.

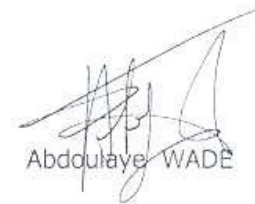
L'opérateur du projet a la possibilité de contester, devant les juridictions, dans les conditions prévues à l'article 23, la résiliation du contrat ainsi que le montant de l'indemnité qui lui est due par l'administration. Toutefois le juge n'a pas le pouvoir d'annuler une décision de résiliation prise par l'autorité concedante ; il peut seulement accorder une indemnité à l'opérateur du projet.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 01 MARS 2004

Par le Président de la République
Le Premier Ministre


Idrissa SECK


Abdoulaye WADE

Annexe XI: L'autoroute Dakar-Diamniadio en chantier

Annexe XII: le patrimoine bousculé de l'autoroute

« L'autoroute de l'avenir » Livret de panneaux patrimoniaux

Le peuplement du Sénégal est multiséculaire, celui-ci s'est fait par des vagues successives, et pour l'essentiel, il s'est effectué à partir du Nord, de la vallée du fleuve Sénégal. Présentement, plusieurs traces qu'il s'agisse des vestiges archéologiques : les amas coquilliers du delta du Saloum, de la Basse Casamance, les mégalithes, les dunes ogoliennes de Kounoune, des architectures traditionnelles à l'image des cases en pierres du pays Bassari, les cases à impluvium de la basse Casamance, l'architecture coloniale dans les villes de Rufisque de Dakar, de Saint-Louis par exemple, des lieux de mémoire : camp et cimetière de Thiaroye. Outre ces témoins du passé, le pays dispose de plusieurs sites naturels qui font l'objet de protection car inscrits sur la liste des monuments historiques des sites nationale : Parc de Niokoloba, le delta du Saloum, la forêt classée de Mbao...

Dakar, la capitale du Sénégal, du fait du rôle qu'elle a joué et continue de jouer aujourd'hui a attiré une forte population, elle regroupe en son sein un patrimoine diversifié, cependant, plusieurs sites notamment archéologiques ont tout simplement disparus ou sont de nos jours menacés de disparition sous l'effet de l'urbanisation galopante, et une pression foncière sans précédent.

Il est évident que nous disposons aujourd'hui d'un ensemble de valeurs matérielles, culturelles, immatérielles léguées par nos ancêtres, celles-ci, désignées sous le vocable de patrimoine, soit nous l'entretenons ou pas, soit nous le faisons fructifier ou pas (A.F GARÇON), nous avons cependant la charge de le transmettre aux générations futures. Dans cette perspective, le projet de construction d'une autoroute dans la presqu'île du Cap-Vert, constitue un véritable prétexte pour évoquer les

enjeux patrimoniaux, car tout en bousculant un certain patrimoine, ce vaste projet d'aménagement du territoire remet à jour un certain patrimoine qui était pratiquement oublié, ou qui allait tout simplement disparaître sous l'effet de la pression foncière dans la capitale notamment.

Dans cet ordre d'idées, ce modeste livret de panneaux patrimoniaux se propose de mettre en exergue quelques sites représentatifs du patrimoine sénégalais dans sa globalité, mais aussi qui se signalent par leur spécificité que ça soit dans le paysage urbain dakarois ou l'ensemble du territoire national.

Ainsi il s'agira pour chaque site de le présenter sous forme de panneaux de signalisation, afin d'alerter l'automobiliste qui emprunte l'autoroute, de la présence de sites ou de lieux de mémoire qu'il pourrait éventuellement visiter. Ce procédé est fréquent dans tous les pays qui connaissent ces infrastructures en réseau, c'est le cas par exemple sur « **l'autoroute A3, qui traverse le massif, on vous sommes, par voie d'affiches, d'admirer la Sainte-Victoire et les 'paysages de Cézanne', on vous nomme le génie du lieu, comme si, sans cette référence, le paysage risquait de retomber dans l'indifférence- nullité du pays, lieu sans génie** » (Alain ROGER, Court traité du paysage, pp. 22). Le gouvernement du Sénégal a d'ailleurs utilisé le même procédé sur la route Dakar-Kaolack pour signaler la proximité des sites mégalithiques, inscrits sur la liste du patrimoine de l'UNESCO.

Rufisque « la vielle ville »



Maquette 1: S. Moriset



Maquette : S. Moriset

Du nom traditionnel de Teung-Guejd, la ville de Rufisque incarne un brassage de civilisations. À l'origine, Rufisque était un village de pêcheurs Lebbou, ces derniers occupaient avant l'avènement des occidentaux plusieurs entités territoriales dans la presqu'île du Cap-Vert. Les lébous auraient quitté le Djolof vers le XIII^e siècle, ceux qui se sont installés à Rufisque, auraient d'abord transité par Kounoune, qui abrite plusieurs sites archéologiques. Cependant, ils trouvèrent sur place une population socé qu'ils ont chassé. Découvert par les portugais au XV^e siècle qui y installèrent leur premier comptoir commercial, Rufisque a connu un développement économique sans précédent au XIX^e siècle grâce à la traite de l'arachide sous la domination française, à cet effet, il est la troisième ville à jouir du privilège communal en 1880 avant même Dakar, ce qui lui permettait d'avoir des représentants au conseil général. Aujourd'hui, le visiteur pourra contempler dans le paysage de grands hangars de l'époque coloniale qui servait à entreposer l'arachide, la gare ferroviaire de Rufisque, ainsi que l'ensemble des bâtiments avec leur architecture de type colonial. La communauté lébou toujours majoritaire, est très conservatrice ainsi, chaque année elle organise des événements culturels tels que la course de pirogues, culturels à l'image du « Ndeup » pour perpétuer la tradition des anciens.

L'île de Gorée : patrimoine de l'UNESCO



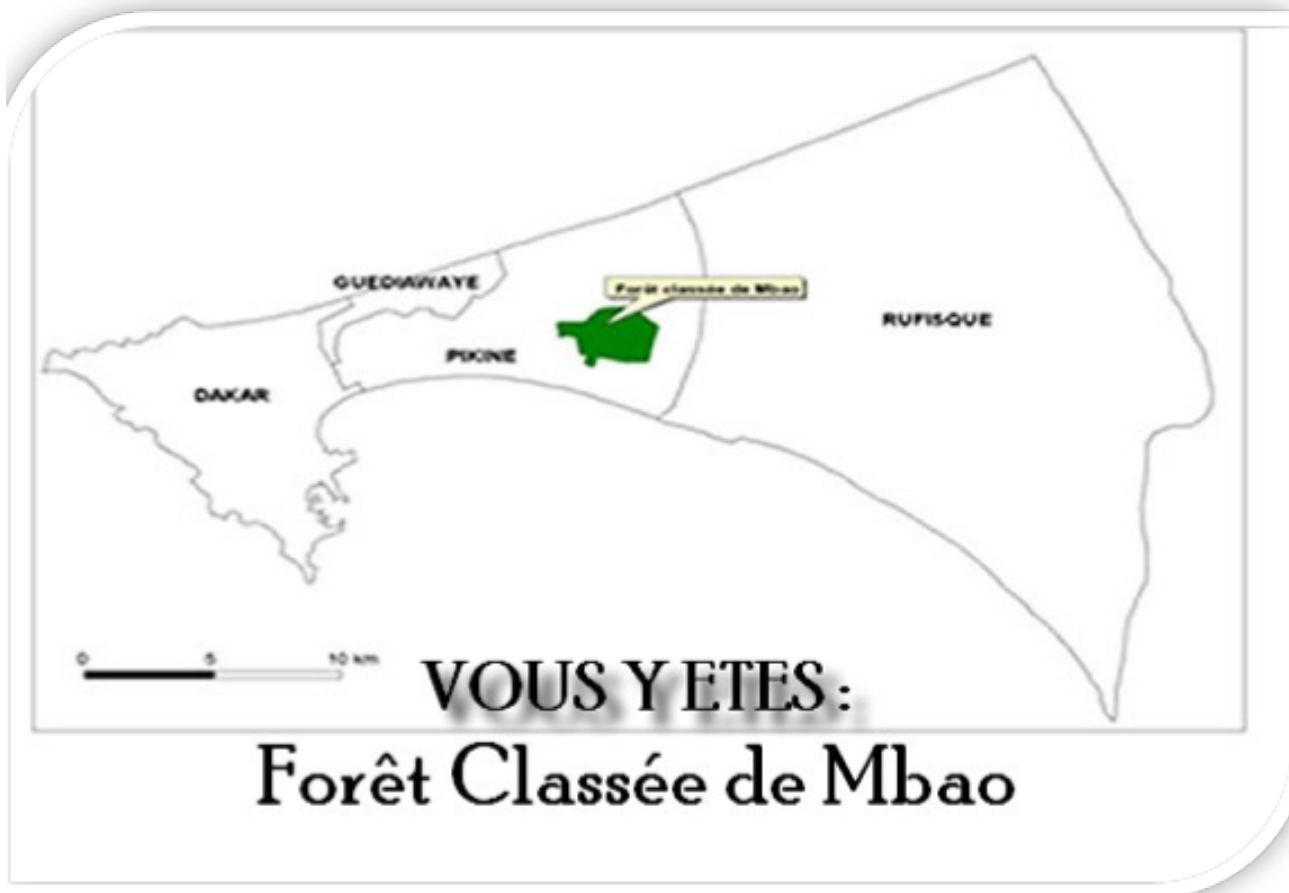
Maquette 2: S.M./Kantoussan



Photo 1: vue de Gorée, crédit, keuryoussou.com

Inscrite sur la liste du patrimoine de l'UNESCO en 1978, l'île de Gorée a été découverte en 1444 par un navigateur portugais du nom de Dinis DIAS, son nom actuel viendrait du mot « Goede Reede » qui signifie « la bonne rade », dénomination attribuée par les hollandais qui se sont emparés pour un temps de l'île. Avec Saint-Louis, l'île de Gorée fait partie des premières communes d'Afrique de l'Ouest créées sur la base du modèle occidental. Grâce à sa position stratégique sur l'océan Atlantique, l'île a fait l'objet de plusieurs tensions entre français et anglais, elle passera sous possession française par le traité de paix d'Amiens en 1802, traité signé par le Royaume Uni, la France, l'Espagne et la République Batave. L'île en tant que comptoir commercial, a joué un rôle de premier ordre dans le cadre du commerce atlantique, par exemple les esclaves qui étaient capturés dans les royaumes environnants ainsi que les produits tels que les peaux de bêtes étaient d'abord stockés à Gorée avant de prendre la route des Amériques. L'histoire de Gorée n'est pas seulement celle de la traite négrière, c'est aussi celle des signares, que l'on rencontrait aussi bien à Saint-Louis qu'à Rufisque, une population métisse qui va finir par devenir une puissante bourgeoisie autochtone. L'île de Gorée c'est aussi cette architecture coloniale avec « des maisons parées de toutes les teintes de vieux rose, qui laissent deviner, entre leurs arcades, le bleu de la mer et le vert des jardins intérieurs, où, à l'abri des vents atlantiques, s'ouvrent les vérandas à colonnes, les escaliers en fer à cheval, les allées de basalte poli ».

La Forêt classée de Mbao



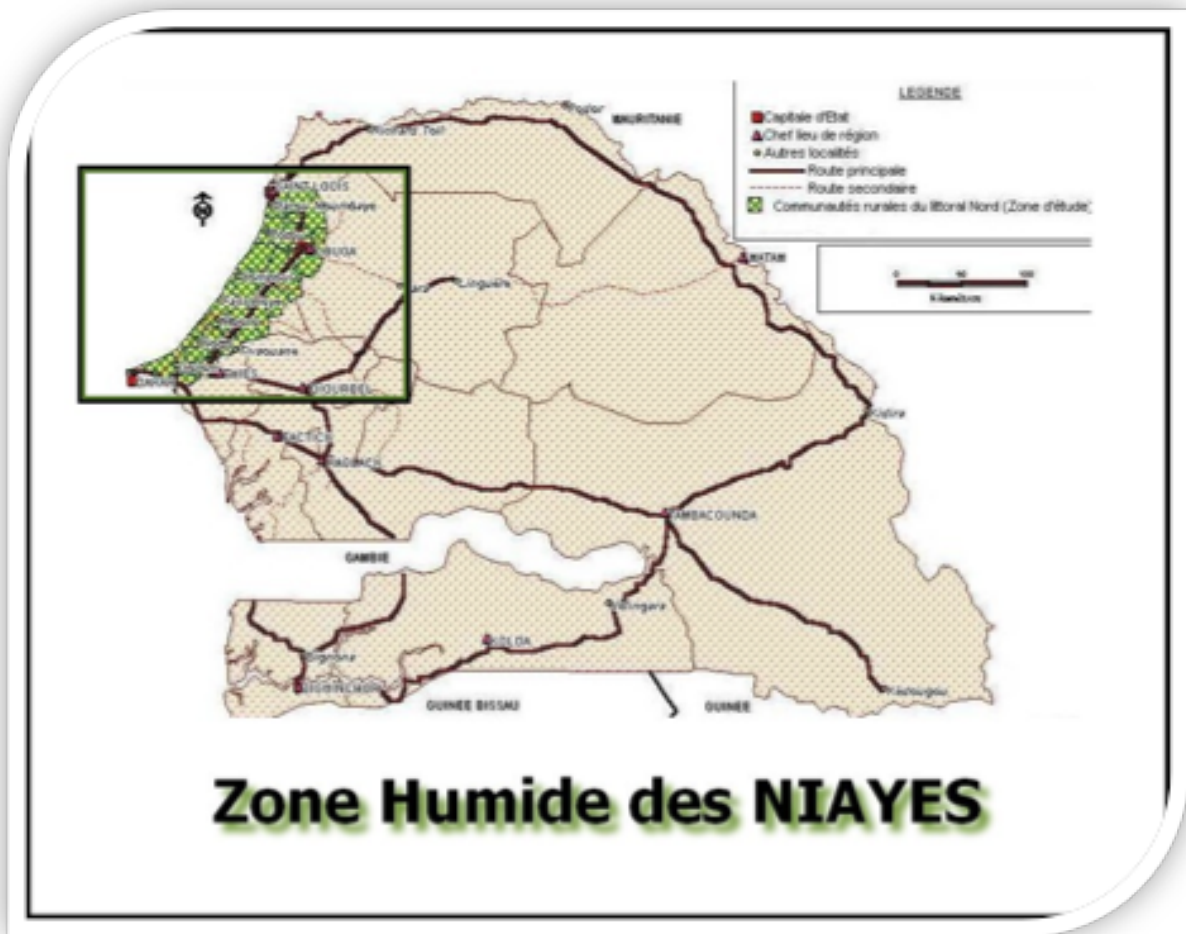
Maquette 3: Carte de localisation Forêt de Mbao. A. Kantoussan



Photo 2: vue forêt classée de Mbao, crédit A. Kantoussan

Pour l'automobiliste, le voyageur qui quitte Dakar après avoir parcouru plusieurs kilomètres que ça soit sur la RN1 ou « l'autoroute de l'avenir », tomber sur cette soudaine forêt constitue un changement brusque dans ce paysage dominé par le béton, cela s'explique par le fait qu'au départ, celle-ci était une forêt péri-urbaine ce qui n'est plus le cas avec l'étalement de Dakar. La forêt classée de Mbao, située dans le département de Pikine est le dernier poumon vert de la capitale sénégalaise, en proie à une évolution urbaine et une pression foncière sans précédent. Immatriculée au nom de l'État en 1908, la forêt de Mbao a été classée en mai 1940 par Arrêté du 979 SE/F., sa superficie a cependant beaucoup évolué face aux différentes agressions. La forêt classée de Mbao abrite plusieurs activités génératrices de revenus pour les populations environnantes notamment : cultures sous pluie, élevage, aviculture, commerce... le plan d'aménagement prévu dans le cadre de la construction de l'autoroute à péage, permettra à la forêt classée de Mbao de bénéficier d'un programme de suivi, de plantation d'arbres car pour compenser les 35 hectares déclassés dans la forêt, ainsi, « la plantation d'arbres, d'espèces adaptées au milieu naturel, selon le ratio de 2 arbres plantés pour compenser 1 arbre abattu ».

La zone humide des Niayes



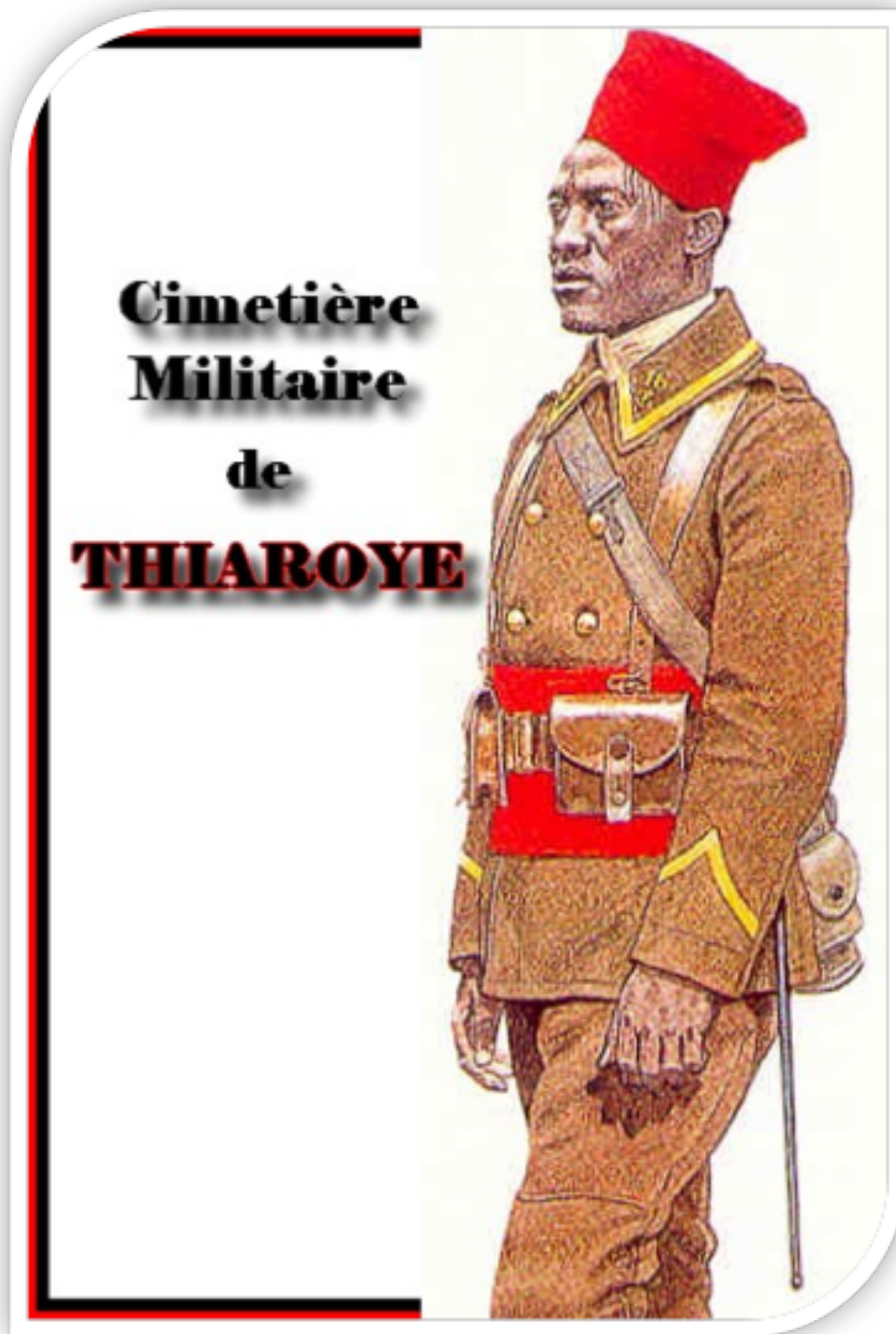
Maquette 3: A. Kantoussan



Photo 3: vue de cultures maraichères dans les Niayes, crédit ecotour-voyage-nature.com

Administrativement, la zone naturelle des Niayes s'étend sur quatre régions : Dakar, Thiès, Louga et Saint-Louis, elle s'étire sur 180 kilomètres avec une largeur qui varie selon les endroits entre 5 et 30 kilomètres à l'intérieur des terres. Cette bande de terre offre un paysage particulier caractérisé par des dépressions et des dunes reposant sur une nappe phréatique peu profonde, avec une hydrographie jadis très riche en lacs et points d'eau. Ces conditions écologiques particulières ont toujours fait de cette région une zone de forte attraction pour les populations. Dans la région de Dakar, la zone des Niayes abrite principalement le secteur des cultures maraichères, de l'horticulture. D'ailleurs dans la capitale, tous les légumes frais tels que la salade, le « nana », le chou pommé, vendus à proximité des routes notamment sur la RN1 proviennent des cultures de la zone des Niayes. Une bonne partie de la population de la banlieue défavorisée s'adonne à ces activités génératrices de revenus pour elle.

Le Cimetière militaire de Thiaroye



Maquette 5: A. Kantoussan Tirailleur Sénégalais



Photo 4: Camp des tirailleurs de Thiaroye, crédit photo, franceglobal.com

Inscrit sur la liste des monuments historiques et des sites classés, le cimetière militaire de Thiaroye incarne à la fois un lieu de mémoire mais un aussi devoir de mémoire. Il symbolise en effet l'histoire des troupes africaines désignées sous le vocable de Tirailleurs Sénégalais ayant pris part à la seconde guerre mondiale aux côtés de la France, ces soldats provenaient de tous les territoires qui étaient sous la domination française donc il n'y avait pas que des soldats sénégalais. À travers ce cimetière militaire, se cache en fait toute une histoire de la période coloniale, et même post coloniale, celle de Thiaroye 1944, de l'effort de guerre et surtout celle de la prise de conscience des peuples colonisés au lendemain de la victoire des alliés, qui désormais réclament leur émancipation. Le cimetière militaire de Thiaroye se situe près de la RN1, dans un quartier populaire de la banlieue, il passe pratiquement inaperçu dans ce paysage où abondent des micros entreprises, même si ce lieu évoque un passé douloureux, il faudrait bien en prendre soin, sinon comme le souligne Cheikh Faty Faye de l'association sénégalaise des professeurs d'histoire et de géographie «les traces de cette page douloureuse de notre histoire risquent d'être définitivement effacées ».

Les sites néolithiques de Kounoune



Maquette 6: A. Kantoussan, baobab



Photo 6: tessons de céramique 1 crédit photo A. Kantoussan

Le secteur de Kounoune abrite plusieurs sites archéologiques, il s'agit principalement de sites néolithiques, désignés sous les noms de dunes ogoliennes ou le néolithique de Kounoune. La zone géographique de Kounoune offrait jadis des conditions écologiques très favorables avec la présence de lacs, de point d'eau mais aussi d'affleurements de silex et d'autres types de roches très aptes à la taille donc à la fabrication d'outils pour les hommes préhistoriques. Le paysage était caractérisé par une succession de dunes et de dépressions qui abritaient des points d'eau, qui attiraient souvent des animaux sauvages qui venaient s'y désaltérer. Les hommes préhistoriques par contre habitaient sur les hauteurs des dunes, aujourd'hui les traces de leur présence sont visibles sur celles-ci, grâce et/ou à cause de l'érosion éolienne, des artefacts: tessons de céramique, outils en silex, anciens foyers, sont visibles sur la surface de certaines dunes. D'après la légende, les lébous qui se sont installés à Rufisque, auraient d'abordé transité par Kounoune vers le XII^e - XIII^e siècle qui offrait des conditions d'habitation très propices. Cependant les sites de Kounoune ne constituent pas les seuls sites archéologiques que l'on rencontre sur la zone d'emprise de « l'autoroute de l'avenir », récemment une mission de prospection archéologique menée par l'IFAN a permis de mettre au jour plusieurs autres sites archéologiques mais de différentes époques.

