



FR

**CETTE ACTION EST FINANCEE PAR L'UNION EUROPEENNE**

**ANNEXE 1**

de la Décision d'exécution de la Commission relative au financement du plan d'action annuel 2022 en faveur de la République du Sénégal

**Document d'action du « Programme de Restructuration du Transport Collectif de Dakar (PRTCD) »**

**PLAN D'ACTION ANNUEL**

Le présent document constitue le programme de travail annuel au sens de l'article 110, paragraphe 2, du règlement financier, ainsi que le plan d'action/la mesure au sens de l'article 23 du règlement IVCDCI - Europe dans le monde.

## 1 SYNTHÈSE

### 1.1 Tableau récapitulatif de l'Action

<b>1. Intitulé</b> <b>CRIS/OPSYS</b> <b>Acte de base</b>	Programme de Restructuration du Transport Collectif de Dakar (PRTCD)  Numéro OPSYS : ACT-61269 Numéro CRIS : NDICI AFRICA/ 2022/043361  Financé au titre de l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDCI - Europe dans le monde)
<b>2. Initiative</b> <b>'Team Europe'</b>	Oui – Cette action contribuera à l'Initiative Team Europe (TEI) « <i>Économie Verte au Sénégal</i> ».
<b>3. Zone</b> <b>bénéficiaire de</b> <b>l'action</b>	L'action sera menée en République du Sénégal, dans l'agglomération de Dakar.
<b>4. Document de</b> <b>programmatio</b> <b>n</b>	Document de Stratégie Conjointe (DSC) UE-Sénégal 2021-2023
<b>5. Lien avec les</b> <b>objectifs du (ou</b> <b>des) PIP (s)</b> <b>/résultats</b> <b>attendus</b> <b>concernés</b>	<p>L'action est en lien avec la priorité 1 du DSC « <b>Croissance verte et inclusive pour la création d'emploi</b> » et cible particulièrement son secteur 2 « <b>Infrastructures durables et résilientes et digitalisation</b> » en vue de contribuer à la réalisation des objectifs suivants :</p> <p><b>L'objectif général (impact)</b> de cette action est d'améliorer durablement les conditions de vie des populations.</p> <p><b>L'objectif spécifique (résultat)</b> de cette action est de contribuer à développer, équiper et opérationnaliser un réseau de transport public métropolitain restructuré, durable, inclusif, accessible et confortable pour tous, tout en accompagnant la formalisation et/ou la création d'emplois décents et la professionnalisation du secteur des transports, en mettant un accent particulier sur l'inclusion des femmes dans le secteur du transport.</p>

DOMAINES PRIORITAIRES ET INFORMATIONS SECTORIELLES				
<b>6. Domaine(s) prioritaire(s), secteurs</b>	DAC 210 - <b>Infrastructures durables et résilientes et digitalisation</b> permettant d'améliorer la mobilité urbaine au travers d'une approche Team Europe qui vise l'appui au développement d'un système de transport durable et inclusif			
<b>7. Objectifs de développement durable (ODD)</b>	ODD principal (1 uniquement): 11 - villes et communautés durables Autres ODD importants (jusqu'à 9) et, le cas échéant, cibles: 13- mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, 9- industrie, innovation et infrastructure, 8-Travail décent et croissance économique, 5- égalité entre les sexes, 3- Bonne santé et bien-être			
<b>8 a) Code (s) CAD</b>	Code CAD 21012 – Transports en commun - Administration des affaires et services concernant les transports en commun.– 100%			
<b>8 b) Principal canal de distribution @</b>	42000-Institution de l'Union européenne			
<b>9. Objectifs de dépenses</b>	<input type="checkbox"/> Migration <input checked="" type="checkbox"/> Climat <input checked="" type="checkbox"/> Inclusion sociale et développement humain <input checked="" type="checkbox"/> Égalité de genre <input type="checkbox"/> Biodiversité <input type="checkbox"/> Droits de l'homme, démocratie et gouvernance <input type="checkbox"/> Éducation			
<b>10. Marqueurs (À partir du formulaire CAD)</b>	<b>Objectif politique général @</b>	<b>Non ciblé</b>	<b>Objectif significatif</b>	<b>Principal objectif</b>
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre les hommes et les femmes et autonomisation des femmes et des filles	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Développement du commerce	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des risques de catastrophe @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inclusion de personnes handicapées @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alimentation @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Marqueurs de la convention de Rio</b>	<b>Non ciblé</b>	<b>Objectif significatif</b>	<b>Principal objectif</b>
	Biodiversité @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Marqueurs internes et Tags:	Objectifs politiques	Non ciblé	Objectif significatif	Principal objectif
	Numérisation Tags: connectivité numérique gouvernance numérique entrepreneuriat numérique création d'emplois compétences/compétences numériques services numériques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Connectivité Tags: transports contacts interpersonnels énergie connectivité numérique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Migration (méthodologie en cours de développement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des inégalités (méthodologie en cours de développement)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Covid-19	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INFORMATIONS RELATIVES AU BUDGET				
12. Montants concernés	<p>Ligne budgétaire: (ligne et poste budgétaire): BGUE-B2022-14.020120-C1-INTPA</p> <p>Coût total estimé: 323 800 000 EUR (y compris toutes les contributions estimées à ce jour)</p> <p>Montant total de la contribution du budget de l'UE : 20 000 000 EUR qui seront complétés par une garantie EFSD+ de 13 257 000 EUR à la BEI.</p> <p>Cette action est cofinancée conjointement par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La République du Sénégal pour un montant indicatif de 33 000 000 EUR</li> <li>- L'Agence Française de Développement (AFD) pour un prêt souverain d'un montant de 100 000 000 EUR</li> <li>- L'Agence Française de Développement (AFD) pour une subvention de 3 500 000 EUR</li> <li>- La Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour un prêt souverain d'un montant indicatif de 147 300 000 EUR</li> <li>- La République Fédérale d'Allemagne (via KfW) pour une subvention d'un montant indicatif de 20 000 000 EUR</li> </ul> <p>Les contributions susmentionnées viennent également participer à l'Initiative Team Europe « Économie verte au Sénégal ». Cette TEI, composée de deux axes (1. Agropole d'avenir pour une agriculture verte et des emplois décents et 2. Villes durables et digitales) et de deux thématiques transversales (1. Renforcement du secteur numérique et 2. Gouvernance), est alimentée par des contributions de la Belgique, Banque Européenne d'Investissement, Italie, France, Allemagne, Pays-Bas, Espagne, et Luxembourg, en plus de celles de l'Union européenne.</p>			

## GESTION ET EXÉCUTION

13. Modalités de mise en œuvre (type de financement et mode de gestion)	<p>Modalité du projet :</p> <p>Gestion indirecte avec entité(s) à sélectionner conformément aux critères énoncés à la section 4.4.1</p> <p>Cette contribution à la plateforme régionale de financement mixte est mise en œuvre en gestion indirecte par les entités indiquées à l'annexe du présent document d'action, conformément à la procédure d'attribution de la plateforme régionale.</p>
---	--

### 1.2 Résumé de l'Action

La mobilité urbaine à Dakar constitue un enjeu crucial pour une ville vivable, prospère et productive. La région de Dakar qui concentre 23 % de la population du Sénégal sur un territoire extrêmement étroit (0,3% du territoire national), représente aussi 92% du chiffre d'affaires des entreprises du secteur formel et 50% de celles du secteur informel. En outre, Dakar concentre 52% des travailleurs du pays dont 87% dans le formel et 36% dans l'informel. Face aux défis liés au déplacement dans le Grand Dakar, la présente action vise à apporter des réponses aux contraintes de développement durable et d'amélioration de la mobilité urbaine en appuyant une nouvelle phase de restructuration du réseau de transport collectif de l'agglomération après le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT).

Portée par la Team Europe en appui au gouvernement sénégalais qui en fait un de ses investissements prioritaires et avec comme objectif général de contribuer à l'amélioration durable des conditions de vie des populations, la présente action a pour **objectif spécifique de contribuer à développer, équiper et opérationnaliser un réseau de transport public métropolitain restructuré, durable, inclusif, accessible et confortable pour tous, tout en accompagnant la formalisation et/ou la création d'emplois décents et la professionnalisation du secteur des transports, mettant un accent particulier sur l'inclusion des femmes dans le secteur du transport.** Le projet proposé permettra de mettre en service 14 lignes de bus prioritaires de rabattement des usagers vers les deux (2) lignes principales qui constituent le « Mass Rapid Transit » de Dakar (Train Express Régional et Bus Rapid Transit), avec une flotte de bus plus propres fonctionnant au gaz qui contribuerait à amorcer une transition énergétique tout en permettant aux opérateurs locaux actuels de poursuivre leur activité. Les études ont montré que dans la situation actuelle, ces opérateurs ne sont ni techniquement, ni économiquement prêts ni à exploiter, ni à entretenir un système de bus électriques. De plus, l'option électrique aurait une faible valeur ajoutée au regard du mix électrique sénégalais pour les années à venir. En outre, ce projet permettra d'offrir un service aux usagers efficace, accessible et abordable et un système de gestion du trafic moderne basé sur des solutions digitales. Un impact est attendu sur la réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES) et d'autres polluants atmosphériques, sur la compétitivité économique de Dakar (moteur économique du Sénégal et porte du corridor économique Dakar-Abidjan), la décongestion du trafic, ainsi que le désenclavement et le développement inclusif des quartiers périphériques de Dakar et l'amélioration de la sécurité routière. **La finalité de l'action est d'améliorer durablement les conditions de vie des populations en leur facilitant un accès plus rapide et abordable aux différents services et centres économiques de la capitale du Sénégal.**

L'exploitation des nouvelles infrastructures et du matériel roulant moderne devra être assurée par un personnel qualifié permettant d'offrir aux habitants des services de transport attractifs. Dans ce contexte, la formalisation et/ou la création d'emplois décents sera réalisée par des appuis visant la professionnalisation du système de transport urbain et des formations ciblées pour le personnel actuel du transport artisanal (opérateurs privés – Groupements d'Intérêt Économique- regroupés au sein de l'Association de Financement du Transport Urbain, AFTU) ainsi que pour le personnel de la société publique Dakar Dem Dikk, dont l'activité sera affectée par la réorganisation du réseau. Ces formations répondront aussi à un besoin global des employés pour s'adapter et accéder à des emplois décents et formels.

Différentes mesures visant à féminiser les métiers du secteur du transport et à améliorer l'usage des moyens de transport par les femmes (notamment en terme de sécurité) seront mises en œuvre aux stades de la formation professionnelle et de l'exploitation.

En outre, une attention particulière sera portée sur la réalisation concrète de mesures visant à faciliter l'accessibilité et la sécurité des transports pour les personnes en situation de handicap à mobilité réduite.

La présente action est en ligne avec le Document de Stratégie Conjoint 2018-2023 (révisé en 2021) qui prévoit une réponse européenne face aux défis de développement urbain et de la mobilité urbaine inclusive et durable. Elle contribue à la mise en œuvre de l'Initiative Team Europe « Économie Verte au Sénégal », en particulier le chapitre sur les villes durables et digitales. La croissance verte et inclusive est donc au cœur de la présente intervention européenne ; dans ce cadre, l'action cherchera un impact social et environnemental positif le plus fort possible et sera canalisée via des financements au secteur public et aux opérateurs privés.

Cette action est également alignée avec la Stratégie Global Gateway et les orientations de la communication « Vers une Stratégie globale avec l'Afrique »<sup>1</sup>, et en particulier le partenariat pour une transition verte dans un contexte d'urbanisation rapide, d'accroissement des inégalités et de pression démographique. Cette action s'intègre pleinement dans les priorités du Nouveau Consensus européen pour le développement<sup>2</sup> et constitue également une contribution directe à la mise en œuvre du Pacte Vert européen<sup>3</sup>. Ce projet revêt une importance majeure, répondant aux multiples défis sociaux, économiques et environnementaux de l'urbanisation rapide et incontrôlée de la région de Dakar, en lien avec l'ODD 11 (villes et communautés durables), ainsi que l'ODD 13 (lutte contre les changements climatiques), l'ODD 9 (industrie, innovation et infrastructure), l'ODD 8 (Travail décent et croissance économique), l'ODD 5 (Égalité entre les sexes) et enfin l'ODD 3 (bonne santé et bien-être).

La contribution de l'UE à cet investissement à forte visibilité de la Team Europe et du gouvernement sénégalais sera mis en œuvre au travers d'un mixage avec une institution financière européenne. L'AFD a déjà octroyé une subvention de 3 500 000 EUR en décembre 2021 et un prêt de 100 000 000 EUR en avril 2022, et les décisions de financement sont en cours d'instruction au niveau de la BEI et de la coopération financière allemande. Le coût total du projet est estimé à près de 323 800 000 EUR, et les études montrent un besoin en subvention de l'ordre de 40 à 50 000 000 EUR, notamment pour le financement du matériel roulant moderne et à basses émissions et les activités d'accompagnement (professionnalisation du secteur, formations, activités ciblées pour les femmes et personnes vulnérables etc.). La concessionnalité des fonds mis à disposition par les bailleurs et leur mode de rétrocession permettront d'augmenter la viabilité économique et financière du projet et de l'offre de transport collectifs, tout en limitant l'impact sur la situation de la dette (en terme de soutenabilité). Les résultats du bilan financier réalisé dans le cadre des études de faisabilité et d'avant-projet sommaire montrent que les recettes sur le réseau prioritaire couvriront les dépenses d'exploitation, hors amortissement du matériel roulant. Il est recommandé à ce titre que des mesures incitatives fortes soient mises en place pour que la billettique intégrée soit utilisée.

Concernant le coût de l'entretien, ces mêmes études concluent que la durée de vie des équipements et systèmes utilisés sur le réseau restructuré est estimée à 15 ans, période à l'issue de laquelle un renouvellement complet sera nécessaire. Pendant cette durée de vie, aucun autre investissement de gros entretien ne sera nécessaire.

## 2 JUSTIFICATION

### 2.1 Contexte

Le Sénégal demeure un pôle de stabilité et continue de faire preuve d'exemplarité démocratique dans la région du Sahel, marquée par la détérioration continue de la situation sécuritaire. Cette situation préoccupante constitue d'ailleurs l'une des priorités du Sénégal pour sa présidence de l'Union Africaine (UA) en 2022. Au niveau national, les violentes émeutes de mars 2021 ont mis en lumière certaines fragilités et frustrations de la société sénégalaise, notamment en ce qui concerne la jeunesse et la population urbaine. Les élections territoriales de janvier 2022 se sont toutefois déroulées dans un climat relativement paisible et de manière ordonnée.

Au niveau économique, le Sénégal est un pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, dont l'économie repose principalement sur les services (60% du PIB), avec l'industrie et l'agriculture représentant 25% et 15% du

<sup>1</sup> JOIN/2020/4 final

<sup>2</sup> COM(2016)740 corrected by C(2017)762

<sup>3</sup> COM/2019/640 final

PIB respectivement. Bien que le pays ait été fortement impacté par la crise Covid-19, la croissance s'est maintenue à environ 1,5 % en 2020 et à 5 % en 2021. En raison de la crise socio-économique provoquée par la Covid-19, un million de personnes supplémentaires seraient passées sous le seuil de pauvreté, dans un pays où près de la moitié de la population est pauvre. Alors que l'économie sénégalaise commençait à se relancer, elle a été impactée par les émeutes de mars 2021, et plus récemment par une hausse du coût de la vie et par la décision début 2022 de mettre le Mali sous embargo, alors que l'essentiel des denrées importées par le Mali passe par le Sénégal. L'invasion russe en Ukraine génère un impact sur les prix des produits de première nécessité, alimentaires et énergétiques, ce qui pourrait accélérer l'inflation et ralentir l'activité dans les secteurs les plus exposés. Ces crises ont également eu une incidence sur l'équilibre des comptes publics, entraînant un déficit budgétaire de 6,3 % en 2021 et portant le niveau de la dette à près de 73 % du PIB fin 2021, ce qui limite les marges d'endettement supplémentaires. Une aggravation de la charge de la dette est aussi possible de par la hausse prévisible des taux d'intérêt à l'échelle régionale et globale, pour faire face à l'inflation due à la guerre en Ukraine. Les perspectives économiques futures pourraient être soutenues par la mise en production des gisements de pétrole et de gaz, s'ils se concrétisent en 2023-2024. Les retombées sur le budget de l'État seront toutefois modestes, moins de 1 % du PIB par an sur les 5 prochaines années. Il est donc crucial pour le gouvernement de poursuivre les réformes structurelles. Ainsi, la stratégie de mobilisation des recettes à moyen terme vise à porter le taux de pression fiscale à 20 % du PIB à l'horizon 2024 pour permettre au gouvernement de compter davantage sur ses ressources propres pour financer son développement.

L'UE se positionne au Sénégal comme un partenaire solide et de longue date qui soutient le pays dans sa relance économique et sociale post Covid, à court terme, dans sa réponse aux défis structurels et dans sa trajectoire vers l'émergence et comme pôle de stabilité économique et sécuritaire dans la région, à plus long terme.

L'UE, via la programmation multi-annuelle et les actions de la Team Europe, se concentre sur quatre (4) initiatives phares dans le cadre de son partenariat avec le Sénégal. Chacune de ces initiatives comporte une dimension transformatrice, inclusive et démontre un grand potentiel en termes d'impact en faveur des populations. Ces 4 initiatives phares sont : les investissements verts, la jeunesse, la production locale de vaccins et la stabilité et sécurité intérieure. Elles contribueront à la mise en œuvre de la Stratégie Global Gateway, à la Team Europe Initiative (TEI) nationale « Économie Verte au Sénégal » ainsi qu'à plusieurs autres TEI régionales et continentales. Ces initiatives phares sont aussi toutes en ligne avec les priorités géopolitiques de l'UE ainsi qu'avec des priorités/ projets structurants, transformatifs et durables du Sénégal. La présente action contribue directement à la promotion des investissements verts.

Il est important également de souligner que l'UE est engagée dans un dialogue avec le Sénégal sur sa transition énergétique et sur les moyens à mettre en œuvre pour atteindre ses engagements climatiques au niveau international, voire pour les rehausser.

Le secteur des transports joue un rôle essentiel dans l'économie sénégalaise en tant que vecteur de croissance verte, inclusive et de création d'emplois. C'est aussi le principal secteur qui permet aux personnes de se déplacer pour accéder aux services, notamment ceux en appui au capital humain comme l'école, la santé, la protection sociale, ainsi qu'aux marchés et aux emplois. Il est par conséquent au cœur des investissements clés du Plan Sénégal Émergent (PSE), ainsi que de son Plan d'Actions Prioritaires II Ajusté et Accéléré pour la relance de l'économie (PAP2A), approuvé en septembre 2020. Le PSE a défini la politique économique et sociale du pays visant à lever les obstacles structurels à la croissance et à faciliter l'initiative privée pour l'émergence du Sénégal à l'horizon 2035. Le niveau de développement du réseau routier et son état d'usure, l'insuffisance de l'offre de services de transport public urbain ainsi que la vétusté du parc automobile sont identifiés comme des freins au développement du pays. L'amélioration de la mobilité urbaine y occupe ainsi une place prépondérante dans le cadre plus global d'un développement urbain durable et de la lutte contre le changement climatique avec un impact attendu sur la composante « atténuation » de la Contribution Déterminée Nationale du Sénégal, adoptée en décembre 2020.

La mobilité urbaine est donc un enjeu crucial pour la région de Dakar qui regroupe l'essentiel des fonctions administratives, politiques, économiques, et culturelles du pays. Sa population est estimée à 3,9 millions d'habitants en 2021, soit 23 % de la population du pays, sur un territoire extrêmement étroit (0,3% du territoire national). Les projections démographiques prévoient 5 millions d'habitants dans la capitale à l'horizon 2030, soit un rythme de croissance deux fois plus élevé que lors des trente dernières années. Si la densité de l'agglomération (près de 5 800 hab./km<sup>2</sup>) est moyenne, elle cache des disparités importantes entre ses différentes « séquences »

urbaines, c'est-à-dire entre ville structurée (Dakar), villes en consolidation (Guédiawaye/Pikine) et ville en construction (Rufisque). Par ailleurs, les contraintes liées à la forme géographique péninsulaire, accompagnée d'une urbanisation mal maîtrisée, ont conduit à de forts déséquilibres territoriaux. Dakar fait face à une urbanisation rapide et anarchique responsable du gonflement des villes qui constituent ses quatre départements (Dakar, Rufisque, Pikine et Guédiawaye) généralement avec des habitations spontanées, des bidonvilles sans plan directeur d'aménagement, ni assainissement de la voirie. Ainsi les quartiers qui sont nouvellement créés sont très enclavés, parfois peu accessibles, disparates, mal assainis et manquent d'infrastructures urbaines de base, ce qui augmente l'exclusion sociale et économique.

Selon la dernière Enquête Ménages-Déplacements (EMD) disponible (2015), environ 7,2 millions de déplacements tous modes confondus ont lieu dans le Grand Dakar lors d'un jour ouvrable, soit 3,36 déplacement/habitant, en croissance par rapport à 3,20 de 2000 (+5%). Hormis la marche, qui représente environ 70% de ces déplacements, la part modale des transports en commun était de 80% des déplacements journaliers motorisés, contre 14% pour la voiture particulière et 6% pour les deux-roues motorisés et autres moyens de transport. Les 1,8 millions de déplacements/jour en transport en commun sont assurés par des services de transport formels à hauteur de 41% (35% par l'AFTU, Association pour le Financement des professionnels du Transport Urbain, et 6% par la DDD, Dakar Dem Dikk) et de 11% par les taxis, bien que ce mode de transport ne s'inscrive pas normalement dans le système TC. Une partie importante des services de transport est assurée par des opérateurs informels (20% par les Cars Rapides et 4% par Ndiaga Ndiaye) ou par des services de taxi clandestins (12%). Les déplacements restants sont soit multimodaux (10%) ou bien d'autres type de transports tels que le petit train de banlieue ou les ramassages scolaires et d'entreprise (2%). Le programme d'intégration des Cars Rapides et Ndiaga Ndiaye initié par l'État sénégalais sous le pilotage du CETUD vise l'intégration complète de ces dessertes dans le réseau formel. À noter que la présente action appuiera la formation professionnelle des employés du secteur informel pour les intégrer dans le secteur formel.

Pour faire face aux défis futurs, le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), avec une subvention du Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM), élabore actuellement un Plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS) à l'horizon 2035 dans le cadre de l'initiative MobilizeYourCity. Le Comité de pilotage réuni à la fin du mois de mai 2022 a retenu un scénario « TCSP<sup>4</sup> et Ville Apaisée » avec un niveau d'ambition qui vise à agir sur la demande de déplacements, à promouvoir des modes de transport plus capacitaires et à exploiter le potentiel des modes actifs. Ce scénario a aussi pour objectif de décliner la vision du nouveau plan directeur d'urbanisme de Dakar dans le PMUS.

Depuis plusieurs années, l'État du Sénégal et ses partenaires ont consenti à des efforts considérables sur l'organisation et la modernisation du transport urbain de Dakar. En 2016 et 2019, cette dynamique s'est confirmée avec le lancement des chantiers respectifs du TER et du BRT dans lesquels la Team Europe a déjà fortement investi (respectivement par la France et la BEI). L'inter-connectivité de ces deux modes de transport de masse (BRT et TER) en site propre avec les autres modes de transports existants en vue de promouvoir une cohérence globale du réseau du transport collectif de Dakar devient une nécessité pour le bon fonctionnement et la rentabilité du BRT et TER. Ces derniers dépendent en effet de l'articulation avec les autres modes de transport du système de mobilité dakarois. Les modèles de demande ont montré que la fréquentation du BRT et du TER sera assurée à plus de 50% par des bus de rabattement.

Afin de répondre efficacement aux enjeux de mobilité identifiés, il apparaît donc essentiel de compléter ces deux projets par de nouvelles lignes de bus modernes permettant de former un réseau de transports collectifs efficace et efficient, c'est-à-dire intégré, attractif, durable, accessible et inclusif. C'est l'objet de la présente action.

## 2.2 Analyse des problèmes

### Brève analyse des problèmes

#### Problèmes de congestion

Les causes de la congestion automobile à Dakar sont liées à plusieurs facteurs : dérégulation de l'offre de transports publics, faible capacité du réseau routier avec des possibilités d'extension limitées (Dakar étant une presqu'île) lié

<sup>4</sup> Transport Collectif en Site Propre

à une croissance importante du parc automobile privé (malgré un ratio véhicule/habitant encore faible), ou encore insuffisance des dispositifs de régulation du trafic. Le réseau viaire atteint ses limites de capacité et les temps de trajet s'allongent malgré les efforts notables de création et d'aménagements de voie (par exemple, l'autoroute à péage vers Diamniadio) ou de transport collectif (BRT et TER). La pression sur les besoins de mobilité urbaine devrait s'accroître avec le développement rapide des secteurs Est de l'agglomération. La congestion automobile, accentuée par le phénomène de goulots d'étranglement aux écrans de Dakar et Guédiawaye-Pikine, mais également la pollution et l'insécurité routière menacent l'attractivité touristique et économique de l'agglomération dakaroise.

#### Problème de dégradation de l'environnement et de pollution de l'air

Une conséquence des nombreux dysfonctionnements du système de transport du Grand Dakar est une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air estimée très élevée par rapport aux normes acceptables. Face aux tendances actuelles de motorisation des ménages et l'accroissement du trafic, le scénario « TCSP Ville Apaisée » du PMUS ambitionne une réduction de 15% des émissions de CO<sub>2</sub> en intégrant les effets attendus de la restructuration. Le mauvais état d'une partie du parc de véhicules et leur vétusté accentuent ces émissions, affectant gravement la qualité de l'air à Dakar. Le transfert de voyageurs depuis les bus DDD et AFTU vers les modes moins émetteurs de gaz à effet de serre que sont le TER (alimentation électrique), le BRT (bus électriques) et le réseau prioritaire de rabattement -32 lignes dont les 14 visées par la présente action- (alimentation GNC, norme EURO VI) entraînera une réduction des émissions de polluants atmosphériques. Cette réduction pourrait être plus significative si une partie des lignes du réseau restructuré était dotée de bus électriques, mais cela reste soumis à des contraintes d'ordre économique et technique à lever ; cet aspect sera cependant étudié plus en détail. Par ailleurs, le CETUD étudie actuellement la faisabilité d'une production de biocarburants pour les transports publics urbains. Si les résultats, attendus d'ici la fin de l'année 2022, étaient concluants et qu'une filière biogaz était mise en place, cela contribuerait à la diminution des émissions fugitives de méthane, puissant gaz à effet de serre, issus de l'agriculture et de la gestion des déchets organiques, et à diminuer la dépendance du Sénégal aux énergies fossiles.

#### Problème d'attractivité et de qualité des transports collectifs

Malgré des efforts significatifs en matière d'amélioration de l'état de la voirie, de renouvellement du parc et de réorganisation du secteur, le système actuel de transports collectifs reste globalement inefficace. En raison de la multiplicité des opérateurs, du manque de rationalisation, de structuration et de hiérarchisation de l'offre autour de transports de masse aboutit à un engorgement de la voirie par les cars, bus et taxis, désormais de plus en plus accentué par l'augmentation rapide du nombre de voitures particulières, bien que le taux de motorisation des ménages reste encore faible par rapport aux pays développés. Une régulation des services de transport insuffisante et un manque de professionnalisation des exploitants privés du système transport artisanal actuel affectent l'usage du transport collectif à Dakar. Ce manque d'efficacité et de professionnalisme engendre non seulement un coût du transport élevé pour les ménages, notamment ceux résidant dans les banlieues, mais aussi une insécurité routière pour les usagers. L'accès aux services de base (santé, éducation, administration) peut être rendu compliqué, affectant particulièrement les jeunes, les femmes et les personnes vulnérables. En ce qui concerne la dimension genre, la représentation des femmes dans le secteur de la mobilité est très limitée, estimée à moins de 10% des effectifs. Les données disponibles indiquent également un cantonnement des femmes à un nombre limité de métiers dans le secteur (présence très réduite dans l'ingénieur ou la conduite par exemple, plus élevée aux postes administratifs et de relations clientèle, souvent moins rémunérateurs). De plus, malgré un cadre légal favorable au Sénégal, les femmes sont encore massivement exclues des formations et peuvent être victimes de discriminations pour l'accès à l'emploi pour le secteur. Le non-respect du Code du Travail, notamment dans les entreprises informelles, peuvent avoir des implications spécifiques pour les femmes (licenciement lors d'une grossesse par exemple). Enfin, les femmes sont particulièrement vulnérables aux violences ou harcèlements.

#### **Identification des principales parties prenantes et des questions institutionnelles et/ou organisationnelles correspondantes (mandats, rôles potentiels et capacités) à couvrir par l'action:**

L'action est portée institutionnellement par le Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, et en particulier par le CETUD, qui a le rôle d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (définition de l'offre de transport, contractualisation avec les opérateurs, etc.) qui met en œuvre la restructuration du transport collectif urbain et la professionnalisation des opérateurs du secteur. Les Ministères de



l'Environnement et du Développement Durable et de l'Urbanisme, et autres entités publiques (Gouverneur de Dakar, Préfets, maires de Dakar et des départements concernés) seront aussi associés. La composante relative aux aménagements urbains (voirie et terminus) sera mise en œuvre par l'Agence de Gestion et des Travaux routiers (AGEROUTE) en tant que maître d'ouvrage délégué du CETUD à l'image du projet BRT.

Les futurs exploitants des lignes seront également des partenaires importants : d'une part des Groupements d'Intérêt Économique (GIE, statut légal reconnu par l'État sénégalais) opérant des flottes de minibus et regroupés au sein de l'Association de Financement du Transport Urbain (AFTU) et d'autre part la compagnie de bus publique Dakar Dem Dikk (DDD). Ces GIE/AFTU et DDD ont une relation établie depuis plusieurs années avec le CETUD notamment pour le financement du renouvellement de flottes de bus et la professionnalisation des travailleurs de ces entités. Les Conventions de concession seront signées entre le CETUD et ces acteurs traditionnels du secteur du transport collectif dont les capacités seront renforcées.

La Team Europe en tant que partenaire technique et financier est partie prenante de l'action ; l'Agence Française de Développement, la Banque européenne d'Investissement et la KfW ont participé activement au développement de la présente action.

Les autorités locales sont impliquées dans le tracé des lignes de bus qui seront aménagées dans le cadre de ce projet. Elles sont elles-mêmes en relation avec la société civile, notamment les groupements d'intérêts économiques locaux qui constituent le tissu d'exploitants de ces lignes et qui ont signé des protocoles d'accord sur ce projet avec le CETUD. Ces entités ainsi que les populations locales affectées par le projet sont consultées notamment dans le cadre de la mise en œuvre du Cadre de Gestion Environnemental et Social et du Cadre de Politique de Réinstallation, et continueront à être impliquées tout au long de la mise en œuvre du projet.

A l'instar des projets BRT et TER, un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP), comprenant tout initiative, mesure et action pour assurer la participation et la concertation avec la société civile et la population sera adoptée et mise en œuvre sur la base des leçons tirées de ces projets antérieurs. L'engagement des parties prenantes sera un processus continu à travers la mise en œuvre des activités telles que les consultations et réunions statutaires tenues dans le cadre des processus de réalisation de l'étude d'impact environnement et social (EIES), du plan de réinstallation (PAR); des réunions de négociation avec les personnes affectées et toutes autres réunions organisées par le projet au niveau régional et départemental (Région de Dakar et Départements concernés par le présent projet).

### 3 DESCRIPTION DE L'ACTION

#### 3.1 Objectifs et produits

L'objectif général (impact) de cette action est d'améliorer durablement les conditions de vie des populations.

L'objectif spécifique (effet) de cette action est de contribuer à développer, équiper et opérationnaliser un réseau de transport public métropolitain restructuré, durable, accessible, inclusif et confortable pour tous, tout en accompagnant la formalisation et/ou la création d'emplois décents et la professionnalisation du secteur des transports, en incluant la dimension « genre ».

Les produits de cette action contribuant à l'objectif spécifique (effet attendu) correspondants sont les suivants:

- 1 Un réseau de 14 lignes de transport public prioritaires de rabattement, favorisant une connexion optimale et une intermodalité avec le système de Bus Rapid Transit (BRT) et la ligne de Train Express Régional (TER), moderne, inclusif, accessible pour tous, sûr et respectueux de l'environnement est établi.
- 2 Les opérateurs du secteur sont structurés, professionnalisés et sensibilisés sur différentes thématiques (genre, inclusivité, sécurité routière, travail décent, etc.).

### 3.2 Activités indicatives

**1 Activités liées au produit 1 : Un réseau de 14 lignes de transport public prioritaires de rabattement, favorisant une connexion optimale et une intermodalité avec le système de Bus Rapid Transit (BRT) et la ligne de Train Express Régional (TER), moderne, inclusif, accessible pour tous, sûr et respectueux de l'environnement est établi :**

- 1.1 Acquisitions foncières et libérations d'emprise (contrepartie État Sénégal)
- 1.2 Aménagement de voirie, arrêts de bus, terminus et de dépôts de bus ;
- 1.3 Acquisition et mise en service de bus modernes, accessibles et à basses émissions ;
- 1.4 Opérationnalisation d'un système de billetterie intégrée avec le Mass Rapid Transit (TER et BRT) ;
- 1.5 Opérationnalisation d'un Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs basé sur des solutions digitales (SAEIV) ;
- 1.6 Mobilisation et mise en place d'une structure de gestion et mise en œuvre du projet (Unité de Gestion de Projet, assistance technique à la Maitrise d'Ouvrage, Maitrise d'œuvre).

**2 Activités liées au produit 2 : Les opérateurs du secteur sont structurés, professionnalisés et sensibilisés sur différentes thématiques (genre, inclusivité, sécurité routière, travail décent, etc.) :**

- 2.1 Mise en œuvre d'actions de formalisation de l'activité des opérateurs du transport collectif sur les 14 lignes ;
- 2.2 Mise en œuvre d'actions de formation professionnelle du personnel des opérateurs du transport collectif, notamment pour les femmes ;
- 2.3 Mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de promotion de la présence des femmes dans le secteur du transport collectif ;
- 2.4 Mise en œuvre d'actions de sensibilisation à la sécurité routière ;
- 2.5 Mise en œuvre d'actions d'amélioration de la qualité de l'air ;
- 2.6 Réalisation d'études complémentaires liées à la mobilité urbaine à Dakar.

La contribution de l'UE à l'Initiative Équipe Europe (IEE/TEI) prévue dans ce plan d'action annuel sera complétée par d'autres contributions des partenaires européens. La contribution indicative de l'UE est soumise à la confirmation formelle des contributions significatives de chaque partenaire dès que possible. Si l'IEE ou ces contributions devaient ne pas se matérialiser, l'action de l'UE pourrait continuer en dehors du cadre de l'IEE.

### 3.3 Intégration des questions transversales

**Protection de l'environnement et changement climatique**

**Résultats de l'examen de l'évaluation environnementale stratégique (EES)** (pertinent pour l'appui budgétaire et les interventions au niveau stratégique)

Le criblage EES a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique était nécessaire. Cette évaluation a été réalisée et est disponible.

**Résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)** (pertinents pour les projets et/ou les interventions spécifiques dans le cadre d'un projet)

L'évaluation préliminaire de l'EIE a classé l'action en tant que catégorie A. Les études d'impact environnementale et sociales sont disponibles.

**Résultats de l'examen analytique de l'évaluation des risques climatiques** (pertinent pour les projets et/ou les interventions spécifiques au sein d'un projet)

L'examen analytique des agences de notation a conclu que cette action était à risque (le risque climatique a été traité dans le cadre de l'EIE du projet).

Dans le cadre de la présente action de mixage, une étude d'impact environnemental et social (EIES) et un plan d'action de Réinstallation (PAR) ont été initiés en vue d'identifier les impacts potentiels négatifs environnementaux et sociaux du projet, de proposer les mesures d'atténuation exigées pour réduire ces impacts négatifs. Ces documents en cours de finalisation devront contenir les informations suivantes :

L'Étude d'Impact Environnemental et Social (EEIS) fournira: (i) un diagnostic des impacts environnementaux et sociaux ; (ii) des recommandations pour remédier aux impacts négatifs significatifs ; (iii) des propositions de mesures pour éviter la dégradation de l'environnement ou limiter les impacts négatifs sur l'environnement ; (iv) l'établissement d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) ainsi que l'élaboration d'un chronogramme concernant sa mise en œuvre et son suivi, (v) la garantie que toutes les dispositions réglementaires soient prises quant à la traversée de forêts classées.

Le Plan d'Action de Réinstallation (PAR), de façon particulière devra (i) assurer que les personnes affectées soient assistées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d'existence et leur niveau de vie, ou du moins pour les rétablir en termes réels à leur niveau d'avant le déplacement selon le cas le plus avantageux pour elles ; (ii) assurer que les activités de réinstallation et de compensation soient conçues et exécutées en tant que programmes de développement durable, fournissant suffisamment de ressources pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'être indemnisées et compensées de manière juste.

Ces documents seront approuvés par le Gouvernement du Sénégal et par les bailleurs impliqués dans le projet.

Ce projet souscrit à la stratégie de transition énergétique sénégalaise : Le Sénégal s'est engagé dans une profonde réforme du secteur de l'énergie. Une stratégie gaz-to-power a été mise en place misant sur : i) la conversion de centrales existantes au gaz et ii) la construction de nouvelles centrales au gaz pour 1GW à l'horizon 2030. La transition énergétique sénégalaise est donc moins basée sur une dé-carbonisation du système énergétique que sur une transition des énergies fossiles « sales » (fuel lourd et charbon) au gaz naturel avec 30% d'énergie renouvelable installée et maintenue à l'horizon 2030, pour la production d'électricité. Dans le contexte sénégalais actuel, l'utilisation du gaz naturel peut être une option réaliste pour la transition vers la décarbonisation du pays, notamment dans le domaine des transports. En effet, l'alternative d'électricité basée sur les renouvelables n'est pas une option faisable à court terme pour cette première phase du programme de restructuration global du transport en commun car (i) elle impliquerait la nécessité d'une subvention beaucoup plus élevée pour assurer la viabilité financière des opérateurs publics et privés, et cette subvention serait pratiquement impossible à mobiliser ; (ii) l'option électrique aurait une faible valeur ajoutée au regard du mix électrique sénégalais pour les années à venir ; (iii) les opérateurs actuels ne sont pas prêts à exploiter et à entretenir des bus électriques. Néanmoins, des études sur la faisabilité des autres technologies, notamment les véhicules électriques ou hybrides seront effectuées pour la phase suivante du programme de restructuration du transport en commun de Dakar.

Conformément aux codes du CAD de l'OCDE identifiés dans la section 1.1, le soutien à l'environnement ainsi que l'adaptation au changement climatique et son atténuation sont des objectifs importants de cette action en ligne avec la Contribution Déterminée au niveau National (CDN) au Sénégal. En termes de contribution aux objectifs de mitigation nationale, l'action contribuera aux actions stratégiques proposées pour réduire les externalités négatives liées à l'usage des véhicules routiers, en particulier la pollution de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, à travers la promotion de matériel roulant « à basse émissions », durable et capacitaire.

En termes d'adaptation, eu égard aux conséquences potentielles du changement climatique au niveau de certains axes du « Plan Sénégal Émergent (PSE) », la CDN s'est fixée l'objectif de renforcer la résilience de l'économie nationale, face aux conséquences de la variabilité et du changement climatique, à travers des mesures d'adaptation actuelles et préventives. La dimension « adaptation » de la présente action sera néanmoins limitée, mais la durabilité et la résilience du réseau de transport ciblé face aux effets du changement climatique, en particulier les fortes pluies et possibles inondations, seront prises en compte lors de sa mise en œuvre, notamment au niveau des travaux d'aménagements et d'infrastructures prévus sur une partie dudit réseau.

#### **Égalité entre les hommes et les femmes et l'autonomisation des femmes et des filles**

Conformément aux codes du CAD de l'OCDE identifiés à la section 1.1, cette action porte la mention G1. Cela implique qu'elle prévoit des activités en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes. Différentes mesures

visant à féminiser les métiers du secteur des transports et améliorer l'usage des transports par les femmes (notamment en terme de sécurité et accessibilité) seront mises en œuvre au travers de la formation professionnelle et au niveau de l'exploitation. Une analyse genre sectorielle est envisagée, si pas disponible, pour identifier les besoins spécifiques et les utilisations différenciées des moyens de transport par sexe. L'action contribue à l'implémentation du Plan d'Action Genre III (2021 -2025) de l'UE<sup>5</sup>, spécifiquement concernant le domaine thématique « Promouvoir les droits économiques et sociaux et garantir l'autonomisation des filles et des femmes ».

---

### **Droits de l'homme**

L'action promeut les principes de l'approche basée sur les droits humains (ABDH), se fondant sur le renforcement du lien de redevabilité politique entre les porteurs d'obligations et les détenteurs des droits, qui sont dans ce cas respectivement les services techniques de l'État en charge de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics urbains définie par l'État, les opérateurs économiques, notamment les transporteurs ainsi que les usagers. Le renforcement des capacités des responsables à s'acquitter de leurs obligations et celles des citoyens à revendiquer leurs droits sera soutenu. La voie des détenteurs des droits sera portée par leurs organisations représentatives, notamment des organisations faitières des transporteurs ainsi que des acteurs de la société civile y compris des associations des usagers des transports en commun qui proposeront des solutions pratiques aux décideurs politiques susceptibles d'améliorer durablement et inclusivement les conditions d'accès au réseau de transport public métropolitain. L'action va assurer l'implémentation des cinq principes opérationnels de l'ABDH : Appliquer tous les droits humains, pour toutes et tous; Participation significative et inclusive, et accès au processus décisionnel ; Non-discrimination et égalité ; Obligation de redevabilité et état de droit pour toutes et tous; Transparence et accès à des informations étayées par des données ventilées.

Plus spécifiquement, sur les droits économiques et sociaux, les questions d'accès pour tous au transport collectif, et à l'emploi formel et décent, touchent aux questions du droit à des conditions de vie dignes intégrant des conditions de déplacement confortable et accessible pour tous.

---

### **Invalidité/Handicap**

Conformément aux codes du CAD de l'OCDE identifiés à la section 1.1, cette action porte la mention D1. Cela implique que la présente action se veut inclusive en contribuant à faciliter l'accessibilité et la sécurité des transports pour les personnes à mobilité réduite (handicapées, personnes âgées, passagers ayant des enfants en bas âge). Des actions spécifiques facilitant l'accessibilité et la sécurité des transports pour les personnes handicapées sont prévues au niveau des aménagements, l'accès à l'information, l'accès à l'emploi dans le transport collectif, ainsi que du matériel roulant. Cet objectif cadre avec les prescriptions de la loi d'orientation sociale relative à la promotion et à la protection des droits des personnes handicapées, adoptée par le Sénégal depuis 2010.

---

### **Démocratie**

La mobilité urbaine étant un enjeu qui concerne l'ensemble de la population de Dakar et de ses agglomérations, il est important d'associer la société civile à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique en la matière. Dans ce cadre, les autorités locales sont impliquées dans le tracé des lignes de bus qui seront aménagées dans le cadre de ce projet. Elles sont elles-mêmes en relation avec la société civile, notamment les groupements d'intérêts économiques locaux qui constituent le tissu d'exploitants de ces lignes. La société civile représentant les usagers des transports et les habitants sera consultée. Ces institutions continueront à être impliquées tout au long de la mise en œuvre du projet. À travers le CETUD, des activités de large consultation publique et l'enquête publique formelle sur les engagements des parties prenantes sont prévues dans la phase de préparation du projet. La promotion de cette participation des parties prenantes dans les questions de mobilité urbaine permettra de contribuer à renforcer les droits politiques des citoyens et à favoriser un environnement démocratique.

---

### **Sensibilité aux conflits, paix et résilience**

---

<sup>5</sup> Le Plan d'Action Genre III (GAP III) de l'Union européenne a été adopté par 24 États Membres à travers des Conclusions de la Présidence du Conseil européen du 16 décembre 2020 (13947/20).

Les inégalités socio-spatiales du transport dans l'agglomération de Dakar dues aux faiblesses de la desserte en transports collectifs, accentuées par la pression sur les besoins de mobilité urbaine qui s'accroît, la congestion automobile et la pollution de l'air peuvent avoir une incidence sur ces enjeux.

La présente action est une réponse aux conditions difficiles de mobilité des citoyens en agissant sur la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, l'amélioration de la sécurité routière, le désenclavement de certains quartiers périphériques avec un meilleur accès aux services, la création d'emplois décents directs et indirects. L'action contribuera ainsi à atténuer la survenue d'une possible situation de mécontentement des usagers du transport collectif en proposant un service de qualité à un prix abordable.

### Réduction des risques de catastrophes

La ville de Dakar étant exposée au risque de chocs multiples, notamment les inondations, ces risques ont été intégrés dans la planification de la restructuration du Transport Collectif de Dakar. La présente action assurera que le réseau de transport ciblé sera résilient à ces événements extrêmes et permettra de prévenir et d'atténuer les risques de catastrophe.

### Jeunesse :

La jeunesse sera au centre de l'action à travers les activités portant sur la professionnalisation, la formalisation et la création d'emplois décents visant à favoriser l'insertion économique et l'employabilité des jeunes, notamment des jeunes filles/femmes dans le domaine du digital appliqué au secteur du transport urbain et qui générera de nouveaux métiers innovants nécessaires à l'opérationnalisation du système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information aux Voyageurs (SAEIV) dans le cadre du réseau de transport collectif restructuré.

### Digitalisation

La digitalisation sera au cœur de la présente action. En effet, le SAEIV du transport collectif de Dakar et de ses agglomérations qui sera opérationnalisé dans le cadre du futur transport de masse de Dakar (Mass Rapid Transit, MRT) complétée par le réseau de lignes de rabattement de passagers sera basé sur des solutions digitales. La présente action est en ligne avec la Stratégie digitale de la coopération entre l'Union Européenne et le Sénégal de 2021.

## 3.4 Risques et enseignements tirés

Catégorie	Risques	Probabilité (Haute/ Moyenne / Faible)	Impact (Haute/ Moyen/ Faible)	Mesures d'atténuation
Environnement externe	<b>Risque 1 :</b> <u>Risques économiques</u> , (Inflation, le dépassement des coûts estimés des travaux et équipements et des coûts d'exploitation, etc.). Ce risque concerne en premier lieu le CAPEX de l'investissement à consentir voire le futur coût d'exploitation des lignes restructurées, affectant ainsi la viabilité financière des opérateurs du secteur des transports suite à un investissement massif dans une flotte de bus modernes, même subventionnée. Le coût du gaz,	Moyenne	Haute	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dialogue continue entre le CETUD et les opérateurs (AFTU et DDD).</li> <li>- Dialogue devant aboutir à l'accord de ces opérateurs sur le montage institutionnel et financier de l'exploitation des lignes restructurées.</li> <li>- Dialogue avec l'État sur la possible mise en place de mesures d'atténuation d'une inflation trop forte des CAPEX/OPEX (gaz, bus, travaux etc.).</li> <li>- Une attention particulière sera portée sur les impacts et risques environnementaux et sociaux potentiels liés aux</li> </ul>

	<p>importé ou domestique, pourrait de plus impacter le coût d'exploitation de la flotte de bus.</p> <p><u>Risques environnementaux</u> liés notamment aux sites d'un des deux dépôts proposés sur une emprise située en lisière de la forêt classée de Mbao, ou aux infrastructures et équipements liés au gaz (dépôts, bus).</p>			<p>contraintes foncières qui pèsent sur le choix du tracé des lignes de transport en commun et des sites pour les ateliers-dépôts. Les menaces qui pèsent sur une partie de la forêt classée de Mbao font l'objet d'une analyse approfondie dans l'EIE afin de développer et d'intégrer un plan spécifique d'atténuation des risques visant à préserver et à protéger cette forêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spécifications techniques prenant en compte les risques liés au gaz et application stricte des préconisations de sécurité d'exploitation du gaz</li> </ul>
Planification, processus et systèmes	<p><b>Risque 2 :</b></p> <p><u>Risques associés aux aspects opérationnels et à la mise en œuvre</u> (Défaut ou retard dans la mobilisation des fonds de contrepartie, retards dans l'exécution du projet (passation de marchés, activités de constructions, déficit de coordination ou de communication dans la planification ou la gestion entre différentes activités interdépendantes ou entre intervenants).</p>	Moyenne	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre le dialogue avec la partie sénégalaise</li> <li>- Suivi de la mise en œuvre du projet avec le CETUD et les partenaires</li> </ul>
Personnes et organisation	<p><b>Risque 3 :</b></p> <p><u>Risques liés à la capacité</u> à exploiter efficacement la flotte de bus pour un service de qualité aux usagers.</p> <p>Risques liés à la capacité du CETUD et aux opérateurs impliqués dans l'exploitation du réseau prioritaire.</p>	Moyenne	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des actions de renforcement des capacités des parties prenantes impliquées dans l'exploitation du réseau</li> <li>- Professionnalisation et renforcement des capacités des acteurs publics et privés (opérateurs locaux) pour l'exploitation.</li> <li>- Continuer l'appui au CETUD afin qu'il puisse poursuivre son accompagnement des opérateurs pour le court, moyen et long terme.</li> </ul>
Risques légaux et réglementaires	<p><b>Risque 4</b></p> <p><u>Risques liés aux impacts sociaux</u> potentiels, aux contraintes foncières qui pèsent sur le choix du tracé des lignes</p>	Moyenne	Haute	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vigilance dans la mise en œuvre et accompagnement de des réinstallations qui devront être en ligne avec le PAR et conforme aux standards de la Team Europe et au Cadre de</li> </ul>

	de transport en commun et des sites pour les ateliers-dépôts, notamment le dépôt dont l'emprise est située sur l'ancien aéroport de Dakar actuellement occupée par des travailleurs informels.			Politique de Réinstallation. Appuyer le CETUD et l'AGEROUTE qui auront à mettre en œuvre le PAR, auprès des autorités sénégalaises, si besoin.
	<b>Risque 5</b>  Risque de fraude et corruption dans l'utilisation des fonds.	Moyenne	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dialogue avec la société civile et les organes de contrôle ;</li> <li>- Réalisation d'audits internes et externes par le projet, surveillance d'éventuelles anomalies lors des processus d'avis de non objection sur les appels d'offres;</li> </ul>
	<b>Risque 6</b>  Négligence des aspects relatifs aux questions du genre et droits humains (exemple : infrastructures de transport qui ne prennent en compte les personnes avec un handicap et campagne d'information qui perpétue des images stéréotypé).	Moyenne	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'approche basée sur les droits humains et genre tout a long de projet permet de respecter le principe de « No one left behind » et les principes directeurs de Nations Unies aux Entreprises de Droits humains (exemple : travail décent).</li> </ul>
Communication et information	<b>Risque 7</b>  Risques liés au manque de communication et information destinées à la population en général et aux usagers des transports en commun en particulier.	Faible	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre des actions à large échelle ciblant aussi bien les usagers du transport collectif (tous les personnes, femmes et hommes dans toute leur diversité) que les opérateurs impliqués dans l'exploitation du réseau.</li> <li>- Exécution du plan de communication et de visibilité du projet</li> </ul>

#### Enseignements tirés:

Ce projet se base sur des leçons tirées de deux projets de transport collectif qui visent à restructurer la mobilité urbaine à Dakar. Il s'agit tout d'abord du Bus Rapid Transit (BRT), une flotte de 121 bus électriques qui reliera le centre-ville et la partie nord de la ville, avec une mise en service prévue en 2023. Il s'agit ensuite de la ligne de Train Express Régional (TER), une liaison ferroviaire électrifiée entre la gare centre et le pôle urbain de Diamniadio, avec une mise en service effectuée fin 2021. Ces deux colonnes vertébrales du futur transport de masse de Dakar (Mass Rapid Transit, MRT) ne peuvent pas à elles seules répondre à la demande de transports collectif à Dakar. La mise en œuvre de ce projets a apporté un certain nombre d'enseignements qui seront utiles à la mise en œuvre de la présente action : gestion environnementale et sociale, notamment les libération des emprises, parfois avec expropriations, processus d'appels d'offres pour les travaux et équipements, réalisation des travaux (relations avec les autres sociétés concessionnaires de réseaux : eau, électricité, etc.) pour citer quelques exemples.

### 3.5 Logique d'intervention

La logique d'intervention sous-jacente pour cette action est la suivante:

L'action vise à contribuer à un développement urbain durable et inclusive, une amélioration de la mobilité urbaine et une réduction des émissions polluantes dans la zone du Grand Dakar, ce qui aura un impact économique et social pour les populations de Dakar et sa banlieue (femmes et hommes ainsi que les personnes vivant dans les situations vulnérables). Elle complète les projets majeurs du TER (Train Express Régional en service en 2021) et du BRT (Bus Rapid Transit en service en 2022) en contribuant à une réorganisation complète du réseau de transport collectif de Dakar autour de ces deux projets structurants, pour une opération globale à fort impact transformationnel soutenue par les acteurs Européens. L'opérationnalisation des 14 lignes prioritaires de rabattement sera suivi de celle des 18 autres lignes du réseau prioritaire, puis de la restructuration du réseau non prioritaire. La structuration du réseau prioritaire de rabattement est primordiale pour assurer l'inter-connectivité des deux modes de transport de masse (BRT et TER) en site propre avec les autres modes de transports de l'agglomération et assurer une cohérence globale du réseau du transport collectif de Dakar ainsi que le bon fonctionnement, une bonne fréquentation et la rentabilité du BRT et TER. Ces derniers dépendent en effet de l'articulation avec les autres modes de transport du système de mobilité dakarois. Il est également espéré un transfert modal des utilisateurs actuels de véhicules particuliers vers le transport en commun de par la qualité de la future offre (déjà observé avec le TER). La mobilité douce (marche à pied / trottoirs, pistes cyclables) sera également promue en accompagnement du développement du transport collectif avec une approche genre et droits humains. Des actions d'amélioration de la qualité de l'air (équipements de mesures, actions d'informations) sont prévues dans le cadre d'un partenariat avec le Centre de Gestion de la Qualité de l'Air (Sénégal) et l'observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France Airparif, ainsi que des études complémentaires sur la mobilité urbaine, notamment au travers de l'élaboration du Plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS) dans le cadre de l'initiative MobilizeYourCity.

Cette action est en étroite synergie et complémentarité avec l'appui de l'UE octroyé en 2022 au futur opérateur privé européen du BRT, sous forme de subvention mise en œuvre via Proparco, pour l'acquisition de bus électriques, et avec les autres interventions prioritaires de l'Union Européenne au Sénégal, notamment la formation professionnelle (AAP 2022 également) et la digitalisation (AAP 2023). La phase exploitation permettra en effet de formaliser et/ou de créer de nombreux emplois décents directs pour les femmes et les hommes pour lesquels les besoins de formation sont importants. En outre, sur le plan régional, ce projet s'intègre dans les actions de l'UE pour l'intégration régionale, notamment une fluidité « green and smart » du corridor stratégique Dakar-Abidjan (Global Gateway).

La subvention permettra de prendre en compte les surcoûts d'un transport « propre et inclusif » de cette offre de transport améliorée. La subvention de l'UE est essentielle pour assurer aussi bien la transition écologique (flotte de bus à basses émissions) que la transition de l'économie informelle du secteur de transport urbain vers l'économie formelle et ainsi améliorer la situation socio-économique des acteurs impliqués dans le transport collectif urbain. Dans le cadre de la Team Europe Initiative, la contribution de l'UE contribuera à la prise en compte des questions de genre et l'inclusion des personnes en situation de vulnérabilité dans les emplois décents créés (conductrices et autres fonctions) et l'accès aux bus pour les personnes handicapées par exemple. Avec le gain de temps généré pour les usagers et les nouveaux emplois générés par les partenaires (transport, billetterie, SAEIV), l'impact économique du projet est avéré. A noter également que 13 257 000 EUR du MIP seront provisionnés comme garantie du prêt de 147 300 000 EUR envisagé par la BEI et actuellement en instruction (EFSD+).



### 3.6 Matrice indicative du cadre logique

Ce cadre logique indicatif constitue la base du suivi, des rapports et de l'évaluation de l'intervention.

**Ce cadre logique qui couvre l'entièreté du projet a été préparé avec les autorités sénégalaises en charge du projet (CETUD) et les autres partenaires européens du programme ont été consultés.**

Sur la base de cette matrice du cadre logique, un cadre logique plus détaillé (ou plusieurs) peut être développé au stade contrat. Dans le cas où les valeurs de référence et les valeurs cibles ne sont pas disponibles pour l'action, elles doivent être informées pour chaque indicateur à la signature du ou des contrats liés à cette AD, ou au plus tard dans le premier rapport d'avancement. De nouvelles colonnes peuvent être ajoutées pour définir des cibles intermédiaires pour les indicateurs et des résultats si besoin.

- Le premier rapport d'avancement devra inclure le cadre logique complet (y compris les valeurs de références/cibles).
- Les rapports d'avancement suivants devront fournir un cadre logique mis à jour avec les valeurs actuelles pour chaque indicateur.
- Le rapport final devra inclure le cadre logique avec les valeurs de référence et finales pour chaque indicateur.

La matrice indicative du cadre logique peut évoluer au cours de la vie de l'action en fonction des différentes modalités de mise en œuvre de cette action.

Les activités, les résultats attendus et les indicateurs, cibles et références associés inclus dans la matrice du cadre logique peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action, aucun amendement n'étant nécessaire à la décision de financement.

Modalité de projet (3 niveaux de résultats / indicateurs / valeurs de référence / valeurs cibles / source de données / hypothèses – pas d'activités)

Résultats	Chaine de résultats (a): (maximum 10)	Indicateurs (a): (au moins un indicateur par résultat attendu)	Valeurs de référence ( valeurs et années )	Valeurs cibles (valeurs et années)	Sources de données	Hypothèses
Impact	Améliorer durablement les conditions de vie des populations.	1.Population ayant accès à un transport public moderne, accessible et propre (population proche d'une ligne TER, BRT, 14 lignes)	1.A déterminer suite à l'étude de référence	1.A déterminer suite à l'étude de référence	(i) Rapport annuel du MITTD, (ii) rapports de projet et d'activité du CETUD ; (iii) Rapport sur la mise en œuvre du CDN, MEDD	Non applicable
		2.Temps moyen de parcours dans la région de Dakar à l'heure de pointe	2.A déterminer suite à l'étude de référence	2.A déterminer suite à l'étude de référence		
		3.Émissions de gaz à effet de serre (GES) évitées (tonnes CO2eq) grâce au soutien de l'UE (EURF)	3.A déterminer suite à l'étude de référence	3. A déterminer suite à l'étude de référence		
Effet direct 1	Un réseau de transport public métropolitain restructuré, durable, inclusif et confortable pour tous est opérationnalisé, avec des opérateurs professionnalisés dont l'activité est formalisée.	1.Nombre de voyage réalisés par les transport publics modernes et propres (désagrégué par sexe / âge / personnes à mobilité réduite - handicapées)	1.0 (2021)	1. 440000 voyages / jour (2027)	(i) rapports de projet et d'activité du CETUD, enquêtes CETUD	
		2.Nombre d'emplois directs de qualité formalisés (désagrégué par sexe / âge / handicapées)	2.0 (2021)	2. 1300 (2027)		

<b>Produit 1 lié à l'effet direct 1</b>	Un réseau de 14 lignes de transport public prioritaires de rabattement, favorisant une connexion optimale et une intermodalité avec le système de Bus Rapid Transit (BRT) et la ligne de Train Express Régional (TER), moderne, inclusif, accessible pour tous, sûr et respectueux de l'environnement est établi	1. Emprise foncières acquises et libérées	1.0% (2021)	1.100% des emprises nécessaires libérés et acquises (2024)	(i) Rapport annuel du MITTD, (ii) rapports de projet et d'activité du CETUD	
		2. Longueur de lignes nouvelles ou réhabilitées de transport publics urbain (km) EURF	2.0 (2021)	2.26 Km (2025)		
		3. Nombre de nouveaux dépôts construits	3.0 (2021)	3.2 dépôts (2025)		
		4. Nombre de bus modernes, accessibles et à basse émission acquis et opérationnels	4.0 (2021)	4.380 bus (2025)		
		5. Système de billetterie intégrée avec le Mass Rapid Transit opérationnel	5.0 (2021)	5.1 système billetterie (2025)		
		6. Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs basé sur des solutions digitales (SAEIV) opérationnel	6.0 (2021)	6.1 SAEIV (2025)		
		7. Unité de Gestion de Projet, assistance technique à la Maitrise d'Ouvrage, Maitrise d'œuvre mobilisé	7.0 (2021)	7.1 UGP, 2 AT (2025)		
<b>Produit 2 lié à l'effet direct 1</b>	Les opérateurs du secteur sont structurés, professionnalisés et sensibilisés sur différentes thématiques (genre, inclusivité, sécurité routière, travail décent, etc.).	1. Nombre de formations réalisées pour le personnel des opérateurs, y/c pour les femmes	1.0 (2021)	1. 10 formations (25% de femmes) (2025)	(i) Rapport annuel du MITTD, (ii) rapports de projet et d'activité du CETUD	
		2. Nombre d'actions de sensibilisation aux métiers du transport visant les femmes réalisées	2. 0 (2021)	2. 10 actions (2025)		

		3.Nombre de contrats de concessions signés avec des opérateurs pour l'exploitation du réseau prioritaire	3. 0 (2021)	3. 2 contrats (2025) (DDD et AFTU)		
		4.Nombre d'action de sensibilisation à la sécurité routière réalisées	4. 0 (2021)	4. 10 actions (2025)		
		5.Nombre d'actions d'amélioration de la qualité de l'air mises en œuvre	5.0 (2021)	5. 5 actions (2025)		
		6.Nombre d'études complémentaires liées à la mobilité urbaine à Dakar réalisés	6.0 (2021)	6.3 études (2025)		

## 4 MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

### 4.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le Gouvernement du Sénégal.

### 4.2 Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, durant laquelle les activités décrites à la section 3 seront réalisées et les contrats et conventions correspondants mis en œuvre, est de 72 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision, ainsi que les contrats et les accords concernés.

### 4.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

N/A

### 4.4 Modalités de mise en œuvre

La Commission veillera au respect des règles et procédures pertinentes de l'Union pour l'octroi de financements à des tiers, notamment des procédures de réexamen s'il y a lieu, ainsi qu'à la conformité de l'action avec les mesures restrictives de l'UE<sup>6</sup>.

#### 4.4.1 Contribution à la Plateforme d'Investissement pour l'Afrique (PIA)

Cette contribution peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec les entités, appelées institutions financières chefs de file, désignées dans l'annexe 2 de la présente fiche d'action.

L'entité sera sélectionnée parmi les entités mentionnées dans l'annexe 2, par les services de la Commission sur la base des critères suivants : (i) expérience antérieure dans la mise en œuvre d'appui aux projets de développement urbain et à l'amélioration de la mobilité urbaine durable et inclusive, (ii) bonne connaissance des problématiques de développement urbain de Dakar et de ses agglomérations; (iii) capacité technique et opérationnelle suffisante de coordination et de suivi de la mise en œuvre des projets d'infrastructures dans le milieu urbain; (iv) effet de levier avec des financements additionnels aussi bien pour les investissements que pour l'assistance à la maîtrise d'ouvrage ; (v) capacité à mobiliser autour de la TEI pour un impact plus important de l'action.

La mise en œuvre par l'entité sélectionnée implique un levier incitatif au financement de projets d'investissement privés par les autres partenaires (de la Team Europe et aussi d'autres bailleurs) et aura ainsi une incidence sur la soutenabilité de la dette.

#### 4.4.2 Opérations FEDD+ couvertes par des garanties budgétaires

Une partie de cette action sera mise en œuvre par des garanties budgétaires à hauteur de 13 257 000 EUR en gestion indirecte. Les garanties budgétaires relèveraient des domaines prioritaires suivants: accompagner le prêt souverain de 147 300 000 EUR de la BEI pour le projet. Des garanties privées pour attirer les investissements privés dans ce secteur pourraient aussi être considérées dans le cadre des opération FEDD+.

Cette section 4.4.2 est incluse à titre informatif seulement. Un plan d'action global couvrant toutes les garanties budgétaires FEDD+ et la décision de financement pour l'intégralité de l'engagement annuel au titre de la ligne budgétaire FEDD+ sont adoptés séparément.

<sup>6</sup> [www.sanctionsmap.eu](http://www.sanctionsmap.eu) Il est à noter que la carte des sanctions est un outil informatique permettant de répertorier les régimes de sanctions. Les sanctions résultent d'actes législatifs publiés au *Journal officiel* (JO). En cas de divergence, le JO fait foi.

#### 4.4.3 Passage d'un mode de gestion indirecte à une gestion directe (et vice versa) en raison de circonstances exceptionnelles (une deuxième option alternative)

N/A

#### 4.5 Critères d'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions

N/A

#### 4.6 Budget indicatif

Composantes budgétaires indicatives	Contribution de l'UE (montant en EUR)	Contribution indicative de tiers, dans la devise indiquée (montant en EUR)
Modalités de mise en œuvre – cf. section 4.4		
4.4.1 Contribution à la Plateforme d'Investissement pour l'Afrique (PIA)	20 000 000	- République du Sénégal : 33 000 000 - AFD : 103 500 000 - BEI : 147 300 000 - KfW : 20 000 000
<b>Totaux</b>	20 000 000	303 800 000

#### 4.7 Structure organisationnelle et responsabilités

Le CETUD, agence sous tutelle du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et de Désenclavement (MITTD), sera le maître d'ouvrage et aura la responsabilité opérationnelle de la mise en œuvre du projet qu'il compte réaliser en s'appuyant sur ses effectifs actuels renforcés avec du personnel contractuel pour former une unité de gestion de projet (UGP).

L'Agence des travaux et de gestion des routes (AGEROUTE) assurera la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les aménagements urbains (voiries et réseaux divers, carrefours, arrêts, terminus). Il est à préciser que la coordination des grands projets à l'échelle de l'agglomération dakaroise est assurée par le Gouverneur de la Région de Dakar. Par ailleurs, il sera fait appel aux services de consultants pour assurer des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre pour les différentes composantes du projet.

Dans le cadre de ses prérogatives en matière d'exécution budgétaire et de sauvegarde des intérêts financiers de l'Union, la Commission peut participer aux structures de gouvernance susmentionnées mises en place pour gérer la mise en œuvre de l'action.

## 5 MESURE DE PERFORMANCE

### 5.1 Suivi et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités de la maîtrise d'ouvrage du projet. À cette fin, le maître d'ouvrage chargé de la mise en œuvre met en place un système permanent de suivi interne, technique et financier de l'action et élabore régulièrement des rapports d'avancement (au moins annuels) et des rapports finaux. Chaque rapport doit fournir un compte rendu précis de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements introduits, ainsi que du degré d'obtention de ses résultats (Produits et effets directs) mesurés par les indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité du projet) et la liste de stratégie, de politique ou de plan d'action du partenaire (pour l'appui budgétaire). Les indicateurs doivent être désagrégés par sexe, le suivi et tous les rapports doivent évaluer la manière dont l'action prend en compte l'approche fondée sur les droits humains et l'égalité des sexes.

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

Rôles et responsabilités en matière de collecte, d'analyse et de suivi des données:

Le maître d'ouvrage est responsable de la collecte des données, de leur analyse et du suivi des valeurs cibles des indicateurs et de leurs sources de vérification.

L'action s'inscrivant dans le cadre de la Team Europe, des missions conjointes de supervision sont envisagées au moins une fois par an afin d'avoir une vision globale de l'avancement du projet. La Commission sera informée, au moins deux semaines avant le démarrage de ces missions, et participera autant que possible y compris aux visites de terrain.

Au plus tard six mois après le démarrage de l'action, les valeurs de référence, les valeurs cibles et les sources de vérification des indicateurs d'objectifs et de résultats de cadre logique seront affinées, si nécessaire, au moyen d'une étude « baseline ». Le résultat de ce travail sera intégré au plan d'action de la première année de mise en œuvre par le maître/maitrise d'ouvrage ainsi que par l'institution financière. Une étude sera également éventuellement menée en fin de projet par le maître/maitrise d'ouvrage pour déterminer toutes les valeurs cibles atteintes et dont la production est liée à des résultats d'enquêtes. Cette éventuelle étude sera inscrite au plan d'action de la dernière année de mise en œuvre par le maître/maitrise d'ouvrage.

## 5.2 Evaluation

Compte tenu de l'importance de l'action, une évaluation à mi-parcours et une évaluation finale seront effectuées pour cette action, ou une de ses composantes. Elles seront financées par une autre décision.

L'évaluation à mi-parcours sera réalisée pour résoudre des problèmes et tirer des enseignements, notamment dans le but d'apporter les correctifs et ajustements nécessaires afin de garantir l'atteinte des résultats escomptés ou de les réviser au besoin.

L'évaluation finale sera réalisée au titre de l'obligation de rendre des comptes et de tirer des enseignements à plusieurs niveaux (y compris pour une révision de la politique menée), en tenant compte notamment des actions innovantes ou actions pilotes, etc.

Toutes les évaluations doivent évaluer dans quelle mesure l'action prend en compte l'approche fondée sur les droits humains ainsi que la manière dont elle contribue à l'égalité de genre et à l'autonomisation des femmes. Dans ces cas, une expertise sur les droits de humains et l'égalité de genre sera assurée dans les équipes d'évaluation.

Dans le cas d'une initiative « Team Europe », les évaluations réalisées conjointement avec d'autres États membres contributeurs et les institutions européennes de financement du développement seront l'option privilégiée pour fournir une vue d'ensemble de l'action dans le cadre de l'impact plus large de l'initiative.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire chargé de la mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

Un ou plusieurs marchés de services d'évaluation pourront être conclus au titre d'un contrat-cadre.

### 5.3 Audit et vérifications

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions.

## 6 COMMUNICATION STRATÉGIQUE ET DIPLOMATIE PUBLIQUE

Pour le cycle de programmation 2021-2027 une nouvelle approche de fond commun, planification et mise en œuvre de la communication stratégique et de diplomatie publique a été adoptée.

La communication et la visibilité de l'UE reste une obligation juridique pour toutes les actions extérieures financées par l'UE, afin de faire connaître le soutien de l'Union européenne à leur travail auprès des publics concernés, notamment en utilisant l'emblème de l'UE et une brève déclaration de financement, sur tous les supports de communication liés aux actions concernées.

Cette obligation s'applique de la même manière, que les actions concernées soient mises en œuvre par la Commission, des pays partenaires, des contractants, des bénéficiaires de subventions ou des entités chargées de l'exécution telles que les agences des Nations unies, les institutions financières internationales et les agences des États membres de l'UE.

Cependant, les documents d'action des programmes sectoriels spécifiques ne sont en principe plus tenus de prévoir des activités de communication et de visibilité sur les programmes concernés. Ces montants seront prévus dans des facilités de coopération établies par des documents d'action de mesures d'accompagnement, permettant aux Délégations de planifier et mettre en œuvre des activités de communication stratégique et de diplomatie publique pluriannuelles avec une masse critique suffisante pour être efficaces à l'échelle nationale.



## Appendix 1 RAPPORT DANS OPSYS

Une Intervention (également appelée projet/programme) est l'entité opérationnelle associée à un ensemble cohérent d'activités et de résultats structurés dans un cadre logique visant à apporter un changement ou un progrès en matière de développement. Les interventions sont les entités les plus efficaces (donc optimales) pour le suivi opérationnel par la Commission de ses opérations extérieures en matière de développement. En tant que telles, les Interventions constituent l'unité de base pour la gestion des mises en œuvre opérationnelles, l'évaluation des performances, le suivi, l'évaluation, la communication interne et externe, le reporting et l'agrégation.

Les interventions primaires sont des contrats ou des groupes de contrats produisant des résultats et répondant à la règle suivante: « un contrat donné ne peut contribuer qu'à une seule intervention primaire et pas à plus d'une ». Un contrat individuel qui ne produit pas de résultats directs et ne peut pas être logiquement groupé avec d'autres contrats produisant des résultats est considéré comme une « entité de soutien ». L'ajout de toutes les interventions primaires et entités de soutien équivaut au portefeuille de développement complet de l'Institution.

La présente Action est identifiée comme

<b>Niveau Action</b>		
<input checked="" type="checkbox"/>	Action individuelle	Action présente: tous les contrats pour cette Action : Contribution à la Plateforme d'Investissement pour l'Afrique (PIA) 20 000 000 EUR
<b>Groupe d'actions</b>		
<input type="checkbox"/>	Groupe d'Actions	Références des Actions (CRIS#/OPSY#):
<b>Niveau Contract</b>		
<input type="checkbox"/>	Contrat individuel 1	
<input type="checkbox"/>	Contrat individuel 2	
	(...)	
<input type="checkbox"/>	Groupe de contrats 1	

## APPENDICE 2 LISTE DES INSTITUTIONS FINANCIERES CHEFS DE FILE ELIGIBLES

Acronyme de l'Entité Juridique	Entité Juridique
MULTILATERAL FINANCIAL INSTITUTIONS	
EIB	European Investment Bank
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
WBG	World Bank - International Finance Corporation
EU BILATERAL FINANCIAL INSTITUTIONS	
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
AFD	Agence Française de Développement
AECID	Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo
CDP	Cassa di Depositi e Prestiti
COFIDES	Compañía Española de Financiación del Desarrollo
FMO	Entrepreneurial Development Bank
RVO	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (Netherlands Enterprise Agency)
BIO	Belgian Investment Company for Developing Countries
EDFI	European Development Finance Institutions
REGIONAL DEVELOPMENT FINANCE INSTITUTIONS	
ADB	Asian Development Bank
AfDB	African Development Bank
IDB	Inter-American Development Bank
BCEAO	Central Bank of West African States
WADB	West African Development Bank
DBSA	Development Bank of Southern Africa
EADB	East African Development Bank
TDB	The Eastern and Southern African Trade and Development Bank
CABEI	The Central American Bank for Economic Integration
CAF	Development Bank of Latin America
CDB	The Caribbean Development Bank